

77ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CMTT

Data: 28/02/25

Horário: online

Participantes

Adriano Menezes - Observador
Alberto - CET/SET
Alexandre Bürgel - Zona Sul – Conselheiro CMTT
Andre Eliusmar Da Silva - Observador
Arthur - Sptrans
Bispo - Observador
Caique Souza - CMTT Zona Leste – Conselheiro CMTT
Carlos
Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos – Conselheiro Governo
Carlos Henrique de Campos Costa – SMT/AT
Carlos Meira Ribeiro - Observador
Caroline Duarte – Conselheira Operadores
Cauê Jannini - Observador
Daniel Augusto De Souza Borges – Conselheiro Governo
Daniela – CET/Imprensa
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT
Debora Sipukow – Conselheiro Governo
Diogão - Observador
Dra Sueli Guerreiro - SMUL
Edilson Flausino – Conselheiro CMTT
Edmur - SPTrans/Imprensa
Eduardo Castellani Gomes Dos Reis – Conselheiro Governo
Edvaldo de Souza Brito - Observador
Elio - Observador
Enoildo Mendes - Observador
Estudantes ETEC CEPAM - Observador
Fabio Saraiva – SMT/Imprensa
Felipe Lara Vogel – SMT/AT
Fernanda Ormelezi Pitombo – Conselheiro Governo
Gabriela da Silva Camargo
George Queiroz – Conselheiro CMTT
Gerson Dias - Observado

Gerson SPTrans - Conselheiro Governo
Italo - CPM Mooca - Observador
Izumu Honda – Conselheiro CMTT
Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT
Jeanete de Lazare Laginhas - Observador
João Carlos - Observador
João Paulo - Observador
Joaquim Silva - Observador
Joedson Teles Nunes - Observador
Jorge Anderson - Observador
José Renato Soibelman Melhem - Conselheiro Governo
Julio Rebelo CET/GST - Conselheiro Governo
Leandro Frenham Chemalle - Observador
Leonardo - Observador
Lucas de Paula Landin – Conselheiro CMTT
Luccas Bernacchio Gissoni – SMT/AT
Luciana Trindade Mov.sociais – Conselheiro CMTT
Luís Seixas | Cooperativa Paulista de Teatro - Observador
Luiz Carlos Bernardo - Observador
Luiza Caetano de Farias - Observador
Manoel
Manoel Santos - Conselheiro Governo
Marcelly – SMT/AT
Marcus Buelloni – CET/GPL
Maria
Maria Aparecida Magrini - Observador
Marshelle - Observador
Marta Lilia Porta – Conselheiro CMTT
Mauro Calliari - Observador
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Milo Araujo - Observador
Nelson dos Santos - Observador
Pablo de Jesus Santos - Conselheiro Governo
Paulo Henrique Almeida – SMT/AT
Paulo Ligeiro - Observador
Pinheiro - Observador
Rafael Barreto Castelo da Cruz – SP Urbanismo (apresentador)
Rafael Calabria - Observador
Rafael Drummond - Observador

Rafael Lins - Observador
Rafaela Moreira – Conselheiro CMTT
Rai - Observador
Reinaldo Murakami - Observador
Renan Villarta – Conselheiro CMTT
Ricardo Guimaraes Fagundes - Observador
Ricardo Nagliati Toppan - Observador
Roberto Cardoso Ferreira - Observador
roberto_ca_oliveira@yahoo.com.br - Observador
Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT
Rosi Nicacio - CET
Rubens - Observador
Sandra Ramalhoso - Observador
Silvia interprete - Educalibras
Silvio Silva – Conselheiro CMTT
Ricardo Pradas – SMT/AT
Sofia Aguiar - Observador
Talita - Educalibras
Teodoro - Observador
Thomaz - Observador
Valter Rufino - Observador
Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT
Victor - Observador
Wagner Palma – Conselheiro Operadores
Wallace - Sptrans

Pauta

VLT: situação atual, cronograma de implantação e detalhes das rotas e integrações – SP Urbanismo

00:00:48 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos. Vou dar início a mais uma reunião da Câmara Temática. Hoje, temos dois assuntos. Eu vou passar a palavra direto para o Pradas, que vai fazer a abertura. Ricardo Pradas é o nosso chefe da Assessoria Técnica. Posteriormente, nós vamos passar a palavra para a Sueli Guimarães, que vai fazer alguns informativos para nós. Bom dia, Pradas. A palavra é sua.

00:01:12 Ricardo Pradas: Bom dia a todos. Com grande satisfação que a gente dá as boas-

vindas a cada um de nós aqui, participantes da 77ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Transporte. Primeira reunião do ano. Agradeço as presenças dos conselheiros, observadores, participantes, poder público. Nesta reunião de hoje, nós temos duas pautas de grande relevância pedidas em geral por todos os conselheiros. Primeiro, contaremos com a apresentação da São Paulo Urbanismo, sobre o veículo leve sobre trilhos, VLT, planejado para a região central. É um projeto de pelo menos duas linhas circulares. Ele ajuda a retirar combustível fóssil da área central. A gente vê como um passo à frente para o plano de clima também. Esse projeto tem um papel fundamental na mobilidade urbana, melhorar a conexão entre diferentes modais, metrô, ônibus e deslocamentos mais ágeis e eficientes, reduzindo dependência de veículos particulares. Faz parte também do esforço de revitalização do centro, tornando a região mais acessível e atraente aos moradores e trabalhadores, turistas, catalizar o desenvolvimento econômico dessa região. A gente está fazendo um esforço muito grande de toda a administração do Executivo para tornar o centro da cidade uma área de convivência maior do que a prestação de serviços que hoje existe. Em seguida, temos uma equipe de SP Trans que fará apresentação sobre o papel da empresa, atribuições, serviços que oferece à população e os projetos em andamento. É uma oportunidade de conhecer melhor a atuação da SP Trans, ações e que elas possibilitam diretamente a mobilidade dos cidadãos paulistanos. Por isso, é uma região produtiva, enriquecedora e obrigado e bom trabalho. Pode passar agora a palavra para a Sueli Guerreiro, da Smul, dar um informe sobre a 8ª Conferência da Cidade de São Paulo. Obrigado a todos.

00:05:39 Dra Sueli Guerreiro (SMUL): Oi, gente. Bom dia. Desculpe mudar de aparelho. Em primeiro lugar, quero agradecer a oportunidade e o convite para estarmos falando um pouquinho, bem rapidamente, a respeito da Conferência da Cidade. A Conferência da Cidade de São Paulo na verdade é uma conferência que foi um convite do Ministério das Cidades, onde o Brasil todo está sendo convidado a discutir questões em prol do desenvolvimento urbano sustentável. São Paulo realiza a sua oitava conferência. A portaria ministerial não dá regras como deveria ser, como deve ser essa conferência. Nós optamos em fazer essa conferência em duas etapas. Só para vocês poderem entender um pouquinho, nós temos uma comissão organizadora que são pessoas que estão no CNPU e do CNPU. Foram indicadas 25 pessoas para que pudesse compor a comissão organizadora e essa comissão organizadora então fazer acontecer essa oitava Conferência da Cidade. É uma comissão que decide todos os passos dessa conferência. A Smul apenas recebeu essa incumbência do prefeito, que antes era feito pela Casa Civil e agora então a Elisabeth França está na presidência dessa comissão organizadora. Nós temos 25 pessoas que fazem parte, ontem nós apresentamos a Michele, eu não sei se mais alguém, porque eu não consigo ver todo mundo aqui nas imagens, mas nós apresentamos como vai acontecer essa conferência. Essa conferência já está acontecendo na verdade, então nós temos a fase 1 e a fase 2. A fase 1 nós estamos fazendo encontros regionais, então nós pegamos a cidade de São Paulo, dividida nas macrorregiões e nós

montamos um encontro regional em cada macrorregião. Então, nós já fizemos seis encontros, ainda nós temos mais seis pela frente, espalhados por toda a cidade, onde nós estamos ouvindo a população. Tudo isso é importante entender que existe já alguns eixos temáticos, alguns direcionamentos pela portaria ministerial. Nós optamos pelos quatro eixos principais, que é mobilidade, que vem acessibilidade, aquela coisa toda, meio ambiente, gestão democrática e habitação. São os temas, os eixos centrais dentro de cada eixo. As pessoas optam por fazer, entrar nos grupos de trabalho. Os últimos encontros que nós já tivemos foram bastante proveitosos, as pessoas participam, isso tudo. Todos esses encontros nós levaremos, estamos retirando da população aquilo que ela precisa. A gente tem encontrado muitas pessoas agradecendo a oportunidade por poder estar colocando a situação local, mas nós direcionamos isso tudo pensando na cidade de São Paulo. De todos os encontros, nós faremos uma sistematização, essa sistematização vai ser feita juntando os nossos 15 encontros, já cinco dos quatro na Câmara Municipal, ainda vamos divulgar, mas só para adiantar, na Câmara Municipal vai acontecer o nosso último encontro e depois nós teremos a oitava conferência que vai acontecer nos dias 26 e 27 de abril de 2025, onde nós levaremos todo esse material colhido em todos os pontos da cidade e lá nós faremos a eleição dos delegados, São Paulo vai eleger 270 delegados e quem são esses delegados? Esses delegados, eles serão candidatos por segmentos. Nós, por exemplo, temos o segmento acadêmico, nós temos o segmento dos movimentos sociais, dos sindicatos, mas isso tudo não foi organizado por nós. Já veio uma portaria pronta ministerial e nós estamos pedindo para que vocês participem, que vocês nos ajudem a divulgar esse evento. Eu estou fazendo um resumo muito breve, para não ocupar muito tempo da reunião de vocês, que eu sei que vocês têm muita coisa para discutir. O Ricardo está online. Você consegue colocar o material? Nós um vídeo bastante sintetizado que mostra um pouquinho do que é essa conferência e nós temos o nosso site, que chama Oitava Conferência da Cidade de São Paulo. Lá, nós temos todas as informações. Para participar, é só entrar no site Oitava Conferência da Cidade e fazer um cadastro muito simples na plataforma. Lá, tem todas as regiões, as datas, exatamente o que vai acontecer, para simplificar o nosso trabalho. O Ricardo está me ouvindo? Você consegue colocar para a gente? Então, esse é o nosso site, quando você acessa, inclusive, é o nosso logo da conferência, só para explicar, porque algumas pessoas ficam curiosas para entender. Essa parte colorida é o mapa da Cidade de São Paulo, dividido nas macrorregiões. A cada item que vocês forem abrindo, vocês vão ter todas as informações. Também, para não tomar tempo, nós temos também nesse site as fotografias dos últimos encontros, como é que se faz a inscrição ao nosso calendário, como é que as reuniões estão acontecendo, onde elas estão acontecendo. É bastante informativo. Nós, então, convidamos todos vocês para participarem e para nos ajudar a essa divulgação. Aqui, nós temos os nossos eixos, mobilidade, gestão democrática, habitação, meio ambiente, que no dia da eleição, como eu falei no começo, dia 26 e 27 de abril, nós levaremos algumas pessoas para estarem tratando do assunto. Dawton, Ricardo, vocês estão convidados também a participar, a trazer

informações, porque, mesmo levando todas essas informações colhidas lá na ponta com a população, nós vamos ter um grupo de trabalho que vai escolher as propostas que serão levadas à Conferência Estadual, que vai acontecer em junho também. Você pode colocar o filminho, Ricardo? Michele, depois, a gente pode formalizar esse convite, se o Dawton, se o Ricardo quiser participar numa palestra, a gente pode voltar a conversar a respeito. Estão convidados. O nosso filminho também é bastante explicativo. Uma pergunta, vocês chegaram a ver a propaganda da nossa conferência nos relógios, no metrô?

00:14:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não vi.

00:14:14 Alexandre Bürgel - Zona Sul: Eu, Alexandre, também não. Moro na Zona Sul.

00:14:16 Michele Perea Cavinato: Eu vi nos relógios.

00:14:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu pego trem e metrô, mas não vi nem no trem e no metrô.

00:14:26 Dra Sueli Guerreiro (SMUL): Algumas pessoas viram, mas também tem a passada, as pessoas também não viram, nem perceberam.

00:14:29 Dawton Roberto Batista Gaia: É, exatamente. Eu vou ficar atento, com certeza, agora, nos trechos que eu passo. Desde já, é importante dizer o seguinte, agradeço a importância de uma conferência como essa na cidade de São Paulo. Eu percebi que ela tem um pouco do formato do PDE, da apresentação do PDE. Eu acho muito importante essa continuidade do processo, porque isso termina facilitando, inclusive, a compreensão de todo o programa. E, claro, não tenha dúvida que nós vamos participar, que nós temos total interesse, principalmente no eixo de mobilidade, que é a nossa praia. Agradeço pelo convite, mais uma vez, e pela sua apresentação aqui. O espaço aqui está aberto para vocês, todos os dias, todas as horas e todos os programas que surgirem novos, por favor, nos procurem, que nós fazemos questão de participar da divulgação desses programas.

00:15:36 Dra Sueli Guerreiro (SMUL): Agradecemos muito e, por favor, participe mesmo. Porque, principalmente, uma coisa muito importante que eu tenho percebido, nós temos muito portadores de deficiência cadeirantes. Eles participam de verdade, inclusive, não existe uma diferenciação para eles se candidatarem, por exemplo, como delegado. Todas as reuniões, eles pedem para a gente "Poxa, mas a gente não tem um espaço para nós". E não tem, mas não é porque nós da conferência não queremos. Nós não podemos, porque já vem do Ministério. O que a gente pode fazer é ajudá-los, auxiliá-los, para que eles possam estar fazendo, abrindo espaço para eles. De repente, é uma oportunidade também de uma palestra

a respeito disso. São Paulo se prepara para um grande evento que vai definir seu futuro. A oitava Conferência da Cidade. Um momento único de participação e transformação coletiva. O que é a Conferência da Cidade? A Conferência da Cidade reúne representantes do poder público, sociedade civil e cidadãos para debater e propor soluções que tornem São Paulo uma cidade mais justa, sustentável e acessível para todos. Vistas no Estatuto da Cidade, as conferências acontecem em diferentes níveis, municipal, estadual e nacional, com o objetivo de garantir a gestão democrática e melhorar a qualidade de vida nas cidades. Hoje, aqui, você poderá opinar e propor ideias sobre temas essenciais para o futuro de São Paulo, como mobilidade. Quais são as ações mais importantes para um transporte público eficiente, para rotas acessíveis e o desenvolvimento local? Como melhorar a mobilidade urbana? Você poderá propor ideias sobre como priorizar o pedestre e promover a mobilidade sustentável. Meio ambiente e mudanças climáticas. Você poderá contribuir sobre como criar as áreas verdes, melhorar o manejo de resíduos sólidos, garantir a segurança hídrica e investir em soluções de drenagem urbana. Afinal, cuidar do meio ambiente é cuidar do nosso futuro. Habitação. A habitação também é um desafio urgente. Você poderá discutir urbanização de assentamentos e regularização com diária. Além disso, colocar em palco a gestão de riscos e ações para garantir habitação digna. Gestão democrática. Mas nada disso acontece sem uma gestão democrática. Você poderá propor ideias para ampliar a participação social, o monitoramento das políticas públicas e novas estratégias para fomentar a economia criativa e a cultura em nossa cidade. De regional a nacional. Todas as propostas recebidas aqui hoje serão sistematizadas e levadas à 8ª Conferência da Cidade de São Paulo. Lá, essas ideias serão debatidas e transformadas em um relatório que seguirá para a Conferência Estadual e depois para a Nacional. Vamos entender melhor como funciona cada etapa? Antes da 8ª Conferência da Cidade de São Paulo, a cidade definiu a realização dos encontros regionais. São encontros organizados de forma regionalizada para ouvir todas as áreas da cidade e a especificidade de cada região. É a chance de garantir que as necessidades e prioridades de toda a cidade sejam levadas adiante. A Conferência Municipal é o momento das cidades debaterem e construírem propostas que atendam às suas reais necessidades. Aqui, também são eleitos os delegados que representarão as soluções locais nas etapas estadual e nacional. Os delegados eleitos nas Conferências Municipais se reunirão na Conferência Estadual para debater e consolidar propostas que refletem as realidades locais, para formar o relatório estadual que será levado à Conferência Nacional. A Conferência Nacional reúne os representantes dos estados para discutir os grandes desafios urbanos do país e definir diretrizes para o desenvolvimento das cidades. A 8ª Conferência da Cidade de São Paulo é um grande momento de participação e construção coletiva. Além de discutir os principais temas, é nela que serão eleitos os delegados que representarão a cidade nas próximas etapas. São Paulo é de todos nós, e a Conferência é a chance de você participar ativamente da construção de um futuro melhor para a nossa cidade. Não deixe de fazer a sua parte. Participe!". Gente, eu agradeço em nome da secretaria, em nome da participação social, a oportunidade de estar apresentando um pouquinho muito rapidamente o nosso trabalho, trabalho árduo, aos

sábados, o dia todo, nove sábados. A nossa secretária adorou a ideia de trabalhar de sábado. Todos os sábados, ela tem ido em todos os encontros, mas vocês são todos convidados.

