CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

PRESIDENTE: JOÃO ANANIAS

TIPO DA REUNIÃO: Audiência Pública
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 14 de outubro de 2026

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Suspensão

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Há número legal.

Declaro abertos os trabalhos da 21ª Audiência Pública Semipresencial de 2026, que tem como pauta o PL 752/26, do Executivo, do Prefeito Ricardo Nunes, que estima a receita e fixa a despesa do município de São Paulo para o exercício de 2027, com a temática "Mobilidade".

Esta audiência contará com a participação de representantes da Secretaria Municipal das Subprefeituras, Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, SPTrans e CET.

Informo que esta audiência pública está sendo realizada de forma semipresencial – no Auditório Prestes Maia, no 1º andar; e pelo aplicativo Microsoft Teams –, e também é transmitida ao vivo pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br/transparencia/auditorios-online/auditorio-virtual; pela Rede Câmara SP, canal digital 8.3; e pelos canais da Câmara Municipal de São Paulo no YouTube e no Facebook.

O convite para esta audiência vem sendo publicado no *Diário Oficial da Cidade* desde o dia 2 de outubro de 2026; foi publicado nos jornais *O Estado de São Paulo*, no dia 3 de outubro de 2026; e, na *Folha de S. Paulo*, no dia 5 de outubro de 2026.

As inscrições para pronunciamento foram previamente abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo, no dia 1º de outubro de 2026, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br/audienciapublicavirtual; e permanecerão abertas até o final das falas das autoridades.

Peço que as pessoas, ao falarem, se atentem ao tempo de três minutos, porque, do contrário, não conseguiremos atender a demanda de todo mundo. Aos dois minutos e meio, eu pedirei a conclusão da fala.

Para compor a Mesa, convido os Srs. Fabricio Augusto dos Santos Reis, Secretário-Adjunto, que vem representar a Secretaria Municipal de Planejamento e Eficiência, Cibele Molina; Fabricio Cobra Arbex, Secretário Municipal das Subprefeituras; Celso Jorge Caldeira, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, que vem acompanhado do Sr. Marcelo Katsumi Imaizumi, Assessor da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte; Ricardo Luiz Hidalgo Pereira da Costa, Diretor da Divisão Administrativa de Finanças da

Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte; João Bonetti Neto, Analista de Políticas Públicas e Gestão Governamental; Maisa Aparecida Isabel Martins de Aquino, Assessora da Divisão Financeira da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte; Marina Guimarães, Analista de Políticas Urbanas; Vanessa Pessoa, responsável pela Assessoria de Comunicação da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte; Victor Hugo Borges, Diretor-Presidente da São Paulo Transportes, SPTrans, que vem acompanhado do Sr. Mauro Antônio Gumiero Voltarelli, Diretor de Administração e Infraestrutura da SPTrans, e da Sra. Selma Quaresma da Silva, Superintendente Financeira da SPTrans; Milton Roberto Persoli, Diretor-Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego, CET, representado pelos Srs. Paulo Eduardo Soares Junior, Diretor-Adjunto de Planejamento e Projetos, e Alexandre Francisco Trunkl, Chefe de Gabinete da Presidência e Superintendente de Gestão de Pessoas e Governança da Corporativa da CET. Informo, ainda, a presença dos Srs. Vereadores Silvinho Leite, André Santos e Marcelo Messias, nosso Relator.

Vou abrir a fala para os nossos secretários, iniciando pelo Sr. Fabricio Cobra Arbex, Secretário Municipal das Subprefeituras.

O SR. FABRICIO COBRA ARBEX – Bom dia a todos.

Bom dia, Sr. Presidente João Ananias, na pessoa de quem saúdo todos os demais Vereadores presentes na Comissão – Silvinho Leite, Marcelo Messias, André Santos e demais membros da Comissão de Finanças e Orçamento.

Saúdo os meus companheiros de Governo: Srs. Fabricio Reis, Secretário-Adjunto da Secretaria Municipal de Planejamento e Eficiência; Celso Caldeira, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte; Gilmar Pereira Miranda, Secretário-Executivo, que atua na estrutura da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte; e Victor Hugo, Diretor-Presidente da São Paulo Transportes, SPTrans.

Hoje, trazemos a parte do Orçamento com relação à mobilidade.

