

ID	Correspondência (Minuta do Participe+)	Sugestão	Autor
21630	Meta 1	O primeiro estudo ficou aquém do necessário e não gerou resultados efetivos. Seria melhor incluir meta de resultado, garantindo efetividade. Sugestão: Reduzir o consumo energético por área construída das edificações de ensino em X%, de Unidades de Saúde em Y% e da administração direta em Z%.	andrepaulistano
21683	Meta 9	A medida é boa, mas seria de interesse ecológico estimular que até 2038 uma boa porcentagem seja de veículos 100% nacionais	Matheus Moraes
21668	Meta 51	Ação: Fomentar o Programa Adote uma Praça, considerando dar subsídios para quem faz a manutenção, incentivar a implementação de SBNs e bosques urbanos e aumentar a divulgação do programa	Mariana Yamamoto Martins
21767	Meta 51	A meta é vaga e não explicita quais os impactos buscados com esses projetos, nem a abrangência territorial das intervenções. Sugerimos revisá-la para "Até 2028, implantar 32 áreas calmas (30km/h) com projetos de segurança viária, sendo pelo menos um por subprefeitura, contemplando acalmamento de tráfego, requalificação e ampliação de espaços para pedestres e ciclistas e intervenções urbanísticas que promovam a segurança viária. Contemplar uma área total de pelo menos 64 km²."	Ana Carolina Nunes
21791	Meta 51	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21675	Meta 11	Aumentar a meta. É preciso ampliar a frota e corredores de ônibus para frear o uso de automóvel próprio poluente	Barbara Souza Santos
21639	Meta 56	Se esta é a meta, não é necessário mais 2 metas adicionais sobre esse tema com diversas ações que são apenas etapas do mesmo projeto. Encheção de linguíca	Ricardo de Almeida
21646	Meta 60	Meta necessita ir além de capacitar uma equipe para enviar Cell Broadcast. Centro de Gerenciamento de Emergências Climáticas precisa se tornar uma Sala de Situação integrando todos os monitoramentos já existentes e o sensoramento e telemetria previsto no Plano Municipal de Redução de Riscos em um único lugar, permitindo monitorar a situação da cidade em tempo real, incluindo enchentes, áreas de risco, interrupção do fornecimento de energia, status da rede de saúde, atuação de equipes de emergência - no modelo do Centro de Operações Integradas do Rio. Tudo isso combinado com os protocolos de resposta previstos no Planclima, criando uma gestão estratégica da predição, monitoramento e comunicação sobre o risco aos cidadãos.	Ricardo de Almeida
21796	Meta 67	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21678	Meta 2	Tempo muito grande para uma demanda essencial, os primeiros critérios, mesmo que em forma precária, já devem ser pensadas e aos poucos implantadas. Principalmente para os grandes empreendimentos que estão sendo impulsionados pelo Plano Diretor Atual nas ZEU. Parece ser uma medida a beneficiar apenas os empreiteiros e construtores. Até 2028 já devemos ter medidas para obrigar eficiência energética nas edificações de médio e grande impacto energético.	Matheus Moraes

21684	Meta 41	Aumentar o número de imóveis dentro do plano.	Lívia Boechat
21782	Meta 88	Até 2028, implantar 20 novas unidades do Programa Armazém Solidário.	André Luzzi Campos
21672	Meta 112	Uma ação para esta meta pode ser o fomento ao Programa Adote uma Praça, incentivando a implantação e manutenção da compostagem em praças pelos moradores do seu entorno	Mariana Yamamoto Martins
21638	Meta 10	Houve uma análise de emissões relacionada a eventos? Eficiência energética em eventos parece algo muito pequeno. Abaixo uma sugestão mais estruturante que trará resultados mais robustos.	andrepaulistano
		Sugestão: Prever meta objetiva de redução, em %, de emissões nas compras públicas (em geral).	
		Como ação, inserir na tabela de compras públicas (SIURB e SEGES), os fatores de emissão dos diferentes produtos catalogados. Isso vai permitir que o gestor faça uma escolha informada com relação às emissões associadas à compra.	
21820	Meta 52	Os projetos de microdrenagem urbana, como jardins de chuva, podem ser associados a projetos de acalmamento de tráfego e segurança viária, dando prioridade à mobilidade ativa (por exemplo, ampliação de esquinas para diminuir a velocidade dos automóveis nas conversões e criação de separações físicas entre ciclovias e faixas de transporte motorizado).	Ricardo Neres Machado
21669	Meta 52	Ação: Fomentar o Programa Adote uma Praça, considerando incentivar a implementação de jardins de chuva	Mariana Yamamoto Martins
21682	Meta 42	Necessário fazer a discussão e estudo de viabilidade técnico para implantação dos conceitos da Cidade Esponja, visto a densidade da Cidade e a quantidade de impermeabilização do solo, é necessário tornar a cidade resiliente. A Proposta não pode ser vaga, como se apenas a implantação de árvores fosse a solução, é necessário fazermos pesquisa nos conceitos mais avançados atualmente, como na China.	Matheus Moraes
21783	Meta 89	Até 2028, ampliar o programa da Rede Cozinha Escola para mais 18 unidades.	André Luzzi Campos
21670	Meta 53	Ação: Fomentar o Programa Adote uma Praça, incentivar a implementação bosques urbanos em praças maiores	Mariana Yamamoto Martins
21790	Meta 53	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21665	Meta 119	Projeto abrangendo principalmente a realidade local	Valeria Rueda
21673	Meta 119	Uma ação para esta meta pode ser a realização de passeio cultural do Vai de Roteiro (em Parelheiros, Bororé, etc.) para as famílias e crianças estudantes dos CEIs, EMEIs e EMEFs	Mariana Yamamoto Martins

21813	Meta 30	Implementar um programa, lei ou algo parecido, que valorize o trabalhador de coleta seletiva. As pessoas que estão todos os dias nas ruas com suas carroças coletando material. O trabalho é arriscado pra saúde, provavelmente não recebem o que deveriam, não tem equipamentos adequados, não tem o veículo adequado, trabalham muitas horas durante o dia e a noite, e são provavelmente as pessoas que mais contribuem para a reciclagem no município.	falks
21679	Meta 4	Índice muito baixo para o poder público, sendo o dono do aparato estatal, o poder municipal precisa ser a ponta de lança na transição energética. Um índice de 25% parece ser muito adequado até 2040.	Matheus Moraes
21824	Meta 4	Incluir um item para uma Meta 4A: Desenvolver programa de instalação de geradores novos a gás movidos exclusivamente a biometano. Meta 4B: Desenvolver um programa estabelecendo prazos para os geradores movidos a gás natural sejam movidos a biometano. Nota: estes dois itens devem ser detalhados por um grupo de especialistas de algumas instituições que trabalham no dia a dia com geradores e biometano - entre elas, a Comgas e a Abiogás. Trata-se de uma sugestão com grande potencial de redução das emissões de gases do efeito estufa.	Olimpio Alvares
21821	Meta 54	A meta de requalificação de calçadas deve ser mais ambiciosa, além de ser coordenada com o planejamento da rede de mobilidade a pé. Para ampliar essa ação, é importante dedicar menos orçamento público ao recapeamento de asfalto. Sugerimos mudar a redação para “Renovar, até 2028, pelo menos 10 milhões de m² de calçadas, de forma distribuída pelas 32 Subprefeituras, considerando a atualização das rotas emergenciais, como previsto no Plano Emergencial de Calçadas (Lei nº 14.675/2008 e Decreto nº 58.845/2019), e a Rede Prioritária da Mobilidade a Pé (NT 279/2022 CET).”	Ricardo Neres Machado
21644	Meta 54	entorno de UBSs	Valeria Rueda
21765	Meta 14	A conectividade digital não é relevante para a atratividade da frota de ônibus. A acessibilidade é mais importante e, no entanto, não há ação prevista em relação a reforçá-la.	Ana Carolina Nunes
21816	Meta 14	A conectividade digital não é relevante para a atratividade da frota de ônibus. A acessibilidade é mais importante e, no entanto, não há ação prevista em relação a reforçá-la.	Ricardo Neres Machado
21626	Meta 24	Sugere-se a inclusão de uma ação adicional com um projeto piloto de estações públicas de carregamento de veículos elétricos com ao menos 500 estações até 2027.	Andre Gaspar Cieplinski
21777	Meta 31	Ampliar em 50% a compostagem de resíduos orgânicos até 2028. 100% da cidade compostada em 2030. Instalar 32 pátios de compostagem, em todas as subprefeituras. Implantar projetos territorializados.	André Luzzi Campos
21688	Meta 44	umentar percentual de entrega por quadriênio	Lívia Boechat
21648	Meta 55	A implantação de rotas arborizadas devem levar em conta o planejamento de corredores presente no PLANPAVEL	Sylvia Matsuda
21795	Meta 55	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade para as ações práticas.	Rosemeiry Leite
21802	Meta 95	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21766	Meta 15	Sem corrigir os problemas de frequência dos ônibus aos domingos, essa meta não contribui para a atratividade do sistema. Visando a migração modal, propomos modificar o escopo dessa meta, com vistas a implantar políticas para reduzir progressivamente o peso da tarifa de transporte público no orçamento familiar, de modo a garantir que nenhum cidadão paulistano deixe de usar ônibus por não ter renda suficiente. As ações estratégicas poderiam prever: (i) a ampliação das gratuidades como a retomada do Passe Livre estudantil até 2028; e (ii) mudanças graduais no arcabouço legal e modelagem econômica, de modo a atingir a Tarifa Zero universal até 2032.	Ana Carolina Nunes
21818	Meta 15	sem corrigir os problemas de frequência dos ônibus aos domingos, essa meta não contribui para a atratividade do sistema. Visando a migração modal, propomos modificar o escopo dessa meta, com vistas a implantar políticas para reduzir progressivamente o peso da tarifa de transporte público no orçamento familiar, de modo a garantir que nenhum cidadão paulistano deixe de usar ônibus por não ter renda suficiente. As ações estratégicas poderiam prever: (i) a ampliação das gratuidades como a retomada do Passe Livre estudantil até 2028; e (ii) mudanças graduais no arcabouço legal e modelagem econômica, de modo a atingir a Tarifa Zero universal até 2032.	Ricardo Neres Machado
21649	Meta 86	considerando as diretrizes presentes no Guia Metodológico de Diretrizes para Implantação de Corredores Verdes	Sylvia Matsuda
21662	Meta 86	Com acompanhamento de oficinas locais para conscientização da população afetada.	Valeria Rueda

21826	Meta 17	Incluir estações de trem e metro.	Olimpio Alvares
21768	Meta 17	O município ampliou a implantação das ciclovias e ciclofaixas em 2014. Desde então pouco se fez a respeito das ciclovias. 7 anos para publicar uma legislação me parece muito tempo. Essa meta deveria ser adiantada para 2026. Digo isso como ciclista na cidade. Um dos grandes problemas é a segurança de onde deixar a bicicleta na rua. Os prédios não oferecem as vezes nem o estacionamento para que você possa deixar sua bicicleta lá, então muitas vezes ou a gente entra com a bicicleta nos prédios e estabelecimentos ou então optamos por deixar a bicicleta em casa.	falks
21831	Meta 27	<p>Acrescentar a Meta ou Ação ou Objetivo Estratégico de reimplantação de um programa de Inspeção Técnica Veicular no Município de São Paulo. Justificativa: A ITV para toda frota nacional (todos os nichos veiculares, incluindo as motos, automóveis, caminhões, vans, pick-ups, ônibus de fretamento, rodoviários e urbanos) que diferentemente do Programa I/M da PMSP/Controlar somente inspecionava as emissões de poluentes, inclui todas as verificações (mais de 200 itens) de segurança e emissões está prevista no art. 104 da Lei Federal 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB). O Município de São Paulo, por sua vez, tem a possibilidade de implementar, se assim o decidir, somente a inspeção dos itens de emissões ambientais da frota registrada em São Paulo, e assim, pode dar continuidade ao essencial Programa I/M, que foi danosa e equivocadamente interrompido em 2013.</p> <p>Se a ITV integrada (emissões e segurança - competência dos estados) for implementada em todo Estado de SP, haverá benefícios sociais e econômicos bilionários para a sociedade, não apenas no quesito redução de consumo de combustíveis e de emissões de uma gama de poluentes tóxicos, mas também na melhoria da segurança viária, com a redução de panes, congestionamento e acidentes com vítimas.</p> <p>Trata-se de uma lei que vigora em quase todo mundo, e que deve ser implementada no Brasil, por ser obrigatória, e pelos seus amplos e relevantes benefícios, conforme determina a lei federal (CTB).</p> <p>Nota: Na hipótese da volta de um programa de inspeção obrigatória anual de toda frota circulante em no País/Estado/Município, o caso particular da auto-inspeção de opacidade da frota de ônibus do município de São Paulo - feita regular e rigorosamente pelas empresas operadoras do transporte coletivo urbano e pela SPTrans - deve ser objeto de um tratamento especial específico junto às autoridades competentes, no momento oportuno, para que não ocorram ações em duplicidade desnecessárias.</p>	Olimpio Alvares
21725	Meta 66	Adiantar para 2030	Lívia Boechat
21641	Meta 66	Meta com prazo muito dilatado, o mesmo que não fazer nada. O abastecimento da região metropolitana está passando pela segunda crise hídrica em 10 anos, será que temos mesmo 7 anos para desperdiçar com uma ação de contingência tão importante?	Ricardo de Almeida
21671	Meta 76	Ação: fomentar o Programa Adote uma Praça, considerando dar subsídios para quem faz a manutenção e incentivar a implementação de SBNs nas praças	Mariana Yamamoto Martins
21690	Meta 48	Aumentar percentual	Lívia Boechat
21805	Meta 99	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21773	Meta 99	Ampliar essa meta para 20.	falks
21804	Meta 100	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21774	Meta 100	Ampliar a meta para 20 hospitais	falks
21775	Meta 101	Ampliar a meta para 20 hospitais.	falks
21677	Ações	Tempo muito grande para uma demanda essencial e básica para o estudo de consumo energético	Matheus Moraes