00:21:52 Dawton Roberto Batista Gaia: De manhã e tarde, né?

00:21:55 Dra Sueli Guerreiro (SMUL): De manhã e tarde, das nove ao meio-dia, depois das duas às cinco. O sábado, às cinco horas da tarde. Chegamos aqui ou quase oito horas.

00:22:09 Rafael Calabria: Bom dia. É bem pontual para a doutora Sueli. Eu estou vendo lá no site que vão ter cinco categorias de delegados, movimentos sociais, sindicatos etc. Eu queria saber se vai ter uma divisão dentro deles pelos quatro temas de mobilidade, habitação, porque se não corre o risco, a habitação tem um movimento popular muito mais antigo, muito mais atuante, de eles dominarem muito as cadeiras. Então, se vai ter alguma divisão pelos temas também dentro das cinco categorias?

00:22:48 Dra Sueli Guerreiro (SMUL): Na verdade, assim, na portaria ministerial, eles não dão essa definição de como tem que ser. Mas, no dia 11, nós temos uma reunião da comissão executiva, e aí nós faremos uma espécie de um regimento da conferência, para que a gente possa depois aprovar pela comissão, que é soberana, tem a comissão executiva estadual e a comissão executiva municipal. Ela é soberana. Uma não pode se contrapor à outra dentro da portaria, óbvio. A gente não vai fazer nada que não conte na portaria. Depois do dia 11, nós teremos as diretrizes, e um desse ponto que você está colocando é um dos pontos que a gente vai levar, assim, para estar nessa discussão. Porque só vai poder ser depois homologado o que estiver nesse regulamento da conferência. A habitação, realmente, é a maior procura, é a habitação, em segundo lugar, vem a mobilidade. Em alguns lugares, o meio ambiente e a mobilidade estão ali, é no pare, mas a maior procura, realmente, é a habitação. É uma boa pergunta sua. A gente vai estar discutindo sobre isso. A gente pode até voltar depois a colocar os critérios. É porque, assim, o que tem acontecido? As pessoas têm essa ansiedade de saber em relação aos delegados, mas, como a gente resolveu fazer em duas fases, então tem um momento certo que a gente vai falar a respeito dos delegados.

00:24:32 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Eu acho que o tema, o assunto e a conferência tão importantes que mereciam um espaço em uma das nossas pautas aqui, para a gente poder falar sobre isso possivelmente. A gente precisa tentar se organizar para poder fazer isso, uma apresentação aqui com uma das pautas. Fica a sugestão e depois a gente vai conversar com os conselheiros. Eu acho que a gente pode até debater algumas coisas.

00:24:58 Dra Sueli Guerreiro (SMUL): A gente pode até pensar em colocar isso depois do dia 11, que tiver meio que as coisas mais mapeadas para a conferência em abril.

00:25:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Vai, com certeza, ampliar a compreensão de todo esse processo que está sendo discutido agora e chegar a esse ponto que o Rafael está colocando. O que eu acho muito importante mesmo é um cuidado que tem que ser tomado mesmo, porque senão uma das pautas termina engolindo todas as outras e vira um problema para ser administrado possivelmente depois.

00:24:58 Dra Sueli Guerreiro (SMUL): A única coisa é que, dentro desses segmentos, o Rafael já tem o número de cada delegado, por exemplo, Habitação, são 73 delegados. Por exemplo, segmento de sindicato, acho que são 10 ou 12, não sei de cor agora. Mas cada segmento já tem um número que é definido pelo Ministério das Cidades. Habitação é o maior sempre, com certeza. A forma de como eles vão escolher os delegados dentro do segmento é o segmento que escolhe. Nós não podemos interferir. Por exemplo, eu já sei que habitação, que é o que mais a gente tem participação, o pessoal quer fazer por aclamação. A gente não pode interferir, porque consta na portaria ministerial que eles têm a prerrogativa de escolher como essa a eleição. Vai ser bem fácil, né, gente?

00:26:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos ver. Gente, eu não vou abrir mais para fazer perguntas desse tema, porque senão a nossa pauta vai ficar muito atrasada. Eu queria mais uma vez agradecer a Sueli, que realmente o tema é muito importante, merece mesmo uma pauta específica na nossa reunião aqui. Nós vamos achar um espaço, com certeza, para poder fazer uma apresentação após o dia 11, como você está colocando. Mais uma vez, eu agradeço, Sueli, a sua apresentação aqui. Foi bem breve mesmo e voltaremos a conversar com toda certeza sobre esse assunto, que eu acho muito importante. Eu vou abrir direto a palavra aqui para os nossos convidados. Sueli, você fique à vontade de ficar na nossa reunião. Será um prazer tê-la aqui na nossa reunião, nas duas apresentações que nós faremos aqui agora. Nós vamos começar com... Seria um prazer continuar, Dalton, mas eu preciso desenrolar algumas coisas aqui também, tá bom? Então, nós vamos começar com o VLT, situação atual, programa de implantação e detalhes das rotas de ligação com o SP Urbanismo. Quem vai fazer essa apresentação aqui será o Rafael Barreto, diretor da SP Urbanismo.

00:28:12 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Bom dia a todas e todos. Cumprimento a todos os presentes, os membros do Conselho. Obrigado pela oportunidade, era uma oportunidade que a gente queria há bastante tempo. Eu sei que o Conselho também tem pedido há bastante tempo e com muito respeito e apreço ao Conselho, a gente prorrogou e postergou para que a gente tivesse estudos mais consolidados, para que a gente pudesse trazer a discussão do Conselho, que é super qualificado, então por isso a gente prorrogou um pouquinho para a gente ter informações mais concretas e mais objetivas e aproveitar de

forma mais respeitosa e cuidadosa o tempo do Conselho. Mais uma vez, obrigado pela oportunidade, secretário. Eu vou compartilhar a tela para fazer uma apresentação geral um pouco do projeto, como é que nós estamos e aí depois a gente pode abrir para uma discussão. Deixa eu só compartilhar a minha tela aqui. Bom, mais uma vez bom dia a todos. A gente trouxe a apresentação do Conselho, uma apresentação sobre o projeto do VLT, na verdade, o VLT é o apelido para o veículo leve sob trilhos, mas que na realidade ele é um programa um pouco mais sofisticado e robusto que envolve uma série de ações da atual gestão no âmbito da região central da cidade de São Paulo. Ele tem um nome mais complexo, um nome maior, que é o Programa de Requalificação Urbanística do Centro de São Paulo com desenvolvimento orientado ao transporte sustentável com a implementação do sistema de transporte do veículo leve sobre trilhos VLT no centro de São Paulo. A gente discute muito aqui internamente que o VLT, na verdade, é o pretexto, porque o fim do projeto é muito maior do que simplesmente implementar ou implantar um modal de circulação aqui no centro. Há uma série de intervenções urbanísticas previstas no programa ou no projeto, como aumento do ramal cicloviário, aumento das áreas de pedestres, programas e projetos de segurança viária, aumento da cobertura vegetal e o veículo leve sobre trilhos consolidando todas essas intervenções. De novo, é claro que ele é bastante importante, mas ele é o meio e não é o fim em si. Ele é um projeto bastante grande que tem sido tocado na atual administração desde 2023. Eu sempre começo a apresentação do VLT aqui em São Paulo, do nosso projeto, com essa imagem da memória do bonde em São Paulo. A gente nunca pode esquecer que São Paulo já foi, em um momento da história, a cidade com a maior malha de trilhos urbanos do mundo. Por uma série de decisões e projetos, a gente acabou abandonando ou substituindo essa malha de trilhos urbanos. Mas São Paulo já teve uma história bastante importante com os trilhos urbanos. É uma memória bastante saudosa do paulistano com os bondes etc. Então, nada mais natural de que é importante retomar essa memória. É claro que não é um projeto de uma rota turística de bonde ou coisa do tipo, mas entender que a cidade de São Paulo já teve uma história com trilhos urbanos e que isso merece ser considerado no projeto. Bom, é uma equipe bastante grande que está dedicada ao projeto do VLT, que também tem um apelido aqui dentro da prefeitura, dentro da São Paulo Urbanismo em 10 Mu, que é de Bonde São Paulo. De novo, não é refazer o bonde da cidade de São Paulo, é um veículo leve sob trilhos dentro de um programa de regeneração urbana no centro. Mas essa construção histórica da memória do bonde, a gente achou bastante importante retomar. E o projeto é chamado até então de Bonde São Paulo. De novo, é uma equipe bastante grande que tem trabalhado no projeto do VLT, aqui na São Paulo Urbanismo em 10 Mu. É uma equipe que a gente tem de 40 dias a 40 anos de serviço público. Então, existem estagiários que estão aqui há 40 dias trabalhando no projeto do VLT. Tem, por exemplo, o engenheiro Júlio, que tem quase 40 anos de serviço público. Então, é uma equipe que tem uma amplitude temporal bastante grande, bastante heterogênea, que eu acho que é um dos grandes atributos do projeto. O projeto tem rosto, tem uma série de mãos apaixonadas pela cidade que estão

dedicando bastante tempo e energia na elaboração do projeto. Bom, como a gente se comprometeu a apresentar um pouco do status do que a gente está trabalhando, a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento contratou a São Paulo Urbanismo para realizar uma série de estudos e projetos no âmbito do VLT. A atual administração entendeu que o projeto do VLT é, sim, um projeto de transporte e mobilidade, mas, sobretudo, é um projeto de urbanismo. É um projeto de urbanização, de aumento da cobertura vegetal, e por ser um projeto urbano, sobretudo, por isso ele está sendo conduzido, até então, pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento. São Paulo Urbanismo, de novo, foi contratada pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento para elaborar os anteprojetos e os estudos técnicos intrínsecos ao VLT. São mais de 45 projetos ou estudos que estão em elaboração. Então, é um data book, um cabedal de informações técnicas sobre o projeto bastante sofisticados, que estão sendo elaborados desde 2023 e provavelmente terminam ao final do primeiro semestre desse ano. Aqui, claro que eu não quero passar projeto a projeto, estudo a estudo, é mais no sentido de apresentar que são mais de 46 projetos e estudos em elaboração que vão desde estudos de tráfego, estudos de demanda, estudos urbanísticos, estudos de impacto ambiental, estudos arqueológicos, até projetos de engenharia hard, projetos de obra de arte especial, projetos de drenagem, projetos de via permanente, estudos de caminhabilidade, levantamento arqueológico. Então, são uma multiplicidade de estudos e projetos que estão sendo elaborados. Evidentemente que um projeto dessa natureza tem um impacto bastante significativo. É importante a gente dedicar uma energia relevante nessa fase de estudo e projeto para que, de fato, as próximas etapas estejam munidas de mais informações e detalhes que permitam uma decisão mais razoável da atual administração. No status geral desses mais de 46 estudos e projetos que estão sendo elaborados, contratados e alguns já concluídos, vou passar um pouco sobre o status de cada um deles. Existem já projetos e estudos que estão concluídos. O levantamento topográfico e cadastral é um levantamento que parece simples, mas são mais de 13 quilômetros de via que precisam ser levantadas, da Avenida do Estado à Rua Prates etc. E fazer o levantamento topográfico dessas áreas também não é algo trivial. A gente levou um tempo bastante significativo. Mas, agora, o município tem uma base topográfica, cadastral, planialtimétrica bastante atualizada de todo o traçado. Trabalho pronto, concluído e entregue. As contagens volumétricas de carregamento em vários pontos ao longo do traçado já foram elaboradas. A gente usou alguns dados de contagem já previamente elaborados pela CET, a gente recebeu esses dados e considerou no estudo e elaborou mais uma série de contagens ao longo do traçado. De novo, durante o ano de 2024, também essas contagens já foram concluídas, já estão elaboradas. Volumétrica, cadastral e de carregamento. Estudo de caminhabilidade também a gente já terminou. Análise das vagas de estacionamento que poderiam ou não ser afetadas. Então, projeto de urbanismo, projeto de paisagismo. O estudo urbanístico da compatibilização do VLT com outras políticas urbanas e de mobilidade no centro também já foi feito. São estudos que já foram elaborados, já estão concluídos. Existe um outro tanto que está em elaboração. Então, o