A Secretaria das Subprefeituras tem atuação mais ampla do ponto de vista de zeladoria; mas, hoje, vamos falar especificamente do eixo temático de mobilidade, assim como

foram divididos os temas da apresentação do orçamento.

Teremos cinco audiências públicas regionais no total, nas quais vamos poder falar bastante do tema da zeladoria e da Secretaria Municipal das Subprefeituras nos quatro cantos da cidade – Zonas Norte, Leste, Oeste e Sul –, sendo duas audiências na Zona Leste, e, nas demais, uma audiência. Temos outra audiência pública, na qual vamos falar de uma outra parte de zeladoria. E hoje o tema é sobre mobilidade, motivo pelo qual estão aqui presentes o Celso e o Victor.

No tema de mobilidade, com relação à Secretaria Municipal das Subprefeituras, nós temos ações de recapeamento de vias, pavimentação de vias, reforma e acessibilidade em passeios públicos, manutenção e operação no serviço de guias e sarjetas, Operação Tapa-Buraco e a manutenção de vias e áreas públicas, com orçamento publicado de R$ 904 milhões.

É importante destacar que, a cada ano, o Prefeito Ricardo Nunes encaminha um orçamento de adequação das ações, valorizando e aumentando os recursos. Vimos de anos seguidos de aumento do orçamento da Prefeitura de São Paulo, de aumento dos investimentos – recorde, mais uma vez, com R$ 20 bilhões nesse orçamento de 2027 –, e, com relação ao tema de mobilidade, não seria diferente.

Temos um valor de recapeamento de vias de R$ 28 milhões. E lembrando que está em curso um pedido de financiamento nessa área de recapeamento.

A parte de pavimentação de vias diz respeito exatamente às ruas de terra, porque o recapeamento é quando já existe uma via com drenagem, com guia e sarjeta, fazendo-se apenas a troca da cobertura asfáltica. A pavimentação, então, diz respeito às ruas de terra, que precisam ter ação de drenagem, com a colocação de guias e sarjetas, além do pavimento. Então são ações separadas, cada qual com o seu orçamento previsto para 2027: R$ 187 milhões.

A Operação Tapa-Buraco, que visa à manutenção das vidas da cidade de São Paulo, tem previsão de R$ 536 milhões. E vale destacar que pegamos um período de chuvas constantes e com muito volume nessas últimas quatro ou cinco semanas, mas divididas ao longo do tempo – que é a chuva que mais traz consequências. E sobre isso temos feito um trabalho; e agora

também a Secretaria de Transporte retoma o contrato de Tapa-Buraco de corredor.

Então são duas ações importantes: a manutenção da via, pelo Tapa-Buraco, da Secretaria Municipal das Subprefeituras; dos corredores, pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte; e os investimentos na área de recapeamento, que é a troca da manta asfáltica, e, principalmente, o pavimento e a colocação de guia e sarjeta em ruas de terra.

Aliás, o Prefeito Ricardo Nunes tem dado um destaque importante à temática das ruas de terra, para que avancemos muito nessa questão e possamos dar dignidade e promover essas transformações. Foram muitas ações feitas na Zona Leste, na Zona Sul, na Zona Norte, nas quais o Prefeito investiu; e vai continuar investindo. O Orçamento este ano está aumentando, para que possamos oferecer essa transformação para as pessoas que hoje moram em rua de terra; e isso acompanhado do aceleramento dos programas de regularização.

Como exemplo de programa de regularização, temos a Vila Bela, uma área da Zona Leste onde há 40 anos lutavam pela regularização e pelo pavimento de asfalto nas ruas de terra. O Sr. Prefeito fez a desapropriação e aprovou um projeto de lei com o apoio dos Vereadores desta Casa, para que fosse possível a desapropriação e a regularização, de modo que milhares de famílias vão ter o título de propriedade e vão sair da situação de rua de terra para rua pavimentada. Quer dizer, este é um Orçamento que investe muito na dignidade, na transformação, para que possamos aumentar muito o número de ruas de terras transformadas em ruas pavimentadas.

Presidente, estamos à disposição – eu, o Secretário; a Cintia, que é Chefe de Gabinete e também está aqui; a Carla, que é a Coordenadora de Orçamento – para tirar todas as dúvidas da população quanto ao Orçamento. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Secretário Fabricio.

Passo a palavra ao Sr. Fabricio Augusto dos Santos Reis, Secretário-Adjunto da Secretaria Municipal de Planejamento e Eficiência.

