

ATA DA 127ª REUNIÃO CMMCE

Data: 24/09/2025

Formato: presencial e disponibilizada no YouTube

Pauta: Informes SECLIMA: atualização sobre processo de revisão do PlanClima

- Informes SMRI: aceleradores C40
- Apresentação pelo Grupo de Trabalho Participativo do eixo de mobilidade sobre contribuições para revisão do Plano.

PARTICIPANTES

Luciana Feldman – SECLIMA

Luiza Caballero – SECLIMA

Ludmilla Amorim – SECLIMA

José Teles – SECLIMA

Clayton Erik Teixeira – SMUL

Laura Lucia – SVMA

Felipe Lara Vogel – SMT

Vania Cristiane Flores Salinas – SEHAB

Magali Antonia Batista – SMS

Felipe Hideki – SMJ

Ernesto Sumi – SMSUB

Gabriel Santos – SMSUB

Guilherme Pereira – SMDET

Mariana Ribeiro – SMDET

Sueli Moroni – FIESP

Thiago Nogueira – USP

Olímpio Álvares - ANTP

Cintia Donata – OAB

Marcos Tatsuya Sato – CREA

Ana Wernke – ICLEI

André Cieplinski – ICCT

Angelique Joseli – STM

Flávio Soares – Gabinete Vereadora Falzoni

Ana Carolina – Cidade a pé

Aline Cavalcante – Ciclocidade

Scipopulis – Roberto Speicys

*Presença registrada por lista de presença disponibilizada no evento.

VISÃO GERAL

Na 127ª Reunião Ordinária do Comitê, foi salientada a importância do processo de revisão do Plano de Ação Climática (PlanClima), com o objetivo de conduzir um trabalho o mais democrático possível, incorporando contribuições de diversas secretarias, entidades e da sociedade civil.

NOTAS

INTRODUÇÃO E OBJETIVOS

A reunião teve como propósito principal discutir e avançar na revisão do PlanClima, um instrumento crucial para a política climática do município. A ordem do dia foi estruturada para, sequencialmente: receber informes da Secretaria de Relações Internacionais sobre os compromissos da cidade com os aceleradores da rede C40; obter uma atualização detalhada da SECLIMA sobre o andamento e as motivações do processo de revisão do plano; e, por fim, ouvir as contribuições específicas elaboradas pelo Grupo de Trabalho Participativo voltado ao eixo de mobilidade. O intuito foi fomentar o debate e enriquecer a revisão, assegurando que o plano revisado seja mais do que um documento de intenções, transformando-se em uma ferramenta efetiva de gestão com metas claras e ações executáveis.

INFORMES SMRI

O assessor Bernardo, da Secretaria de Relações Internacionais, apresentou um informe sobre a participação de São Paulo nos "aceleradores" da rede C40, da qual a cidade é membro fundador. Explicou que os aceleradores são compromissos de médio e longo prazo que as cidades assumem para demonstrar liderança e avançar concretamente na agenda climática, abrangendo áreas como transporte, resíduos e sistemas alimentares. Atualmente, São Paulo é signatária de dois aceleradores: Natureza Urbana e Segurança Hídrica. Foram apresentados três novos aceleradores para os quais a cidade recebeu convite de adesão, com lançamento previsto na Cúpula de Prefeitos do C40, no Rio de Janeiro, em novembro: o Acelerador de Sistemas Alimentares Prósperos (o mais adiantado, com

apoio de SMDHC, SMDet e SME); o Acelerador de Cidades Frescas (focado em mitigar os efeitos do calor, um tema transversal que envolve cerca de um terço das pastas municipais); e o Acelerador de Planejamento Urbano (com foco na SMU, SVMA e SEHAB). Foi feito um apelo urgente para que as secretarias envolvidas chequem os comunicados da SMRI e do Comitê Intersecretarial (CI) e concluam o preenchimento dos formulários necessários, visando formalizar a adesão aos três novos aceleradores até o final daquela semana.

INFORMES SECLIMA

Foram detalhados o fluxo e o estágio atual do processo de revisão do PlanClima. O trabalho seguiu uma sequência que começou com a análise interna e qualificação das ações junto ao Grupo de Trabalho Intersecretarial, passou pela coleta de contribuições de um grupo estratégico do GT Participativo (sociedade civil, academia, setor privado) e chegou ao momento vigente de Consulta Pública.

O próximo passo será consolidar todas as contribuições (da consulta pública e do GT) e retornar às secretarias para validação, antes da publicação da versão final. Foram expostas as principais motivações para a revisão, baseadas na experiência de monitoramento dos últimos anos: a necessidade de corrigir lacunas como metas predominantemente de resultado (e não de processo), prazos desalinhados entre ações e metas, indicadores indisponíveis ou dependentes de fontes externas (como a Pesquisa Origem-Destino), e a dificuldade de medir o avanço concreto.

Como solução, está sendo proposta uma reestruturação completa do plano, migrando do modelo antigo (Estratégias > Ações > Metas) para um novo (Estratégias > Objetivos Estratégicos > Metas > Ações). Nesta nova estrutura, as Metas, seguindo a metodologia SMART (Específicas, Mensuráveis, Atingíveis, Relevantes e Temporais), passam a ser o norte principal, detalhando de forma clara e quantificada o que deve ser alcançado, enquanto as Ações indicam "como" isso será feito.

Foram dados exemplos práticos dessa transformação, mostrando como indicadores genéricos relacionados à atratividade do transporte público e ao uso da bicicleta podem se tornar metas de processo específicas, diretamente atribuídas a uma secretaria, facilitando a cobrança e a execução. A apresentação também destacou a oportunidade de incluir no plano revisado iniciativas municipais já em

andamento que não estavam contempladas na versão anterior, como a descarbonização de frotas de serviços urbanos (coleta de lixo, transporte escolar) e da frota da administração pública.

APRESENTAÇÃO GTP – MOBILIDADE

Membros do GT Participativo do eixo de mobilidade (representantes da ANTP, Cópilis, Gabinete da Vereadora Renata Fauzone, Ciclocidade, ICCT, Cidadeapé e STM) fizeram uma apresentação conjunta e detalhada de suas contribuições para a revisão do PlanClima.

A apresentação partiu da constatação de que o transporte é responsável por 61% das emissões de gases de efeito estufa do município (escopo 1), justificando a necessidade de metas ambiciosas. Foi alertado para o cenário preocupante revelado pela última Pesquisa Origem-Destino, que mostrou uma regressão modal, com a participação dos modos coletivo e ativo caindo de 71% (2017) para 67% (2023) – patamar inferior ao de 1997 –, e para o aumento das mortes no trânsito.

As contribuições foram organizadas em quatro pilares principais: (1) Descarbonização da Frota, onde se sugeriu, por exemplo, substituir o termo "alternativas de propulsão" por "veículos zero emissão" na meta dos ônibus, priorizar o transporte ativo e público nas Zonas de Zero Emissão e implementar um piloto para estações de carregamento; (2) Mudança Modal e Transporte Público, defendendo a manutenção das metas originais de aumento do uso de modos sustentáveis, a municipalização do sistema de monitoramento modal, o estabelecimento de metas de desempenho para os ônibus (pontualidade, frequência, faixas exclusivas) e, de forma ousada, a inclusão de medidas para desincentivar o uso do carro, como estudos sobre taxaço de congestionamento e regulação de estacionamento; (3) Segurança Viária, com a proposta de incluir uma meta específica no planoclima, vinculando-a diretamente à proteção dos usuários de modos ativos e coletivos, por meio de ações como implantação de áreas calmas, revisão de limites de velocidade e remodelação de cruzamentos; e (4) Mobilidade Ativa, com a manutenção da meta de 4% das viagens em bicicleta até 2030 e uma série de ações para viabilizá-la, como a regulamentação do sistema de bicicletas compartilhadas (Bike SP), a expansão da rede cicloviária e a implantação de política de ciclográfica.

Para a mobilidade a pé, foi sugerido vincular a requalificação de calçadas e espaços públicos à acalmamento de tráfego e segurança viária, e instalar mobiliário

urbano (bancos, bebedouros) que garanta conforto térmico, tratando-o como uma ação de adaptação climática.

DÚVIDAS E COMENTÁRIOS

ITENS DE ATIVIDADES

TRANSCRIÇÃO

<https://www.youtube.com/live/q8lS-aH5RRo?si=dUEEjSA7Za9lseOo>

Luciana: Daremos início à 127ª reunião. Peço a todos que se acomodem, por favor, porque a sessão está sendo gravada e transmitida.

Então, daremos início à 127ª reunião ordinária do Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia de São Paulo. Para aqueles que não assinaram a lista de presença na entrada, pedimos que a assinem antes de ir embora, na folha que está aqui ao lado. Quem não registrar a presença não terá o nome apresentado na ata da próxima reunião.

A ordem do dia hoje é a seguinte: primeiro, abertura; depois, teremos os informativos da Secretaria de Relações Internacionais sobre os aceleradores da C40; em seguida, informes da CLIMA sobre o processo de revisão do PlanClima; e, posteriormente, o grupo de trabalho participativo da revisão do PlanClima do eixo de mobilidade fará uma apresentação sobre contribuições para a revisão. Após as apresentações, abriremos para perguntas e respostas.

Então, eu gostaria, em nome do secretário Renato Nalini, de dar as boas-vindas a todos vocês. O secretário está em outra agenda. Como ele é o coordenador da COP 30 aqui na cidade, está dando três, quatro palestras por dia. Então, nesses dias, até a COP, a agenda dele não está fácil, por isso ele não está presente.

Queria reforçar a importância da pauta de hoje, no que diz respeito à revisão do Plano de Ação Climática. Estamos abrindo para debate, conversando com todos, dialogando com as instituições, para que possamos apresentar a melhor revisão possível do PlanClima. É muito importante a colaboração de todos vocês. E aqui, o trabalho que está sendo feito pela Ludmila, pela Luiza, pela Coordenação e pelo Zé... eles têm feito um esforço gigantesco para atender a tudo que está sendo proposto e para que possamos trazer para essa revisão todas as propostas das entidades, da sociedade

civil, das secretarias. Enfim, estamos realizando um trabalho o mais democrático possível para incluir essas colaborações na revisão.