projeto do material rodante, o projeto de subestações, o projeto de pavimentação, o projeto de drenagem está em elaboração com várias fases de entrega. Alguns a gente já recebeu e estão em fase de revisão e outros em fase de entregas e revisões nos próximos dias e meses e alguns que estão em contratação. Em resumo, em contratação a gente tem dois grupos em estágio de contratação. Um grupo que é o projeto elétrico e eletromecânico que está em fase de contratação e um outro grupo que é o EIA-RIMA, o estudo arqueológico que está em fase de contratação. Todos os outros já estão contratados. Em plena elaboração, só esses dois grupos que estão em fase de contratação. Mas a gente já tem recurso disponível, já tem termo de referência elaborado, já tem edital publicado, as fases de contratação já estão bastante adiantadas também. Aqui é uma linha do tempo, um pouco desse projeto do VLT e como ele se encaminhou na prefeitura. A gente começou a estudar o VLT na Secretaria de Urbanismo e Licenciamento no primeiro trimestre de 2023, já sabendo que o governo federal abriria uma nova chamada para o PAC. No final do ano de 2023, a gente começou os estudos técnicos. No começo de 2023. E em novembro de 2023, a gente submeteu os estudos técnicos preliminares elaborados pela equipe da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento ao PAC. Naquele momento, a atual administração formou um grupo técnico intersecretarial para que se discutisse o projeto do VLT de forma, de novo, intersecretarial e multifacetada. Então, fazem parte desse grupo técnico intersecretarial a Secretaria de Urbanismo, a São Paulo Urbanismo, a São Paulo Parcerias, a Secretaria de Governo, a SP Trans, a CET, a Secretaria de Fazenda, a Secretaria Municipal das Suas Prefeituras. Existe um time bastante grande também de governo atuando de forma intersecretarial para sistematicamente discutir os detalhes do projeto do VLT. Desde o próprio traçado aos estudos que vão ser contratados, a estratégia de contratação, a relação da obtenção das bases de dados. É uma atitude bastante interessante que tem gerado resultados bastante interessantes para a gente ter a elaboração do projeto. A gente teve reuniões com a SP Trans ao longo do tempo para implementar um ônibus táctico. O ônibus táctico é uma rota, é a rota do circular aqui do centro. Ela foi um pouco adaptada para fazer, em certa medida, a circulação de um dos traçados do VLT. Isso é interessante, inclusive, para a gente recolher dados sobre a mobilidade das pessoas ao longo dessa linha. A partir daí, a gente teve a segunda reunião do GT, a compatibilização de produtos que seriam interessantes a serem produzidos, ou seja, quais são os estudos que seriam interessantes para as parcerias receber, para a GT receber, para a SP Trans receber. A gente compatibilizou bastante esses produtos para que a gente pudesse contratar os estudos técnicos que pudessem efetivamente dar suporte às diferentes esferas ou órgãos da administração municipal na tomada de decisão. As contratações foram, então, com ordem de início emitida em 1º de dezembro e, ao longo de 2024, vários produtos, projetos, foram elaborados que a gente começou a ter entregas, principalmente no final do segundo semestre do ano passado e algumas se estendendo até agora. Tivemos a terceira reunião do GT. Em fevereiro de 2024, ou seja, no primeiro trimestre do ano passado, a gente recebeu o primeiro pedido de informação do Ministério das Cidades para um pedido de

complementação de informações. Eles se debruçaram sobre um projeto submetido e fizeram um pedido de informações para a Prefeitura. Também em fevereiro do ano passado, a SP Parcerias e a Secretaria de Governo abriu uma PMI, Procedimento de Manifestação de interesse, para receber do setor produtivo estudos, projetos, elementos que poderiam se somar aos estudos já elaborados ou em elaboração pela municipalidade, para que, no fim, a gente tivesse condições de receber os estudos que viessem do setor produtivo, somar aos estudos e projetos elaborados no âmbito da municipalidade e tudo isso fosse catalisado, entrasse num caldeirão, para que, no final, a gente percebesse ou perceba qual é a melhor oportunidade de negócio para a Prefeitura na implementação do VLT. A gente teve a quarta reunião do GT. Em março de 24, a gente recebeu o segundo pedido de informação do Ministério da Cidade, também respondemos prontamente. No final do ano passado, a gente teve uma entrega parcial dos anteprojetos e, subsequentemente, a gente teve uma reunião do GT e a gente tem uma previsão de entrega de um primeiro bloco substancial de anteprojetos e estudos, agora, no final de março de 25. Eu sei que é uma linha do tempo bastante genérica, só para que a gente entenda um pouco esses estudos de projetos que estão em elaboração, quando é que eles estão previstos e onde é que eles estão consolidados. O diagnóstico e o levantamento de dados já foi concluído, já está pronto, já foi entregue. Os estudos de tráfego, a gente teve uma primeira entrega, a gente percebeu algumas revisões necessárias e esse estudo de tráfego está em revisão, a gente entrega, provavelmente, hoje ou no final da semana que vem, mas está praticamente pronto, totalmente revisado. O estudo urbanístico já foi entregue, revisado, atestado, está pronto. O estudo de demanda também a gente entrega agora no meio de março, está bem encaminhado, quase pronto. O estudo de material rodante, para a gente perceber qual é a melhor alternativa de material rodante a ser utilizado no VLT de São Paulo. Se é o VLT com alimentação pelo solo, elétrico, se é o VLT com bateria e supercapacitor, se é o VLT a hidrogênio, se é o DRT. A gente tem feito um estudo bastante não apaixonado pelo material rodante, para ter um diagnóstico técnico de qual é a melhor oportunidade de material rodante a ser adotado pela Prefeitura. Esses estudos estão em elaboração, a gente faz uma entrega parcial também no final da semana que vem, uma entrega mais substancial até o final de abril. Topográfico pronto, Cadastro de Interferências também, a gente teve trabalho hercúleo no Cadastro de Interferências. De novo, mapear 13 quilômetros de rede no centro de São Paulo não é um trabalho trivial, são milhares de dezenas de redes que foram mapeadas, mas isso foi concluído, está pronto. Geométrico, a gente teve uma entrega no ano passado, mas em função de ajustes do Cadastro de Interferências, a gente já entrou em revisão, mas a gente entrega também no final da semana que vem o geométrico corrigido. Remanejamento de redes também, o projeto de urbanismo está concluído, o projeto de paisagismo está concluído, o projeto de material rodante também está em elaboração, eletromecânicos e elétricos estão em contratação, semafóricos também, sistemas semafóricos para o VLT e uma possível sincronização com os semafóricos já existentes, a gente está elaborando esse projeto. Projeto de sinalização, controle de segurança

aviária está pronto, estudo hidrológico está em elaboração, levantamento geotécnico está em elaboração, estudos de condições de pavimento em elaboração, mas também já em estágio bastante avançado de realização. O EIR, meu estudo arqueológico, a gente está em fase de contratação, mas também em fase bastante adiantada, TR pronto, edital elaborado, recursos já assegurados, é só finalizar o trâmite licitatório na contratação, mas já está bastante adiantado. Simulação de tráfego já está contratada, a gente está fazendo, que é a simulação de tráfego com o VLT e sem o VLT para a gente perceber os impactos no tráfego no centro com o VLT. Projeto de desvio de tráfego durante a fase de construção, a gente sabe que um projeto de 13 quilômetros de implantação do VLT no centro de São Paulo, evidentemente haverá um impacto no tráfego importante durante essa fase de construção, mas a gente já contratou um projeto de desvio de tráfego para que, de fato, esse impacto seja minimizado ao paulistano. Projeto de desvio de tráfego durante a operação está em fase de revisão. Projeto de paradas do VLT, a gente já recebeu uma versão de trabalho, a gente está em fase de revisão. Projeto de iluminação está em elaboração, comunicação visual, a gente já fechou o primeiro bloco, já está no segundo bloco de elaboração, de intersecções também. E coisas que estão contratadas ainda não entraram em etapa de elaboração, mas a gente tem perspectiva de entrega em abril de 25, que é o anteprojeto de sistemas embarcados, de informação ao usuário, de projeto e controle operacional, diretriz de operação e funcionamento, diretriz de manutenção. Isso não entrou em fase de elaboração ainda concreta. Porque a gente depende da finalização dos estudos e anteprojetos de material rodante para que, de fato, o plano de manutenção, a diretriz de operação seja consolidado e construído com base nas diretrizes estabelecidas no projeto de material rodante. O estudo de caminhabilidade está concluído. A gente tem dentro do escopo de contrato a perspectiva de contratação de uma consultoria para segurança viária, que acho que é bastante importante. Um plano de reorganização do transporte de fluxo está em fase de elaboração. Enfim. E outros projetos de engenharia, Hard, que estão em fase de elaboração, de pavimentação, via permanente, o Sion, que é o Centro de Informação Operação e Manutenção, que é o Pátio. Por sorte ou oportunidade, a municipalidade tem uma área bastante importante, que é o terreno do Detran, numa área de 27 mil metros quadrados, que comporta com segurança o Centro de Informação, Operação e Manutenção do VLT. A gente tem considerado ele no projeto. Ele já é um projeto estratégico previsto na área de intervenção urbana setor central. Ele, de fato, não é uma desapropriação necessária. Já é um próprio municipal, o que facilita a implementação do projeto. Diferente de outros projetos de VLT implementados no Brasil, tiveram um custo bastante importante com desapropriação. Por sorte ou oportunidade, ou competência, o nosso projeto não tem nenhuma desapropriação ainda prevista. A gente conseguiu encaixar as subestações ou a necessidade de área em próprios municipais, o que é bastante importante, porque a gente ganha celeridade e velocidade na implementação do projeto. O projeto de contenção de obra de arte especial também já está em elaboração. A obra de arte especial, a gente tem a possível ponte do Carmo, que é o VLT cruzando o

Tamado ATI, e tem a travessia da ponte Mauá também, que a gente não prevê uma construção de uma ponte nova, mas a gente está prevendo, provavelmente, um anteprojeto de reforço estrutural para cruzar a Via Ferra da CPTM. E a gente termina os projetos de engenharia hard em agosto de 2025. Um resumo executivo, a previsão e a conclusão dos estudos técnicos em agosto de 2025, a previsão e a conclusão dos projetos de engenharia também em agosto de 2025, e projetos de operação também em agosto de 2025. A gente considera que, ao final do mês de março, a gente já tenha material técnico suficiente para fazer uma consulta pública inicial do projeto do VLT. De novo, a gente acha importante. Está aberto a construção, aberto a ajuste, a gente está em uma fase de elaboração de anteprojeto, mas a gente achou importante que a fase de consulta pública a gente já fosse com estudos técnicos bastante sofisticados, estudos técnicos bastante razoáveis, para que, de fato, a consulta fosse mais produtiva e a gente levasse ao cidadão paulistano uma base técnica robusta para se debruçar sobre o projeto do VLT. Sobre o traçado, que eu acho que talvez é o mais importante a ser submetido ao Conselho, o VLT do Centro são duas linhas, uma linha, que é essa linha azul, que é uma linha dupla, sentido horário e anti-horário, que faz quase que a rótula. A gente partiu de um projeto referencial, a gente foi ajustando as inclinações. O VLT tem uma restrição operacional, que é a rampa máxima de 7%, podendo chegar até 11% em lugares onde não há paradas. O VLT também tem uma restrição operacional, que é o raio de curvatura. O desejável é 30, mas ele opera com velocidade reduzida em 25, então a gente também teve que ajustar vários pontos por conta do raio de curvatura, isso foi já ajustado. A linha vermelha, as duas linhas têm mais que 6 km, 6.2, 6.3 cada uma. A linha vermelha é uma linha em trilho singelo, então ela faz um 8, ela vai do Bom Retiro à Serra República, cruzando ali na Rua Mauá. De novo, a linha circular, São João, Paissandu, Ipiranga, toca ali quase que a Consolação na Praça Roosevelt, entra na Viaduto Maria Paula e Dona Paulina, passa na João Mendes, desce a Anitta Garibaldi, atravessa o Tamanduateí, passa na Rua da Figueira. A gente fez esse esforço de conectar o Brás ao centro através do VLT. Ele passa na Rua da Figueira, atravessa a Subina Senadora Queiroz, Prestes, Maia, Vale do Anhangabaú, São João. Então esse é o traçado circular. De novo, o projeto prevê a coexistência. Nenhuma via será elaborada para que não passe o veículo individual. Todas as vias continuarão passando o veículo individual. O projeto não é de via segregada, mas ele é de via exclusiva. Qual foi o partido de projeto? Aumento da área de calçada com foco na segurança viária. Inserção de um ramal cicloviário. Aumento da cobertura vegetal. Inserção do VLT. Quem perdeu espaço foi uma faixa de circulação de veículo individual. De novo, desestimular não precisa ser proibir. Eu posso ter menos faixas de circulação de veículo individual. Então a supressão de faixas sempre foi do veículo individual. Transporte coletivo continua sendo mantido. Então há uma coexistência dos corredores de ônibus que passam no centro com o VLT. Em lugar nenhum foi suprimida a faixa de circulação de transporte público coletivo. A linha vermelha é uma linha, de novo, ela faz integração com a linha azul ali no Paissandu. Ela continua São João, Duque de Caxias, Rua Mauá. Ela faz o oito, sobe a Rua Prates, Rua do Areal e Mamoré, desce a Zé

Paulino, se cruza novamente, entra na Mauá, desce a Casper Líbero e aí se liga de novo a Paissandu. Bom Retiro é ao centro, mas parece que ele é distante do centro. Com o VLT ele vai permitir essa conexão em minutos, por exemplo, do Bom Retiro ao centro. Aqui é uma perspectiva tridimensional com traçado visto de sul para norte. A linha azul e a linha vermelha se conectam e se transformam no Paissandu. A gente tem avaliado um traçado alternativo que parece ser bastante interessante. No traçado original, a linha que vai e volta, o sentido horário e o anti-horário na linha azul, elas passariam quase que nos mesmos lugares. Existiu uma provocação que nos pareceu bastante interessante, que é a linha no sentido anti-horário da azul ser deslocada quase que uma quadra do sentido horário. Onde? Na Rua da Cantareira. Então, ao desfazer esse deslocamento do sentido horário e o anti-horário, no horário ele indo para a Rua da Figueira e no anti-horário era na Rua da Cantareira, ele abraçaria o Terminal Mercado, o Terminal Parque Dom Pedro, e também o próprio Mercado Municipal, que poderia catalisar e capturar viagens mais interessantes e ter uma integração multimodal mais eficiente. Nos pareceu bastante interessante essa proposta. O outro deslocamento do horário e o anti-horário passa aqui pelo Centro Velho. Nos pareceu bastante interessante esse sentido anti-horário. Quando ele sobe aqui a Rua do Carmo e tal, ele passa pela Praça da Sé, entra na direita, passa no Viaduto do Chá e Barão de Itapetininga. Ele abraça o centro no sentido horário e anti-horário. A gente tem estudado essa opção de traçado na linha azul. Em termos de custo, não muda praticamente nada, continua com a mesma extensão, mas ele pode integrar melhor o calçadão do Triângulo Histórico e o centro no projeto do Velho Tempo. Nos pareceu uma oportunidade bastante interessante e a gente tem estudado. O projeto também catalisa e conecta já o projeto das ruas temáticas, que é um projeto em elaboração no município, a Rua das Motos, projeto feito na São Paulo Urbanismo, obra feita pela São Paulo Urbanismo e já entregue, é um sucesso. As outras quatro ruas temáticas, projetos da Rua dos Eletrônicos, Santa Efigênia, das Ferramentas, Florencio de Abreu, das Cozinhas, Paula Souza, das Noivas, São Caetano e o Oriente são projetos elaborados pela São Paulo Urbanismo. Essas quatro primeiras, eletrônicos, ferramentas, cozinhas e Rua das Noivas, são obras que também vão ser elaboradas pela São Paulo Urbanismo ao longo desse ano. Rua da Moda é um projeto que a gente tem entregue, que é a Rua Oriente, a sua Prefeitura da Moca. O VLT também alcança essas ruas temáticas. Uma do centro, como é que essa linha azul se coloca no centro. Aqui, eu marquei pontos, não é um juízo de valor de quais pontos são mais importantes ou menos importantes, mas alguns pontos importantes, que essa linha azul, que é a linha circular no centro, ela conecta. Ela conecta o Parque Dom Pedro à Praça Rússia, numa viagem de menos de 15 minutos a 4h40. Ela conecta a Praça da República à Praça da Sé, também numa viagem com o VLT a 4h40, em menos de 6 minutos. A gente consegue conectar várias dessas viagens que acontecem no centro, através do VLT ou por meio do VLT, o que nos parece bastante interessante. Uma perspectiva, inclusive, de captura da última milha. Eu, por natureza, sou um transporteiro, sou engenheiro de transporte, embora tenham trabalhado aqui com projetos urbanos. A gente sabe que no sistema de transporte, a captura, essa última