21631	Ações	Mais que mapear uma vez, hoje, e experiência no Brasil e em internacional, é que a criação de plataformas de monitoramento permitem o acompanhamento eficiente do consumo e desperdício, com ganhos financeiros relevantes. A SEGES já estava preparando a contratação de uma plataforma no início de 2025.	andrepaolustano
		Sugestão: "Até 2026, implementar plataforma inteligente de monitoramento de consumo de energia e de água com parâmetros por tipos de edificações e consumo por m2, necessariamente incluindo todas edificações de serviços de ensino e saúde e da administração direta. "	
21757	Ações	A inclusão de representantes das concessionárias de distribuição de gás e eletricidade no Grupo de Trabalho é estratégica para assegurar que os critérios de eficiência energética sejam tecnicamente consistentes, realistas e compatíveis com a infraestrutura existente e os planos de expansão das redes. Essa abordagem garante que as diretrizes considerem a integração entre diferentes vetores energéticos, promovendo flexibilidade, segurança operacional e otimização do uso das redes. Sistemas modernos a gás - incluindo soluções que utilizam biometano - apresentam elevada eficiência termoelétrica, podendo superar aquecimentos elétricos convencionais, além de oferecer confiabilidade e viabilidade econômica. Da mesma forma, a participação da concessionária elétrica assegura que os critérios contemplem a evolução da rede, a gestão da demanda e a integração com fontes renováveis. A presença desses stakeholders evita vieses tecnológicos, favorece soluções híbridas e integradas, e contribui para metas de	Di Maio
21758	Ações	A elaboração do documento de critérios de eficiência energética deve seguir as diretrizes do Programa Brasileiro de Etiquetagem (PBE Edifica), garantindo parâmetros claros e aplicáveis para edificações públicas e privadas. É essencial que esses critérios reconheçam soluções híbridas e integradas, incluindo tecnologias que utilizam biometano, por seu elevado desempenho termoelétrico e potencial de descarbonização. Sistemas modernos a gás - como aquecimento central, caldeiras condominiais e cogeração - podem superar a eficiência de aquecimentos elétricos convencionais, reduzindo perdas e ampliando a flexibilidade energética. A inclusão dessas soluções assegura segurança operacional, viabilidade econômica e conforto promovendo uma matriz diversificada. Além disso, essa abordagem contribui para metas de descarbonização e economia circular, alinhando-se às políticas nacionais de conservação de energia e à transição energética urbana.	Di Maio
21743	Ações	Até 2028, realizar estudo sobre a potência total instalada no município de São Paulo em micro e minigeração distribuída.	Di Maio
		Ao ampliar o escopo para micro e minigeração distribuída, a meta potencializa a transição energética municipal, viabilizando não só a geração fotovoltaica, mas também outras fontes renováveis e soluções descentralizadas, como biometano e cogeração. Isso fortalece a diversificação da matriz, aumenta a resiliência dos equipamentos públicos, promove a economia circular e maximiza o potencial de abatimento de emissões de gases de efeito estufa.	
21744	Ações	Até 2028, regulamentar a conexão de sistemas de micro e minigeração distribuída à rede elétrica.	Di Maio
		Ao ampliar o escopo para micro e minigeração distribuída, a meta potencializa a transição energética municipal, viabilizando não só a geração fotovoltaica, mas também outras fontes renováveis e soluções descentralizadas, como biometano e cogeração. Isso fortalece a diversificação da matriz, aumenta a resiliência dos equipamentos públicos, promove a economia circular e maximiza o potencial de abatimento de emissões de gases de efeito estufa.	
21745	Ações	Até 2028, realizar projeto piloto de instalação de sistemas de micro e minigeração distribuída em Prédios Públicos Municipais.	Di Maio
		Ao ampliar o escopo para micro e minigeração distribuída, a meta potencializa a transição energética municipal, viabilizando não só a geração fotovoltaica, mas também outras fontes renováveis e soluções descentralizadas, como biometano e cogeração. Isso fortalece a diversificação da matriz, aumenta a resiliência dos equipamentos públicos, promove a economia circular e maximiza o potencial de abatimento de emissões de gases de efeito estufa.	
21825	Ações	Não farei nenhuma sugestão específica neste item, mas me parece que exigir a ampliação de corredores de ônibus em 29 km muito pouco para o prazo de 3 anos. Que tal pensar em algo como no mínimo 6 corredores novos de 10 km, totalizando 60km.	Olimpio Alvares
21676	Ações	Aumentar a meta	Barbara Souza Santos
21764	Ações	A ação 14.1 não é relevante para a atratividade dos ônibus e deveria ser substituída por uma que contemple o reforço da acessibilidade, conforme a chamada da meta. Como a SPTrans alega que a frota já é 100% acessível, a ação 14.1 deveria ser substituída por "adaptação dos veículos aos parâmetros de acessibilidade, incluindo a transição para piso baixo". Os parâmetros de acessibilidade da frota de ônibus devem ser atualizados constantemente de acordo com as inovações tecnológicas, de modo a eliminar gradualmente os veículos com elevador, que não são efetivamente acessíveis e apresentam problemas constantes de manutenção. A correção do viário para viabilizar o uso de veículos de piso baixo em todo o sistema de ônibus (incluindo o local) deveria ser a prioridade do investimento em recapeamento.	Ana Carolina Nunes
21817	Ações	A ação não é relevante para a atratividade dos ônibus e deveria ser substituída por uma que contemple o reforço da acessibilidade, conforme a chamada da meta. Como a SPTrans alega que a frota já é 100% acessível, a ação 14.1 deveria ser substituída por "adaptação dos veículos aos parâmetros de acessibilidade, incluindo a transição para piso baixo". Os parâmetros de acessibilidade da frota de ônibus devem ser atualizados constantemente de acordo com as inovações tecnológicas, de modo a eliminar gradualmente os veículos com elevador, que não são efetivamente acessíveis e apresentam problemas constantes de manutenção. A correção do viário para viabilizar o uso de veículos de piso baixo em todo o sistema de ônibus (incluindo o local) deveria ser a prioridade do investimento em recapeamento.	Ricardo Neres Machado
21622	Ações	Sugere-se substituir "alternativas que possuam propulsão com considerável redução..." por veículos emissão zero, em linha com a meta 9 acima. Veículos emissão zero e, em particular, os ônibus elétricos, são uma tecnologia madura e disponível que assegura o atendimento conjunto das metas de redução de CO2, NOx e MP. A especificação atual de veículos com considerável redução de impacto de emissões é genérica e pode abrir espaço para a introdução de tecnologias sem a capacidade de atingir as metas de redução de emissões.	Andre Gaspar Cieplinski

21832	Ações	Incluir mais uma Ação/ou Meta/ou Objetivo Estratégico abordando a diversificação tecnológica e energética dos sistemas de transporte dos diversos nichos de aplicação: A diversificação tecnológica/energética/de combustíveis não pode e não deve focar apenas em veículos elétricos, mas em biometano, diesel verde, e hidrogênio. Trata-se de uma necessidade estratégica e de segurança operacional para as frotas circulantes no município de São Paulo. Entre as ações de diversificação, o Município de São Paulo deverá desenvolver uma proposta de um mecanismo de indução dos proprietários e condutores de veículos leves dotados de tecnologia flex-fuel e híbridos flex, para que eles utilizem preferencialmente o etanol, ao invés da gasolina. Isso trará benefícios extraordinários e muito relevantes à estratégia de proteção do clima e será certamente um benchmark para todo País, ampliando a contribuição de São Paulo para o combate ao aquecimento global.	Olimpio Alvares
21623	Ações	Sugere-se substituir “alternativas que possuam propulsão com considerável redução...” por veículos emissão zero, em linha com a meta 9 acima. Veículos emissão zero são uma tecnologia madura e disponível que assegura o atendimento conjunto das metas de redução de CO2, NOx e MP. A especificação atual de veículos com considerável redução de impacto de emissões é genérica e pode abrir espaço para a introdução de tecnologias sem a capacidade de atingir as metas de redução de emissões.	Andre Gaspar Cieplinski
		No caso particular dos caminhões de coleta a gás comprimido já em circulação, sugere-se que seja garantido o uso exclusivo de biometano para o abastecimento uma vez que veículos movidos a gás natural fóssil podem emitir tanto quanto ou até mais do que similares a diesel devido à menor eficiência dos motores a gás.	
21624	Ações	Sugere-se incluir estimativa dos benefícios socio-econômicos e de saúde no estudo de viabilidade e mencionar especificamente na ação a priorização do transporte público e ativo na zona zero emissão.	Andre Gaspar Cieplinski
21625	Ações	Sugere-se que a implementação do projeto piloto seja integrada com a implementação das estações públicas de recarga para veículos elétricos mencionados na Meta 24 abaixo.	Andre Gaspar Cieplinski
21627	Ações	Sugere-se que os estudos de viabilidade tenham um prazo mais curto, até o final de 2026. E que os primeiros miniterminais logísticos sejam implementados até 2028.	Andre Gaspar Cieplinski
21628	Ações	Sugere-se que o mapeamento das tecnologias seja desenvolvido e finalizado até o final de 2026.	Andre Gaspar Cieplinski
21812	Ações	Implementar ou estudar viabilidade de distribuição de contêineres ou grandes lixeiras de coleta seletiva pela cidade, individualizadas por cor e texto. As lixeiras que hoje estão instaladas nos postes não dão conta nem permitem a coleta seletiva.	falks
21674	Ações	Em complemento a esta ação, estudar os critérios para elaborar um documento oficial que contemple o disposto pelo DECRETO Nº 63.432 de 23 de Maio de 2024, viabilizando o licenciamento das atividades das cooperativas de reciclagem no município.	Mariana Yamamoto Martins
21778	Ações	Atender 100% das feiras livres pelo Projeto Feiras e Jardins Sustentáveis até 2028.	André Luzzi Campos
21754	Ações	Até 2029, instalar a Unidade de Tratamento Biológico de Resíduos (compostagem e produção de biometano) no Ecoparque Bandeirantes, com capacidade de 50 ton/dia. Ao incluir a produção de biometano na Unidade de Tratamento Biológico de Resíduos, a ação potencializa a economia circular urbana, viabilizando o aproveitamento energético dos resíduos orgânicos por meio da geração de biogás e sua purificação para biometano. Essa abordagem amplia o escopo da transição energética municipal, promovendo a substituição de combustíveis fósseis por fontes renováveis, reduzindo emissões de gases de efeito estufa e fortalecendo a integração entre as políticas de resíduos sólidos, energia e mobilidade sustentável. Além disso, contribui para a valorização dos resíduos urbanos, geração de empregos verdes e aumento da resiliência energética local.	Di Maio
21771	Ações	Essa meta está muito aquém das capacidades da prefeitura e não contempla as novas tecnologias que temos a disposição. Além de ser muito abrangente. 1 capacitação por dia? mês? ano? Novos empreendimentos deveriam ser revisados para "todos os empreendimentos"	falks
21772	Ações	Novamente é uma meta muito aquém das capacidades da prefeitura. Essa meta deveria ser atualizada para uns 30%	falks
21709	Ações	Adiantamento para 2027	Lívia Boechat
21711	Ações	Adiantar para 2028	Lívia Boechat
21712	Ações	Adiantar para 2030	Lívia Boechat
21640	Ações	Importante disponibilizar camada com histórico anual dos eventos climáticos	Ricardo de Almeida
21652	Ações	Fiscalizar periodicamente as edificações para atualizar as certificações.	Valeria Rueda
21654	Ações	Fiscalização bianual para atualizar certificação.	Valeria Rueda
21656	Ações	Fiscalizar e atualizar dados conforme relatos e documentação de municípios.	Valeria Rueda
21808	Ações	Apresentando aos profissionais da educação municipal o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21666	Ações	Evidenciando a realidade local	Valeria Rueda
21667	Ações	Direcionar, principalmente, a realidade local	Valeria Rueda
21779	Meta 80	Até 2026, publicar o Mapeamento de Nascentes do Município de São Paulo	André Luzzi Campos
21780	Meta 87	Ampliar a arrecadação de alimentos para o Banco de Alimentos Municipal em 50% até 2028, 70% até 2032 e 100% até 2036.	André Luzzi Campos