Então, para iniciar, vou chamar o Bernardo, da Secretaria de Relações Internacionais, para que ele fale sobre os aceleradores da C40.

Apresentação: Secretaria de Relações Internacionais (Bernardo)

Bernardo: Luciana, obrigado. Bom, primeiro, agradecer o convite de vocês para participar da reunião. Apresentando-me, sou Bernardo, assessor de assuntos multilaterais da Secretaria de Relações Internacionais.

Como a Luciana comentou, vou falar um pouco sobre os aceleradores do C40. O C40 é uma rede internacional de cidades, composta por quase 100 das maiores cidades do mundo, da qual São Paulo faz parte desde sua fundação. É uma rede de prefeitos, então muito focada na questão da liderança. E um dos elementos que a rede utiliza para que as cidades e os prefeitos mostrem essa liderança são os aceleradores.

Os aceleradores são compromissos relacionados às mudanças climáticas, que é o ponto focal do C40, passando por diversas áreas, como transporte, gestão de resíduos, sistemas alimentares. São compromissos de médio para longo prazo que as cidades assumem para mostrar o que têm feito e se comprometendo a avançar na agenda climática.

São Paulo é atualmente signatária de dois desses aceleradores: o Acelerador de Natureza Urbana e o Acelerador de Segurança Hídrica, que tem um ponto focal aqui na SMU, com a Coordenadoria de Segurança Hídrica.

Recentemente, recebemos o convite para nos tornarmos signatários de três novos aceleradores que serão lançados em novembro, na Cúpula de Prefeitos – o principal evento da rede, que acontece a cada três anos e será no Rio de Janeiro, na primeira semana de novembro, dias 3 a 5, se não me engano.

São três temas: o primeiro é o Acelerador de Sistemas Alimentares Prósperos, com o qual estamos mais avançados, com apoio da SMDHC (via SESAN), SMDet e SME, além do apoio da CLIMA em todos eles. Participamos do grupo de trabalho desde o começo do ano e estamos no processo de finalização.

Os outros dois, que seriam os principais para trazer aqui na reunião, são o Acelerador de Cidades Frescas – acho que é o mais complexo em termos de transversalidade, porque envolve, na nossa avaliação, quase um terço das pastas da prefeitura. Ele está relacionado a compromissos sobre redução e mitigação dos efeitos de calor especificamente. Tem dois eixos principais: o primeiro é a proteção das pessoas, muito relacionado à Operação Altas Temperaturas; e um segundo eixo relacionado à infraestrutura. Já estamos com o processo via CI. Não sei se são as mesmas pessoas aqui que estão acompanhando tanto o VCI quanto os nossos pontos de contato da SMMRI por e-mail. Peço a vocês que, quando voltarem para suas secretarias, confirmem tanto com o ponto focal do CI quanto com o ponto focal da DRI – enviamos um comunicado no começo do ano para consultar sobre esse processo de adesão.

Então, o Acelerador de Cidades Frescas e o Acelerador de Planejamento Urbano, com foco na SMU, mas também com intervenção da SVMA e SEHAB. Estamos com prazo até sexta-feira, dia 26. Já temos manifestações favoráveis das áreas técnicas via SEI. Precisamos preencher o formulário que já está tanto no VCI quanto disponível por e-mail. Peço a gentileza de vocês para checar esses assuntos. Se quiserem, posso facilitar o número dos processos e as pastas envolvidas direitinho para conseguirmos avançar e formalizar essa adesão aos três aceleradores até o final desta semana. Obrigado.

Luciana: Só para complementar rapidinho, acho que no processo já está bem estabelecido também cada pasta que vai assumir, que está envolvida em cada compromisso, porque são diversos compromissos dentro de cada um dos aceleradores – mais ou menos quatro, cinco compromissos. E então, dentro de cada processo, o CI está estabelecendo cada secretaria envolvida em cada um deles, com prazos para daqui a 5 e 10 anos.

Só para complementar, queria mencionar: vocês estão vendo esse ônibus elétrico? Ontem, tivemos nosso seminário de mobilidade elétrica, que foi muito legal. Acho que tem algumas pessoas – Olímpio estava lá, acho que outras pessoas também estavam. Foi bacana, né, Olímpio? Acho que conseguimos... já tínhamos feito um sobre biometano e ontem fizemos sobre mobilidade elétrica, até para mostrar que a prefeitura de São Paulo quer a mobilidade limpa, matriz limpa, e não "um ou outro". Queremos todas as alternativas que sejam limpas e que tirem a poluição do ar.

Agora, vou passar para a Ludmila e para a Luísa, para que elas possam atualizar sobre o processo de revisão do PlanClima.

Apresentação: SECLIMA (Ludmila e Luísa) - Revisão do PlanClima

Luiza: Bom dia, gente. Acho que a maioria aqui já deve ter me visto nas reuniões do comitê. Me apresentando, sou a Luísa, sou assessora aqui na SECLIMA e trabalho principalmente na gestão e acompanhamento do Plano de Ação Climática.

Então, vamos apresentar um pouco... já apresentamos em algumas reuniões um pouco sobre a revisão, sobre o plano. Mas antes do grupo de trabalho participativo do eixo de mobilidade fazer a apresentação das contribuições que deram para a revisão, acho que é importante retomarmos alguns pontos.

Passando pelo fluxograma das atividades da revisão: o primeiro passo que tivemos foi conversar com o Grupo de Trabalho Intersecretarial, com todas as secretarias envolvidas no PlanClima, para fazer uma consolidação e qualificação das ações que a equipe técnica da CLIMA revisou. Então, fizemos toda uma análise com base nos últimos relatórios para pensar no que poderíamos aprimorar dentro do plano e verificamos isso com o Grupo de Trabalho Intersecretarial.

Em seguida, tivemos contribuições do Grupo de Trabalho Participativo, que é o grupo composto por instituições do terceiro setor, da academia, setor privado, enfim, nosso grupo de trabalho da sociedade civil como um todo. Pedimos algumas contribuições inicialmente para alguns membros da academia. Depois, fizemos algumas reuniões com o Grupo de Trabalho Participativo como um todo, e eles puderam contribuir a partir de formulários e de uma reunião presencial que tivemos, sobre os pontos que consideravam importantes para a revisão.

Posteriormente, fizemos uma avaliação do documento com as contribuições das secretarias, principalmente para a consulta pública. A consulta pública em si não contém todas as considerações do Grupo de Trabalho Participativo; faremos isso num segundo momento. Agora, estamos no momento de consulta pública, para depois termos uma consolidação desse material com todas as contribuições, tanto da consulta pública quanto do Grupo de Trabalho Participativo, para que possamos depois falar de novo com as secretarias e validar todo esse material que compilamos. A partir disso, teremos uma versão final do plano que será enviada via SEI para que

todas as secretarias possam validar essa versão, e então possamos publicar a revisão do PlanClima.

Ludmila: Bom, só para complementar um pouco a fala da Luísa, antes de passarmos para a introdução e contextualização da discussão do grupo de trabalho de mobilidade, é só para ficar um pouco mais clara essa questão da participação social. Então, dividimos em duas etapas: uma com um grupo mais específico e seletivo, que escolhemos mais estrategicamente – grupos que viemos conversando nos últimos anos de implementação, que participaram de reuniões com os secretários desde que o PlanClima está em implementação, e que têm temáticas com interface com o que está apresentado no Plano de Ação Climática. Fizemos essa etapa com esse grupo mais estratégico, e vamos abrir agora para um grupo mais aberto, para a sociedade civil em geral, e faremos a coleta de todas essas contribuições desses grupos específicos para, depois, passarmos novamente para nossa fase de articulação interna da prefeitura e com as secretarias, e voltar basicamente ao trabalho que fizemos no início, mas agora pactuando com as novas contribuições.

Hoje, o que vamos falar é especificamente sobre um grupo que foi criado a partir do nosso GT Participativo, que é o eixo de mobilidade. Então, foi organizado, articulado; eles fizeram uma reunião presencial lá no nosso edifício Matarazzo, no edifício da SECLIMA, e eles, juntamente, como um grupo, fizeram contribuições para o que foi feito no processo de revisão até o momento.

Só para retomar um pouco, como estamos falando de mobilidade, é importante trazer esse quadro de novo, que já apresentamos muitas vezes aqui no comitê. Como a maioria de vocês sabe e como já mostramos, na cidade de São Paulo, 61% das emissões vêm do transporte. Só para retomar essa importância, tanto dos veículos individuais que existem na cidade quanto do transporte coletivo. Temos um total de 14,6 milhões de toneladas de CO₂ por ano, com uma média do período histórico entre 2010 e 2021.

E aqui, só para retomar também isso que a maioria de vocês já está meio cansada de ver, mas é a estrutura do nosso Plano de Ação Climática, do plano que está em vigência hoje, do plano de 2021. Então, hoje temos a seguinte estrutura: são cinco estratégias. Em cada uma dessas estratégias, temos a distribuição de 43 ações, e cada uma dessas ações também tem uma ou mais metas – por isso temos 56 metas no total

(algumas se repetem entre ações, então são contabilizadas uma vez). E temos cinco estratégias principais:

1. Rumo ao Carbono Zero em 2050
2. Adaptar a Cidade de Hoje para Amanhã
3. Proteger Pessoas e Bens
4. Mata Atlântica Precisamos de Você
5. Gerar Trabalho e Riquezas Sustentáveis

Dentro disso, temos três prazos de execução – curto, médio e longo prazo – que é uma das principais coisas que estamos atentando a rever agora, principalmente para estar alinhado com os tempos, com o prazo de gestão da prefeitura. E hoje, na implementação do plano atual, temos 13 órgãos municipais envolvidos, o que já cresceu agora, a partir do Grupo de Trabalho Intersecretarial, para mais de 20 secretarias.