milha, o quanto ela é importante, porque a última milha, se a gente consegue fazer com que essa última milha seja no transporte coletivo, provavelmente toda a viagem feita pelo usuário será no transporte coletivo. Isso é um recado que a gente tem que dar para a cidade. Se eu tenho uma última milha, que é uma viagem agradável, confiável, segura, feita pelo VLT, eu consigo fazer com que as pessoas, de fato, vão por transporte público coletivo, quando eu consigo atrair ela nessa primeira, última milha no transporte público coletivo. O VLT de São Paulo tem essa perspectiva de capturar essa viagem na última milha para colocar ela no sistema de transporte público coletivo, que é bastante interessante. Aqui, o ajuste que a gente tem feito, que é esse estudo desse traçado azul que passa pela rua direita, já passou bonde na rua direita, já passou bonde na rua, na Barão de Itapetininga. No século passado, naturalmente, era um projeto de via urbana para trilho, nos fez refletir que acho que, no passado, tivemos uma decisão de engenharia interessante, vale a pena ela ser reconsiderada nessa proposta de traçado, e a gente tem avaliado isso com bastante cuidado e zelo aqui na São Paulo Urbanismo. De novo, essa via circular, são vários pontos importantes conectados, a Senador Queiroz, conectado à Ipiranga e à Praça Rusa, ou ao Parque Augusta, que, ao mesmo tempo, eu consigo conectá-lo ao Parque Dom Pedro e à Praça João Mendes. Enfim, um projeto bastante interessante, com esses vários ativos relevantes na cidade, conectados. A linha vermelha, que é essa linha circular, também são vários ativos importantes conectados. O Parque da Luz é uma preciosidade que o munícipe paulistano tem, talvez um dos parques mais bonitos que a gente tem, com um parque de esculturas ímpar na cidade, que é pouco visitado, e eu consigo conectar o Parque ou o Jardim da Luz, de novo, à José Paulino, à Praça Alfredo Iça, à Duque de Caxias. De novo, são vários ativos culturais que o município tem e são interessantes. O VLT, é claro, como transporteiro, a gente olha bastante a pesquisa origem e destino, mas talvez ele é o destino em si. Ir ao VLT, ele será o destino em si, e isso traz bastante dificuldades, inclusive no modelo de simulação de demanda, porque a gente tem modelos de simulação de demanda clássicos, que olham pesquisa origem e destino, baseado em origem e destino, na hora que você tem um modal, que ele é o destino em si, a gente tem uma complexidade bastante significativa na modelagem de demanda, mas que é interessante para a gente se debruçar. Vou passar sobre as perspectivas humanizadas do projeto. Todas essas imagens que eu vou passar agora, elas já são extraídas diretamente do projeto urbanismo, projeto urbano realizado. O projeto urbano, que permitiu a gente elaborar essas perspectivas humanizadas. Elas já estão bastante fidedignas e fiéis ao projeto urbano que está sendo consolidado. Aqui, é essa perspectiva de qual é essa via que vai passar o VLT no centro, que é uma via que, de novo, é plenamente possível a gente estabelecer um projeto de via compartilhada e via completa de verdade, onde você tem a circulação da mobilidade ativa com aumento do espaço para o pedestre, o ramal cicloviário, o veículo individual e o VLT. O VLT, um pavimento que pode ser drenante, com uma vegetação rasteira, que aumenta a cobertura vegetal e reduz os impactos de ilha de calor no centro. Essa perspectiva do VLT é subindo ao lado do mercado. Sempre, de novo, com foco na segurança viária. O projeto tem

como enfoque sempre a segurança viária, requalificar as travessias, aumento do espaço de pedestre, a sinalização adequada. Aqui, é uma perspectiva do VLT passando no Viaduto do Chá. É a vista de quem está no Shopping Light, olhando para o Vale do Anhangabaú. Percebe o VLT passando por cima do viaduto do Chá, que é um ativo da cidade também, que precisa ser catalisado. Quando eu digo que o VLT é o meio e não é o fim, o VLT é um ramal modal sustentável, elétrico ou a hidrogênio, com baixa ou nenhuma emissão de CO², sem emissões de material particulado de 2,5% ou 10%, sem emissão de nanoplasticos e reduz a quantidade de ruídos no centro. Pela metodologia da CETESB, isso resulta numa poupança de 10 milhões por ano para a Prefeitura de São Paulo na pressão do sistema de saúde. Isso é bastante relevante, uma escenariedade interessante que o VLT pode nos ajudar. Redução de 20 mil toneladas de CO² por ano, com a redução da circulação de veículos no centro, pela substituição das viagens que são feitas motorizadas de forma individual com o VLT. De novo, o VLT permitirá que a gente tenha cinco quilômetros de corredores verdes. A via permanente do VLT, onde é possível, é uma via drenante com cobertura vegetal, mas todo o sistema do VLT ou a trilha do VLT passa por um projeto de paisagem bastante robusto com a inserção de dezenas ou centenas de indivíduos arbóreos, ao longo da rede, aumentando, por exemplo, o índice de áreas verdes no Distrito da República em 100%. Cinco quilômetros de corredores verdes serão viabilizados pelo VLT. Os 13 quilômetros de VLT estão associados a um sistema cicloviário que se conecta ao sistema cicloviário da cidade. Considerando os 13 quilômetros de sistema cicloviário que vão ser feitos ao longo do VLT, mais as conexões que vão ser feitas do VLT com o atual sistema cicloviário da cidade, é um investimento em 30 quilômetros de sistema cicloviário integrado, o que é bastante importante. São 11 zonas origem-destinos integradas no centro. O centro da cidade de São Paulo talvez seja a região da cidade onde a gente tem, dentro de uma única subprefeitura. Mais zonas OD, são 11 zonas OD, somente dentro do Distrito da República ou da Subprefeitura da Sé. Essas 11 zonas origem-destinos são conectadas. Para a gente ter ideia, somente entre essas 11 zonas origem-destinos, aqui no centro, são 278 mil deslocamentos a pé por dia, a pé. São viagens que, claro, é importante que elas sejam feitas a pé, mas a gente tem que perceber que existem pessoas com mobilidade reduzida que não conseguem circular a pé, mas o VLT pode, inclusive, facilitar essa viagem das pessoas com mobilidade reduzida. É importante isso. Idosos etc. O Centro Administrativo do Estado é uma pré-existência de projeto que a gente considerou. A gente recebeu a base do projeto do Centro Administrativo do Governo do Estado. O Governo do Estado estima que são 20 mil pessoas por dia no Centro Administrativo. O VLT passa ou passará no Centro Administrativo do Governo do Estado. Aqui, é uma passagem do VLT na Duque de Caxias. A imagem que a gente vê em tela é uma imagem do VLT subindo o eixo da São João, vindo do Vale do Anhangabaú. Foi um exercício de projeto bastante importante que a gente achou um espaço entre a atual arborização e as luminárias tombadas, que cabe exatamente o VLT, em um sentido e, em outro, o VLT passará pela São João subindo do vale. Foi um desafio de projeto, mas foi plenamente possível de ser feito. O VLT conectará 36 ativos

culturais. Ele conecta a Sala São Paulo ao Teatro Municipal, ao Mercado Municipal, à Prefeitura etc. São 36 ativos culturais que estão conectados pelo VLT. O VLT não é turístico, mas ele poderá favorecer um roteiro turístico no Centro. A gente precisa entender que, no século XXI, pessoas viajam pelo mundo para conhecer cidades, belezas naturais também, mas, principalmente e, sobretudo, viagens. Não à toa, Paris é a cidade mais visitada do mundo e a gente precisa colocar a nossa cidade na rota de turismo de cidades globais. A gente tem uma cidade linda, com ativos culturais impressionantes e que precisa ter um destino de turismo considerado. Na década de 1970, as pessoas vinham para São Paulo só para ver o metrô, pela novidade que era o metrô. Isso aconteceu por mais de 10 ou 15 anos. O VLT também é a mesma coisa. Pessoas viram para a cidade de São Paulo só para conhecer o que é o VLT da cidade de São Paulo e terão a oportunidade de desfrutar de mais desses 36 ativos culturais que são conectados. O projeto do VLT é estimado em 4 bi. Dos 4 bi estimados, mais de 900 milhões, ou seja, 20% do investimento, não é para fazer VLT. É para fazer obra urbana de apoio ao VLT. Aumento do ramal cicloviário, requalificação das calçadas com vistas de acessibilidade universal, aumento da cobertura vegetal, integração do sistema cicloviário. De novo, o VLT é importante, mas é o pretexto para uma série de ações integradas que permitem ou viabilizam o VLT na cidade de São Paulo. São 11 polos comerciais catalisados. Se discutimos o esvaziamento do comércio de rua, o que fazemos para atrair as pessoas para o comércio de rua? Conectamos o comércio de rua ao sistema de mobilidade. Temos a Rua do Ouro, a Rua dos Eletrônicos, a Rua das Motos, a Rua das Noivas, a Rua das Cozinhas, que são ativos comerciais importantes na cidade de São Paulo que o VLT catalisará, conectará esses elementos comerciais ao sistema público de transporte coletivo. Os modelos que simulamos ainda preliminares permitem concluirmos até então que o VLT, com a supressão de faixas de circulação de veículos individuais, pode ajudar na redução de mais de 11 mil veículos por dia no centro de São Paulo. São mais de 50 quilômetros acessíveis requalificados. De novo, todo lugar onde passa o VLT vem com uma obra de acessibilidade universal nas calçadas. Se quisermos lembrar, todo viajante começa pela calçada. A calçada precisa ser uma calçada em que o pavimento é confiável, ele é acessível, ele é de excelência. O VLT tem essa perspectiva de que as calçadas ou toda circulação de mobilidade ativa são projetos de excelência. São mais de 50 quilômetros de calçadas que serão requalificadas intrínsecas ao projeto do VLT. O modelo de simulação de demanda que fizemos até então permite a gente perceber que é possível uma demanda de mais de 120 mil passageiros por dia. De novo, só a circulação a pé que existe entre as 11 origens de destinos no centro de São Paulo, são 270 mil viagens. Essa imagem que a gente vê em tela é uma imagem vindo do Corpo de Bombeiros do Fórum João Mendes para descer até a Rua do Carmo. À direita, à esquerda, que é a Praça Clóvis, à direita a Secretaria de Fazenda e o acesso ao Sesc do Carmo. No VLT, de novo, destaca-se o ramal cicloviário, aumento da cobertura vegetal, requalificação das calçadas, aumento dos espaços para o pedestre. Sempre o foco do projeto é o pedestre, é a pessoa, é a escala do indivíduo na cidade. Aqui, é uma perspectiva da Rua Mauá. As pessoas que escutam falar do VLT vão

escutar isso pela milésima vez ou pela décima vez. A Rua Mauá é uma das ruas mais bonitas da cidade. É um lugar onde você tem a Estação da Luz, a Sala São Paulo, é um ativo importante do munícipe paulistano. A gente fez questão que o VLT passasse pela Rua Mauá com uma perspectiva de desenho urbano, com requalificação das calçadas, uma via permanente onde passa o VLT, integração, sistema ciclovitário, para que esse espaço seja devolvido à população paulistana. São mais de 500 imóveis que hoje não cumprem a função social da propriedade e já foram notificados pela Prefeitura que serão incentivados a entrarem no mercado ou serem transformados, ou que o proprietário ocupe, edifique, transforma, ou que a Prefeitura do município destine para a produção de habitação de interesse social no centro. São mais de 200 mil moradores por centro que podem ser atraídos pelo VLT. No centro de São Paulo, são mais de 2 milhões de pessoas que serão afetadas ou impactadas positivamente com o VLT, o que evidentemente é um fomento ao turismo. Essa imagem que a gente vê em tela, subindo ali do Maria Paula e Dona Paulina, para acessar as costas da Praça da Sé e o Fórum João Mendes. A gente fez o esforço também para colocar o VLT. De novo, quem perde é o veículo individual, motorizado. Perderá uma faixa. Não é um prejuízo significativo. Ele continuará passando. Haverá mais trânsito? Talvez, haverá mais trânsito, mas há uma alternativa de transporte público coletivo de altíssima qualidade fornecida para quem quiser acessar essa área. Aqui, é uma entrada do VLT no Terminal Correio, embaixo do viaduto Santa Efigênia, vindo pela Prestes Maia. É o que eu disse anteriormente, a gente tem com o VLT a oportunidade de fazer a captura dessas viagens da última milha, que hoje estão feitas a pé nessas 11 zonas origem e destino. Sem contar que ele é um pretexto, uma expectativa de aumento de percepção de segurança. Em todas as vias em que passa o VLT, imaginando que de 5 em 5 minutos passará uma composição iluminada, totalmente vigiada, com um sistema de monitoramento integrado ao Smartampa, isso traz uma percepção de segurança importante. A devolução desses espaços ao munícipe paulistano. Com o VLT e a redução dos veículos no centro, de novo, com o aumento dessa cobertura vegetal e todas as obras associadas ao VLT, a gente tem a expectativa de que o centro da cidade de São Paulo seja um distrito de baixa emissão. Isso é bastante importante. É o recado de cidade do século XXI. A principal cidade do hemisfério sul tendo seu centro no distrito de baixa emissão, isso é bastante importante. É uma integração multimodal. Ele se integra a nove estações do metrô, duas estações da CPTM, cinco terminais de ônibus. Está compatibilizado com a linha Celeste. Ele catalisa e amarra esse sistema de grande capacidade, de altíssima capacidade, que alimenta o centro da cidade de São Paulo. A imagem que a gente vê em tela é a subida da Senadora de Queiroz descendo a Prestes Maia para acessar o Vale do Anhangabaú. De novo, é uma vista linda da cidade para quem está na Senadora de Queiroz. Olhar o Altino Arantes ao fundo, ao sul. É uma vista maravilhosa. De novo, a gente requalifica esse espaço, devolve esse espaço ao paulistano com um desenho urbano de excelência, que é uma coisa inegociável no projeto. O projeto atende diversos objetivos de desenvolvimento sustentável da ONU. O objetivo de energia limpa e acessível, cidades e comunidades sustentáveis,