21822	Meta 9	Até 2038, substituir 100% dos veículos usados em serviços de transporte contratados pela Prefeitura por modelos com emissão zero, salvo se não houver no parque circulante e no mercado alternativas tecnológicas/energética para o tipo de aplicação a ser contratado pela PMS. (Nota: isso poderá ocorrer com veículos de carga movidos a diesel de certas aplicações, pois até hoje e provavelmente nos próximos anos, não haverá alternativas na frota circulante com emissão zero disponíveis no mercado brasileiro - exemplo: caminhões pesados de longo percurso, betoneiras etc)	Olimpio Alvares
21635	Meta 9	Excelente!	andrepaolustano
21748	Meta 9	Até 2038, substituir 100% dos veículos usados em serviços de transporte contratados pela Prefeitura por modelos de baixa emissão de carbono Ao ampliar o escopo para modelos de baixa emissão de carbono, a meta potencializa a transição energética e a descarbonização dos serviços de transporte contratados pela Prefeitura, viabilizando não só veículos elétricos, mas também alternativas como biometano, híbridos e outras tecnologias limpas. Importante reforçar que não existe veículo com zero emissão do ponto de vista de ciclo de vida.	Di Maio
21814	Meta 9	Incluir, além dos veículos elétricos, também híbridos flex (eletrificação junto a biocombustíveis) e movidos a biocombustíveis (como etanol, biometano, dentre outros) como alternativas válidas para a meta de 2038. Essas tecnologias já reduzem significativamente as emissões de CO ₂ de forma imediata e sem necessidade de novas infraestruturas, aproveitam a matriz energética limpa do Brasil (etanol) e permitem uma transição rumo à neutralidade de carbono.	talissa
21819	Meta 51	A meta é vaga e não explicita quais os impactos buscados com esses projetos, nem a abrangência territorial das intervenções. Sugerimos revisá-la para "Até 2028, implantar 32 áreas calmas (30km/h) com projetos de segurança viária, sendo pelo menos um por subprefeitura, contemplando acalmamento de tráfego, requalificação e ampliação de espaços para pedestres e ciclistas e intervenções urbanísticas que promovam a segurança viária. Contemplar uma área total de pelo menos 64 km ² ."	Ricardo Neres Machado
21789	Meta 11	Um ponto importante para reduzir o tempo médio das viagens é revisar locais com estacionamento na via. Carros parados em via pública, ainda mais quando só tem espaço para 2 veículos atrapalha muito o trânsito de ônibus e de outros veículos. Além disso precisa rever o tamanho dos ônibus que circulam em vias pequenas, pois se ve muitos ônibus biarticulados com o percurso em vias muito estreitas.	falks
21696	Meta 56		
21806	Meta	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21828	Meta 21	Incluir a meta 21A: Revisar até 30 de Junho de 2026 a Lei 16.802/1997 de modo a diferenciar os requisitos da lei para os seguintes nichos de transporte em circulação no Município de São Paulo: transporte de fretamento; transporte de carga; transporte intermunicipal. Justificativa: os requisitos estabelecidos para o transporte público e para o serviço de coleta de resíduos não podem ser aplicados aos setores listados, pois trata-se de empresas e serviços de natureza radicalmente distintas, que devem ser estudados caso a caso de modo a enquadrá-los em requisitos realistas, com maior chance de produzir os benefícios originalmente pretendidos.	Olimpio Alvares
21759	Meta 21	Sugere-se considerar veículos movidos a gás e, preferencialmente, biometano (através do instrumento de Certificado de Garantia de Origem de Biometano) nas frotas públicas. O que é altamente consistente com os objetivos de mitigação do PlanClima SP, inclusive o aqui proposto. Essa abordagem amplia as alternativas tecnológicas para atingir as metas de redução de CO ₂ , MP e NOx, oferecendo soluções já consolidadas em diversas cidades do mundo. Veículos a gás apresentam emissões significativamente menores que os equivalentes a diesel, enquanto o biometano, por ser um combustível renovável, pode reduzir praticamente a zero as emissões líquidas de carbono, promovendo economia circular e aproveitamento energético de resíduos urbanos. Além disso, essa medida preserva a viabilidade operacional das frotas, aproveitando infraestrutura existente ou planejada, e reforça a integração entre políticas de transporte sustentável e gestão de resíduos, com impacto imediato na saúde da população com a diminuição de particulados e outros gases poluentes.	Di Maio
21653	Meta 70	Fiscalizar periodicamente para atualizar para atualizar tal licença, verificar se os princípios construtivos estão sendo mantidos.	Valeria Rueda
21732	Meta 70	Adiantar para 2027	Lívia Boechat
21756	Meta 2	A inserção de critérios de eficiência energética no Código de Obras e Edificações, conforme diretrizes do Programa Brasileiro de Etiquetagem (PBE Edifica), é essencial para garantir padrões elevados de desempenho energético nas construções. O PBE Edifica reconhece soluções que otimizam o consumo de energia, incluindo sistemas híbridos ou integrados que utilizam fontes renováveis e combustíveis de baixo impacto ambiental. Por exemplo, ao permitir a adoção de tecnologias modernas a gás - com destaque para o biometano -, assegura-se flexibilidade e segurança energética, sem comprometer conforto ou operação. Sistemas a gás eficientes podem superar o desempenho de aquecimentos elétricos convencionais, reduzindo perdas e ampliando a eficiência global. Além disso, o reconhecimento legal dessas soluções reforça a viabilidade econômica e contribui para a descarbonização, alinhando-se às metas de transição energética e à promoção da economia circular.	Di Maio
21693	Meta 52		
21769	Meta 52	Os projetos de microdrenagem urbana, como jardins de chuva, podem ser associados a projetos de acalmamento de tráfego e segurança viária, dando prioridade à mobilidade ativa (por exemplo, ampliação de esquinas para diminuir a velocidade dos automóveis nas conversões e criação de separações físicas entre ciclovias e faixas de transporte motorizado).	Ana Carolina Nunes

21792	Meta 52	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21664	Meta 92	Oferecer às diretorias de ensino orientações e programas vinculados de educação ambiental de acordo com a realidade local	Valeria Rueda
21699	Meta 57		
21794	Meta 57	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21810	Meta 104	Principalmente nas regiões mais quentes.	Rosemeiry Leite
21753	Meta 22	A ação de substituir 100% da frota de embarcações por alternativas de propulsão com considerável redução de impacto de emissões está plenamente alinhada com os esforços globais e locais de descarbonização do setor de mobilidade urbana. Ao priorizar tecnologias limpas, como eletrificação, inclusive biometano e híbridos avançados, essa iniciativa contribui diretamente para a redução das emissões de gases de efeito estufa, melhora a qualidade do ar e fortalece a resiliência operacional do sistema de transporte. Trata-se de uma medida estratégica, que potencializa o cumprimento das metas climáticas do município e promove inovação tecnológica e sustentabilidade no serviço essencial à população.	Di Maio
21741	Meta 3	Até 2028, regulamentar o Ambiente de Contratação Livre para compra de energia renovável, incluindo tanto eletricidade como biometano e outros biocombustíveis, para consumo em equipamentos públicos municipais. Ao incluir o biometano e outros biocombustíveis, a meta amplia o escopo da transição energética municipal, viabilizando não só eletricidade renovável, mas também soluções para usos térmicos, cogeração e mobilidade, com forte potencial de abatimento de emissões e promoção da economia circular.	Di Maio
21685	Meta 42		
21755	Meta 89	Até 2028, ampliar o programa da Rede Cozinha Escola para mais 12 unidades, preferencialmente, usando biometano. Ao incluir o biometano como fonte energética preferencial nas novas unidades da Rede Cozinha Escola, a meta amplia o escopo da transição energética municipal, viabilizando soluções de baixo carbono para usos térmicos essenciais, com forte potencial de abatimento de emissões, promoção da economia circular e valorização dos resíduos orgânicos urbanos.	Di Maio
21785	Meta 113	Garantir que 100% dos locais de agricultura atendidos pela Programa Sampa+Rural contem com compostagem ou outras formas de aproveitamento de resíduos orgânicos até 2032.	André Luzzi Campos
21702	Meta 58		
21797	Meta 58		
21829	Meta 23	Até 2032, indicar e mapear todas as áreas das cidades compatíveis com a implementação de Zonas de Emissão Zero (ZEV) e instituir legalmente - conforme as melhores práticas internacionais - as ZEV no Município de São Paulo em pelo menos duas áreas com características distintas para o devido monitoramento e coleta de dados e informações durante dois anos, que orientarão o plano de expansão da PMSP dessa iniciativa para as ZEVs potenciais mapeadas.	Olimpio Alvares
21761	Meta 23	A regulamentação da Zona Zero Emissão deve considerar critérios diferenciados para tecnologias de baixa emissão, incluindo veículos e equipamentos movidos a biometano e etanol, bem como híbridos com motor a combustão exclusivamente a etanol, além dos veículos elétricos. Essas soluções são reconhecidas por sua capacidade de reduzir significativamente CO ₂ , material particulado (MP) e NOx, enquanto o biometano e o etanol, por serem um biocombustível renovável, contribuem para a mitigação de emissões e para a segurança energética nacional. Reconhecer essas alternativas garante uma implementação prática e escalável da Zona Zero Emissão, aproveitando infraestrutura urbana existente, preservando a operação das frotas municipais e serviços essenciais, e promovendo a integração entre políticas de transporte sustentável, economia circular e transição energética. Essa abordagem evita restrições tecnológicas excessivas, assegura flexibilidade.	Di Maio
21720	Meta 62		
21731	Meta 69	NA	NA
21798	Meta 69	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21742	Meta 4	Até 2040, ampliar em 10% a micro e minigeração distribuída pelo poder público no município Ao ampliar o escopo para micro e minigeração distribuída, a meta potencializa a transição energética municipal, viabilizando não só a geração fotovoltaica, mas também outras fontes renováveis e soluções descentralizadas, como biometano e cogeração. Isso fortalece a diversificação da matriz, aumenta a resiliência dos equipamentos públicos, promove a economia circular e maximiza o potencial de abatimento de emissões de gases de efeito estufa.	Di Maio
21687	Meta 43		
21642	Meta 43	Os empreendimentos que recebem isenções por destinar parte de suas unidades para HIS devem ter pisos drenantes em áreas externas e serem fiscalizados anualmente.	Valeria Rueda
21784	Meta 90	Até 2028, realizar em todas as unidades da Rede Cozinha Escola campanha permanente de conscientização sobre o desperdício de alimentos por unidades.	André Luzzi Campos
21786	Meta 114	Atingir 80% dos locais de agricultura identificados no município com cultivo de base agroecológica e práticas sustentáveis até 2032.	André Luzzi Campos
21647	Meta 54	Requalificar 500.000 m ² de calçadas adotando tecnologias de calçadas verdes, com pisos drenantes e canteiros contínuos para arborização e jardins de polinizadores.	Sylvia Matsuda
21694	Meta 54		
21770	Meta 54	A meta de requalificação de calçadas deve ser mais ambiciosa, além de ser coordenada com o planejamento da rede de mobilidade a pé. Para ampliar essa ação, é importante dedicar menos orçamento público ao recapeamento de asfalto. Sugerimos mudar a redação para "Renovar, até 2028, pelo menos 10 milhões de m ² de calçadas, de forma distribuída pelas 32 Subprefeituras, considerando a atualização das rotas emergenciais, como previsto no Plano Emergencial de Calçadas (Lei nº 14.675/2008 e Decreto nº 58.845/2019), e a Rede Prioritária da Mobilidade a Pé (NT 279/2022 CET)."	Ana Carolina Nunes
21793	Meta 54	Considerando as regiões mais vulneráveis da cidade prioritariamente.	Rosemeiry Leite