E como vamos falar sobre mobilidade aqui, trouxemos especificamente as ações do plano hoje que falam sobre mobilidade. Elas estão principalmente concentradas na estratégia "Rumo ao Carbono Zero", porque, como falei anteriormente, 61% das emissões vêm da parte de mobilidade. Então, estão principalmente concentradas nessa estratégia de mitigação de gases de efeito estufa. E aí temos aqui, a partir da Meta 6, inclusive trouxemos o status que foi reportado para o exercício do ano de 2024 (publicamos o relatório este ano sobre o exercício de 2024 e como estavam os status dessas ações). Esses status são dados justamente pelos indicadores que compõem cada uma dessas ações. Então, se vemos o andamento, se temos a disponibilidade dos indicadores de cada uma dessas ações, conseguimos dizer se estão em andamento ou se ainda não foram iniciadas.

Então, aqui, rapidamente:

- Temos a primeira ação relacionada à mobilidade, que é de redução de distância casa-trabalho (Ação 6).
- A Ação 7 é aumentar a atratividade do sistema municipal de transporte para ter mais pessoas circulando na cidade.
- Reduzir o uso de automóveis individuais.
- Promoção do uso de bicicleta na cidade.
- Substituição das frotas de ônibus do sistema coletivo.

- Instituição de uma Zona de Zero Emissão.
- E também uma ação relacionada especificamente à frota da prefeitura, para fazer a transição da frota utilizada pela administração pública.

E aqui tem mais três relacionadas ao "Rumo ao Carbono Zero":

- Parte de carga fracionada.
- Mini-terminais logísticos.

Estas são as três ações que ainda não foram iniciadas: Zona de Zero Emissão, Mini-terminais Logísticos e Distribuição de Carga Fracionada, e a Ação 14, que é a regulamentação de compartilhamento, estacionamento e recarga de veículos elétricos na cidade (veículos zero emissão).

E aqui tem também quais são os prazos estabelecidos para cada uma dessas ações. Curto prazo se encerraria neste ano de 2025.

E aqui embaixo, a ação que temos na estratégia "Adaptar a Cidade de Hoje para Amanhã", que é requalificar os espaços públicos viários de modo a favorecer a caminhabilidade e atividades ao ar livre, a cultura e a convivência, pensando justamente na questão da mobilidade ativa também.

E aqui fizemos uma junção para entender como elas estão distribuídas essas ações de mobilidade do plano atual. Temos principalmente as Ações 6, 7 e 24, que apresentei anteriormente, relacionadas e concentradas na promoção de mobilidade ativa e coletiva – para incentivar o uso de bicicletas, mas também a caminhabilidade, e também o uso de transporte coletivo de ônibus. E a parte de promoção da descarbonização diretamente – quando falo... porque aqui também contribuimos para a descarbonização da cidade, mas ali estamos falando diretamente da substituição dessas frotas que estão emitindo gases de efeito estufa. Então, as Ações 11, 12, 13, 14 estão voltadas especificamente para a substituição dessas frotas por alternativas mais limpas.

E aí aqui no meio, temos uma ação que é a união dos dois eixos, que é a Zona de Zero Emissão, porque ela restringe o uso de veículos que não são de zero emissão, mas também tem a questão de promover a mobilidade ativa no perímetro que for definido para essa zona. Então, ela é um pouco do conjunto desses dois eixos.

E aqui, falando... vou falar um pouco brevemente, porque acredito que o grupo de trabalho vai discutir um pouco mais sobre essa parte, mas só vou falar um pouco das motivações e o contexto das alterações que estamos fazendo na revisão do nosso plano.

Aqui, pegamos só como exemplo a Ação 7, que é sobre aumentar a atratividade do sistema municipal de ônibus. E aqui só destacamos algumas partes que são as principais que estamos atentando a rever e que foram os principais elementos que notamos que precisávamos dar atenção nos últimos anos de monitoramento do plano – onde tínhamos mais lacuna para entender as defasagens e o que estava impedindo a ação de ter andamento, e entender o próprio andamento da ação, em como poderíamos avaliar se aquela ação efetivamente estava em desenvolvimento.

Então aqui, por exemplo, temos algumas desconexões que precisávamos fazer um alinhamento. O prazo da ação que temos aqui é entre 2021 e 2040, mas a meta que está atribuída a ela tem prazos para 2030, 2040 e 2050. Então, ela vai até 2050. Uma meta atribuída a uma ação que vai até 2040, mas a meta vai até 2050. Foram esses alinhamentos que também tentamos fazer na estrutura do plano.

E, da mesma forma, essa ação, essa meta em específico – de aumentar as viagens por transporte coletivo e modos ativos – não tem especificamente uma secretaria única envolvida para promover essa meta na cidade. E temos uma série de indicadores que são muito relevantes, mas quando pedíamos às secretarias os dados sobre elas, dificilmente conseguíamos ter uma orientação e uma diretriz de quanto estava andando e quanto estava contribuindo para essa meta.

Então, o que vimos de oportunidade era: como esses indicadores são muito relevantes, transformá-los em metas de processo, porque o que temos ali como meta é uma meta de resultado (onde queremos chegar). E como chegamos nesse resultado, precisamos de metas de processo. Então, aqui, no caso, "proporção de ônibus que possuem ar-condicionado" – saber esse valor anualmente ou pedir esse valor anualmente para a secretaria não contribui muito. Precisamos de uma meta específica, se for falar sobre ar-condicionado: que 100% dos ônibus tenham ar-condicionado até 2030, para garantir que as pessoas tenham conforto durante a viagem e que usem o transporte público. Ainda mais pensando nos riscos climáticos da cidade, como ondas de calor – se não tiverem esse conforto térmico, não vão preferir o transporte público em relação a um veículo individual que pode ter seu

próprio ar-condicionado. Então, tem que ser algo mais direcionado para a secretaria que tem a atribuição direta de cumprir essa meta, o que não é o caso da meta que temos aqui, porque ela não tem uma única secretaria atribuída.

E da mesma forma é o caso dos outros indicadores.

E aqui também trouxemos a mesma questão no caso de mobilidade por bicicleta. Aqui, a mesma coisa: o prazo vai até 2032 e a meta vai até 2050. Então, precisávamos ampliar o leque de orientações e iniciativas para as secretarias que estavam atribuídas a essa ação.

Aqui vimos uma oportunidade também. Aqui podemos ver um bom exemplo: a segunda meta para 2030, "ampliar a infraestrutura cicloviária de acordo com as metas estabelecidas no PlanMOB", está diretamente atribuída à prefeitura de implementar a infraestrutura cicloviária que estava prevista para ela implementar. Então, isso é uma meta de processo – uma meta que vai contribuir para a meta de resultado que temos ali, das viagens realizadas por bicicleta.

Da mesma forma, temos indicadores que também são muito relevantes para serem transformados em metas. E se pedíssemos individualmente só esses indicadores para as secretarias, sem ter um valor a ser atingido, isso ficava meio solto, só como um indicador a ser monitorado anualmente, sem uma meta a ser atingida – e, assim, dificilmente conseguiríamos atingir nossa meta de resultado.

Vou pegar um exemplo aqui: "ciclos instalados nos equipamentos municipais". É uma ótima oportunidade para transformar em meta – que 100% dos equipamentos municipais tenham paraciclos instalados. Então, transformar esse indicador em não algo solto, um elemento na ação, mas sim algo direcionado do que a secretaria já deve fazer.

E aqui, por último... deixa eu ver se este é o último sobre isso. Aqui, por último, só trouxe uma de outra estratégia, que é algo que também nos atentamos: a repetição de metas. Então, naquela outra ação, tínhamos essa mesma meta (que é um universo que não é somente transporte, não é somente transporte coletivo, ele vai contemplar também a questão do modo ativo). Então, estava atribuída em outra ação. O que fizemos foi um mecanismo reverso de colocar essa meta como nosso orientador e depois distribuí-las em suas atuações específicas.

Aqui, a mesma coisa: temos indicadores que poderiam ser muito relevantes como metas de processo, e tentamos fazer esse exercício.

E aqui, em resumo, só o que fomos analisando em cada uma dessas ações, nas fichas dessas ações, para levar para as secretarias municipais... para termos essa análise interna de reestruturação e alinhamento de uma nova estrutura que funcionasse melhor, não só para um monitoramento, mas também para uma governança e uma melhor diretriz para essas secretarias saberem como implementar o que estava no plano de ação – para não se tornar apenas um plano de intenções, de aspirações que tínhamos relacionadas à mudança do clima, e sim algo mais direcionado, com ações mais específicas.

Então, as lacunas que temos:

- Metas predominantemente de resultado, principalmente na parte de mobilidade.
- Metas com indicadores que são de dados externos à prefeitura. Essa questão da mobilidade – quantidade de pessoas usando mobilidade ativa ou coletiva – são feitas, por exemplo, pela Pesquisa Origem e Destino, que não são feitas anualmente. Isso que temos que pegar com dados externos, o que é uma oportunidade também de inserirmos como meta na cidade para fazer esse monitoramento e termos um melhor acompanhamento de quantas pessoas na nossa cidade estão fazendo uso de caminhada ou de transporte coletivo, mas dependemos de dados externos para avaliar o andamento dessas metas de resultado.
- Indisponibilidade de dados de indicadores. Alguns dos indicadores que apresentamos nessas fichas, muitos estavam indisponíveis, não tinham uma série histórica para conseguirmos fazer a avaliação. Então, também tentamos aprimorar melhor esses indicadores de forma a saber quais eram os indicadores que cada secretaria tinha maior disponibilidade e maior alinhamento com aquelas metas que estavam sendo estabelecidas.
- Dificuldade de medir o avanço dos indicadores, justamente por conta desse ponto: desalinhamento entre o prazo da meta e da ação, que mostrei anteriormente.

E as oportunidades que achamos dentro dessa análise:

- Indicadores que poderiam se transformar em metas de processo.
- Metas e ações mais direcionadas para o alcance do objetivo que queríamos.
- Integrar novas metas, principalmente relacionadas a muitas iniciativas que a prefeitura já faz e que não estão integradas hoje no plano.