indústria, inovação e infraestrutura. A gente precisa entender que a inserção de um material rodante como o VLT catalisa um segmento industrial de altíssima capacidade e altíssima renda nacional. Isso é importante. De trabalho decente, crescimento econômico e de ação contra a mudança global no clima. Essa imagem que a gente vê em tela é uma imagem da Rua Prats, em que o VLT se integra ao Parque da Luz. A gente tem uma provocação impedida de que esteja aberta uma nova frente do Parque da Luz, na Rua Prats. Hoje, o que é o fundo do parque passa a ser frente quando o VLT passa, o que é bastante importante. Aqui, é a consolação com a Ipiranga, ele totalmente integrado ao sistema de transporte público coletivo, ao ramal cicloviário, ao aumento da cobertura vegetal. Como eu disse, é um investimento de 4 bi. A operação de um sistema como esse custa R\$ 170 mil por quilômetro percorrido por mês, que significa mais ou menos entre R\$ 100 a R\$ 140 milhões por ano. A receita tarifária anual estimada, considerando já as gratuidades existentes e subsídios existentes no sistema, é entre R\$ 8 a R\$ 120 milhões por ano. A gente tem previsto outras receitas acessórias que podem ajudar a pagar o custo operacional OPEX, por exemplo, *naming rights* e créditos de carbono. O crédito de carbono depende da regulamentação do marco civil do transporte público coletivo que está tramitando no governo federal, mas que a gente já tem considerado como uma hipótese a considerar os créditos de carbono como elemento que pode ajudar a pagar a operação e o *naming rights*. As receitas acessórias, como propaganda etc., também é uma receita. Cada vez ela é menor, mas ela é importante a ser considerada. A área abrupta locável, então as paradas podem ter um espaço para comercialização de pequenas coisas, etc. Isso é uma área que é importante. Receitas de estacionamento. Onde é possível, a gente tem percebido, tentado colocar, um parque de estacionamento associado ao VLT. Então, quem chega ao centro, por exemplo, vindo da Zona Leste, ele é interceptado no estacionamento e pode já se plugar ao VLT e acessar o centro. Não precisa entrar no centro com o veículo. Isso também é uma receita importante que precisa ser considerada. E de exploração de empreendimentos associados. A garagem, que é o Centro de Informação, Operação e Manutenção, que é o Detran. Para além das atividades de operação do VLT, a gente tem previsto um empreendimento que pode ter áreas comerciais, áreas de serviços, que podem ser exploradas imobiliariamente pela cidade. Aqui, é mais uma imagem, com uma compatibilização dele, por exemplo, com o Metrô República. Então, para quem sai das escadas rolantes do Metrô República, a gente tem uma parada do VLT imediatamente após as escadas rolantes da saída do Metrô República. Ele está totalmente integrado ao transporte público de grande capacidade. Essa imagem a gente já viu, que é a descida da Senadora Queiroz com a Prestes Maia. Cronograma. A gente está na fase de elaboração de estudos e projetos. É um cronograma estimado que a gente termine todos os estudos e projetos até agosto desse ano. E que o possível endereçamento, uma possível PPP, que o pessoal da SP Parceria já tenha tomado contato com o material, mas que ela aconteça principalmente ao longo de 25, adentrando 26. Mas esses cronogramas ainda precisam ser ajustados. Licenciamento, ou seja, aprovação em órgãos de patrimônio, órgãos ambientais. A

gente já começou. A gente já tem consultado os órgãos de patrimônio. A gente vai submeter oficialmente o projeto à manifestação dos órgãos de patrimônio na semana que vem. A gente já está começando a preparar os materiais para o licenciamento ambiental. Nossa perspectiva é que, daqui quatro ou cinco meses, a gente já protocole o pedido de licenciamento ambiental. A expectativa é que o Centro de Operação e Manutenção comece a ser construído, uma parte obra pública, uma parte obra privada, em meados de 26, se prorrogando até 28. A execução das duas linhas que a gente propôs dentro do projeto, o faseamento das obras. São duas fases em cada uma das linhas. Então, são quatro fases. É um programa de ataque de obras, obras que começam por frente e separadas e que se juntam ao fim. Mas a expectativa é que as obras possam começar em meados de 26 e se prorroguem até o final de 28. As intervenções urbanísticas, como sistema ciclovitário, aumento de cobertura vegetal, ampliação de calçadas, é algo que a gente já tem endereçado, inclusive nas ruas temáticas, que já estão compatibilizadas com o projeto de VLT já começados nesse ano, mas principalmente iniciando no ano que vem e se prorrogando também até a entrega do VLT em final de 28. As obras de arte também começando a perspectiva em 27 para terminar em 28 e início de uma fase de testes, ou de uma possível fase de testes no segundo semestre de 28 e 27, se estendendo até 28. Mas são prazos estimados que poderão ser ajustados em breve. Falei bastante rápido, porque é bastante coisa, né? É uma calha massa de informações. A gente está disponível para vir em outras oportunidades, trazer atualização dos projetos de forma sistêmica ao Conselho. A ideia era ter uma visão overview, uma visão geral do projeto. Mais uma vez, agradeço a oportunidade do Conselho e me coloco à disposição para a gente conversar e dialogar sobre o projeto.

01:16:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Primeiro, agradecer ao Rafael Barreto Castelo da Cruz, o atual diretor de desenvolvimento urbano em SP Urbanismo. Excelente apresentação, muito completa mesmo. Sem dúvida nenhuma, o espaço está super aberto para mais informações, mais conhecimentos, mais propostas de projetos aqui para vocês. O espaço aqui está totalmente aberto para vocês. Fica aqui realmente o convite para os próximos passos para poder ser apresentado aqui no CMTT. Tem várias pessoas já com a mão levantada, vou passar direto para eles, porque existe aqui uma ansiedade. A proposta do projeto realmente é maravilhosa. Tudo se imagina para uma cidade como São Paulo que ela merece realmente chegar nesse patamar. Alexandre Bujão, vou passar direto para você e a gente vai passando para os outros. Eu vou pedir para as pessoas fazerem falas de três em três. Cada três pessoas faz as perguntas e depois o Rafael responde, se for possível. Tudo bem, Rafael, para você? Três pessoas perguntam e você responde, depois mais três pessoas perguntam.

01:18:12 Alexandre Bürgel - Zona Sul: Bom dia, pessoal. Tudo bem? Parabéns. Muito legal. Eu era o cara ansioso, a Michele sabe disso, eu sou grande fã do VLT, acompanhei o projeto

do Rio de Janeiro e o ganho que foi para a região central do Rio de Janeiro. Também estou com demandas talvez um pouco diferentes. Mas, primeiro, parabenizar. Segundo, a riqueza de material, muito bem detalhado. Não vou fazer críticas, porque não tenho a capacidade técnica. Claro que, se necessário for, como conselheiro, vou fazê-lo, mas o objetivo é parabenizar. Primeiro, também deixar muito claro que não votei nem em A e nem em B, então não é um viés político. Sei que vocês também não têm esse papel. Eu sinto, nas suas palavras, uma alegria muito grande, porque acho que teve uma percepção muito importante que é a integração e melhorias no mobiliário todo, por onde ele passará. Acredito que haverá um desdobramento e um ganho muito grande na questão do urbanismo, do ciclovário, no pedestre, e é realmente necessário essa volta do centro. Hoje, moro na Zona Sul, na região próxima a Santo Amaro, muito famosa por ter seus trilhos de bonde por muitos anos, ou décadas, ou centenário até. Primeiro, saber quantas pessoas estão envolvidas. Eu vi a turma do bonde, vou dar um destaque depois. Saber se você pode compartilhar esse material para nós. Perguntar se isso é um embrionário de estender o serviço para outras regiões no futuro. Então, seriam essas colocações. Um agradecimento, uma parabenização e algumas poucas questões.

01:20:16 Rafael Calabria: Também fico feliz de ver o projeto. Eu uso bastante lá o do Gil também, acho um projeto interessante. Bom, já falei a parte de comentar, vou destacar só alguns mais urgentes. Eu não sei se é ilustração ou se é projeto, mas eu vi as faixas de pedestre pintadas em verde no fundo e em vermelho também. Ia pedir para não fazer isso, que é uma coisa que acontece com cidades pequenas, de querer pintar, colorir faixas de pedestre. Isso desvirtua o instrumento da faixa de pedestre, cria faixas de pedestre importantes, como se outras não fossem. Queria só fazer esse alerta pequenininho da faixa de pedestre. O segundo, focando na parte da governança, você falou no final que vai ser uma PPP, e tem várias críticas ao modelo de PPP no transporte, vai engessar. Enfim, dá muito poder de controle empresário. Como você tem acompanhado o marco legal do transporte, eu ia deixar a sugestão, não sei se vocês avaliaram, o modelo de divisão do contrato, de dividir a frota da operação, de tentar um modelo inovador que tem sido adotado em várias cidades da América Latina e em algumas do Brasil já também, como o próprio Rio de Janeiro. Eu queria só deixar essa sugestão de governança, de estudar o modelo de divisão do contrato, divisão da frota e da garagem, e tentar, com isso, aumentar a capacidade de controle do poder público sobre a qualidade do serviço. Eu não sei se isso foi estudado no modelo de contratação. Essa é a principal sugestão que eu queria deixar aqui.

01:22:14 Renan Villarta: Olá, bom dia de novo. Vou tentar ser breve, porque são muitas perguntas. Eu acho que a gente viu uma apresentação muito boa do ponto de vista urbanístico e do ponto de vista de engenharia e de obra, mas eu gostaria de puxar um

pouquinho para a questão também do transporte. Uma pergunta que é muito parecida com a do Alexandre é se vai ser criado parâmetros ou um arcabouço legislativo e técnico para implementar esse tipo de solução em outros lugares da cidade. Acho que é a mesma pergunta. Por que foi escolhido o VLT e não o BRT, por exemplo? Eu sei que o VLT é muito mais, digamos, charmoso que um BRT, mas o BRT também tem as suas qualidades. Por que tecnicamente foi escolhido o VLT e não outro tipo de modal? Foi comentado muito brevemente referente ao impacto do transporte individual, mas eu gostaria que o apresentador pudesse falar um pouquinho mais sobre isso. Falando disso também, vai poder entrar bicicleta dentro do VLT? Não, as pessoas vão poder andar com a bicicleta dentro do transporte. Eu vi bastante faixa de bicicleta, mas eu não vi faixa azul, acho que apenas em um dos slides eu vi faixa azul. Por que a faixa azul não vai ser contemplada em todo o trajeto? Eu acharia isso importante. Tentando terminar aqui as perguntas. Vai estar integrado com bilhete único ou vai ser uma tarifa à parte? Que não vai estar integrado com metrô e ônibus? Então, isso também é uma pergunta. Uma última pergunta é: vamos deixar as palmeiras de lado? Vamos colocar árvore que dá sombra nessa época de calor? Acho que as palmeiras já deram o que tinha que dar na paisagem urbana. São nesse batalhão de perguntas. Muito obrigado.

01:24:17 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Primeiro, obrigado pelas perguntas. Mais uma vez, reforça a qualidade do conselho. O conselho é muito bom. As perguntas foram perfeitas. Vou tentar organizar o raciocínio. Se eu deixar de responder alguma, depois eu posso encaminhar respostas mais completas. Alexandre, também sou entusiasta do VLT do Rio. Acho que é um exemplo importante. Claro que a gente se inspirou. É inegável a gente dizer. Quanto ao material rodante, é uma escolha superacertada. Acho que é interessante. Perguntou o tamanho da equipe. Diretamente envolvidas no projeto do VLT, a gente tem 21 pessoas. Tanto na São Paulo Urbanismo, quanto na Secretaria Municipal de Meios de Licenciamento. É claro que elas não estão 100% dedicadas ao projeto do VLT, mas elas estão, em uma grande parte do tempo, dedicadas ao projeto do VLT. Com os nossos contratados, a gente tem, mais ou menos, indiretamente, 15 a 20 profissionais envolvidos na elaboração. Se a gente estender o grupo técnico intersecretarial, são mais ainda 15 secretários, ou indicados por secretários, na articulação do VLT. É uma equipe robusta, significativa, que eu acho que é bom, porque são vários olhares, com diferentes visões, diferentes experiências. Acho que só deixa o projeto mais robusto. Acho que vou responder duas perguntas ao mesmo tempo. Se a gente tem avaliado se isso é um projeto embrionário ou se isso está articulado a uma rede de trilhos urbanas. Enquanto o projeto, o VLT do centro, a gente entende como projeto embrionário, ele é um projeto de mobilidade para o centro, como começo, meio e fim, integrado à malha e ao sistema. Mas, sim, a gente tem olhado outras expansões no sistema de trilhos urbanos com o VLT. A gente tem uma proposta bastante interessante que foi oferecida pelo Semefre, pela Associação de Engenheiros e Arquitetos do Metrô, que é um VLT que sai da Barra Fundo e vai

até o Mandaqui. A gente recebeu esses estudos e tem olhado esses estudos. Estamos estudando como pode se compor uma malha ou não, se de fato vai para o BRT ou vai para o corredor previsto, como está em estudo. Uma outra ampliação para o possível apoio urbano sul, que já é uma lei de melhoramento aprovada, que é interessante. A gente fez o projeto conceitual do apoio urbano sul considerando que ele poderia receber um ramal de veículo leve sobre trilhos. Então, sim, a gente tem como extrato concreto olhado o VLT do centro, mas já considerando interfaces com outros ramais de VLT na cidade. Mas ainda esses outros ramais em estudo preliminar, mas sim considerados para frente. Rafael, vamos olhar com cuidado, sim, a faixa de pedestre, a questão da cor. A gente tentou, em todo o sistema do VLT, colocar a travessia com uma pintura de piso, com ações de urbanismo tático que aumentassem a segurança viária, mas vamos levar em consideração, sem dúvida, a sua sugestão de perceber as melhores opções com foco sempre na segurança do pedestre, segurança dos usuários. Vamos avaliar com cuidado, uma a uma, trecho a trecho, para perceber se elas têm sentido ou não. Descartar onde, de fato, não tem sentido e a gente não tem nenhum apego a isso. Obrigado pela sugestão, vamos olhar com cuidado. Eu tenho estudado como pesquisador, e também por ofício aqui da prefeitura, e acompanhado um pouco o marco de transporte público, e acho também que a divisão do contrato é uma alternativa inovadora, muito interessante, que a gente precisa considerar. Por que foi considerado, por hora, a PPP? Porque, por ora, é o principal instrumento que o município tem lançado mão nesse sistema de mobilidade, por isso ele foi considerado como a perspectiva inicial, mas acho que nada impede de que outros arranjos de contrato e de negócio e de governança possam ser estudados e colocados no edital, voando do edital. Acho que sim, obrigado pela sugestão. Temos acompanhado a divisão do contrato, também sou um entusiasta, acho que é uma coisa interessante, que a gente precisa, sim, considerar, e acho que pode ser um endereçamento interessante. Respondendo objetivamente, foi considerada a PPP, porque hoje é o principal instrumento que o município tem lançado mão nesses projetos, mas, sim, temos que estudar a juíza de oportunidade de conveniência, a melhor opção, e isso será feito tranquilamente. Renan, o projeto do VLT tem fornecido para a gente vários insights de materialidade de tipos de pavimento, de tipo de imobiliário, de tipo de iluminação, de tipo de parada, de tipo de comunicação visual, que muito provavelmente isso vai acabar se tornando um caderno técnico de orientações, de projetos de VLT na cidade de São Paulo. Acho que as coisas vão se encaminhar para isso. Como objetivo pessoal, como técnico efetivo aqui da prefeitura, acho que isso é importante, gostaria muito de fazer e quero fazer. E depois caminhar para como é que a gente regulamenta isso a partir de normas jurídicas formais, seja decreto ou lei, mas acho que é uma construção que vai naturalmente ser elaborada, mas que está no radar. Sobre BRT e VLT, tecnicamente tem alguns pontos que levaram à nossa conclusão. Primeiro porque o BRT, o sistema de absorção de pneus, mesmo elétrico, ele vai reduzir evidentemente as emissões, isso é bom. E VLT também, então eles são dispositivos de emissões paráveis e equivalentes. Mas o BRT continua tendo um componente que é material