21705	Meta 59		
21657	Meta 73	Incluir e fiscalizar área permeáveis em todos novos empreendimentos, públicos e particulares, acompanhar a manutenção dessas áreas sazonalmente; principalmente no início do inverno para que uma eventual constatação seja revertida antes da estação chuvosa.	Valeria Rueda
21737	Meta 73	Adiantar para 2027	Livia Boechat
21746	Meta 5	Até 2028, elaborar mecanismo de incentivo de adoção de medidas de eficiência energética nos edifícios no município, incluindo projetos de desempenho térmico Ao incluir projetos de desempenho térmico nos mecanismos de incentivo à eficiência energética, a meta amplia o escopo das soluções disponíveis para os edifícios municipais, viabilizando não só medidas convencionais de redução de consumo, mas também tecnologias como cogeração, aquecimento eficiente e integração de fontes renováveis térmicas. Isso potencializa ganhos de eficiência global, promove a diversificação da matriz energética, aumenta a resiliência operacional dos edifícios e maximiza o potencial de abatimento de emissões de gases de efeito estufa.	Di Maio
21681	Meta 55	Necessário fazer a discussão e estudo de viabilidade técnico para implantação dos conceitos da Cidade Esponja, visto a densidade da Cidade e a quantidade de impermeabilização do solo, é necessário tornar a cidade resiliente. A Proposta não pode ser vaga, como se apenas a implantação de arvores fosse a solução, é necessário fazermos pesquisa nos conceitos mais avançados atualmente, como na China.	Matheus Moraes
21695	Meta 55		
21650	Meta 74	O Manual deve levar em conta soluções de proteção e atração da fauna silvestre nos termos das diretrizes presentes no Manual Cidade Amiga da Fauna	Sylvia Matsuda
21658	Meta 74	Efetuar fiscalizações anuais ou bianuais. Em caso de unidades educacionais montar programas para que tais fiscalizações sejam feitas junto com as atividades de educação ambiental da unidade educacional.	Valeria Rueda
21739	Meta 74	NA	NA
21632	Meta 6	qual é a meta? Não está descrita.	andrepaulitano
21689	Meta 45		
21721	Meta 65		
21651	Meta 75	Os critério e soluções devem levar em conta soluções de proteção e atração da fauna silvestre nos termos das diretrizes presentes no Manual Cidade Amiga da Fauna	Sylvia Matsuda
21738	Meta 75	Adiantar para 2030	Livia Boechat
21747	Meta 7	É relevante que o instrumento de certificação reconheça explicitamente os biocombustíveis como o biometano como alternativas de baixo carbono, permitindo que empresas que utilizem equipamentos a gás sejam elegíveis para certificação. A inclusão do biometano alinha o instrumento de certificação com programas municipais e nacionais de eficiência energética e mitigação de emissões, reforçando a consistência do PlanClima SP.	Di Maio
21800	Meta 86	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21776	Meta 86	Incluir no plano de ação corredores verdes para polinizadores. Areas verdes protegidas ou cercadas, para que a propria prefeitura não destrua, com vegetação nativa rasteira, arbustos, flores, entregues aos cuidados da população ou de quem estiver interessado, para criar e manter esse micro ecossistema.	falks
21788	Meta 123	Até 2030, ampliar em 80% o número de Unidades Educacionais com hortas ativas.	André Luzzi Campos
21629	Meta 27	Sugere-se a inclusão de uma ação para determinar uma meta de introdução de veículos zero emissão nas frotas de entrega que operam no município.	Andre Gaspar Cieplinski
21659	Meta 76	Em unidades educacionais montar programas divulgando a importância das (sbn) soluções baseadas na natureza (SBN) e se possível implantando no local.	Valeria Rueda
21740	Meta 76	NA	NA
21691	Meta 49		
21692	Meta 50		
21803	Meta 101	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21633	Ações	Não está claro do que se trata.	andrepaulitano
21634	Ações	Não está claro do que se trata.	andrepaulitano
21621	Ações	Sugere-se a revisão da ação atingindo 40% de veículos emissão zero em 2028. Tendo em vista as regras de substituição da frota de ônibus e a proibição de novos veículos a diesel já em vigor, é possível atingir níveis mais altos de veículos emissão zero até 2028. Assumindo que o município contará com 1200 ônibus emissão zero no final de 2025 (como afirmado pelo prefeito) e a substituição de 10% ou cerca de 1300 ônibus da frota em 2026, 2027 e 2028, devido ao tempo máximo permitido de circulação de 10 anos no município, São Paulo contaria com 5100 ônibus no final de 2028 ou 39% da frota atual.	Andre Gaspar Cieplinski
21636	Ações	Excelente!	andrepaulitano

21749	Ações	Exigir que, nos novos contratos de transporte firmados pela Administração Pública Direta e Indireta, a frota utilizada seja composta, no mínimo, por 30% de veículos de baixa emissão de carbono até 2028, 70% até 2032, e 100% até 2038 Ao ampliar o escopo para modelos de baixa emissão de carbono, a meta potencializa a transição energética e a descarbonização dos serviços de transporte contratados pela Prefeitura, viabilizando não só veículos elétricos, mas também alternativas como biometano, híbridos e outras tecnologias limpas. Importante reforçar que não existe veículo com zero emissão do ponto de vista de ciclo de vida.	Di Maio
21815	Ações	Ampliar o escopo da meta para incluir, além dos veículos de elétricos, também híbridos flex (eletrificação junto a biocombustíveis) e movidos a biocombustíveis (como etanol, biometano, dentre outros). Essas tecnologias já garantem forte redução de emissões e utilizam a matriz renovável brasileira (etanol), apoiando a transição gradual até a neutralidade de carbono em 2038. Essa ampliação permite redução no custo de infraestrutura e geração de energia elétrica.	talissa
21823	Ações	Exigir que a frota remanescente, não contemplada na Ação Estratégica anterior, atenda aos critérios de emissão da fase vigente do PROCONVE a cada novo contrato de transporte. Nota: essa exigência poderá trazer grandes dificuldades para as empresas prestadoras de serviços, pois será exigida a aplicação de veículos de última geração praticamente novos e semi-novos, o que demanda grande capacidade financeira dos prestadores de serviços. Para se ter uma ideia da situação atual, exigir serviços de manutenção de calçadas feitos com caminhões de tecnologia Euro 6 demandaria o uso de veículos novos que podem custar 3 a 6 vezes o valor de mercado dos caminhões disponíveis na empresa. Trata-se de inviabilizar pequenos empresários, que de fato podem estar mantendo em suas frotas caminhões Euro 5 (apenas um pouco menos poluentes do que os Euro 6), mas em excelentes condições de manutenção e regulagem, e portanto, com consumo de combustível e emissões baixas. Uma boa alternativa, seria reescrever esta exigência da seguinte forma: "Exigir que a frota remanescente, não contemplada na Ação Estratégica anterior, atenda aos critérios de emissão da fase vigente do PROCONVE a cada novo contrato de transporte; caso o contratado não disponha de veículos novos de última geração, também poderão ser aceitos veículos da geração imediatamente anterior - ex: Euro 6 ou Euro 5." Nota: Do ponto de vista da emissão de CO2 fóssil, um caminhão ou ônibus Euro 6 pode em muitos casos consumir um pouco mais de combustível (diesel) que um Euro 5 equivalente (por ex. 3 a 5% a mais), a depender dos modelos comparados. Daí, um maior rigor desta exigência, apesar de resultar na contratação de caminhões muito novos e muito caros, pode não trazer nenhum benefício em termos de proteção do clima. Lembre-se, que para maximizar os benefícios ao clima, pode ser também exigido das empresas candidatas à prestação dos serviços de transporte no decurso da licitação, que elas apresentem uma descrição completa de seu sistema de manutenção mecânica dos veículos, o que deve assegurar que os veículos operarão em suas melhores condições de calibração do motor. A Prefeitura, para isso, deverá com a ajuda da SPTrans, preparar um formulário padrão com os itens de manutenção, datas, etc dos veículos da empresa que farão a prestação do serviço.	Olimpio Alvares
21637	Ações	Boa!	andrepaulitano
21760	Ações	A publicação da instrução normativa deve contemplar parâmetros de emissão para todas as tecnologias de propulsão avaliadas pelo COMFROTA, garantindo neutralidade tecnológica e alinhamento às metas do PROCONVE e do PlanClima SP. Reconhecer alternativas como veículos elétricos, híbridos, movidos a biometano e outras soluções de baixa emissão assegura que os critérios sejam realistas e escaláveis para frotas municipais e prestadores de serviço, sem comprometer operação ou eficiência. Essa abordagem promove flexibilidade energética, incentiva inovação e viabiliza a integração com infraestrutura existente ou planejada, reforçando a consistência das políticas públicas de transporte sustentável e descarbonização.	Di Maio
21827	Ações	Creio que este item específico merece uma discussão. não é possível entender o propósito desta ação.	Olimpio Alvares
21750	Ações	A ação de substituir 100% da frota de ônibus do transporte público por alternativas de propulsão com considerável redução de impacto de emissões está plenamente alinhada com os esforços globais e locais de descarbonização do setor de mobilidade urbana. Ao priorizar tecnologias limpas, como eletrificação, biometano e híbridos avançados, essa iniciativa contribui diretamente para a redução das emissões de gases de efeito estufa, melhora a qualidade do ar e fortalece a resiliência operacional do sistema de transporte público. Trata-se de uma medida estratégica, que potencializa o cumprimento das metas climáticas do município e promove inovação tecnológica e sustentabilidade no serviço essencial à população.	Di Maio
21751	Ações	A ação de substituir 100% da frota de veículos de coleta domiciliar e de saúde por alternativas de propulsão com considerável redução de impacto de emissões está plenamente alinhada com os esforços globais e locais de descarbonização do setor de mobilidade urbana. Ao priorizar tecnologias limpas, como eletrificação, biometano e híbridos avançados, essa iniciativa contribui diretamente para a redução das emissões de gases de efeito estufa, melhora a qualidade do ar e fortalece a resiliência operacional do sistema de transporte. Trata-se de uma medida estratégica, que potencializa o cumprimento das metas climáticas do município e promove inovação tecnológica e sustentabilidade no serviço essencial à população.	Di Maio
21752	Ações	A ação de substituir 100% da frota de TEG por alternativas de propulsão com considerável redução de impacto de emissões está plenamente alinhada com os esforços globais e locais de descarbonização do setor de mobilidade urbana. Ao priorizar tecnologias limpas, como eletrificação, biometano e híbridos avançados, essa iniciativa contribui diretamente para a redução das emissões de gases de efeito estufa, melhora a qualidade do ar e fortalece a resiliência operacional do sistema de transporte. Trata-se de uma medida estratégica, que potencializa o cumprimento das metas climáticas do município e promove inovação tecnológica e sustentabilidade no serviço essencial à população.	Di Maio
21830	Ações	Até 2028, realizar estudo viabilidade de ZEV no município de São Paulo, incluindo mapeamento de áreas prioritárias com altos índices de poluentes locais e levantamento de práticas de restrição de veículos implementadas internacionalmente.	Olimpio Alvares
21686	Ações		