O SR. FABRICIO AUGUSTO DOS SANTOS REIS – Bom dia a todos os munícipes; aos representantes de entidades; ao Presidente da Comissão, Vereador João Ananias; aos

demais Vereadores e Vereadoras presentes, presencialmente ou no formato *on-line*; e aos colegas Secretários. A minha fala vai ser bem breve.

Dada a nossa temática de mobilidade, a Seplan vai participar de todas as audiências públicas, com o papel de ouvir as contribuições da população, bem como responder às dúvidas a respeito da nossa proposta.

Em nome da Seplan, trago informações reunidas numa peça que seguiu todos os preceitos legais, com muita responsabilidade e alinhada às estratégias da Prefeitura – como o nosso PPA, que é o nosso Programa de Metas; e as demais estruturas relacionadas aos planos setoriais. Além disso, trouxemos algumas novidades na estruturação desta peça, oriundas, inclusive, de demandas sociais a respeito de temáticas intersetoriais e também da nossa regionalização.

Nesse aspecto, hoje, nós estamos trabalhando com um Orçamento estimado – para quem não participou ou não viu a última audiência – de R$ 146,5 bilhões.

Quanto à comunicação, reforçamos que a Seplan organizou painéis para facilitar a comunicação e também a consulta, dado que essa lei orçamentária tem uma quantidade muito grande de informações – milhares de páginas, vários cadernos e anexos. E esses dois painéis podem ser consultados no nosso *site*, que fica como mais um instrumento para facilitar o entendimento tanto do orçamento quanto do Orçamento Cidadão.

De outra forma, eu também queria dizer que estamos abertos para receber contribuições. E fico à disposição da Mesa, caso haja algum ponto da proposta em relação ao qual possamos contribuir.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Fabricio.

Passo a palavra ao Sr. Celso Jorge Caldeira, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte.

O SR. CELSO JORGE CALDEIRA – Bom dia a todos e a todas.

Bom dia, Vereador João Ananias, Presidente desta Mesa, na pessoa de quem

cumprimento os Vereadores e as autoridades presentes; colegas Secretários e Secretárias de Prefeitura; e demais colegas de trabalho.

Eu vou fazer uma explanação muito breve, primeiramente, a respeito da Secretaria; porque depois, Sr. Presidente, as empresas se manifestarão de forma individual e complementarão aquilo que vou apresentar. E, de qualquer forma, permaneceremos até o final desta audiência à disposição de todos para quaisquer perguntas ou dúvidas que surjam.

Temos muito prazer em afirmar que a Prefeitura elevou o seu investimento no orçamento na razão de 20%; e, particularmente, na nossa Secretaria, aumentou 21,4%, algo que nos deixa muito felizes, porque o orçamento é de todos, é da Prefeitura, não de uma Secretaria ou outra. E o Sr. Prefeito foi muito feliz, assim como a Secretaria de Planejamento e a Secretaria da Fazenda, ao adequar as necessidades de cada Secretaria, na medida em que todas reivindicaram mais orçamento e todas foram contempladas.

Saliento que a nossa Prefeitura está com investimento de 20%, como já disseram os dois “Fabricios”. E isso é muito importante para nós.

Quero dizer que a nossa situação fiscal dentro da Prefeitura é absolutamente privilegiada, na medida que nós, hoje, temos 13,67% de endividamento em relação à receita corrente líquida do município. E para que as senhoras e os senhores todos tenham uma base de comparação, o estado tem 120% e a União tem mais de 400%. Então essa situação fiscal é muito importante para nós, porque essa capacidade e responsabilidade fiscal nos permitem alavancar investimentos, buscar financiamentos externos e internos, garantindo que a cidade não pare na sua dinâmica de mobilidade e transporte.

Estamos, hoje, então, como eu disse, com um aumento de 21,4% no nosso orçamento, dividido basicamente em compensações tarifárias – R$ 7,2 bilhões destinados à compensação tarifária. E depois, se for do interesse desta audiência, poderemos entrar no mérito do que vem a ser compensação tarifária e como isso funciona na política tarifária do município.

Estamos contemplando eletrificação, implantação do VLE, implantação do biometano, entre outras muitas atividades. E sobre todas elas, volto a dizer a vocês, estaremos

disponíveis para responder a respeito.