particulado e nanoplásticos, que a gente sabe que ele não sai, a maior parte disso não sai pelas emissões. Ele sai a maior parte pelo próprio pneu, pelo desgaste do pneu e pelo atrito do pneu no pavimento, que a gente tem a maior emissão de nanoplástico e material particulado. Então, infiel da balança pelo sistema de trilho e não sistema sobre pneu, ou seja, VLP ou BRT, foi para não ter emissão de material particulado e nanoplástico, isso foi um ponto. O outro ponto é, com a via permanente do trilho, a gente consegue ter, onde for possível, a via com o pavimento, a via seminatural, a vegetação compondo a via permanente. Isso dialoga com o VLT, que a gente aumenta a captura de água pluvial e sistema de drenagem e aumenta a cobertura vegetal, que dificilmente a gente conseguiria atender com o BRT. Então, as escolhas pelo VLT e não pelo BRT, tecnicamente, foram por conta disso, e a gente tem um relatório que faz essa comparação isenta de paixão, tecnicamente, o BRT é mais barato, mas tem essa externalidade, e a gente tem um relatório bastante robusto, que nos deixa bastante tranquilos quanto à decisão do VLT por hora. Para falar um pouco mais sobre transporte individual, eu sugeriria, se a gente tivesse uma oportunidade mais à frente, talvez eu mostrasse via a via, como é que ficaram as seções transversais de supressão da circulação do veículo individual, mas vou tentar ser sintético. Todas as vias em que passa um carro no centro continuarão passando o carro, mas, onde tem duas vias, só terá uma via para a circulação do veículo individual. Haverá supressão de faixa em todas as vias onde passará o VLT. A gente não reduziu espaço de pedestres, foi uma perspectiva do projeto. Calçada é o seguinte, nunca reduzir, sempre aumentar. Quem perdeu foi sempre a faixa de veículo individual em todo o traçado. Então, em todo o traçado, em *lato sensu*, houve supressão de faixa de circulação de veículos para inserção da faixa do VLT. Em resumo, é isso. Mas eu poderia, a gente tem uma outra oportunidade, falar só sobre cada uma das vias, acho que pode ser interessante, eu mostro cada uma das seções transversais, faixa azul. Sempre quando possível, a gente adota a faixa azul seguindo as orientações da CET. Prioritariamente, a CET tem colocado a faixa azul ou nas vias estruturais, ou nas vias coletoras, que são essas viagens de longo traçado, de longo trajeto. Nas vias locais, a gente não colocou faixa azul. Nas vias locais é calçada ampliada, ciclovia ampliada, redução de uma faixa de veículo individual, em inserção do VLT não tem faixa azul, não tem priorização para nenhum modo individual de transporte. Nas vias onde já existem faixa azul, ela será uma pré-existência garantida e mantida. Nas vias em que há perspectiva e que elas se justificam, a inserção da faixa azul será inserida sim. Integração com o bilhete único. Sim, o desenho do projeto é que ele se integre ao bilhete único, da mesma forma como foi o aquático, por exemplo. O aquático é o bilhete único, paga a viagem, é a mesma interface tarifária que a gente tem trabalhado até então. Também concordo, a perspectiva das árvores foi uma excelente pergunta, me permite até entrar numa outra explicação. A gente tem discutido o nome das linhas, porque se o metrô usa um padrão cromático para a linha, a gente usar um padrão cromático, a gente poderia ter uma dúvida do usuário. A CPTM usa um padrão de pedra, se a gente usasse também um padrão de pedra, seria complexo. A gente tem discutido aqui sobre a identidade visual e a

comunicação visual, a gente escolheu, como em nome das linhas, espécies de árvores nativas da Mata Atlântica. Aqui, eu chamei de linha azul e linha vermelha, mas na realidade a gente vai ter uma linha que se chamará possivelmente Jequitibá, e em todo o traçado a gente tem a inserção de indivíduos arbóreos da espécie referente prioritariamente à linha, por exemplo, Jequitibá. Não lembro se é a vermelha ou a azul, ela é uma linha que vai se chamar Sibipiruna, porque ela tem um padrão cromático verde, e os indivíduos arbóreos inseridos ao longo da via serão predominantemente de Sibipiruna. Então, a gente tem um aumento da cobertura de indivíduos arbóreos prioritariamente com indivíduos arbóreos que possivelmente darão nome às linhas. Acho que é isso.

01:35:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu entendo que o conceito do modo geral é o tráfego calmo, no projeto inteiro o conceito é o tráfego calmo. Por isso que eu acho que a linha que foi adotada é redução de número de faixas, privilégio total à circulação do IPDS, então acho que realmente isso é muito importante e a gente deixa bem claro para os nossos conselheiros aqui.

01:35:59 Elio: Bom dia. Só se centrando naquilo que hoje temos de deficiência e que deveria ser eliminado ou melhorado com o novo sistema que não entrou. Estamos há dez anos parados com isso. Uma preocupação é a acessibilidade e a segurança das pessoas com os pontos. Hoje, os pontos são longe um do outro, fora de esquina, então aí temos problema de travessia. Ou seja, a pessoa acaba atravessando fora de parte de pedestres. E a distância, por exemplo, uma linha que vocês citaram a circular, ela vem pela Piranga e entra na constelação para depois passar no Veia dos Nove de Julho. O ponto que hoje temos na Avenida Piranga está longe da esquina e da constelação. Esses pontos deveriam ser acessíveis, ou seja, um de um lado e o outro do outro. Se você enxergar, olhando, você já enxergaria e participando da transferência, porque esse sistema vai receber gente de toda a cidade. Ou seja, eu vou para o centro, mas o que é preciso? A transferência de um sistema de ônibus para esse sistema do VLC. Entra outro problema. Por exemplo, se atravessa o viaduto Nove de Julho, hoje nós não temos conexão entre o que passa embaixo e o que passa em cima. Precisaria ter essa acessibilidade e um ponto fácil ali. A mesma coisa quando chega na Brigadeiro e a 23, também não tem ponto perto, tem que andar para chegar lá. Então, ter essa conectividade vai receber a alimentação dessas linhas radiais quanto alimentar essas linhas radiais ao contrário. Eu não sei se essa preocupação existe ou não, mas é a nossa preocupação, ou seja, de facilitar o acesso e acessibilidade. Esse problema da acessibilidade é tanto a questão de facilitar a travessia e o acesso aos outros pontos, os pontos que vão alimentar e serem alimentados, quanto a segurança pessoal também, as pessoas estando em uma esquina e é só atravessar, tem outro ponto. Ou seja, então tem pessoas mais à vista, principalmente as mulheres que

hoje ficam abandonadas em pontos no meio de quarteirão. Era isso. Parabéns.

01:39:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Seu Elio, muito obrigado. Eu vou pedir para que as pessoas sejam mais sucintas. Tem dez inscritos aqui. Eu vou encerrar as inscrições, porque senão a gente não consegue fazer a segunda pauta.

01:40:00 Mauro Calliari: Bom dia. Meu comentário vai para duas direções. A primeira é, Rafael, muito boa apresentação. Sua capacidade de juntar o urbanismo com o transporte é muito bem-vinda e faz a gente pensar na gestão, que acho que vai ser o último ponto que vou tocar. Eu queria falar de um assunto que é o seguinte, esse projeto que vocês estão fazendo há dois anos com tamanho e detalhamento, eu acho que ele já deveria ter passado por aqui. Eu entendi, você falou no começo que o conselho, vocês estavam até preparando uma apresentação. Achei que foi gentil, mas não é verdade. O CMTT não pode ver um negócio desses na fase em que está. Você está praticamente na audiência pública. Eu acho que tem coisas mais conceituais que vocês poderiam, deveriam ter consultado aqui. É muito impressionante que vocês estão envolvendo tanta gente de tantas áreas e não o Conselho de Transportes, e acho até que nem o Conselho de Urbanismo. O CMTU também, se não me engano, nunca teve o prazer de conhecer essas premissas de vocês. Falando em premissas, eu acho que essa apresentação, é claro que ela foi sucinta, mas eu não acredito que essa apresentação possa ter começado sem um diagnóstico. Você falou de vários pressupostos, e ainda bem que alguns deles, por exemplo, a caminhabilidade, como, por exemplo, a acessibilidade, estão lá, mas poderiam não estar. Eu acho que esse diagnóstico deveria ter sido apresentado no começo, e eu acho que ele, inclusive, pode estar gerando um viés no projeto, que é um viés, você mesmo falou, o trem é um pretexto. Pergunto eu, cadê o plano que foi já concebido, falado, discutido, para o Centro? Hoje, quem é que está tomando o setor central? Como é que ele se encaixa nisso? Entendo que vocês fizeram uma coisa meio uma via de mão rápida. Vamos fazer, porque aqui a gente tem uma equipe que está meio que sem ser cobrada por outras coisas, mas é estranho isso não estar sendo discutido junto. Como sugestão, eu queria falar de duas coisas. Uma, em relação a tarifas, se um dos pressupostos, por isso que eu falei de diagnóstico, é que nós estamos deixando de fazer transportes, nós estamos deixando de levar passageiros entre as diversas estações, e você falou isso várias vezes, por que não considerar que este seja o grande projeto de tarifa zero? Por que não imaginar que a gente consiga, reduzindo a tarifa a zero? Porque o valor que você falou, ele não é tão significativo. Eu imagino que tenha uma facilidade de mensurar qual é hoje o fluxo que está rolando aqui entre as várias estações, o metrô e tal, e o que vai acontecer com o novo centro administrativo e esse tipo de coisa. Eu acho que a gente tem um bom case. Para terminar, em relação à gestão, eu acho que a sua ótima apresentação faz a gente pensar numa coisa, que é como fará falta uma gestão integrada? Eu não estou sugerindo que você seja o novo subprefeito dessa região, mas eu estou sugerindo que, na conversa de vocês, que

seja integrada uma perna chamada gestão integrada do centro. O nome do seu projeto, que tem oito linhas, é ótimo, porque ele está dizendo assim, está faltando integrar urbanismo, transporte, habitação, que é a batalha individual de cada secretaria. Para terminar, me chama muito a atenção o pequeníssimo ou talvez inexistente papel do pessoal de transporte no seu projeto. Eu até me fico perguntando se é por falta de boas equipes na área de transporte ou porque vocês falaram “não, vamos fazer logo com quem não está preocupado hoje com greves, problemas, preços”. Eu acho que até só para a última coisa, você falou, se não me engano, um preço de R\$ 4,40. A tarifa hoje não está R\$ 4,40 a mais. Eu imagino que você já tenha sido avisado. Está bom? Obrigado. Parabéns.

01:43:50 Sandra Ramalhoso: Bom, queria começar parabenizando o Rafael. Realmente um projeto dos sonhos. A gente vendo as fotos, parece que é um projeto dos sonhos. Mas eu tenho algumas questões, Rafael, não sei se você me conhece, eu sou Sandra Ramalhoso, sou uma mulher cadeirante e vítima de pólio e faço parte do conselho aqui e agora estou no Conselho Estadual da Pessoa com Deficiência também. Eu tenho algumas dúvidas, por exemplo, quanto à acessibilidade. Esse projeto passou pela CPA, tem a prerrogativa de passar pela CPA? Os vagões, os ônibus, como é que vai ser essa entrada? Vai ser arrampada ou vai ser de elevador? Eu vi que em algumas fotos aparece a calçada elevada. Eu quero saber como é que vai ser isso em relação a entrar dentro do vagão. Outra coisa, eu vi também que tem muitas árvores, que o projeto tem árvores. Nossa, maravilha, mas isso tem que ser sinalizado. As pessoas com deficiência visual têm que ter uma caminhabilidade com piso tátil. Isso está previsto? Eu não vi. Não vi no projeto nenhum piso tátil. Por isso que eu acho que ele tem que passar pela CPA, para que a gente possa estudar isso junto. Aquelas ruas que você citou, Rua das Cozinhas, Rua das Motos, Rua dos Eletrônicos, todos esses projetos passaram pela CPA, porque eu estou lá, então eu sei os projetos que passaram lá. Esse aqui não passou, como o Mauro falou, no CMPU, porque eu também estou lá. Então, Sandra polivalente mil e uma utilidades. Eu também estou no CMPU, não vi lá. Também estou na CPA e também não vi. Você falou que ia subir a São João. Ela vai até São Bento? Ela vai sair do vale e vai até São Bento ou vai parar ali no vale? Essa é uma dúvida. Acessibilidade universal. De onde vocês tiraram esse conceito? Como é que ele está sendo aplicado? Porque a acessibilidade universal é um conceito amplo, rígido, em que, se é universal, tem que ser para todos. Como é que está sendo estudado essa questão da acessibilidade universal? Outra coisa, vai estar ligado ao terminal Parque João Pedro II? Vai ter alguma ligação ali com aquele terminal? Eu vi que pelo terminal Correio parece que vai, pelo que eu vi ali no projeto, no Correio, vai. Isso aqui está, por exemplo, planejado para 2026, alguma coisa do gênero. Ano eleitoral. Bastante interessante isso também. Acessibilidade da pessoa com deficiência visual. É isso. Eu queria saber, em relação a isso, a comunicação do ponto para a pessoa com deficiência visual. Essas coisas precisam ser um pouco mais claras no projeto também e levadas na CPA. Obrigada e parabéns pelo projeto.