E aqui, só mostrando bem rapidamente essa estrutura que estamos adotando agora na revisão do plano. Antes, tínhamos: Estratégias > Ações > Metas. Agora, temos como norteador a Estratégia (qual é o objetivo estratégico, algo mais aspiracional, que basicamente eram os títulos que chamávamos de ação antes, e agora são Objetivos Estratégicos – os itens aspiracionais que queremos atingir dentro de cada estratégia). A Meta será nosso maior norte. E as Ações serão as necessárias para atingir cada uma das metas.

Isso está alinhado com nosso plano nacional de ação climática, específico de adaptação. Aqui trouxemos um exemplo do plano nacional do clima, de adaptação. Então, rapidamente:

- O **Objetivo Estratégico** reflete as ambições transformadoras da cidade. Exemplo: "Coordenar e apoiar a estruturação de territórios rurais resilientes às alterações climáticas".
- As **Metas** detalham esses objetivos com uma metodologia SMART (Específicas, Mensuráveis, Atingíveis, Relevantes e Temporais). Exemplo: "Implementar 26 projetos de irrigação com energia renovável e 110 projetos de sistemas de produção sustentáveis". Ela já traz o valor e é algo mais específico.
- As **Ações** indicam como as metas serão alcançadas. Exemplo: "Implementar sistemas de produção sustentáveis com tecnologias fotovoltaicas" e "Promover a adoção de práticas de reuso de água nas propriedades da agricultura familiar".

E aqui trouxemos alguns exemplos sobre como estavam antes e como estão agora no processo de revisão.

Tínhamos a Ação 10, que mencionei anteriormente, que é "Instituir a Zona de Zero Emissão no perímetro do anel viário". Tínhamos o prazo, a secretaria e as metas estabelecidas. E o que fizemos foi adicionar um Objetivo Estratégico que se alinhasse não só com essa ação, mas com outras ações que tinham o mesmo objetivo final. No caso, aqui achamos um conjunto de metas que dialogam com o objetivo de "Incentivar

a descarbonização progressiva do transporte de serviços urbanos, transporte individual e de cargas". Então, tudo relacionado à parte de promoção de substituição da frota, tanto dos serviços urbanos (como coleta seletiva), quanto do transporte individual (veículos particulares) e também dos transportes de carga da cidade. E aí aqui temos uma das metas atribuídas dentro desse objetivo estratégico, que é "Instituir legalmente a Zona de Zero Emissão", com o prazo, a secretaria e quais são as ações que devem ser feitas para conseguir atingir essa meta.

Aqui vou falar bem rápido mesmo, já falei isso várias vezes. São como ficaram as questões da mobilidade por bicicleta. Então, olhamos todos aqueles indicadores que estavam propostos na ficha de ação de bicicleta e vimos como eles poderiam se transformar em metas de processo, e analisamos com a secretaria fim para determinar quais são as metas dentro desse objetivo. Então, colocamos "Fomentar o uso da bicicleta" (que era uma ação antes) e transformamos isso como algo mais aspiracional, que é nosso Objetivo Estratégico: "Fomentar o uso da bicicleta como meio usual de transportes". E aí temos uma série de metas atribuídas para atingir esse objetivo.

Aqui tem mais um exemplo, que foi o que falei sobre as oportunidades de incluir iniciativas que a prefeitura já faz e não estavam contempladas no Plano de Ação Climática, como, por exemplo, a troca de outros tipos de transporte de serviço urbano que não fossem somente o transporte coletivo. Então, aqui colocamos inclusive a parte do transporte relacionado à coleta domiciliar e de saúde, que não estava anteriormente no nosso plano, e também a questão dos transportes escolares, que também está na nossa legislação sobre substituição da frota.

E aí aqui, essa é a parte já voltada para ações mais internas da prefeitura, principalmente voltada para licitação, que são as contratações dos veículos que a administração pública utiliza.

E o que ainda está em andamento, além de iniciarmos a consulta pública esta semana, mas aqui ainda está em andamento para desenvolvimento e aprimoramento nos próximos meses:

- Iniciar um ciclo de reuniões de metas intersecretariais agora – ou seja, aquelas metas que exigem co-gestão entre diversas secretarias.

- Consolidação do sistema de monitoramento, avaliação e reporte com as secretarias municipais, com a definição dos indicadores, das linhas de base.
- Metas de resultado que são condicionadas ou apresentam indicadores de dados externos. Isso aqui ainda estamos trabalhando, sei que inclusive o grupo de trabalho vai falar sobre isso, mas ainda estamos trabalhando em como incluir, dentro dessa estrutura que estamos apresentando no plano, essas metas que vão além da competência da prefeitura – que a prefeitura faz parte, mas precisa também da atuação de outros setores da cidade.
- Incluir a parte de estimativa de redução de emissões do transporte de carga.
- A questão de reduzir a participação dos automóveis movidos a combustíveis fósseis.

Então, são ações que ainda vamos distribuir especificamente nesse eixo de mitigação, que é o principal eixo que temos metas mais de resultados e que são condicionadas.

Agora, vou passar a palavra para o GT que se organizou para fazer a avaliação de todo esse material que disponibilizamos para eles, que já analisamos o retorno deles e que, em breve, vamos disponibilizar para as secretarias municipais acolherem ou não. E o objetivo é dar essa oportunidade para eles explicarem as perspectivas e as justificativas das contribuições sobre o que fizemos até o momento e por que teria que fazer essas alterações. Então, vou convidar aqui o pessoal. Se puderem falar rapidamente só o nome de vocês e a instituição que representa.

Apresentação: Grupo de Trabalho Participativo - Eixo Mobilidade

(Membros do GT se apresentam):

- **Olímpio:** Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)
- **Roberto:** CEO da Cópolis (empresa que trabalha com análise de dados de mobilidade)
- **Flávio Soares:** Coordenador do Núcleo de Dados do Gabinete da Vereadora Renata Fauzone
- **Aline Cavalcante:** Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade)
- **André Ceplinsk:** Pesquisador Sênior do Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT) e CCT
- **Ana Carolina:** Associação pela Mobilidade a Pé de São Paulo (Cidadeapé)

- **Angelique:** (Não se apresentou verbalmente, mas mencionada depois como da STM, anteriormente MTU)
- **Mariana:** (Mencionada depois como da STM)

Ana Carolina (Cidadeapé): Bom dia a todos. Trouxemos aqui 10 exemplares do texto corrido das contribuições que fizemos. Cada organização também fez contribuições pelo formulário de uma forma um pouco mais específica, detalhando os temas com os quais trabalhamos. Vamos distribuir essas folhas para representante de cada secretaria, porque só conseguimos imprimir 10. Então, vou passar aqui a apresentação, como colocamos e tentamos condensar, mas está um pouco mais detalhado e com as referências na contribuição que estamos distribuindo em papel.

A primeira coisa que já foi passada aqui pela Ludmila, muito bem, é que o transporte é o eixo mais importante para a mitigação dos gases de efeito estufa. E hoje, 66% das emissões do escopo 1 (emissões localizadas, produzidas dentro do limite da cidade de São Paulo) vêm do transporte rodoviário. E é por isso que vamos insistir aqui que as ações e as metas precisam ser ambiciosas, porque a dimensão do problema é grande e a dimensão das consequências já está sendo sentida pela população.

Trouxe aqui o que estava colocado na versão original do PlanClima como cenário ambicioso para 2030 e 2050 – ou seja, o que foi pensado lá em 2021/2020 que pretendia alcançar para chegar nesse cenário de redução máxima dos GEE. Então:

- Em 2030: 4% de todas as viagens na cidade realizadas em bicicleta. Em 2050: 8%.
- Em 2030: 50% da frota de ônibus utilizando tecnologia zero emissão (isso está expresso na Lei Municipal de Mudanças Climáticas). Em 2050: 100%.
- Em 2030: redução de 25% das viagens realizadas em automóvel individual (como modo principal) em comparação a 2017. Em 2050: redução de 51%.
- Em 2030: redução de 57% dos veículos de passageiros movidos a combustíveis fósseis. Em 2050: redução de 90%.
- Em 2030: 14% da frota de veículos de passageiros movida a tecnologia zero emissão. Em 2050: 49%.

Isso é o que foi desenhado e pactuado pelo poder público com a sociedade civil em 2017/2020 na primeira versão do PlanClima.

E qual é o cenário que temos hoje? Temos um cenário preocupante. Quando olhamos para a série histórica da Pesquisa Origem e Destino (OD), que serviu de base para aquele cenário, juntando o modo principal de deslocamento (coletivos e ativos – a pé, bicicleta, transporte público), tínhamos a divisão:

- 1997: 68% das viagens (modo principal coletivo ou ativo) vs. 32% (individuais motorizados).
- 2007: 70% vs. 30%.
- 2017 (ano base do PlanClima): 71% vs. 29%.
- 2023: caímos para 67% vs. 33% – um patamar pior que 1997.

Lembrando que tivemos uma pandemia, que gerou uma crise muito importante, devastadora para o transporte público coletivo no Brasil inteiro, e também o advento dos transportes por aplicativo, que também contribui bastante para essa mudança. Ou seja, as ações... estamos tendo que correr atrás para poder chegar perto do que foi traçado na versão original do PlanClima.

Bom, vou passar aqui para o André para ele falar um pouquinho mais sobre veículos zero emissão e por que é importante tratar disso.

André (ICCT): Obrigado. Vou falar rapidamente sobre as metas que têm mais a ver com a transição energética e a mudança da matriz energética nos transportes.