21643	Ações	Incentivos fiscais para quem utilizar pisos drenantes e mantiverem áreas permeáveis, porém os referidos itens tem que ser fiscalizados anualmente.	Valeria Rueda
21645	Ações	Atender pedidos dos munícipes relacionados a constantes inundações em seus territórios em questões de revisão de rede de drenagem deficientes.	Valeria Rueda
21734	Ações	Adiantar para 2028	Livia Boechat
21733	Ações	Adiantar para 2027	Livia Boechat
21735	Ações	NA	NA
21655	Ações	Atender as reivindicações dos munícipes constantes no Plano de Investimento 2025 do FMSAI. Efetuar as obras de microdrenagem elencadas no Plano de Investimentos do Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura - FMSAI	Valeria Rueda
21762	Ações	Olá. Como servidor do viveiro Harry Blossfeld gostaria de informar que este equipamento público não foi consultado no PanClima vigente, apesar de estar diretamente ligado ao tema. Nossa principal preocupação é que para desenvolver estudos no âmbito desta ação existe a demanda que o cenário de mudança climática esteja bem definido para que a experimentação possa ser direcionada, por exemplo, teremos um cenário de mais X °C, - Y mm de precipitação anual, com picos de temperaturas máximas tais e mínimas tais, períodos de estiagem de tantos meses. Esses são os principais fatores de interferência com a vegetação, junto com fatores edáficos. Além disso, não há hoje corpo técnico suficiente para tocar essa demanda, que no nosso entendimento deveria ser pensada em parceria com universidades, pela competência. Na opinião do corpo técnico deste viveiro as espécies produzidas devem ser aquelas presentes na lista do herbário municipal, pois são estas fruto de milhões de anos de coevolução das populações vegetais com o clima e o ambiente paulistano. Além disso, espécies nativas que podem ser consideradas não resilientes devem ser alvo de ações de conservação, portanto talvez a preocupação do PanClima devesse ser voltada às espécies não resilientes, que correm o risco de se extinguir localmente. Para barrar as mudanças climáticas temos que desimpermeabilizar a cidade, criar uma moratória de avanço sobre as áreas naturais, e aumentar o máximo e o mais rápido possível a cobertura vegetal da cidade.	Guilherme Brandão do Amaral
21763	Ações	Na mesma linha da sugestão anterior, porém com a ressalva de que para elaborar essa pesquisa é necessário um ambiente controlado com estufas muito específicas que reproduziriam o cenário climático que se deseja testar, e novamente, é preciso que esse cenário esteja muito bem definido, o que não nos parece ser o caso. Busquemos em TODA a diversidade vegetal paulistana as respostas para nossos problemas atuais e futuros! Além disso, claramente é uma competência muito mais da academia do que do poder público, em um projeto que talvez deva ter um horizonte de décadas e não apenas alguns poucos anos.	Guilherme Brandão do Amaral
21660	Ações	Acompanhar processos de remoção de árvore e acompanhar semestralmente se replantio determinado estão sendo cumpridos.	Valeria Rueda
21661	Ações	Acompanhar processos de remoção de árvore e acompanhar semestralmente se replantio determinado estão sendo cumpridos.	Valeria Rueda
21781	Ações	NA	NA
21663	Ações	estando estes profissionais capacitados estreitamente ligados às Diretorias de Ensino, unidades escolares, para desenvolvimento de projetos de educação ambiental ajustados com a realidade local.	Valeria Rueda
21801	Ações	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21807	Ações	Considerando prioritariamente o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21809	Ações	Apresentando aos profissionais da educação municipal o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21811	Ações	Considerando o Mapa de Calor da cidade.	Rosemeiry Leite
21787	Ações	Atender 4000 locais de agricultura até 2028, 6200 até 2032 e 8500 até 2036, com Assistência Técnica e Extensão Rural, capacitações e/ou outras ações de promoção da agricultura de base agroecológica para a produção local e sustentável.	André Luzzi Campos
21680	Ações	Importante medida	Matheus Moraes

Contemplada na revisão do PlanClima	Justificativa	origem devolutiva
Parcialmente	No processo de atualização do plano em 2025, não será possível inserir uma meta específica de redução de consumo em percentual, pois isso requer a construção de um panorama-base de consumo, bem como a definição dos percentuais de redução e suas respectivas justificativas. Ressalta-se, contudo, que o primeiro estudo realizado não teve aplicação prática. Assim, foi inserido em descrição da meta, de forma simplificada, que o segundo estudo deve abordar as lacunas do anterior e identificar metas de redução de consumo por área da administração pública, contemplando Unidades de Saúde, Edificações de Ensino e órgãos da administração direta.	SECLIMA e SIURB
Não	Deve ser priorizada a economicidade, a eficiência e a eficácia das aquisições.	SECLIMA
Sim	Se tornou uma nova meta no PlanClima: Desenvolver sistemas de incentivo e/ou subsídios para o aumento da participação no Programa Adote uma Praça e a análise de viabilidade para criação do Programa Adote um Jardim de Chuva e Adote um Bosque Urbano.	SMSUB
Não	<p>1. A frota de veículos continua aumentando, em especial de motos, exigindo então o conseqüente aumento do número de condutores. Durante a pandemia, no período mar/20 - abr/22, houve o incremento das entregas por aplicativos, resultando no aumento da frota de motocicletas em circulação da ordem de 75%. A tendência do delivery disparou na pandemia e se mantém num patamar elevado até os dias atuais.</p> <p>2. Grande parte desses novos condutores motociclistas são inexperientes, cuja remuneração é paga por entrega. Os produtos são levados primordialmente em motocicleta, com prêmios para a rapidez da entrega e punição indireta para atrasos motivando o desrespeito as leis de trânsito para atingir meta. Os motociclistas são, junto com os pedestres, o grupo que mais morreu no trânsito em 2023.</p> <p>3. O índice é calculado, de forma a mantermos a série histórica com a mesma fonte, utilizando os dados de óbitos publicados pelo INFOSIGA (http://www.respeitoavida.sp.gov.br/relatorios/), disponibilizado no momento, sendo o índice de 9,02 em Dez/24; acima da meta projetada para 2024 (4,5).</p> <p>4. Embora o índice esteja acima da meta estabelecida, a redução desse índice, também envolve ações de toda as secretarias da Prefeitura (PMSP) e do Estado (SP); a CET continua incessantemente seus trabalhos/ações, voltadas a segurança viária e aos modos de transporte, bem como o atendimento as ações proposta no Plano de Metas da PMSP (2021/2024), neste quisito a CET tem seu foco voltados na relação das 13 ações para redução do índice de mortes no trânsito, da Meta 39 do PdM da PMSP (alteração programática, a partir de Setembro/23); sendo realizada 07 ações (100%) da meta compromissada em 2024, para a redução da sinistralidade no Município de São Paulo.</p> <p>- Planilha ExportaçãoResultadoIndicadores 2024040545202 SMT - Abr25 ver. b.</p>	SMT
Parcialmente	<p>Pode entrar em conflito com a proposta anterior, já que podemos ter locais socioambientalmente importantes para requalificação e não necessariamente com maiores temperaturas médias. E locais com temperaturas médias elevadas, mas sem movimentação de pessoas.</p> <p>PROPOSTA ANTERIOR: Realizar ao menos 1 ação de requalificação urbana por subprefeitura, para tornar os espaços públicos mais acessíveis, seguros e adequados à convivência, de forma progressiva: 10 até 2028, 20 até 2030, 32 até 2032.</p>	SMSUB
Sim	<p>Virou a ação: Aumentar em 10% a velocidade comercial média dos ônibus que circulam em corredores exclusivos</p> <p>Justificativa: Aumentar a velocidade dos ônibus nos corredores é essencial para melhorar a eficiência, a confiabilidade e a atratividade do transporte público, reduzindo o tempo de viagem e tornando-o mais competitivo. Velocidades mais estáveis favorecem o cumprimento dos horários e a regularidade dos serviços, além de priorizar o transporte coletivo no viário. Adicionalmente, contribuem para a redução do consumo de energia e das emissões, em alinhamento às diretrizes de sustentabilidade. Os resultados deverão ser apurados por sentido e nos horários de pico. Conforme histórico de velocidades, a meta é factível, cabendo definir de acordo com as características de cada corredor, quais as ações necessárias para melhorar a fluidez dos veículos, que podem abranger desde medidas operacionais, fiscalizatórias até de priorização semafórica.</p>	SP Trans
Sim	As metas 56, 57 e 58 foram fundidas em apenas uma meta, sendo: Instituir o Orçamento Climático Municipal	SECLIMA
Não	O Centro de Gerenciamento de Emergências Climáticas já existe, no entanto como uma "sala de situação" abarcaria outras pastas da prefeitura (saúde, planejamento, etc.), além de outras instituições (concessionárias (água, energia, etc.) o que fugiria do foco da meta e não estaria mais sob a atribuição da SIURB/CGE.	SIURB
Não	<p>Meta 67 foi excluída, sendo mantida a meta "Implantar cobertura verde em 60% das escolas municipais até 2040, priorizando aquelas em regiões com maior temperatura superficial e com maior vulnerabilidade social."</p> <p>Justificativa: 1) os terrenos das escolas não são padronizados 2) já há meta 68 que trata de áreas verdes dentro das Ues 3) Não há neste arquivo insumos suficientes para definição do que seria "naturalizar os pátios escolares"</p>	SME
Não	Trata-se de tema complexo que demanda estudos detalhados. O primeiro estudo de Consumo Energético nos Edifícios Públicos Municipais será publicado até o final de 2027.	SMUL

Não	A meta não foi acolhida, pois existem algumas lacunas de cunho jurídico a serem superados para efetivação dos imóveis notificados via PEUC's. Uma re-estruturação possível seria no âmbito de regulamentação específica de retrofit para HIS. Entretanto, qualquer alteração nesse sentido dependeria de diálogo direto com SMUL, motivo pelo qual entendeu-se ser uma proposta que estrapola nossa competência. No entanto, mesmo após publicação do Plano, a meta será reavaliada.	SEHAB e SECLIMA
Não	É importante implantar mais unidades, mas o prazo sugerido não poderá ser atendido. É importante lembrar que a vigência do PlanClima revisado se inicia apenas em 2026.	SECLIMA e SESANA
Sim	Se tornou a meta "Desenvolver sistemas de incentivo e/ou subsídios para o aumento da participação no Programa Adote uma Praça e a análise de viabilidade para criação do Programa Adote um Jardim de Chuva e Adote um Bosque Urbano".	SECLIMA
Parcialmente	Não foi realizado estudo específico de análise de emissões relacionadas à realização de eventos. A meta em questão, no entanto, busca estimular a transição energética e a adoção de práticas mais sustentáveis, tanto no âmbito da Prefeitura quanto no setor de eventos em geral, ao estabelecer a obrigatoriedade de critérios de sustentabilidade e eficiência energética nos contratos municipais. Essa medida pretende induzir mudanças no mercado, promovendo a adoção de tecnologias menos poluentes e ambientalmente prejudiciais.	SECLIMA
Não	No que se refere à sugestão de estabelecer uma meta objetiva de redução percentual de emissões nas compras públicas em geral, essa definição não é possível neste momento, pois ainda não há inventário ou estimativa consolidada das emissões associadas às aquisições da Administração Municipal — o que inviabiliza a definição de um referencial de base.	SECLIMA
Não	Cabe esclarecer que a SEGES possui competência para a elaboração, manutenção e padronização do catálogo de produtos e serviços utilizados nas compras públicas municipais, incluindo a definição de especificações técnicas, descrições padronizadas e classificações necessárias ao funcionamento dos sistemas corporativos de compras. Em que pese os critérios de sustentabilidade sejam levados em consideração na elaboração do catálogo, a análise de viabilidade técnica, metodológica e científica para a inserção de fatores de emissão de gases de efeito estufa na tabela de compras públicas extrapola o escopo das atribuições institucionais da SEGES. A definição de fatores de emissão demanda estudos especializados, bases de dados ambientais reconhecidas, metodologias consolidadas de avaliação de ciclo de vida (ACV), bem como validação técnica contínua, considerando a diversidade de produtos, processos produtivos, fornecedores e atualizações periódicas desses fatores. Prever uma meta objetiva de redução, em porcentagem, de emissões nas compras públicas demandaria dados estatísticos atuais, mensurados por áreas específicas com atribuições nas áreas de meio ambiente, sustentabilidade, mudanças climáticas e planejamento ambiental, não sendo atribuição da SEGES produzir, validar ou atualizar dados técnicos ambientais complexos, tampouco assegurar sua aderência a metodologias oficiais ou compromissos climáticos assumidos pelo Município.	SEGES
Sim	Sugestão contemplada na descrição da meta: Jardins de chuva são um tipo de solução baseada na natureza (SbN) voltados à ampliação da área infiltrável em grandes cidades, reduzindo localmente os riscos de alagamentos e inundações. Sua instalação, portanto, deve focar regiões mais sujeitas à riscos hidrológicos. Os jardins de chuva podem também ser associados a medidas de acalmamento de tráfego e segurança viária, incentivando a mobilidade ativa ao oferecer ambientes mais agradáveis e seguros para a caminhada e o uso de bicicletas.	SMSUB
Sim	Se tornou uma nova meta no PlanClima: Desenvolver sistemas de incentivo e/ou subsídios para o aumento da participação no Programa Adote uma Praça e a análise de viabilidade para criação do Programa Adote um Jardim de Chuva e Adote um Bosque Urbano.	SMSUB
Não	A redação da meta foi alterada para urbanização de favelas. Meta 42 - Elaboração de diagnóstico e monitoramento ambiental dos projetos e obras sob responsabilidade da SEHAB, COHAB e SEPM" na versão final de revisão do Plano. Dessa forma, não foi viável incorporar o conceito de Cidade Esponja à essa meta.	SEHAB e SECLIMA
Parcialmente	É importante implantar mais unidades, mas o prazo sugerido não poderá ser atendido. É importante lembrar que a vigência do PlanClima revisado se inicia apenas em 2026. No entanto, a sugestão foi parcialmente atendida, de forma que a nova redação da meta é: Até 2028, ampliar o programa da Rede Cozinha Escola para mais 12 unidades, alcançando 24 unidades até 2032.	SESANA e SECLIMA
Sim	"Se tornou a meta ""Desenvolver sistemas de incentivo e/ou subsídios para o aumento da participação no Programa Adote uma Praça e a análise de viabilidade para criação do Programa Adote um Jardim de Chuva e Adote um Bosque Urbano"	SECLIMA
Não	É necessário estar alinhado ao Decreto nº 64.063, de 12 de fevereiro de 2025, que dispõe sobre a criação de Bosques Urbanos no Município de São Paulo. Esse decreto define Bosques Urbanos como áreas verdes de interesse ecológico destinadas à preservação da flora e fauna nativa, com manejo sustentável por meio de plantio de espécies heterogêneas nativas, resilientes às mudanças climáticas e com alta capacidade de serviços ecossistêmicos. Ademais, enfatiza a manutenção em regime de conservação permanente, vedando atividades que comprometam a integridade ecológica, e atribui à SECLIMA, SVMA e SMSUB responsabilidades pela criação, manutenção e elaboração de planos de gestão que incluem preservação da vegetação, permeabilidade do solo e ações de educação ambiental. A priorização de regiões vulneráveis alinha-se diretamente às diretrizes do decreto, que promovem biodiversidade e adaptação climática, justificando plenamente a inclusão proposta para fins de justiça climática.	SMSUB
Sim	Proposta já foi acolhida porque o Currículo de Educação Ambiental já prevê o diálogo com a realidade local e o território.	SME
Não	Devido ao programa Vai de Roteiro ser de competência de outra Secretaria e por esse tipo de atividade já ser prevista na Meta 120 (ação 120.2, que trata de saídas pedagógicas para Educação Ambiental), a proposta não foi acatada	SME