01:47:36 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Bom, obrigado também, Sandra, Mauro e Elio, pelas considerações. Vou tentar passar por todas que eu consigo. Sobre as paradas e os pontos, Hélio, a gente tem no VLT aproximadamente 26 paradas pro VLT. Algumas delas, evidentemente, conectadas já ao transporte público de grande capacidade, outras são paradas novas. Aumentando os pontos de entrada do município ao transporte público coletivo, sempre compatibilizando com as travessias, com a segurança viária. É uma preocupação bastante importante nossa nesse sentido. Vou pegar aqui. Tem razão. Usei a tarifa de 4,40, Mauro, porque os estudos econômicos que a gente fez ainda são estudos econômicos do ano passado. A gente ainda está atualizando os estudos econômicos com a tarifa de 5,00, mas atualizaremos com a tarifa real. Eu concordo com você. O primeiro desenho que a gente fez, Mauro, do VLT era uma possibilidade de VLT com tarifa zero. A gente fez esse desenho, a gente simulou. Simulou tarifa zero, tarifa 4,40, porque a gente fez isso no ano passado. Então, a gente fez ou tarifa zero ou 4,40 ou 2,20 para ter essas simulações do impacto tarifário no sistema. Acho que é uma oportunidade. Concordo com você que pode ser uma oportunidade para a gestão avaliar com bastante cuidado a inserção do sistema no programa de tarifa zero. Agora é a visão do Rafael pessoa, não é o Rafael técnico efetivo da prefeitura. Eu defendo isso também. Eu acho que é um recado importante que a gente pode dar e uma oportunidade que a gente não pode deixar passar. Concordo em absoluto. Não que nem quero ser o prefeito disso, nem sonho com isso. Sou um técnico, adoro isso. Mas também acho que o VLT revela para nós uma oportunidade de ter uma gestão integrada do centro, de a gente entender como as questões urbanas são cada vez mais heterogêneas e multilaterais. É impossível, em uma questão urbana, a gente desconectar a acessibilidade, a questão climática, a questão de mobilidade, a questão operacional, a questão de zeladoria e separar isso em caixinhas. Acho que cada vez isso mostra que a gente tem mais em sucesso do que sucesso. Acho que pode ser uma oportunidade para a gente perceber uma gestão integrada, usar um projeto como balão de ensaio para que a gente possa fazer esse exercício de gestão integrada. Está no radar. Acho que é uma coisa que a gente não tinha pensado em colocar no estudo. Acho que vale a pena a gente fazer esse endereçamento nos estudos técnicos que a gente está fazendo, olhando outras referências. Acho que vale a pena. No CMPU, também a gente ainda não levou, porque a gente não tinha o estudo urbanístico completo. Mas está no radar a gente levar para o CMPU. É sempre ruim fazer anedota no espaço tão qualificado, mas ele é importante. Que gato escaldado tem medo de qualquer água. No CMPU, por várias oportunidades, a gente apresentou algumas coisas e sempre foi muito criticado, porque faltavam estudos técnicos etc. A gente achou, por conveniência, de fato, aprofundar os estudos técnicos e ir um pouquinho mais preparado para a discussão do CMPU, deixando aberto para dizer que o projeto é um projeto em construção. Claro, existe uma pré-existência feita, mas que nem uma pré-existência está na pedra. Todas elas podem ser ajustadas, mas com o que levamos, temos absoluta consistência técnica para

que a gente possa defender ou até mudar. Sobre a CPA standard. Vamos submeter o projeto à CPA. A gente só não tinha a produção das peças gráficas em um nível adequado à CPA. Nós já temos. A gente já está no radar para submeter o projeto à CPA também na semana que vem, da mesma forma que submetemos as duas temáticas. Então, o projeto completo será submetido à CPA na próxima semana ou nos próximos 15 dias para deliberação do conselho, tentando inserir no projeto, de fato, a acessibilidade em suas várias categorias ou várias visões. Quanto à acessibilidade, pessoas com mobilidade reduzida e descadeirantes, o VLT, a plataforma de acesso, ela é já desenhada para acessibilidade e a entrada no veículo é em nível. O usuário que está na plataforma acerta o veículo sem nenhum degrau, o que é bastante importante. Também foi um pré-requisito de projeto. O veículo tem que ser acessado de qualquer forma, onde for que seja, e a gente vai submeter, sim, a apreciação da CPA. Todo projeto tem as árvores, a gente tem a preocupação de fazer a sinalização tátil. Talvez as imagens que eu trouxe hoje, eu não trouxe imagens do projeto técnico, mas o projeto técnico tem, sim, considerado mobiliário, obstruções, interferências, um desenho de piso tátil adequado. É um pré-requisito. Resumido, o desenho sintético é um pré-requisito e será, sim, submetido à CPA com todas as questões sanadas adequadamente. O que mais? Em linhas gerais, eu acho que é isso.

01:53:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, eu vou passar a fala para todos os outros restantes. Realmente nós estamos, já são 11h10, e eu queria passar das 11h30. Eu acho que vai ser quase impossível a gente atender todas as perguntas e não passar do horário.

01:54:09 Rafael Drummond: Obrigado, Dawton. Obrigado, Rafael, pela apresentação. Trabalho bem robusto dessa equipe que já está trabalhando há dois anos e com realmente algumas coisas bem interessantes nessa busca por uma inovação, por um novo modal que a gente ainda não tem na cidade de São Paulo, que a gente perdeu historicamente. Uma das coisas que eu queria ressaltar, que eu achei bem interessante, é esse traçado bidirecional na rótula, quebrando a lógica do carro, que para o transporte público é um horror a gente fazer essa volta da Sé para chegar até a Câmara Municipal, por exemplo. Eu sou assessor parlamentar ali do mandato da Renata Falzoni. Não faz sentido nenhum a gente ter que descer ali no Viaduto do Chá e ir a pé, porque não consegue continuar o traçado, o trajeto em um tempo menor. Enfim. Sobre algumas perguntas que eu estou bem interessado em entender melhor, porque para muita gente não é claro esses processos, como funciona essa etapa de pedidos de manifestação de interesse e depois um processo de abertura de licitação, seja para PPP ou para concessão, e porque, por exemplo, está se pensando mais no processo de PPP e não uma concessão por e simples, como funciona com o sistema de ônibus, que também envolve compra de veículos, compra de material rodante. Então, entender um pouco esse processo, também entender quem será o responsável pelo contrato depois que

realizadas as obras e montado o sistema, se é a SP Trans que vai assumir isso ou SP Parcerias ou algo assim do tipo. Comentar sobre a questão da tarifa zero, que é superinteressante esse comentário que o Mauro trouxe, entendendo não só a questão da demanda, que atrairia muito mais gente do que talvez utiliza hoje esses ônibus que rodam o centro, que fazem a rótula, mas também uma viabilizaria muito mais o uso do turista, porque teria a possibilidade de não necessitar de cobrador. O turista hoje não consegue ter o acesso ao bilhete único, é um processo super burocratiza e possibilita os turistas, muitas vezes, de usarem os sistemas de ônibus, ou pelo menos repelem ele. Tem uma outra questão que esses veículos pressupõem que são sem catraca. Os exemplos internacionais, até mesmo do Rio de Janeiro, é que você vai ter, talvez, a invalidadora na entrada, mas, se você tem sem catraca, se você não tem a catraca e não precisa do cobrador ali, então, por que não reforçar essa ideia da tarifa zero? Outra coisa, um outro ponto técnico importante, se os pontos de parada vão ser compartilhados com os ônibus, se está se estudando isso, e uma questão também de entender esse compartilhamento de via com os ônibus. A gente sabe que há um desgaste muito grande desses espaços quando tem a utilização de ônibus, e o volume de ônibus ali no centro, seja ali na República, seja ali no resto da rota, em geral, é intenso. Então, entender um pouco do que vocês estão pensando nesse sentido. É isso. Obrigado.

01:58:38 Cauê Jannini: Bom dia. Obrigado pela apresentação, Rafael, pelos detalhes todos. Foi muito interessante ver o projeto. Eu sou Cauê da Cidade a Pé, Associação pela Mobilidade a Pé aqui em São Paulo. O que eu queria trazer é que, acho que como você começou a sua apresentação falando, e eu concordo muito. Esse projeto é um meio, na verdade, para outros fins, tão importante quanto o próprio VLT. Eu acho que o VLT é um meio para se conseguir outras coisas na cidade. Eu acho que os dois potenciais grandes desse projeto são residência climática e segurança viária. Eu acho que esses objetivos precisam ser tratados pela gestão, por vocês, eu acho que do Japão, mas pela gestão também como objetivos desse projeto. Porque, se o projeto do VLT perder essa característica, dando um exemplo, ao invés de tirar uma faixa de carro e aumentar a drenante e começar a comer parte de calçada, ele perde muito sentido. Ele precisa ser tratado como um projeto que, tão importante quanto o VLT e a Última Milha, as ações, as intervenções urbanísticas que vocês comentaram, elas precisam acontecer nessa proposta que você colocou. Em residência climática, acho que o aumento das superfícies permeáveis, então também, de certa forma, seria muito interessante ver no projeto mais detalhes sobre essas coisas. Isso pode ser feito em próximas reuniões do CMTT ou em alguns outros fóruns de discussão da cidade. Mas, em residência climática, o aumento das superfícies permeáveis e arborização e a redução das faixas de veículos, acho que isso precisa ser visto como uma qualidade desse projeto e não um efeito colateral. Reduzir as faixas de veículos é muito importante para o centro, para a gente respirar menos ar poluído, para a

gente emitir menos gases de vento e estufa. Peço também que o CMTT trate esse aspecto do projeto com prioridade, que ele não seja perdido. Em insegurança viária, aumento de calçadas, as faixas elevadas, todas as intervenções para aumento da segurança viária, seria muito interessante ver esses projetos. Seja aqui, seja na Câmara Temática de Mobilidade a Pé, por exemplo, de Acessibilidade também, como muitos comentaram aqui. Isso poderia ser levado para a Câmara Temática, inclusive, que é lá específico sobre as calçadas, acessibilidade. As ciclovias, o mesmo, sobre levar esses projetos para a Câmara Temática. Por fim, queria dizer que tirar faixa de veículo também não precisa ser um tabu. Você tem falado que vai se retirar uma faixa. Quando a calçada precisar, quando a ciclovia precisar tirar mais faixas e a via comportar, eu não vejo problema. O Branco, no Rio de Janeiro, tinha cinco faixas de carro. O pedaço que trouxe ali não tem nenhuma mais. E que o CTB também não trate isso como um tabu. O CTB não, desculpa, o CMTT não trata isso como um tabu. A gente precisa disso no sempre. Tem lugares que tem muitos UI, tem muito transporte disponível de todos os tipos, de todos os modais. Esse projeto pode trazer esses benefícios. Sobre tarifa zero, eu concordo muito com o Mauro. Acho que poderia ser um bom caso de tarifa zero. Além disso, pensando que esse transporte poderia atender muito bem a última milha, se ele tiver tarifa, para quem vem do metrô estadual, ele vai cobrar mais. Mas é muito possível que a pessoa não pegue o transporte para não levar a pé mesmo. Então, com tarifa, ele acaba perdendo esse potencial um pouco, eu acho. Não totalmente, claro, mas ele perde grande parte. É isso, gente. Obrigado.

02:02:47 Caique Souza - CMTT Zona Leste: Bom dia a todos. Sobre o projeto, eu achei um projeto bem completinho. Gostei para caramba. Então, parabéns. É um projeto que, na verdade, faz a gente até sonhar numa cidade até melhor. Uma cidade que pensa nas pessoas, que pensa na mobilidade como um todo. Gostaríamos de ter colaborado o CMTT. Seria uma coisa bem legal se vocês tivessem incluído a gente. Mas, como parte das minhas falas já foram contempladas pelos meus colegas, só queria mesmo lançar uma provocação, uma dúvida, na verdade. Existe mais projetos de VLT para a cidade de São Paulo? E um projeto específico, pegando como referência o VLT da Baixada Santista, que segregou ali um VLT segregado, utilizou parte do leito ferroviário, mas que ele troncalizou todo um eixo, saindo de São Vicente até a cidade de Santos. Se é o caso de a gente pensar em VLTs em substituição de alguns corredores que já estão saturados, porque hoje a gente enxerga na cidade de São Paulo diversas linhas superlotadas e linhas que acabam sendo sobrepostas, e que o VLT poderia ser uma possibilidade de a gente solucionar esse problema, dar um auxílio, porque ele carrega mais pessoas, você já tem corredores de ônibus estruturados, então ele já está parcialmente segregado. Seria uma possibilidade futura de se pensar no VLT para essa finalidade em São Paulo, que até então esse VLT tem essa característica até que turística, econômica, o que eu acho importante para a gente começar a trazer pessoas para o Centro. O

Centro não é só um local de trabalho, ele também tem que ser um local de você viver o centro. Acho que também a gente começar a pensar no VLT como um modal de transporte equivalente ao corredor ou que consiga de alguma forma substituir o corredor de ônibus. Não sei se é uma possibilidade, se vocês têm algum estudo desse tipo. Mas, no geral, já minhas falas já foram contempladas e eu parabeno bastante por essa apresentação que foi bem completa e foi bem acessível comparado de algumas que a gente já teve no CMTT. Muito bom, muito obrigado.

02:05:34 Lucas de Paula Landin: Também queria agradecer a apresentação, acho que foi muito boa. Realmente o projeto acho que atende bastante as nossas expectativas, acho que aqui no grupo do CMTT todos nós talvez sonhamos alguma vez com o VLT na cidade. Isso é muito bom. Mas a minha pergunta é bem rápida, na verdade, porque eu fiquei com uma dúvida na apresentação do projeto que, bom, sou conselheiro da Zona Leste, muitos trólebus que passam pelo trajeto do VLT vêm para a Zona Leste. Esses trólebus, eles serão suprimidos do trajeto, os que passam pelo trajeto, ou eles serão contemplados e esse modal vai continuar existindo na cidade? Eu queria saber sobre isso mesmo, sobre essa rota dos trólebus.

02:06:46 George Queiroz: Bom, agradecer, Rafael, pela apresentação, pela iniciativa da equipe, de apresentar esse projeto. Especialmente em tempos onde, enfim, num projeto político que aponta para um outro lado, a gente trazer esse lado da cidade para pessoas, muito legal. Eu tenho dois pontos bem pontuais aqui. Primeiro, em relação aos terminais de ônibus, foi citado ano passado, eu olhei o mapa aqui, eu pinte o mapa, espero ter a apresentação depois. A gente passa por vários terminais, o Parque Dom Pedro, Bandeira, próximo ao César Bel, Maraubugel, e eu vi que ele passa perto, mas não passa no terminal, dois quarteirões, um quarteirão, 100, 200 metros. Isso é uma opção, ou seja, de não passar, ou seja, o passageiro que está no terminal, nesses grandes terminais, ter que fazer uma caminhada até acessar o VLT, isso é uma opção? Enfim, eu acho estranho. Na verdade, seria muito legal que fosse, obviamente, integrado, descer de um terminal, já acessar a próxima condução e não fazer uma caminhada, porque isso é um pouco contraproducente. Segundo, a minha cadeira aqui, a cadeira dos ciclistas, eu represento os ciclistas no Conselho, então, tenho que falar um pouco da minha questão. Segundo, o companheiro Renan, logo no começo, perguntou se as bicicletas poderiam ser embarcadas, isso foi uma questão que ficou não respondida, mas a minha questão é a seguinte, é claro que o papel aceita muita coisa, a gente vai fazendo apresentações, o papel é muito generoso com a gente e eu fico preocupado porque, às vezes, nem o papel aceitou. Foi falado bastante, você falou diversas vezes que vai ter um reforço do sistema cicloviário, mas quando eu cheguei, eu fiquei com medo já na primeira, na capa da apresentação, tem um VLT, uma faixa de carro, uma calçada,

uma bicicletinha escondida ali, um monte de gente branca, na verdade, parece muito mais Oscar Freire do que Centro. Eu vi que, já na primeira página, a ciclofaixa não coube, na verdade, eu fui vendo nas apresentações que, às vezes, tinha, às vezes, não tinha, às vezes, tinha, às vezes, não tinha. Eu estou falando disso porque a gente é respaldado pela lei, existe uma lei do plano ciclovitário de São Paulo que reza que, isso eu vou ler aqui, todos os projetos de reforma, ampliação e construção de vias públicas devem contemplar o acesso à circulação de bicicleta em conformidade com o estudo técnico, incluindo praças, vielas sanitárias, calçadões, pontes, viadutos, túneis, passagens subterrâneas, ou seja, em tese, pelo que está escrito na lei, todas essas vias onde são reformadas deveriam ter um acesso garantido e seguro ao ciclista. Nas imagens, umas têm, outras não, às vezes dá, às vezes não dá. Como eu disse, o tabu, se é pra tirar todas as vias do carro, para mim que tire, se a DEC ou a lei, porque lei a gente não escolhe se obedece ou não, a gente tem que obedecer, cumprir. Então, ficam os meus questionamentos, um em relação ao acesso direto aos terminais e, dois, a possibilidade do acesso ciclovitário ser realmente total nos lugares de reforma. Obrigado.