Antes, a gente quis recapitular... vamos falar um pouco sobre veículos zero emissão, uma definição um pouco mais específica do que vemos em algumas das metas, e por quê. Trouxe um estudo que publicamos ano passado, onde analisamos as emissões do ciclo de vida de ônibus, utilizando a matriz energética brasileira, incluindo a parte de fabricação e fabricação de baterias – uma questão sempre levantada, mas pouco analisada, nunca vemos número. O que vemos é que um ônibus elétrico, ao longo de 15 anos de operação, emite cerca de 80-85% menos GEE do que um ônibus a diesel no Brasil, em média. Aqui temos ônibus de dimensões diferentes (micro, mini, padrão, articulado) e vemos que essa redução se mantém. E essa redução de 80% é superior à redução que vemos entre um veículo a combustão e um elétrico entre carros de passeio, devido às características operacionais e intensidade de uso dos ônibus. Só para reforçar a importância. Lembrando que tecnologia ônibus Euro 6 reduz emissão de material particulado e NOx, não necessariamente de GEE.

Passando... aqui só os dois eixos que vamos apresentar. Como eu disse, vou falar um pouco sobre mobilidade zero carbono; depois, os outros participantes do GT vão falar mais sobre mudança modal, mobilidade ativa, segurança viária e outros temas de suma importância.

Tenho mais dois slides só sobre metas especificamente. Antes de discutir nossas sugestões e apresentá-las, queria dizer que tudo que trazemos aqui é uma sugestão. Caso interesse à CLIMA, às outras secretarias, estamos disponíveis para discutir, entrar mais a fundo em todos esses detalhes, desenvolver estudos junto com vocês. Somos sociedade civil e sempre queremos participar, mas sempre queremos ajudar também, principalmente.

Acho que a primeira coisa que trazemos é a Meta 23, talvez uma das metas mais conhecidas, tem a lei por trás dela. Já vemos os ônibus zero emissão, os veículos elétricos na rua. Nossa sugestão principal é que se substitua o termo "alternativas que possam propulsão com considerável redução" (um termo bastante genérico) por "veículos zero emissão", simplesmente porque essa definição genérica pode abrir a porta para interpretações que levem à adoção de alternativas que não atinjam a meta de fato no futuro. Enquanto "zero emissão" sabemos que não só atinge as três metas (material particulado, NOx e CO2), mas também é uma tecnologia que está disponível, circulando na cidade, e a tendência é que aumente. Inclusive, isso faria com que a Meta 23 estivesse de acordo com a Meta 10, que é de veículo zero emissão.

Inclusive, se puder fazer um pequeno adendo: a Meta 10 prevê 30% de veículos zero emissão em 2028. Na frota de ônibus, se continuarmos no ritmo atual, supondo que fecharemos este ano com 1200 ônibus zero emissão, substituindo mais 10% por ano (velocidade prevista pelo município), devemos chegar a cerca de 38-40% em 2028. Então, a Meta 10 poderia até ser um pouco superior dentro das regras já estabelecidas pela substituição da frota de ônibus, que é de longe a mais relevante para as emissões na cidade. Entendemos que há dificuldades maiores nas outras frotas, em particular a frota de lixo, os ônibus que vão para JESP etc., é um outro desafio grande que podemos discutir.

Depois, trazemos uma observação sobre a Meta 25, que é a de Zona de Zero Emissão. É uma meta muito legal, muito inovadora. Parabéns pela adoção. Acho que é... temos trabalhado também com o plano clima federal; lá falam de zona de baixa emissão, aqui

falam de zona de zero emissão, o que acho muito mais interessante, muito mais interessante para a população, para o impacto em saúde.

E para que isso seja de fato para a população, sugerimos, primeiro, que seja incluída a estimativa desses benefícios socioeconômicos, até para dar uma força maior para essas zonas de zero emissão. Sabemos que iniciativas que envolvem algum tipo de restrição do uso de veículos privados tendem a enfrentar certa resistência de parte da sociedade. Então, acho legal ter esse estudo que traga a importância dessa meta para a população como argumento.

E, em particular, que na meta própria seja mencionada a importância da priorização do transporte ativo e do transporte público dentro das zonas de zero emissão, para que ela não se torne uma zona zero emissão para proprietários de mais alta renda que têm carro elétrico, e que seja priorizada a maior parte da população que utiliza transporte público e ativo.

Também seria interessante... sabemos que está previsto o desenvolvimento de um plano de VLT para São Paulo, que essas coisas fossem integradas. Seria um casamento ótimo.

Mais três aqui. Acho que essas metas são um pouco mais rápidas.

Na Meta 26, tínhamos a instalação de 6.000 estações públicas de carregamento de veículos elétricos. Tínhamos ali só a meta lá em 2036. Uma das sugestões é que, antes de deixar a meta lá no final, tenha previsto no plano um piloto menor, talvez via PPP, talvez via concessão (acho que pode ser estudado, o município tem órgãos qualificados para fazer esses estudos, podemos ajudar claramente, mas acho que tem essa capacidade plenamente), até para identificar as dificuldades para se chegar a 6.000. Fazer 500 é muito mais fácil que fazer 6.000. Pode ser numa zona geograficamente mais limitada, mas acho importante não deixar uma meta grandona lá para a frente só e não ter fases intermediárias.

E outra sinergia seria integrar a instalação de alguns desses carregadores com o desenho das zonas de zero emissão, o que acho que seria super importante.

Acho que é também bastante consensual sobre a Meta 28, que fala do incentivo à micromobilidade não poluente. Acreditamos que seria possível trazer a ação 28.1, que é "mapear as tecnologias", para antes, não para 2030. Acho que essas tecnologias de

micromobilidade não poluente são bastante disponíveis, conhecidas, têm produtores, viabilidade comercial. Então, essa identificação das tecnologias pode ser feita até 2026/27, no máximo. É um prazo bastante razoável, porque é um estudo só. E aí deixaria 2030 como a meta mesmo para a implantação dos mini-terminais.

E, por fim, acho que... já tá no andamento de vocês, provavelmente, na Meta 29, seria importante especificar qual é essa frota de veículos de carga e a meta a seu respeito. São todos os veículos pesados que circulam em São Paulo? É alguma dimensão específica? É quem circula em horário específico? Acho que isso já começaria a nortear o setor privado, que provavelmente vai estar envolvido nessa meta, como eles devem agir para se planejarem também.

Vou passar para o Flávio agora.

Flávio Soares (Gabinete Vereadora Renata Fauzone): Bom, gente, obrigado mais uma vez pelo convite, pela Lud e Luísa, principalmente, que fizeram toda essa articulação para estarmos aqui. Só uma gafe que cometemos: esquecemos de apresentar a Angelique, da MTU (era da MTU, agora está na STM), e a Mariana, também da STM, que ajudou a gente nessa toda parte. Então, só corrigindo aqui. Pedimos desculpas.

Vamos lá. Então, a gente vai falar agora dessa parte mais de migração modal, e já com um adiantamento: São Paulo não está sozinha quando define no PlanClima inicial uma meta de migração modal. Fizemos um trabalho (na época eu estava na Cidadeapê), mapeamos como as grandes cidades do porte de São Paulo no mundo fizeram. Cidade do México, Londres, Nova York – não estamos falando da Dinamarca, não de Amsterdã, estamos falando de grandes cidades com desafios muito parecidos com São Paulo, e elas têm metas muito similares. Tanto essas metas de transporte coletivo e ativo, quanto a meta de bicicleta, quanto uma meta às vezes de estrutura ciclovária (embora a meta de estrutura ciclovária é mais um "fetiche quilométrico" do que propriamente... se ela não levar ao nosso objetivo final, que é ampliar o número de ciclistas nas ruas, não vamos chegar lá. Ela é importante, claro, porque toda a literatura diz que é importante, São Paulo tem investido nisso, tem colhido resultados. Mas há vários jeitos de chegar na meta fim). E todas elas assumem uma meta de segurança viária também. Então, é importante ter em mente que São Paulo não está sozinha quando falamos de todos esses temas que vamos trazer agora.

Então, começando aqui no nosso... nessas metas de migração modal...

A meta principal que sugerimos é manter aquela meta inicial do PlanClima. Acreditamos que essa meta é extremamente importante, embora, como comentamos, no momento que foi criada, já tínhamos uma meta batida – acabamos regredindo. Mas o importante aqui é que, se temos uma meta como essa, o sistema de monitoramento é importante, é tão fundamental que tem que ser municipalizado. Talvez numa perspectiva da OD... obviamente a OD é uma pesquisa gigantesca, mas Londres faz isso, Nova York faz isso, outras cidades fazem isso. Temos que ter pesquisas, mesmo que mais simples, de colher o modo como as pessoas se locomovem. Porque se fizermos a estrutura cicloviária e medirmos daqui a 5 anos, nem o prefeito que fez vai colher os resultados, não vai saber que foi ele. Então, isso é fundamental, é tão fundamental que sugerimos que seja incorporado como uma meta. A Lud comentou isso aqui. E que inclusive inclua nessa pesquisa algumas questões, como questão de modicidade tarifária (o transporte como está pesando no orçamento familiar), precisamos entender isso até para pensarmos em como ampliar esse transporte.

Na questão dos ônibus municipais, sabemos que o transporte é metropolitano, mas a prefeitura tem gestão direta sobre os ônibus municipais. Fizemos aqui... talvez essa seja o conjunto de metas principais. E retomariamos aqui uma coisa que o PlanOB tem, que está na licitação dos ônibus – ou seja, não estamos falando de algo desconectado da forma como a prefeitura contrata os serviços –, que é o viário estrutural de interesse dos ônibus. A prefeitura já define lá no PlanOB uma série de viários que são de interesse particular dos ônibus – ou seja, esses ônibus deveriam circular nesse viário com prioridade total. Claro, tem que ser integrado com transporte metropolitano. O transporte de trilhos está crescendo, inclusive ganhando passageiros. Mas se não pensarmos... até chegar lá...

E sugerimos então uma série de metas aqui (vou falar todas porque são importantes):

1. Pontualidade de saída: cumprimento de horário de saída de 97% das viagens de ônibus (esses indicadores, muitos vêm do IQT, só para não acharem que inventamos; estão no indicador da licitação dos ônibus).
2. Frequência até 2028: cumprimento de 100% das viagens programadas.
3. E, no momento em que vão para a rede, sugerimos que todo esse viário seja coberto por faixa exclusiva ou corredor de ônibus. Corredor de ônibus sabemos que é um pepino, difícil implementar BRT mais ainda, mas faixa de ônibus não é.