Também é muito importante salientar que, do quadro orçamentário da Secretaria, 35% é destinado a despesas de capital, com operações de crédito ou fundos e transferências, algo que é absolutamente recorde na nossa secretaria e que nos deixa muito felizes. Aliás, temos certeza de que o ano de 2027 vai ser muito profícuo para a administração e para a população como um todo.

Finalmente, gostaria de salientar a vocês que a secretaria está muito comprometida com a renovação da frota e com a qualidade do transporte oferecido ao cidadão paulistano, que vem num ritmo acelerando, numa política implantada a partir de uma determinação do Prefeito Ricardo Nunes – que não tem mais volta. E seguirá em 2027 com muita força.

Por enquanto é isso, Sr. Presidente. Continuamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Secretário.

Passo a palavra ao Secretário Victor Hugo Borges, Diretor-Presidente da São Paulo Transportes, SPTrans.

O SR. VICTOR HUGO BORGES – Bom dia, Sr. Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento, Vereador João Ananias, na pessoa de quem cumprimento todos os demais Vereadores. Agradeço a presença de todos.

Esta audiência é uma excelente oportunidade para falarmos da SPTrans, que faz a gestão de um dos maiores sistemas de transporte do mundo.

A cidade de São Paulo conta, hoje, para vocês terem uma ideia, em termos de números gerais, com: 7 milhões de viagens diárias; 34 terminais de transferência urbanos, os quais estão dentro de PPPs, e divididos entre blocos – Bloco Sul, Bloco Leste e Bloco Noroeste, tendo sido o Bloco Leste o último a ingressar. Temos também 22 mil pontos de paradas de ônibus, que todos conhecem, que cobrem 96% da cidade, com pelo menos um ponto de ônibus a cada 300 metros de alguém.

É um enorme prazer participar desta audiência ao lado de vocês, tendo em vista que, no orçamento de 2027, a Prefeitura de São Paulo determinou para a SPTrans e para a Secretaria

Municipal de Mobilidade e Transporte um orçamento digno de um transporte com esse tamanho.

Vou trazer números gerais para vocês – e podemos discuti-los –: o Projeto de Lei Orçamentária de 2027 relacionado à SPTrans, exclusivamente, está orçado em R$ 10,989 bilhões. E é importante que vocês saibam que temos uma diferenciação: obviamente, temos um contrato de gestão, ou seja, aquilo que a SPTrans recebe para a sua própria sobrevivência; e, ao lado, a compensação tarifária.

É muito importante também falarmos sobre a compensação tarifária dentro desse maior arcabouço, já que cerca de 92% do orçamento é destinado a isso. E por compensação tarifária estamos falando daquilo que o município de São Paulo repassa para que a tarifa municipal de transporte público hoje esteja em R$ 5,30. Além disso, temos o serviço Atende+; a eletrificação da frota, como o Secretário Celso falou; as PPPs dos terminais, que, como mencionei, são três; e o SMGO, que é o nosso novo Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional, que traz o alívio tecnológico que o sistema merece.

Estamos falando de 92% do orçamento, sendo que 3% são destinados a planos de investimentos da SPTrans e 5% ao contrato de gestão que eu mencionei.

Quero deixar registrado que o valor relacionado à compensação tarifária, que eu mencionei, atua hoje em R$ 7 bilhões – um número grandioso, mas redirecionado, exclusivamente, em benefício da população, fazendo com que o transporte público tenha um valor adequado.

O contrato de gestão da SPTrans gira em R$ 528 milhões, valor para sobrevivência anual que tem nos atendido muito bem – desde 2025, terminamos dentro da LOA, o que é muito importante para nós. E agradeço a todas as pessoas que trabalham diretamente na parte de orçamento e finanças da SPTrans. Esse é um resultado muito importante não só para a municipalidade, mas também para aqueles que temos como beneficiados diretos, a população.

Quero mencionar projetos prioritários.

A eletrificação da frota hoje talvez seja o ponto crucial do transporte público, com a descarbonização como uma meta – a eletrificação foi a primeira delas. E para a compra de ônibus

elétricos temos um orçamento de R$ 2,189 bilhões. Além disso, biometano, ônibus movido a gás biometano, também vai ser uma realidade na cidade de São Paulo, e seu programa já conta com um orçamento de R$ 500 milhões separados para o seu início.