Não	Entendemos o tema da valorização dos catadores já está contemplado nas metas/ações de SMDET relativas a resíduos sólidos.	(SVMA) CGIRS
Não	Em razão do recurso de investimento destinado a esta ação ser limitado a meta ficará contida em 10%.	SIURB
Parcialmente	A Meta 29 contempla parcialmente a proposta ao incentivar o reaproveitamento energético do metano gerado nas Estações de Tratamento de Esgoto.	SECLIMA
Parcialmente	O Plano deve ter como governança a Prefeitura de São Paulo, não cabendo incluir demais instituições. Em relação ao aumento, a necessidade foi compreendida, entretanto a nova meta estabelecida compreende um salto muito grande no quantitativo, possivelmente inviabilizando a proposta. Numeral atual está alinhado com metas do Plano de Metas 2028. Questões técnicas sobre caminhabilidade, especificações e localização das calçadas atendidas seguem decretos e normas municipais já estabelecidas (qualquer mudanças dependeria em mudanças nestes decretos, vide: Plano de Requalificação de Calçadas da Cidade de São Paulo e Plano Emergencial de Calçadas em vigor).	SECLIMA e SMSUB
Parcialmente	Os locais para requalificação foram definidos pelo Plano Emergencial de Calçadas e podem ser conferidos no GeoSampa. A definição destas regras foi estipulada por SMUL, cabendo a SMSUB apenas a execução. Tais mudanças precisam de amparo legal, todavia UBS, escolas e serviços públicos tendem a estar amparados pela PEC, mas é preciso conferir antes de propor qualquer mudanças de padrão construtivo e localização (conflito de normativas vigentes, controle de SMUL). https://prefeitura.sp.gov.br/w/noticia/capital-disponibiliza-mapa-on-line-das-calcadas-requalificadas-na-cidade	SMSUB
Sim	Sugestão auxiliou na elaboração da ação: "Disponibilizar 100% da frota de ônibus municipais com acessibilidade universal."	SP Trans
Sim	Sugestão auxiliou na elaboração da ação: "Disponibilizar 100% da frota de ônibus municipais com acessibilidade universal."	SP Trans
Parcialmente	A Meta 22 prevê, na ação estratégica 22.1, instituir regulamentação sobre a operação de carregadores elétricos em vagas públicos no viário até o final de 2026.	SECLIMA
Não	O Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos (PGIRS) está em processo de atualização, com prazo de finalização em abril de 2026, e qualquer proposta de meta/ação com impacto na organização da Política Municipal de Limpeza Urbana deve ser orientada pelos resultados, objetivos, metas e ações na nova versão do PGIRS, em especial quando há a proposição de novas metas quantitativas de aproveitamento de resíduos, tema que está sendo objeto de estudos aprofundados no processo de revisão do PGIRS. Nossa sugestão é não modificar metas quantitativas de aproveitamento em nenhum plano municipal antes das novas proposições do PGIRS;	CGIRS
Não	A meta foi substituída pela nova meta "A partir de 2026, promover anualmente ao menos uma capacitação socioambiental voltada aos(as) moradores(as) de novos empreendimentos habitacionais ou aquisições, e obras de urbanizações, abordando práticas de coleta seletiva, descarte adequado de resíduos e uso consciente dos recursos naturais, em articulação com os serviços públicos de limpeza urbana e educação ambiental", visto que o planejamento de provisão habitacional em Mananciais faz parte do Plano Municipal de Habitação de Mananciais - PMHM que se encontra em elaboração. Dessa forma, a sugestão não foi aceita	SEPM
Sim	Sugestão foi incorporada na descrição da meta, da seguinte forma: "Rotas arborizadas estimulam a mobilidade ativa e ampliam a resiliência da cidade ao calor, além de contribuírem para o aumento da área infiltrável do solo urbano. Sua implementação deve seguir o planejamento presente no PLANPAVEL. Além disso, deve priorizar regiões mais vulneráveis às ondas de calor, promovendo a justiça climática".	SMSUB
Sim	Sugestão foi incorporada na descrição da meta, da seguinte forma: "Rotas arborizadas estimulam a mobilidade ativa e ampliam a resiliência da cidade ao calor, além de contribuírem para o aumento da área infiltrável do solo urbano. Sua implementação deve seguir o planejamento presente no PLANPAVEL. Além disso, deve priorizar regiões mais vulneráveis às ondas de calor, promovendo a justiça climática".	SMSUB
Sim	A sugestão foi incorporada na meta da seguinte forma: "Manter o Programa Ambientes Verdes e Saudáveis (PAVS) em pelo menos 73% das Unidades Básicas de Saúde (UBS) do Município e ampliá-lo a 80% até 2030 e 85% em 2032, priorizando distritos com baixa cobertura vegetal e alta ocorrência de eventos climáticos extremos (altas e baixas temperaturas, qualidade do ar etc.)".	SECLIMA e SMS
Parcialmente	Quanto às ações para definição de novas políticas públicas de modicidade tarifária, essas não estão no escopo das atribuições da SPTrans, a qual cabe fornecer as informações que forem necessárias.	SP Trans
Parcialmente	Quanto às ações para definição de novas políticas públicas de modicidade tarifária, essas não estão no escopo das atribuições da SPTrans, a qual cabe fornecer as informações que forem necessárias.	SP Trans
Sim	Sugestão torna o texto mais específico.	SVMA
Não	Trata-se de sugestão importante para ampliar a adesão da população aos corredores, além de incentivar a educação ambiental. No entanto, fugiria do escopo da meta, que foca na implantação dos corredores. Há diversas metas vinculadas a educação ambiental, tais quais: Metas 105, 106, 107, 110 e 111.	SECLIMA

Não	<p>"- Artigo 16, "caput" e seus §§ 1º e 3º - estabelecem a obrigatoriedade de instalação de bicicletários ou paraciclos nos locais com grande fluxo de pessoas, bem como de reserva de 2% da área dos estacionamentos privados para bicicletários:</p> <p>A questão já se encontra devidamente disciplinada pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, não se revelando adequado, nessa senda, a regulação da matéria de forma pontual, desconectada dos demais parâmetros de ocupação e qualificação da ocupação inseridos na legislação urbanística.</p> <p>Assim, o Quadro 4A integrante da indigitada lei específica, de acordo com a subcategoria de uso, o número mínimo de vagas para bicicletas por área construída computável ou por número de unidades habitacionais, estando previstos, dessa forma, de forma expressa e precisa, os requisitos técnicos necessários ao dimensionamento do número de vagas.</p> <p>De outra parte, o Decreto nº 57.776, de 7 de julho de 2017, estabelece que, nos estacionamentos, as vagas destinadas a bicicletas sejam instaladas horizontal ou verticalmente presas em suporte (item 8L do seu Anexo I), assinalando-se que o Código de Obras e Edificações preconiza o atendimento à sua regulamentação quanto ao dimensionamento e configuração das indigitadas vagas (item 8.8 do seu Anexo I)."</p> <p>https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/razoes-do-veto-ao-projeto-de-lei-655-aposto-em-07-10-2009-oficio-de-16-de-abril-de-2018</p>	SMT
Não	<p>"- Artigo 16, "caput" e seus §§ 1º e 3º - estabelecem a obrigatoriedade de instalação de bicicletários ou paraciclos nos locais com grande fluxo de pessoas, bem como de reserva de 2% da área dos estacionamentos privados para bicicletários:</p> <p>A questão já se encontra devidamente disciplinada pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, não se revelando adequado, nessa senda, a regulação da matéria de forma pontual, desconectada dos demais parâmetros de ocupação e qualificação da ocupação inseridos na legislação urbanística.</p> <p>Assim, o Quadro 4A integrante da indigitada lei específica, de acordo com a subcategoria de uso, o número mínimo de vagas para bicicletas por área construída computável ou por número de unidades habitacionais, estando previstos, dessa forma, de forma expressa e precisa, os requisitos técnicos necessários ao dimensionamento do número de vagas.</p> <p>De outra parte, o Decreto nº 57.776, de 7 de julho de 2017, estabelece que, nos estacionamentos, as vagas destinadas a bicicletas sejam instaladas horizontal ou verticalmente presas em suporte (item 8L do seu Anexo I), assinalando-se que o Código de Obras e Edificações preconiza o atendimento à sua regulamentação quanto ao dimensionamento e configuração das indigitadas vagas (item 8.8 do seu Anexo I)."</p> <p>https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/razoes-do-veto-ao-projeto-de-lei-655-aposto-em-07-10-2009-oficio-de-16-de-abril-de-2018</p>	SMT
Sim	A sugestão vai ser encaminhada para área técnica específica para avaliação.	
Não	Diante da complexidade do tema, sugere-se manter o prazo inicial.	SMUL
Não	Diante da complexidade do tema, sugere-se manter o prazo inicial.	SMUL
Sim	Adicionado na Meta 48	SMSUB
Não	Meta foi modificada, prevendo dois projetos com SbN por distrito (Meta 65)	SMSUB
Não	Proposta considerada inviável no momento, dado que os dois hospitais previstos já foram selecionados a partir de uma parceria internacional.	SMS
Não	Proposta considerada inviável no momento, dada a complexidade das alterações estruturais necessárias e o investimento para tal ampliação.	SMS
Não	Proposta considerada inviável no momento, dado que os dois hospitais previstos já foram selecionados a partir de uma parceria internacional.	SMS
Não	Proposta considerada inviável no momento, dada a complexidade das alterações estruturais necessárias e o investimento para tal ampliação.	SMS
Não	Proposta considerada inviável no momento, dada a complexidade das alterações estruturais necessárias e o investimento para tal ampliação.	SMS
Não	O prazo proposto está alinhado ao Plano de Metas Municipal e o Cronograma da Secretaria.	SIURB