Podemos ter uma visão de longo prazo, mas também uma de curto prazo imediato. Dá para fazer. Esses ônibus deveriam ser vistos pela gente, até por conta do subsídio que impomos nesses ônibus, eles são um serviço premium, é nosso transporte de trilhos na superfície. É importante investir nisso para que não percam passageiros como está acontecendo.

4. Pontualidade nos pontos: talvez a meta que temos que pensar no longo prazo, mas no sistema estrutural, os ônibus deveriam ter uma pontualidade muito estrita – sugerimos de 80% das viagens. Quem pega ônibus sabe que o problema está na baldeação, em ficar esperando no ponto, o ônibus preso no trânsito. Se não tem essa pontualidade, frequência, confiabilidade do sistema, é difícil conseguir que ele não perca passageiros.
5. Finalizar a mudança do formato de remuneração das empresas. Precisamos que essa licitação de fato mude o formato. Conversamos com a SMT, dizem que estão em cima disso, mas precisa acontecer. Enquanto não acontece, ficamos presos nesse sistema de ônibus que...
6. Mapas das linhas em 100% dos pontos (wayfinding), não só no celular, não só no "Cadê o Ônibus?", não só no Moovit.
7. Estudos de conjunto com o estado para ampliar a política de modicidade tarifária e de fato começar a ampliar essa política.
8. Revisão do PlanOB, cujo horizonte é até 2028/2030. Ele precisa ser revisto, precisa estar alinhado com o PlanClima, o VLT, transporte aquaviário, a zona de zero emissões, as metas do PITU. Então, uma série de adequações que o PlanOB precisa incorporar junto dessa revisão.

Dito isso, uma meta espelhada é a meta... não conseguimos falar de redução de emissões se não falarmos de redução de demanda de veículo motorizado individual. Então, essa é uma meta quase espelhada – não tínhamos que inventar um número, então no fundo espelhamos no inverso do número do transporte (modos ativos e coletivos). Mas sugerimos aqui que comecemos a estudar de fato as medidas de mitigação do transporte individual motorizado:

- Que obrigue o estudo de impacto da mobilidade urbana para novas obras de intervenção.
- Regular oferta de estacionamento no centro.
- Remoção de vagas públicas de estacionamento, especialmente no viário de interesse do ônibus.

- Remoção gradativa de faixas de rolamento para aumentar a área de mobilidade ativa e coletiva.
- Implantação de um programa abrangente de estacionamento sustentável.
- Mecanismos de fontes alternativas de financiamento para o transporte público coletivo.

Aqui temos um tema que é um tabu gigantesco, mas precisamos começar a discutir, senão não vamos chegar a lugar nenhum. Nova York implementando uma taxa de congestionamento, Londres implementou, Milão... o prefeito foi lá, adorou, achou o máximo, tem taxa de congestionamento. E vários estudos da sociedade civil, de outras organizações, sobre precificação do estacionamento em espaço público. São medidas que não estamos sequer mencionando no PlanClima, por exemplo. Precisamos estudar isso. É um problema, mas é um desafio que temos que ter. A solução, não sei, mas precisamos começar a discutir. Precisamos começar realmente a não só comer pelas bordas ("ah, é o transporte público, é o modo ativo"). Precisamos reduzir o número de carros nas ruas. Estou sendo muito direto aqui com o que estamos pensando.

E, finalmente, vou passar para... não, já passo, na verdade. Então, desculpa. É isso.

Ana Carolina (Cidadeapé): Obrigada, Flávio. Bom, como o Flávio mostrou, em outros planos sobre mudanças climáticas de outras cidades do mundo com características similares à nossa, existe uma meta relacionada à segurança viária. E queríamos insistir que é importante adicionar uma meta relacionada à segurança viária, porque se pretendemos promover uma migração modal, incentivar, por exemplo, a micromobilidade com modos ativos e elétricos (ciclomotores, triciclos), precisamos ter uma política de segurança viária para garantir que essas pessoas que se deslocam das maneiras mais limpas não morram no trânsito.

E o que estamos vivendo hoje é um cenário também um pouco desolador, conforme o caso da divisão modal que a OD aponta. Quando a prefeitura criou seu plano de segurança viária, estávamos chegando a uma média de seis mortes a cada 100.000 habitantes. No compromisso do plano de segurança viária, nossa meta era chegar a três mortes por 100.000 habitantes em 2028. Mas hoje já estamos chegando a oito mortes por 100.000 habitantes. Ou seja, as mortes no trânsito vêm aumentando. Então, nesse contexto, não faria sentido incentivar as pessoas a se deslocarem mais a pé, de bicicleta, de transporte público, se estão mais sujeitas a morrer no trânsito. E

também temos o caso de que o aumento do transporte por motocicletas está gerando a consequência de que as pessoas estão morrendo mais no trânsito quando usam motocicleta.

Então, as ações de segurança viária entendemos que é importante que sejam consideradas também como ações de mitigação e como ação climática, porque quando promovemos a segurança viária, estamos protegendo as pessoas que se deslocam principalmente nos modos que são mais sustentáveis.

Para isso, algumas sugestões que temos:

- Ter uma ação voltada para implantar áreas calmas, baseada nos preceitos da Visão Zero – uma por cada subprefeitura até 2028.
- Revisar os limites de velocidade em áreas de alta ocorrência de mortes no trânsito.
- Produção de dados sobre mortes e sinistros no trânsito, importante também como estar associada à ação climática.
- Revisar as leis municipais para proibir práticas que incentivem imprudência e altas velocidades de prestadores de serviço (principalmente serviços por aplicativos, que têm baixa regulação ou escapam da regulação, mas geram ônus para a cidade lidar com as consequências do alto número de sinistros e mortes). É importante que a cidade regule esses serviços para garantir que não incentivem as pessoas a desobedecerem as leis de trânsito.
- Remodelar 1.700 cruzamentos com foco na segurança de pedestres (tinha uma ação similar na versão inicial do PlanClima).
- Implantar novos pontos fixos de fiscalização de velocidade, porque temos uma correlação entre a redução de multas lavradas por desrespeito às leis de trânsito e o aumento nas mortes no trânsito. A própria Fundação Getulio Vargas fez um estudo mostrando essa correlação nos últimos anos em São Paulo. Então, precisamos retomar a política de fiscalização de trânsito para melhorar os índices de segurança viária também como ação climática.
- Como meta mais a médio prazo: garantir que todas as vias da cidade tenham um índice (unidade padrão de severidade, classificado pela CET) classificado como baixo.
- Requalificar as calçadas e travessias do entorno do transporte público com foco em acessibilidade, segurança e conforto dos usuários. Então, entender que a

qualificação da estrutura no entorno do transporte público para garantir acessibilidade e segurança viária também é uma ação para incentivar as pessoas a usarem transporte público – aumentar a confiabilidade, mas também a acessibilidade e segurança.

Pode... vou passar para a Aline, que vai falar da parte da bicicleta.

Aline Cavalcante (Ciclocidade): Bom dia. Primeiro, também agradecer e parabenizar o trabalho. É super importante para mim. Acompanhei, estive nos grupos de trabalho de 2021, na criação do PlanClima, inclusive com a Laura (a Laura Canevine, que foi uma das lideranças desse processo). Então, é muito honroso para mim continuar fazendo parte disso, apesar de ver poucos avanços e algumas dificuldades de manter metas que aparentemente poderiam ser mais fáceis de ser cumpridas, mas ainda continuamos aqui. A Ciclocidade tem esse trabalho de fortalecimento e de parceria com o setor público, como já foi apresentado aqui pelo Flávio, e também dizer que é uma honra muito grande dividir isso com pessoas muito comprometidas com a cidade – uma capacidade de geração de dados, de acompanhamento que acho impressionante.

Então, para a temática de bicicleta, mantivemos a meta de até 2030, 4% das viagens do município serem feitas de bicicleta. Continua a meta.

E as ações:

- Até 2026: garantir que a intermodalidade com bicicleta se mantenha com a renovação da frota do transporte público.
- Até 2026: regulamentação do Bike SP (sistema de bicicletas compartilhadas integrado, mencionado depois em outro slide). O Bike SP é uma política que já está sendo testada, inclusive numa parceria entre USP e FGV; até junho/julho deste ano já teve mais de 4.000 pessoas interessadas nesse processo de experimentação e testes. É uma política muito focada em gerar dados para a prefeitura. Tudo que estamos falando precisa gerar dados, comprovar monitoramentos e avanços.
- Para as bicicletas, é muito importante que essa intermodalidade seja assegurada com qualidade, eficiência. Sabemos que o papel da bicicleta hoje na matriz de transporte é menor, mas tem potencial de ser suporte para ciclogística, geração de emprego e renda, e inegociável – estamos vendo o

quanto as bicicletas também contribuem com saúde, alternativas de lazer, ocupação de espaço público, segurança pública.

- Até 2028: ampliar a cobertura do sistema de compartilhamento de bicicletas de acordo com o PlanMOB e futuras revisões. Compartilhamento de bicicleta, intermodalidade são chaves muito importantes em outras cidades do mundo.
- Até 2028: regulamentar uma política municipal de ciclogística.
- Até 2028: instalar bicicletários em 100% dos terminais (isso já faz parte da PPP dos terminais).
- Até 2028: publicar legislação de incentivo à instalação de bicicletários em escritórios, indústrias, edifícios comerciais e todos os prédios públicos da prefeitura.
- Até 2028: implementar um plano de monitoramento de viagens em bicicleta em São Paulo (trabalho em colaboração da Ciclocidade com a CET).
- Até 2026: regulamentar o programa Bike SP (de 2016), com foco inicial na integração com o transporte público (como está sugerido no programa).
- Até 2030 (meta mais a longo prazo): avaliar o impacto do programa Bike SP e, se necessário, ajustar o programa.
- Até 2030: chegar a 1.800 km da rede cicloviária implementada (importante ter esse número, como o Flávio já trouxe).
- Até 2040: chegar a 90% da população morando a pelo menos 300m de uma rede cicloviária de circulação.