02:11:34 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Bom, mais uma vez, obrigado pelas perguntas. Então, o PMI, como funciona, a Prefeitura abriu o PMI, que é o Procedimento de Manifestação de Interesse, pra receber estudos técnicos sobre o projeto, sobre sistema de mobilidade, material rodante e ou projetos. O PMI é um procedimento que a Prefeitura abre à discussão do setor produtivo, pra que esse setor produtivo possa entregar propostas pra que possam ser avaliadas pela municipalidade. Não há nenhum compromisso do município em assumir o que foi entregue no PMI como um elemento a ser considerado no projeto. Por juízo de conveniência, oportunidade, relevância e qualidade, o município acata ou não aqueles estudos. Quando acata e utiliza, esses estudos poderão ser remunerados, possivelmente, pra quem ganhar uma possível licitação lá na frente. É mais ou menos assim que funciona. Quem conduz isso é a São Paulo Parcerias, e o PMI, a gente recebeu um estudo, ele ainda está em avaliação. Não há algo conclusivo ainda sobre o estudo que foi realizado ou recebido. Acho que isso ainda vai ser avaliado pelo município. Quanto à concessão pura e simples ou concessão administrativa e tal, também acho que é algo que vai ser avaliado oportunamente ao fim dos estudos técnicos. O regime de PPP pode derivar numa concessão simples ou numa concessão patrocinada. Acho que isso também vai ter que ser avaliado mais à frente. Não estamos em condição de dizer ainda qual é o regime, mas acho que vai ser algum desenho nesse sentido. Provavelmente, hoje, quem operaria e quem opera é a SP Trans, que é quem tem todo o cabedal técnico de competência para operar o sistema de transporte público coletivo na cidade. É a SP Trans. Sim, tarifa embarcada. A gente tem simulado desenhos para tarifa embarcada, igual ao VLT do Rio com a validadora na entrada etc. Quanto aos pontos compartilhados com ônibus, não há supressão de nenhum ponto de ônibus existente e, em certos pontos, ele é compartilhado, mas não é o compartilhamento da via. O VLT desenhado

tem via exclusiva, não segregada, mas exclusiva. Na via do VLT, só passará o VLT. Onde ele compatibiliza com ônibus, de um lado da parada é o ônibus, do outro lado da parada é o VLT. A parada pode ser compartilhada, mas a via não compartilhada. A gente tem desenhado isso com bastante cuidado. Quanto a outros VLTs, a gente tem olhado em concreto uma possível inserção de um VLT no apoio sul, mas ainda não temos avaliado nenhuma substituição de nenhum corredor existente por VLT etc. Ainda não, não estamos olhando. Quanto aos trólebus, também é compatibilizado, não há nenhuma supressão dos trólebus que não vai ter supressão, eles são plenamente contemplados. Eu também sou usuário de um trólebus antigo, que é o trólebus do Terminal Vila Carrão, Terminal Parque Dom Pedro. Ele está compatibilizado, é uma pré-existência e coexistência considerada no projeto. Quanto à entrada no terminal de ônibus, a gente não fez a inserção do VLT dentro do terminal de ônibus, por conta da inserção da via permanente dentro do terminal de ônibus. Eu acho que é algo que pode ser compatibilizado e pensado no detalhamento de projeto, onde for possível ele entra no terminal, mas ele quase sempre toca um terminal a uma caminhada, mas vamos olhar, acho que vale a pena a gente dar uma olhada no projeto e ver caso a caso cada um dos terminais, onde é possível a via permanente do VLT entrar no terminal. Acho que é uma boa sugestão, vamos avaliar com certeza como compatibilizar no projeto. Sim, as bicicletas poderão ser embarcadas no desenho que a gente tem feito do material rodante. Paraciclos têm sido considerados como parte imobiliária urbana, então o auxílio ciclovitário, em parte, está sendo contemplado no projeto. Algumas imagens que não tinham o sistema ciclovitário inserido, porque possivelmente não deu tempo de inserir ainda nas imagens geradas, mas terá, sim, o sistema ciclovitário em todo o sistema. Peço desculpas se algumas das imagens não tenham contemplado ainda, no futuro todas elas vão contemplar. O que é importante é: estão no projeto. Se a gente tiver oportunidade mais à frente, trazer o detalhe do projeto técnico, a gente pode passar prancha a prancha e a gente apresenta como o sistema ciclovitário está considerado prancha a prancha. Em linhas gerais, eu acho que é isso. Estou passando quase todas as perguntas que foram feitas, mais uma vez, agradecendo as considerações.

02:16:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Rafael, não sei se tem mais alguém com a mão levantada aqui. Acho que não. Todas as pessoas foram contempladas. Rafael, muito obrigado. Acho que é assim. Primeiro, a gente precisa ter certeza de que esse projeto está sendo apresentado. Ele ainda está em construção, ainda está em desenvolvimento, embora a maior parte dele, a maior parte da concepção, ele já tem alguns detalhamentos. Essa sua observação final, que pode ser considerada, pode ser revista, pode ser incluso em algumas propostas, eu acho que é isso que faz que ele não é absoluto, ele não está concluído totalmente agora, eu também entendo que é isso. É um projeto que está em construção e a importância de passar pelas câmeras temáticas, de passar pelas audiências públicas e ouvir todas as pessoas que realmente participam e vivem no local onde vai ser implementado o projeto é muito

significativo. Eu vejo o projeto como um conceito, o conceito do projeto, acho que eu vou repetir a palavra da Sandra Ramalhoso, é um sonho que a gente tem na cidade de São Paulo, ver uma região desse tamanho, dessa magnitude e da importância que é essa região, ser pensada na direção e ter um tráfego calmo com toda essa extensão. Eu acho que esse é um grande avanço no que se pensa em uma cidade como São Paulo e claro que quando a gente pensa que um projeto desse porte pode ser multiplicado em outras regiões da cidade, em outras centralidades, vamos colocar assim. Isso realmente é um bom começo e se deu certo num centro como o nosso aqui em São Paulo, certamente vai dar certo em outras regiões da cidade. É claro que quando a gente pensa no pedestre, ele tem que ser absoluto, não tem como não pensar diferente. Quando se pensa em mobilidade ativa, a mobilidade ativa tem que estar inserida num processo, num projeto como esse, num pensamento como esse, de elaborar um projeto com esse tamanho. Então, eu fico muito feliz, realmente muito feliz com um projeto como esse, eu realmente não conhecia o projeto, como acho que várias outras pessoas aqui não conheciam, e que bom ter oportunidade de você nos apresentar essa proposta. Eu acho que o detalhamento, por exemplo, desse projeto na questão da rede cicloviária, eu acho que tem que ser apresentado lá na câmara temática, nós temos uma câmara temática que trata desse assunto. Eu acho que poderia ser realmente apresentado lá na câmara temática de bicicletas. Com certeza, haverá outros questionamentos, outras perguntas, outras dúvidas que surgirão, já fica aqui o convite para você fazer uma apresentação com este foco na questão da bicicleta. É isso. Eu queria realmente agradecer ao Rafael, mais uma vez, que é o diretor de planejamento lá de Smul, e elogiar, fazer as palavras de todos os elogios aqui, fazer dessas palavras, as minhas palavras, que realmente foi uma excelente apresentação, um excelente projeto, uma excelente apresentação, e espero realmente ver isso concretizado, que é isso que a gente busca, fazer um planejamento intenso e fazer disso um ato concreto. Eu vejo que o projeto tem tudo para fazer disso um ato concreto. É isso, eu agradeço. Só para, antes de passar a palavra para o Rafael, que eu vou passar para ele fazer as considerações finais, se ele quiser, porque ele é o nosso convidado. Vou fazer uma pergunta aqui na nossa reunião, porque, assim, as nossas reuniões do CMTT têm uma característica, quase que ele colocou aqui, de audiência pública. Então, a gente abre a palavra, as pessoas falam, eu não fico muito bloqueando, porque uma apresentação de um projeto que eu considero importante, foi um convidado nosso que veio trazer uma proposta, eu acho que as pessoas vão perguntar e obter as respostas. Se tornou uma apresentação mais longa mesmo. Eu queria perguntar para vocês, se vocês preferem dar continuidade à reunião com a segunda pauta, que é a apresentação institucional da SP Trans. Eu proponho fazer uma extraordinária, para fazer a apresentação do Eduardo Castela, se ele se permitir e se todos concordarem nessa apresentação. Eu estou falando mais por causa do horário e uma apresentação nesse horário pode, de repente, perder até o interesse, porque começa a ficar muito cansativo. Eu vou propor aqui, se vocês concordam, eu junto à Michele, a gente busca uma data, ainda no mês de março, para fazer uma extraordinária, para poder fazer essa

segunda pauta. Então, enquanto vocês pensam ou respondem aos chefes aqui, eu vou passar de volta a palavra para o Rafael, para fazer as considerações finais dele, com relação a tudo o que apresentou e o que ele achou da nossa CMTT. Vamos lá.

02:23:19 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Obrigado, Dawton, mais uma vez, pelo convite. A gente que agradece muito a oportunidade, de fato, esse recente não ter vindo antes, mas ficamos muito felizes com o convite. Acho que as manifestações aqui foram superqualificadas, agradeço absolutamente todas, elas serão consideradas, sim, nos estudos que a gente está fazendo, nos projetos. Acho que a gente se compromete a trazer em breve uma apresentação de atualização do projeto e das questões endereçadas, mas, mais uma vez, colocar a equipe da São Paulo Urbanismo sempre à disposição. Acho que é um trabalho que a gente constrói colaborativamente, e a gente sempre estará à disposição. Agradeço muito a oportunidade. Só pedi desculpa para não ficar até o final, porque eu tenho outro compromisso, mas, de novo, coloco à disposição.

02:24:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Ok, muito obrigado, Rafael. Muito obrigado mesmo. E, com certeza, a gente vai fazer a continuidade dessa apresentação lá na Câmara Temática de Bicicleta, como foi solicitado, como foi colocado, o detalhamento maior desse projeto. Então, algumas pessoas, todas as pessoas que se manifestaram foram de acordo com a proposta que eu fiz com relação a uma pauta posterior numa reunião extraordinária. Eu acho que, pelo menos, até o momento, não tem ninguém que discordou aqui com relação a postergar a segunda pauta para uma reunião extraordinária. Tem alguém que quer se manifestar com relação a isso?

02:25:29 Caique Souza - CMTT Zona Leste: Posso falar só rapidinho? Só pedir para a SP Trans, na apresentação que assim foi feita. Porque eu também concordo, já passou do horário, deve estar até maçante para todo mundo, só para eles trazerem na apresentação os dados de reclamação do 56 e das multas aplicadas, mas os valores, para a gente também conseguir ter essas informações na apresentação, para não ficar só dados, para ela trazer esses dados e o que ela vem fazendo. Só isso que eu peço. Obrigado.

02:26:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Eu que agradeço. Então, a pauta, inclusive, quem trouxe essa pauta foi o Caique.

02:27:08 Leandro Frenham Chemalle: Bom dia, gente. Vamos dar uma fala bem rapidinha, aproveitando esse adiamento da SP Trans, que a gente fez aqui no Conselho há alguns meses atrás, aquela apresentação sobre o noturno. A apresentação que a SP Trans trouxe na época não contemplou nenhuma das informações que a gente queria saber sobre as linhas do

noturno que estão cheias, sobre os intervalos que não retornaram. Eu queria só deixar em encomenda para que, na retomada dessa pauta, que a SP Trans traga essa apresentação que ela prometeu trazer nessa reunião que aconteceu há uns meses atrás. A apresentação que a SP Trans vai fazer. Aproveitar e citar dois pontos rapidinhos que eu queria que eles pesquisassem também. Um problema que eu já alertei aqui no Conselho várias vezes é sobre o problema de linhas com o letreiro invertido. Isso tem sido muito comum. Eu tenho flagrado mais de 10 ocorrências dessas por semana, toda semana, linhas circulando com o letreiro invertido. Se a SP Trans tem alguma ação que ela está fazendo para evitar que isso ocorra, porque isso tem que ser 0%. É presenciado isso com frequência. E pontuar, se a SP Trans puder trazer, já como balanço, da operação de ônibus para o período do Carnaval. A gente queria, na verdade, que tivesse sido feita uma apresentação anterior, a gente vem pedindo isso todo ano, mas nunca acontece, mas já que a apresentação vai acontecer em março, que a SP Trans traga um balanço sobre a operação de Carnaval, bloqueio, desvio de linhas, linhas extras que foram colocadas e tudo mais. Tá bom? Obrigado.

02:28:52 George Queiroz: Queria só confirmar. O secretário não esteve na reunião, correto?

02:29:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Correto.

02:29:12 George Queiroz: Está bom. É só mais uma vez, enfim, não quero ser repetitivo, mas espero que ele tenha tido um compromisso mais importante de falar com a sociedade. Obrigado.

02:29:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Está ok, George.

02:29:45 Silvio Silva: Dawton, essa apresentação será disponibilizada?

02:29:58 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim, com certeza.

02:30:04 Silvio Silva: Dawton, eu acho que essa colocação que você colocou agora, para gente dar continuidade, eu acho que isso é de suma importância, entendeu? Só um adendo que eu queria colocar, talvez eu estava desatento aqui. Esse projeto do Rafael em si tem um projeto pra terminar ou não? Ele está em fase de construção ainda, alguma coisa nesse sentido? É só isso.

02:30:46 Dawton Roberto Batista Gaia: O projeto está em fase de construção. É uma construção final. É possível fazer algumas sugestões para poder incluir no projeto. Acho que existe um conceito total do projeto, mas é isso. Bom, gente, eu vou encerrar a reunião. Eu vou

encerrar a reunião, mais uma vez agradecendo a todos que participaram. Eu acho que o Rafael já foi embora, inclusive, da nossa reunião. Muito obrigado a todos e um bom dia.