Sim	Sugestão inserida como Meta 32	SEGES
Parcialmente	Sugestão inserida como Meta 32	SECLIMA
Não	Não cabe ao PlanClima definir os membros do grupo de trabalho, que será escolhido conforme às necessidades do Poder Público à época de sua instituição.	SMUL
Não	Foge do alcance da atuação de SMUL a especificação desses critérios. A Lei nº 16.642/2017 - Código de Obras e Edificações estabelece no §2º do Art. 7º o atendimento às normas técnicas aplicáveis e o Decreto Regulamentador nº 57.776/2017, na SEÇÃO I - "DAS RESPONSABILIDADES E DOS DIREITOS em seu Art. 6º estabelece as Notas obrigatórias para nos documentos de controle da atividade edilícia, dentre elas a conformidade do projeto às Normas Técnicas - NTs gerais e específicas de construção. com relação à adoção de tais recomendações nas edificações públicas municipais, caberia às Secretarias que promovem construções de Equipamentos Públicos (Educação, Saúde, Segurança, Assistência Social, etc. a inclusão de tais especificações no rol de exigências de projeto.	SMUL
Não	A meta foi elaborada com base na continuidade das ações de geração distribuída fotovoltaica identificadas no diagnóstico de emissões do município, apresentado no plano original.	SECLIMA
Não	A meta foi elaborada com base na continuidade das ações de geração distribuída fotovoltaica identificadas no diagnóstico de emissões do município, apresentado no plano original.	SECLIMA
Não	A meta foi elaborada com base na continuidade das ações de geração distribuída fotovoltaica identificadas no diagnóstico de emissões do município, apresentado no plano original.	SECLIMA
Não	Trata-se do valor pactuado para a gestão no Programa de Metas	SMT
Não	Trata-se do valor pactuado para a gestão no Programa de Metas	SMT
Não	100% dos ônibus já são acessíveis	SMT
Não	100% dos ônibus já são acessíveis	SMT
Não	Manteve-se a redação original para possibilitar o uso de tecnologias complementares, como os biocombustíveis.	SECLIMA

Parcialmente	A redação de veículos "com considerável redução de emissões", em metas como a 20, contemplam parcialmente a sugestão feita.	SECLIMA
Parcialmente	Manteve-se a redação original para possibilitar o uso de tecnologias complementares, como os biocombustíveis.	SECLIMA
Parcialmente	Parte das sugestões foi contemplada na descrição da meta.	SECLIMA
Não	Trata-se de iniciativas distintas que podem ser articuladas, mas ainda é cedo para estabelecer isso no PlanClima.	SECLIMA
Sim	Sugestão acatada.	SECLIMA
Não	Trata-se de prazo exíguo para a conclusão da ação	SECLIMA
Não	Trata-se de iniciativa que demanda discussão no âmbito da elaboração do PGIRS	CGIRS
Não	A ação não pôde ser incluída, pois a meta foi retirada a pedido do CGIRS e será posteriormente considerada para inclusão no PGIRS.	CGIRS
Não	A ação não pôde ser incluída, pois a meta foi retirada a pedido do CGIRS e será posteriormente considerada para inclusão no PGIRS.	CGIRS
Parcialmente	Incluída ação 26.1 de realização de estudo de viabilidade de produção de biometano nas Unidades de Tratamento Biológico.	SP Regula
Não	Após um diálogo mais aprofundado com as equipes responsáveis pelo trabalho social (responsáveis pelas oficinas e reuniões com a população no pré e pós ocupação), entendeu-se que as ações estratégicas propostas e seus indicadores não garantem por si só a efetivação da meta. Com vista a melhorar a abordagem, a meta em questão foi re-escrita e vinculada à seguinte meta: "Consolidar a organização institucional fomentando práticas sustentáveis no âmbito das ações da política habitacional municipal e de urbanização de favelas".	SEHAB
Não	Após um diálogo mais aprofundado com as equipes responsáveis pelo trabalho social (responsáveis pelas oficinas e reuniões com a população no pré e pós ocupação), entendeu-se que as ações estratégicas propostas e seus indicadores não garantem por si só a efetivação da meta. Com vista a melhorar a abordagem, a meta em questão foi re-escrita e vinculada à seguinte meta: "Consolidar a organização institucional fomentando práticas sustentáveis no âmbito das ações da política habitacional municipal e de urbanização de favelas".	SEHAB
Não	A meta foi reformulada, tendo como redação "Operar o Sistema de Detecção e Alerta Precoce para todos os principais riscos climáticos na cidade de São Paulo, incluindo chuvas intensas e inundações, ondas de calor e secas" e o prazo mantido.	SECLIMA
Sim	A meta foi reformulada, tendo como redação ""Operar o Sistema de Detecção e Alerta Precoce para todos os principais riscos climáticos na cidade de São Paulo, incluindo chuvas intensas e inundações, ondas de calor e secas". Uma das ações dessa meta é: "Realizar estudo sobre a rede meteorológica para identificar as regiões que precisarão receber novas estações", cujo prazo foi adiantado para 2026.	SECLIMA
Sim	A meta foi reformulada, tendo como redação "Operar o Sistema de Detecção e Alerta Precoce para todos os principais riscos climáticos na cidade de São Paulo, incluindo chuvas intensas e inundações, ondas de calor e secas"". Uma das ações dessa meta é: "Implantar a suplementação da rede meteorológica do Município, de acordo com o estudo previamente elaborado.", cujo prazo foi adiantado para 2028.	SECLIMA
Sim	Histórico poderá ser disponibilizado.	
Não	Não foi possível adicionar a sugestão devido à retirada da meta a pedido da secretaria responsável.	SECLIMA
Não	Não foi possível adicionar a sugestão devido à retirada da meta a pedido da secretaria responsável.	SECLIMA
Sim	Sugestão acatada e incluída na redação da ação 61.3	SECLIMA
Parcialmente	A ênfase em ondas de calor foi adicionada na descrição da meta.	SECLIMA
Sim	Proposta já foi acolhida porque o Currículo de Educação Ambiental já prevê o diálogo com a realidade local e o território.	SME
Sim	Proposta já foi acolhida porque o Currículo de Educação Ambiental já prevê o diálogo com a realidade local e o território.	SME
NA	NA	
Não	Trata-se de sugestão de difícil alcance e execução.	SECLIMA

Não	A meta refere-se especificamente à frota de veículos leves utilizados pela administração pública municipal — como automóveis destinados a autoridades e serviços administrativos ou operacionais. Não se aplica a outras categorias de frota, como caminhões de coleta de resíduos ou ônibus do transporte público. De qualquer forma, a adoção do termo emissão zero está em discussão ainda.	SECLIMA
Não	NA	SECLIMA
Não	<p>A contribuição não pode ser atendida integralmente, pois a meta constante na legislação atualmente em vigor exige a eliminação total das emissões de carbono fóssil (CO₂) - Leis 14.933/2009, 16.802/2018 e 18.225/2025. Esse objetivo não seria alcançável caso, até 2038, a substituição da frota ocorresse apenas por veículos de baixa emissão de carbono, e não por modelos totalmente isentos de emissões de CO₂ fóssil.</p> <p>Além disso, a meta e sua terminologia estão em processo de revisão e, na versão final, deverão adotar nova redação, atualmente em discussão com os atores envolvidos. O objetivo é padronizar a linguagem e os prazos entre as diferentes frotas abrangidas pela referida legislação, que foi alterada em 2025, resultando na supressão das metas intermediárias previstas para 2028.</p> <p>Ainda assim, a sugestão apresentada no Participe+ é parcialmente contemplada, uma vez que a retirada da meta intermediária de 2028, permitirá substituições graduais por modelos de transição, como os veículos híbridos flex ou movidos a combustíveis alternativos, até que se alcance o objetivo final de neutralização das emissões.</p>	SECLIMA
Não	<p>A contribuição não pode ser atendida integralmente, pois a meta constante na legislação atualmente em vigor exige a eliminação total das emissões de carbono fóssil (CO₂) - Leis 14.933/2009, 16.802/2018 e 18.225/2025. Esse objetivo não seria alcançável caso, até 2038, a substituição da frota ocorresse apenas por veículos de baixa emissão de carbono, e não por modelos totalmente isentos de emissões de CO₂ fóssil.</p> <p>Além disso, a meta e sua terminologia estão em processo de revisão e, na versão final, deverão adotar nova redação, atualmente em discussão com os atores envolvidos. O objetivo é padronizar a linguagem e os prazos entre as diferentes frotas abrangidas pela referida legislação, que foi alterada em 2025, resultando na supressão das metas intermediárias previstas para 2028.</p> <p>Ainda assim, a sugestão apresentada no Participe+ é parcialmente contemplada, uma vez que a retirada da meta intermediária de 2028, permitirá substituições graduais por modelos de transição, como os veículos híbridos flex ou movidos a combustíveis alternativos, até que se alcance o objetivo final de neutralização das emissões.</p>	SECLIMA
não	Sugestão está repetida, corresponde a mesma sugestão da linha 11.	SECLIMA
Não	A contribuição não propõe uma alteração direta da meta, mas apresenta considerações relevantes para sua implementação. Há outras sugestões recebidas na consulta pública que tratam especificamente da revisão dos trechos viários com permissão de estacionamento em via pública, tema que dialoga com o presente comentário. Essas propostas serão encaminhadas para análise das secretarias finalísticas competentes.	SECLIMA
não		SECLIMA
Não	Não há relação entre a meta e ondas de calor.	SECLIMA
Não	A discussão sobre a revisão da meta já está em andamento no âmbito do COMFROTA. Considerando o número de iniciativas já vinculadas ao processo de redução das emissões no setor de transporte no planclima, trata-se de uma questão muito específica para ser detalhada no âmbito da atualização do plano.	SECLIMA
Não	A contribuição consiste apenas em reforçar a importância de contextualizar a inclusão da meta no plano. Os veículos a gás, como biometano nos caminhões de resíduos, já são considerados no processo de transição da frota.	SECLIMA
Não	As fiscalizações foram incluídas nas ações estratégicas.	SECLIMA
Não	Prazo é exíguo considerando que a versão revisada do PlanClima começa a valer apenas em 2026.	SECLIMA
Não	A sugestão não necessariamente faz contribuições para alteração da meta, apenas reforça o contexto da importância de cumpri-lá. Os comentários estão alinhados com contextualização da meta na versão final do Plano.	SECLIMA
não		SECLIMA
não	Sugestão está repetida, corresponde a mesma sugestão da linha 35.	SECLIMA