E é isso. Continuamos nessa contribuição para avançar nos dados e no monitoramento dessas políticas.

Ana Carolina (Cidadeapê): Bom, para fechar aqui, essa meta vem de outro eixo, o objetivo estratégico "Adaptar a Cidade de Hoje para Amanhã". Então, está mais focada em adaptação e está em andamento, pelo que entendo, pelo PEC (Programa de Requalificação de Calçadas), que é "requalificar os espaços públicos para favorecer a caminhabilidade".

Nossas sugestões:

- Existe uma meta de "10 ações de requalificação urbana" que está muito vaga, não dá para entender do que se trata. Acreditamos que é importante vincular a acalmamento de tráfego. Já que vai fazer requalificação urbana, vamos aproveitar o que já está colocado no Manual de Desenho Viário, feito pela

prefeitura, que vincula tanto a Visão Zero e Sistemas Seguros quanto a adaptação à mudança climática. Para que essas ações de requalificação urbana sirvam para promover a segurança viária e também a resiliência climática.

- A Meta 50 (sobre calçadas) acreditamos que pode ser mais ambiciosa, até porque o estado das calçadas hoje é um obstáculo para incentivar as pessoas a andar de transporte público, porque a microacessibilidade ao sistema de transporte público ainda é muito precária.
- Indicamos também que a renovação de calçadas seja guiada por uma classificação feita pela própria CET, que é a Rede Prioritária da Mobilidade a Pé. Porque hoje a execução do PEC fica muito discricionária de cada subprefeitura sobre quais vias vão passar por requalificação, mas achamos que é importante que esteja ligado a uma lógica de hierarquia, que hierarquiza as vias mais importantes para a mobilidade a pé.
- A meta de jardins de chuva está bem ambiciosa, acho muito interessante pensando na resiliência, mas sugerimos que também seja vinculada com a melhoria de segurança viária. Pode ser usada para ampliar/melhorar o desenho viário, por exemplo, pensando em alargamento de esquinas para diminuir a velocidade da conversão dos carros, sendo usado com jardim de chuva. Já tem subprefeituras onde foram implantados jardins de chuva com essa finalidade; dá para aproveitar uma coisa com a outra.
- Por fim, sugerimos uma meta específica para implantar mobiliário urbano focado na proteção e no conforto das pessoas que se deslocam a pé: bebedouro, banheiro público e banco com encosto e sombreamento. Isso faz parte da adaptação e do conforto das pessoas que se deslocam a pé. E que seja pensada para ser instalada em todas as áreas com grande circulação de pedestres, pensando em todas as subprefeituras da cidade, pelo menos até 2032.

Gente, essas são nossas sugestões aqui, de uma maneira bem resumida. Como o Flávio passou aí nossa contribuição um pouquinho mais estendida, colocamos isso também, e fizemos as contribuições pelo formulário. Estamos disponíveis para ajudar as secretarias, se quiserem pensar em maneiras de aprimorar, inclusive os instrumentos legais que hoje existem, se também quiserem pensar em como fazer essa melhoria.

Mas achamos que é importante fazer essa amarração da parte da resiliência climática com a migração modal, a descarbonização da frota (que acho que é a parte que está um pouco mais avançada) e também com a segurança viária, porque precisa ser uma mudança integrada.

E também estamos com muita expectativa de que o processo de consulta pública tenha um engajamento interessante, porque acho que a sociedade civil pensa, do lado da mobilidade, também está muito interessada em contribuir.

E acho que é isso. Obrigada.

Encerramento e Perguntas

Ludmila: Bom, obrigada, gente. Acompanhei mais de perto um pouco a discussão desse grupo e foi uma discussão de fato muito, muito rica. Por parte da CLIMA, acho que atingiu totalmente o objetivo que queríamos, que era trazer justamente um grupo de pessoas com muita propriedade sobre o assunto e que poderiam contribuir muito para todo esse processo que estamos fazendo.

Para as secretarias, peço para que não se assustem com a quantidade de sugestões de alterações e metas e tudo. Da nossa parte, fizemos uma sistematização, uma qualificação também da estrutura que estava sendo proposta e das sugestões e contribuições de novas metas, para que se adequassem também na estrutura que já estávamos trabalhando com as secretarias, para isso não se perder. Então, fizemos essa sistematização e ainda vai passar pelas secretarias. Foi tudo muito rico e estamos tentando trabalhar.

Óbvio que muitas coisas... acho que temos que jogar alto mesmo, assim como eles fizeram, de adicionar muitas metas, muitas ações. E claro, tem metas e ações que são muito específicas, que exigem planos específicos para serem cumpridos. Então, a própria questão do plano de segurança viária, o PlanMOB em si... precisamos de um fortalecimento desses planos. Só o PlanClima em si não conseguimos dar conta do conjunto, de contemplar todas essas metas e ações. Então, precisamos de uma integração com todos os planos e programas municipais.

Mas acredito que tem um caminho aí ainda para frente para percorrermos, e que vai contribuir muito para todo o processo de fortalecer e enriquecer nosso Plano de Ação Climática da cidade de São Paulo.

Vou passar a palavra para a Luísa e depois acho que ela vai passar para as questões e dúvidas, tanto da nossa parte (CLIMA) quanto para o GT.

Luísa (CLIMA): Obrigada. Eu queria muito agradecer o GT. Acho que são contribuições riquíssimas, como a Lud falou. Acho que muita coisa dá para fazer, mas algumas também acabam ficando inviáveis, e isso vai ser o trabalho da secretaria de fazer esse estudo, ver o que podemos implementar. Espero que a maior parte disso tudo que foi apresentado, que com certeza vai colaborar muito para a melhoria da cidade, seja acolhida. Obrigada.

Agora, vou abrir para perguntas e respostas. Então, quem quiser... tem mais um microfone ou é só esse meu mesmo? Então, a gente passa isso, vocês me ajudam? Quem quiser, só levantar a mão que a gente leva o microfone.

Intervenções e Discussão

Laura (SVMA): Obrigada. Eu sou Laura, da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente.

Muito legal esse processo que vocês fizeram com o grupo de participação da sociedade civil. E queria reagir ao que foi apresentado, do meu ponto de vista, não como contraposição, mas como uma problematização.

Uma coisa que vi que não apareceu nas considerações apresentadas é a questão da calçada – a calçada ser uma obrigação de manutenção do dono do lote à frente. Isso é fundamental enfrentar para a melhoria da circulação de pedestres. Está no Plano Diretor desde 2004 e até agora nada. Acho que isso é algo que precisa ser enfrentado, e o PlanClima é um canal para esse tipo de coisa, ademais do Plano Diretor.

Depois, uma coisa que me espantou, confesso, foi aparecer o VLT. Não foi assim... desculpa. Uma coisa que me espantou foi aparecer o VLT nas propostas. Me parece descabido, pelo menos neste momento, fazer uma opção preliminar por um tipo de meio de transporte. A questão é o transporte coletivo. As tecnologias adotadas vão sendo adotadas à medida que o tempo passa, com flutuação econômica, condição de implantação e manutenção. Então, entendo... particularmente não participei das discussões, mas reagindo, para mim não faz sentido existir uma opção preliminar por um tipo de meio de transporte. Como disse, a questão é o transporte coletivo.

Depois, achei que foi pouco explorada a questão dos pontos de ônibus. Vocês falaram da parte da informação associada ao ponto de ônibus, mas não a questão do desenho, da proteção do abrigo de chuva, do abrigo de sol. Porque são muito lindos os nossos pontos de ônibus, mas para o sol é uma desgraça. Então, acho que essa questão da melhoria do desenho do ponto de ônibus é legal.

E vocês enfrentaram, referiram à questão do mobiliário urbano (bebedouros, etc.). Acho que aí já estou falando eu como um dinossauro da prefeitura... fazer esse apontamento de mobiliário urbano é difícil, no meu... é problemático, porque excluimos da discussão a questão social, a questão da exclusão social, da predação desses equipamentos, de outras questões que ocorrem no espaço urbano e que se refletem em opções de mobiliário, em opções de gerenciamento e manutenção. Então, acho que faltou isso.

E depois, por fim, uma coisa que não está nem nas estratégias que vocês optaram por comentar (e está tudo bem), que só estou querendo suscitar, que é a questão das ações de embaixada – no caso da produção, da economia, da extensão da rede de dados de alta velocidade para as periferias. A internet é o canal econômico essencial hoje em dia. E essa ação de embaixada, que está referida no PlanClima, diminui a demanda por serviços de transporte. E para mim, essa é uma das questões também essenciais para pensarmos num avanço, e particularmente num avanço dimensionado, como vocês estão propondo.

Foram as coisas que me suscitaram as apresentações feitas, e que... mas já fiquei mega entusiasmada de ver a participação da sociedade civil. Obrigada.

Ana Carolina (Cidadeapé): Bom dia. Obrigada pelos comentários, Laura. Dois... acho que queria falar de três pontos.

Um, é da questão da municipalização das calçadas. Colocamos nas sugestões também uma das sugestões de colocar da prefeitura propor uma legislação para a municipalização gradual das calçadas. Queria sinalizar também que o próprio mandato da vereadora Renata Fauzone está discutindo maneiras de propor uma legislação assim. Inclusive, acho que se tiver interesse da prefeitura em propor uma legislação, é uma oportunidade muito legal de fazer esse debate para já propor direto com o legislativo.