Não	No que se refere aos jardins de chuva, devem ser considerados os locais mais propensos à alagamentos, já que se trata de uma SbN que favorece a drenagem. Isso não impede que os locais mais vulneráveis às ondas de calor sejam considerados, mas não precisa estar especificado na meta.	SECLIMA
Não	A meta refere-se a municípios em geral.	SECLIMA
não		SECLIMA
Não	Todos os três riscos climáticos predominantes no município serão considerados para a implementação do Orçamento Climático, mas especificação não precisa estar na meta.	SECLIMA
Não	É importante que haja maior atenção à primeira infância nas regiões com maior temperatura média, tendo em vista sua vulnerabilidade, mas isso já foi incluído em outras metas do tema	SECLIMA
Não	A contribuição consiste apenas em reforçar a importância de contextualizar a inclusão da meta no plano.	SECLIMA
Não	A contribuição não traz alterações substantivas ao escopo da meta. A redação originalmente proposta já contempla a possibilidade de regulamentação do Ambiente de Contratação Livre para aquisição de diferentes tipos de energia renovável destinados ao consumo em equipamentos públicos municipais, sem restringir ou priorizar fontes específicas. A inclusão explícita de “biometano e outros biocombustíveis” na formulação da meta poderia conferir interpretação de priorização indevida a essas fontes, o que não se alinha à intenção da meta, voltada à criação de um marco regulatório abrangente e tecnicamente neutro quanto às modalidades de energia renovável passíveis de contratação.	SECLIMA
não		SECLIMA
Não	O uso do biometano ainda encontra-se em fase de estudos e implantação pela prefeitura. Além disso, haverá alta demanda para o sistema de transporte, de modo que não há segurança acerca do abastecimento.	SECLIMA
Não	Trata-se de meta inviável no prazo estipulado	SECLIMA
não		SECLIMA
não		SECLIMA
Não	A iniciativa de mapeamento já será contemplada na ação da meta "Até 2028, realizar estudo viabilidade de Zona Zero Emissão no município de São Paulo, incluindo mapeamento de áreas prioritárias com altos índices de poluentes locais e levantamento de práticas estricção de veículos implementadas internacionalmente".	SECLIMA
Não	A sugestão não pode ser incorporada, pois alteraria o escopo da política. Embora o uso de biocombustíveis reduza emissões, ele pode contrariar o objetivo central da meta: promover a mobilidade ativa e eliminar a emissão local de poluentes atmosféricos em áreas urbanas. Assim, mantém-se a proposta de instituir a Zona de Zero Emissão, em consonância com práticas internacionais e com foco na melhoria da qualidade do ar.	SECLIMA
não		SECLIMA
NA	NA	
Não	Como se tratam de sensores de qualidade do ar, o calor não é uma variável importante a ser considerada.	SECLIMA
Não	A meta em questão foi elaborada com foco na ampliação da geração própria de energia fotovoltaica pela Prefeitura, uma vez que essa fonte já conta com parâmetros técnicos e operacionais, além de iniciativas em andamento que permitem projetar sua expansão de forma realista e exequível. A ampliação do escopo para abarcar a micro e minigeração distribuída de outras fontes renováveis ainda não se mostra viável no contexto atual, dado que tais modalidades não possuem base instalada nem experiências consolidadas em nível de consumo público municipal. Dessa forma, mantém-se o foco da meta na energia fotovoltaica, assegurando a continuidade das ações de transição energética já em curso e a coerência com o estágio de maturidade tecnológica e institucional da Prefeitura	SECLIMA
não		SECLIMA
Não	Já está contemplado pela meta.	SECLIMA
Não	Já há previsão de realização de campanha anual em todas as unidades.	SECLIMA
Não	Trata-se de exclusão das metas intermediárias, o que é inviável.	SECLIMA
Não	Sugestão traz outro sentido para a meta, que tem como objetivo ampliar a infraestrutura e priorizar a caminhabilidade em locais prioritários. A adoção de infraestruturas verdes para a requalificação é pertinente e pode estar especificado na meta. Sugestão deverá ser avaliada pela secretaria.	SECLIMA
não		SECLIMA
não	Já contemplado na linha 99	SECLIMA
Não	Já contemplado em outra sugestão	SECLIMA

não		SECLIMA
Não	Os mecanismos de fiscalização serão definidos na norma a ser publicada.	SECLIMA
Não	Prazo é exíguo considerando que a versão revisada do PlanClima começa a valer apenas em 2026.	SECLIMA
Não	A proposta é tecnicamente pertinente, pois o desempenho térmico pode contribuir para a redução do consumo energético em edificações. Contudo, sua inclusão direta na meta ampliaria excessivamente o escopo previsto.	SECLIMA
Não	O foco dessa meta não está em drenagem.	SECLIMA
não		SECLIMA
Não	O conteúdo técnico do manual ficará a cargo da(s) secretaria(s) responsável(is).	SECLIMA
Não	Os mecanismos de fiscalização serão definidos na norma a ser publicada.	SECLIMA
NA	NA	
Não	As ações se relacionam como estratégia para alcançar a meta: Aumentar o nível de desempenho de eficiência energética para intermediário (I) em pelo menos 20%, até 2036, dos novos projetos de habitação de interesse social (HIS), com base na ABNT NBR 15.575/13 (ou norma equivalente), buscando atingir 75% dos projetos com nível superior (S) até 2050.	SECLIMA
não		SECLIMA
não		SECLIMA
Não	O conteúdo técnico do manual ficará a cargo da(s) secretaria(s) responsável(is).	SECLIMA
Não	O prazo foi pactuado levando em conta a capacidade de implementação da gestão municipal.	SECLIMA
Não	A sugestão apresentada já está contemplada pela meta vigente, uma vez que o texto da meta — “Até 2030, desenvolver instrumento de certificação de empresas que adotem a substituição de combustíveis fósseis como fonte de energia dos equipamentos utilizados nas obras” — abrange todas as alternativas de baixo carbono, incluindo o biometano e outros biocombustíveis. Ao mencionar a substituição de combustíveis fósseis, a meta não restringe o tipo de energia substituta, permitindo que o instrumento de certificação reconheça diversas fontes renováveis e de menor intensidade de carbono, como o biometano, o biodiesel, o etanol ou a eletrificação. Dessa forma, o reconhecimento explícito do biometano sugerido já está implicado no escopo da meta, que prevê o desenvolvimento de um mecanismo abrangente e alinhado às políticas municipais e nacionais de transição energética e descarbonização.	SECLIMA
Não	Os corredores verdes são importantes para a redução de ilhas de calor, mas também tem função ecossistêmica, de modo que deve priorizar a conexão de áreas verdes.	SECLIMA
Não	Trata-se de sugestão excessivamente específica para o objetivo do PlanClima.	SECLIMA
Não	Trata-se de meta inviável no prazo estipulado	SECLIMA
Não	A redação da meta já contempla a possibilidade de desenvolvimento de iniciativas e políticas municipais voltadas à incorporação de veículos de zero emissão nas frotas de entrega em operação no município.	SECLIMA
Não	Já há metas e ações vinculadas à educação ambiental e implantação de SbN em unidades educacionais.	SECLIMA
NA	NA	
não		SECLIMA
não		SECLIMA
Não	Não há relação entre a meta e ondas de calor.	SECLIMA
Não	As ações se relacionam como estratégia para alcançar a meta: Aumentar o nível de desempenho de eficiência energética para intermediário (I) em pelo menos 20%, até 2036, dos novos projetos de habitação de interesse social (HIS), com base na ABNT NBR 15.575/13 (ou norma equivalente), buscando atingir 75% dos projetos com nível superior (S) até 2050.	SECLIMA
Não	As ações se relacionam como estratégia para alcançar a meta: Aumentar o nível de desempenho de eficiência energética para intermediário (I) em pelo menos 20%, até 2036, dos novos projetos de habitação de interesse social (HIS), com base na ABNT NBR 15.575/13 (ou norma equivalente), buscando atingir 75% dos projetos com nível superior (S) até 2050.	SECLIMA
Não	A contribuição não pode ser atendida integralmente, pois a meta refere-se exclusivamente à frota de veículos utilizados em serviços de transporte contratados pela Prefeitura, ou seja, aqueles vinculados a contratos de prestação de serviços, como transporte de autoridades, atividades de manutenção e outras funções administrativas ou operacionais, conforme descrito no Art. 9º da Lei 16.802/2018 ("pessoas jurídicas e físicas que mantenham contratos com a Administração Pública Direta e Indireta")	SECLIMA
Não	NA	SECLIMA

Não	<p>"A meta refere-se exclusivamente à frota de veículos utilizados em serviços de transporte contratados pela Prefeitura, ou seja, aqueles vinculados a contratos de prestação de serviços, como transporte de autoridades, atividades de manutenção e demais funções administrativas ou operacionais.</p> <p>Além disso, o formato atual da meta permite que, nos prazos intermediários — 2028 e 2032 —, os percentuais residuais (70% em 2028 e 30 % em 2032) possam ser atendidos por veículos com diferentes tecnologias de propulsão, não se restringindo apenas aos modelos elétricos, mas incluindo também outras alternativas de baixa emissão.</p> <p>Ainda cabe ressaltar que as emissões de ciclo de vida, neste caso, não são relevantes, pois a legislação em vigor no Município determina que ""as reduções do CO2 de origem fóssil [...] referem-se exclusivamente às emissões no uso final dos insumos energéticos." (§ 1º, do Art. 50, da Lei 14.933/2009)."</p>	SECLIMA
Não	<p>A meta refere-se exclusivamente à frota de veículos utilizados em serviços de transporte contratados pela Prefeitura, ou seja, aqueles vinculados a contratos de prestação de serviços, como transporte de autoridades, atividades de manutenção e demais funções administrativas ou operacionais.</p> <p>Além disso, o formato atual da meta permite que, nos prazos intermediários — 2028 e 2032 —, os percentuais residuais (70% em 2028 e 30 % em 2032) possam ser atendidos por veículos com diferentes tecnologias de propulsão, não se restringindo apenas aos modelos elétricos, mas incluindo também outras alternativas de baixa emissão. Devendo, obrigatoriamente, atingir 100% de redução de emissão de CO2 fóssil em 2038, considerando as emissões no uso final dos insumos (Lei 14.933/2009 e Lei 16.802/2018).</p>	SECLIMA
Não	<p>A meta refere-se exclusivamente à frota de veículos utilizados em serviços de transporte contratados pela Prefeitura, ou seja, aqueles vinculados a contratos de prestação de serviços, como transporte de autoridades, atividades de manutenção e demais funções administrativas ou operacionais**</p>	SECLIMA
Não	NA	SECLIMA
Não	<p>A contribuição consiste apenas em reforçar a importância de contextualizar a inclusão da meta no plano. A redação da meta já garante que se contemple parâmetros de emissão para todas as tecnologias de propulsão avaliadas pelo COMFROTA.</p>	SECLIMA
Não	<p>A meta tem como finalidade assegurar que o COMFROTA produza e publique instruções técnicas que consolidem parâmetros e critérios de desempenho ambiental para as diferentes tecnologias de propulsão analisadas no contexto do Comitê. Essas instruções servirão como subsídio técnico para que a Administração Municipal possa avaliar, de forma fundamentada e comparável, o estágio de maturidade, as limitações e o potencial de aplicação de cada tecnologia no contexto da substituição da frota. Trata-se, portanto, de uma etapa necessária para viabilizar a tomada de decisão informada sobre os próximos passos do processo de transição para alternativas mais limpas pelos órgãos municipais competentes.</p>	SECLIMA
Não	<p>A contribuição consiste apenas em reforçar a importância de contextualizar a inclusão da meta no plano.</p>	SECLIMA
Não	<p>A contribuição consiste apenas em reforçar a importância de contextualizar a inclusão da meta no plano.</p>	SECLIMA
Não	<p>A contribuição consiste apenas em reforçar a importância de contextualizar a inclusão da meta no plano.</p>	SECLIMA
Não	<p>A contribuição está alinhada com o texto original, apenas utilizando uma sigla de alteração.</p>	SECLIMA
não		SECLIMA

Não	Sugestão não se encaixa nessa ação, uma vez que ela está relacionada à publicação de estudo técnico visando a implementação de construções sustentáveis por parte da Prefeitura.	SECLIMA
Não	Pode ser enfatizada a revisão das redes de drenagem dentro da meta, a partir da descrição.	SECLIMA
Não	Prazo é exíguo considerando que a versão revisada do PlanClima começa a valer apenas em 2026.	SECLIMA
Não	Prazo é exíguo considerando que a versão revisada do PlanClima começa a valer apenas em 2026.	SECLIMA
NA	NA	
Não	Considerando que o FMSAI já conta com um plano de investimentos próprio, não há necessidade de sua repetição no PlanClima.	SECLIMA
Não	A ação refere-se à elaboração do estudo, não ao início da produção.	SECLIMA
Não	A ação não exclui a possibilidade de a Prefeitura buscar parceiros externos para sua concretização.	SECLIMA
Não	Não tem relação direta com a ação.	SECLIMA
Não	Não tem relação direta com a ação.	SECLIMA
Não	Não há justificativa para tal exclusão, que pode beneficiar a arrecadação de alimentos no município.	SECLIMA
Não	A ação refere-se aos profissionais da saúde. Há outras ações relativas à educação.	SECLIMA
Não	Não há relação entre a meta e ondas de calor.	SECLIMA
Não	Não há relação entre a meta e ondas de calor.	SECLIMA
Não	Não há relação entre a meta e ondas de calor.	SECLIMA
Não	É importante que haja maior atenção à primeira infância nas regiões com maior temperatura média, tendo em vista sua vulnerabilidade, mas isso já foi contemplado em outras metas do tema	SECLIMA
Não	Trata-se de meta inviável no prazo estipulado	SECLIMA
NA	NA	