Sobre o VLT: a gente não colocou sugerindo que seja colocado o VLT, é porque a prefeitura já apresentou, inclusive apresentou no Conselho Municipal de Trânsito e Transportes, que está sendo elaborado pela SP Urbanismos, e a SP Urbanismos já fez várias apresentações sobre isso, sobre um plano de implantar o VLT no centro. E na revisão não apareceu nenhuma menção ao VLT no centro. Então, como tem uma meta de implantar a zona de zero emissão no minianel viário, ele coincide com o plano do VLT. Então, o que estamos colocando é: se existe um plano de implantar um VLT no centro e também o plano da zona de baixa emissão no centro, então eles precisam estar coordenados. Então, aí é... não é uma sugestão nossa do que tem que ser colocado, mas que se já está colocado pela prefeitura, então tem que ser conversado. Inclusive, é muito surpreendente para a gente, porque o VLT é uma proposta que já foi levada em algumas instâncias, mas em muitos momentos parece que não é coordenada com outros planos da prefeitura. Então, isso é... mesmo com o PlanMOB não tinha nenhuma previsão do VLT. Não entendemos qual vai ser a consequência para os terminais de ônibus municipal. Acho que isso precisa ser conversado aí.

E sobre a questão do mobiliário urbano, acho que tem sim uma problemática sobre depredação, etc., mas ao mesmo tempo vivemos uma emergência climática. Então, negar o direito das pessoas de terem acesso a bebedouro pela cidade, acho que não cabe mais. E inclusive a questão do próprio mobiliário dos pontos de ônibus, acho que tem que ser contemplado dentro dessa questão, porque os pontos de ônibus são espaços de descanso, de abrigo também. Então, se o modelo dos pontos de ônibus não for revisado, também não vai ser contemplado essa questão. Obrigada.

Thiago Nogueira (Universidade de São Paulo): Obrigado. Bom dia. Bom, eu sou o Thiago Nogueira, sou professor na Faculdade de Saúde Pública aqui da Universidade de São Paulo.

Bom, queria primeiro parabenizar a secretaria por essa iniciativa da atualização do Plano de Ação Climática, em especial à Luísa, Ludmila, José, Luciana. Estamos, sem dúvida nenhuma, num momento muito importante do município, e também fico feliz de ver aqui essa apresentação desse grupo de trabalho, essa participação da sociedade civil. Acho que isso é, sem dúvida, muito importante.

Eu, como representante aqui da Universidade de São Paulo junto a esse comitê, venho acompanhando toda essa discussão. Participei dessas reuniões em que foram feitas essas apresentações, e vi também outros grupos de trabalho sendo formados, alguns

se organizando mais e menos. Mas o que ficou muito evidente, tanto aqui quanto nessas reuniões, é essa vontade da participação. Então, acho que, como a Ludmila falou na apresentação, usou muito a palavra "oportunidades". Então, acho que isso é realmente algo que temos.

E aí, o meu encaminhamento... porque assim, vários outros grupos participaram também e alguns trouxeram contribuições. A gente entende essa questão do prazo da revisão, por decreto, que temos que fazer essa revisão no primeiro ano. Mas acho que essa é uma oportunidade também da gente continuar escutando esses atores, assim como eles trouxeram, de forma organizada aqui, essa contribuição. Se a gente vai continuar nesse processo, mesmo que agora passe para uma outra etapa de consulta pública, mas continuar essa conversa. Porque o que a gente percebeu... percebi muito nessas discussões, as pessoas querendo contribuir, querendo mais prazo inclusive. Mas é claro, o tempo é precioso. Mas a minha sugestão é essa: que a gente possa ampliar isso, trazer esses outros grupos, ou esses outros indivíduos, esses atores que trouxeram contribuições, e que de alguma forma a gente possa acompanhar isso para as atualizações futuras do plano.

Tá bom? Obrigado.

Luciana (CLIMA): Acho que a ideia é essa mesma. Nossa secretaria é uma secretaria de articulação, tanto com as secretarias, mas também com a academia, com a sociedade civil. E é isso que temos feito. Então, essa revisão do PlanClima tem sido isso: discussões, discussões, ouvir as pessoas, e a gente poder entregar o melhor possível. Então, a gente também espera continuar essas conversas e tudo. Mas a gente tem um prazo para entrega e está correndo para cumprir esse prazo. Mas as colaborações podem vir o tempo inteiro. Então, assim, por exemplo, tudo isso que foi apresentado, nem tudo precisa, de alguma forma, entrar no plano, mas talvez numa conversa com secretarias, que isso aconteça – que é mais importante do que estar ali no papel.

Então, é um pouco isso. A gente vai continuar ouvindo as colaborações, conversando com a sociedade civil e levando para as secretarias.

Mais alguém quer falar? Não.

Então, eu queria passar duas coisas.

Uma, a gente tem amanhã um evento bem importante, que é sobre o orçamento climático. O orçamento climático entrou no nosso plano de metas, é a Meta 111. E agora é fundamental também a participação e que todo mundo colabore para que as secretarias... porque a ideia não é que esse orçamento climático venha para a secretaria de mudanças climáticas, até porque a gente nem tem dotação orçamentária, e não é essa a intenção. Mas é que cada secretaria da prefeitura tenha o seu orçamento climático e tenha que cumprir metas, e o nosso papel é fiscalizar e fazer com que isso seja cumprido.

Então, amanhã teremos a participação de todas as secretarias, e é importante também que a academia e a sociedade civil estejam presentes nesse evento. A C40 está nos ajudando também, a Fundação Bloomberg, a pensar nesse orçamento climático, para que a gente também possa entregar o melhor possível desse material, e que a gente possa cumprir essas metas todas do PlanClima, tanto do PlanClima hoje, mas também do PlanClima revisado.

Então, essa reunião do orçamento climático é muito importante, vai ser amanhã às 14 horas no Centro Cultural São Paulo. Queria convidar todos para que estejam lá conosco. É um evento aberto. Vou mandar... já mandou, mas vamos mandar novamente no grupo. É importante a inscrição até para que a gente possa receber todos. É um espaço que não é muito grande, então para receber todos da melhor maneira possível.

E aí, eu queria falar um pouquinho também dessas reuniões presenciais. Porque no início do ano, a gente tirou: três reuniões iam ser online e uma presencial, e assim acontecer. Mas assim, eu acho que as pessoas até preferem a reunião online... por mais que... não, prefere a presencial? Quem mais prefere a reunião presencial?

Não, eu pergunto porque, assim, para a gente tanto faz fazer, mas assim, hoje eu vejo que teve uma participação menor do que quando é a reunião online, e aí minha preocupação é que menos gente participe das reuniões. Então, eu acho que a gente podia fazer uma enquete, Lud, para ver o que que o pessoal de fato prefere. Eu gosto da reunião presencial, gosto de olhar olho no olho...

Intervenção da Plenária (não identificada): ...para abrir a possibilidade de outras pessoas em locais distantes, fazer uma opção nessa enquete de híbrido, online e presencial, porque a participação olho no olho, envolvimento com as questões, acho

que é um fator humano muito importante. A gente, por conta da pandemia, se isolou muito, e acho que as trocas presenciais... a sugestão, tá?

Ludmila (CLIMA): Só uma coisa também: teve um acontecimento este ano que foi a reforma do nosso auditório na prefeitura. Então, agora finalizou, acho que vai permitir que a gente tenha mais encontros presenciais. A gente estava dependendo de alugar outros lugares, como aqui, também lá na [Lib?], o pessoal do grupo de trabalho participativo foi lá. Então, a gente teve um pouco desse impedimento, mas acho que até o final do ano ainda dá para organizar outros presenciais.

Luciana (CLIMA): Não, eu prefiro muito mais a presencial, mas assim, eu me preocupo um pouco com a participação mesmo, e e às vezes a dificuldade do deslocamento. Então, a gente vai fazer essa enquete, vai mandar para todo mundo do comitê, e vamos ver o que a maioria prefere, e a gente segue nessa linha.

É isso. Temos mais nada a tratar.

Ludmila (CLIMA): Só mais um rápido comentário, especialmente sobre o que o Thiago falou, sobre a continuidade de conversas temáticas dentro de outros eixos, além de mobilidade, e contribuição da sociedade civil dentro do comitê. Acho que a revisão é uma ótima oportunidade para isso, especialmente da gente olhar mais o comitê como um instrumento para discutir o PlanClima. Acho que isso é uma coisa que a Laura fala desde o começo para a gente também, principalmente desde que veio para a Secretaria do Verde, mas não só isso, mas de democratizar mais o nosso comitê, trazer mais pessoas da sociedade civil que não estejam intituladas no nosso como suplente/titular, mas também trazer mais essa discussão.

E acho que só um comentário importante também sobre a revisão do plano: desde que o plano veio para a CLIMA, a gente começou a fazer o relatório em 2022, e desde o primeiro ano de 2022 a gente já viu algumas coisas que poderíamos suprir, algumas lacunas. Só que aí, com o passar dos anos, fomos vendo que isso poderia ser mais aprimorado e melhorado. E a gente esperou essa oportunidade que estava prevista por decreto para juntar e reunir as pessoas para discussão.

Mas acho que é tudo muito oportuno. Agora que a gente teve essa primeira conversa, já tem pessoas, contatos, articulações, já tem GT... é ter uma continuidade ao longo dos anos das contribuições e reformas que forem necessárias dentro de todo esse contexto de implementação do plano.

Então, acho que uma expectativa para o ano que vem não é só a implementação e a publicação do plano revisado, mas também de articular melhor o comitê, nosso comitê aqui, com pessoas que também participam mais, que estão nos outros grupos de trabalho de relatório do PlanClima, de revisão do PlanClima, e trazer essas pessoas para ter um maior acompanhamento e discussão. E não só isso, trazer diretamente as secretarias para apresentarem como cada uma das suas ações estão sendo implementadas durante o ano.

E acho que é isso. Acho que tem essa, além da revisão em si, também articular os outros instrumentos legais que estão em volta dela, como o próprio comitê.

Acho que era só um comentário final, e agradecer o pessoal que aí acompanhei, e esperar que a gente consiga sistematizar tudo isso, levar para as secretarias e ter uma maior aderência possível das metas que forem oportunas.

Obrigada, gente.

Luciana (SECLIMA): Obrigada e um ótimo dia a todos.

Fim da Sessão