Não sei se todos conhecem o serviço aquático, mas, na Zona Sul, um trajeto que antes era realizado em uma hora e meia de trânsito, do Mar Paulista até o Cantinho do Céu, hoje, através da represa, hoje é ofertado em 17 minutos. E para esse serviço temos um orçamento de R$ 36 milhões.

O Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional, como eu disse, é o nosso suspiro tecnológico, aquilo que vai fazer com que o transporte público de São Paulo fique, inclusive, mais módico para a cidade, e conta com um orçamento da ordem de R$ 71 milhões.

Bom, em números gerais, é isso, Sr. Presidente. Estou à disposição.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – O próximo é o Sr. Milton Roberto Persoli, Diretor-Presidente da Companhia Engenharia de Tráfego, CET.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Bom dia a todos.

Bom dia, Presidente João Ananias, Presidente da Mesa e da Comissão de Finanças e Orçamento. É um prazer estar nesta Casa. Esse diálogo e essa transparência de informações são muito importantes para nós.

Também quero saudar os outros Vereadores componentes desta Mesa – André Santos, Marcelo Messias e Silvinho Leite. É um prazer estar presente e contar com a presença de vocês.

Quero saudar o nosso Secretário Celso Caldeira; o nosso Secretário Gilmar e, também, todos os nossos Diretores da CET presentes; toda a nossa Diretoria, que está presente – inclusive, a Diretoria de Representação. Todos os nossos colaboradores relacionados ao tema de orçamento estão presentes hoje para ajudar a esclarecer ou trazer alguma informação necessária que vocês venham a nos solicitar.

Trouxemos uma apresentação pequena, só para ilustrar um pouco a nossa peça orçamentária.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas na tela de projeção.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – A CET é uma empresa de economia mista vinculada à SMT, do Secretário Caldeira, e à SEMTRA, do nosso Secretário Gilmar. Ela faz a gestão, a segurança de trânsito, além de hoje ser a autoridade municipal de trânsito na cidade de São Paulo.

Estamos falando de alguns números: 12 milhões de veículos; 1,5 milhão de motos circulando diariamente pela cidade; e 15 milhões de viagens feitas durante o dia na cidade de São Paulo. Aliás, o Victor trouxe alguns números grandiosos também desta cidade. Então é um universo bastante complexo. E a CET se coloca como gerenciadora, administradora, desta grande cidade.

O objetivo é trazer para todos vocês, de forma rápida, o nosso orçamento.

Esse é o orçamento do ano passado, 2026: dois contratos com a SEMTRA – que é o contrato de serviço de engenharia e o contrato de serviço de sinalização; um convênio com a educação; e a receita própria. Somando-se todos esses itens, tivemos um orçamento de R$ 1,598 bilhão em 2026.

O Orçamento para 2027 que encaminhamos à Câmara Municipal compreende: contrato de serviço de engenharia, R$ 1,338 bilhão; convênio de sinalização, R$ 183 milhões; convênio de educação, R$ 10 milhões; e receitas próprias, R$ 72 milhões. O total é de R$ 1,604 bilhão – maior que o orçamento de 2026.

Agora, falando um pouquinho os serviços de engenharia, alguém pode falar da diferença; mas isso está sendo compensado no convênio de sinalização. Aliás, temos como administrar esses dois itens e também temos como administrar a receita própria. Quer dizer, com o orçamento desse exercício, temos como administrar o contrato de engenharia, o convênio de sinalização e as receitas próprias.

O convênio da educação com a Secretaria Municipal de Educação, para incluir uma disciplina sobre trânsito para o Fundamental I, tem uma redução – que, na verdade, não é uma redução. E para nós, da CET e da Secretaria da Educação, o convênio foi o grande momento

para levar esse conteúdo para a grade da escola municipal.

Hoje, com esse convênio firmado com a educação, temos uma série de apostilas dedicadas a isso. Neste ano de 2026, estamos trabalhando do 1º ao 3º ano do Fundamental I. A partir de 2027, vamos trabalhar do 1º ao 5º ano do Fundamental I. E este ano estamos qualificando – nós, a Secretaria de Educação e a CET – todos os professores para essa grade atual e para a próxima grade de 2027. Então esse que era um sonho de todos nós – Prefeito e Secretários – foi trazido na forma de um convênio. Agora, a matéria Educação no Trânsito está na grade da nossa Secretaria Municipal de Educação, do 1º ao 5º ano do Ensino Fundamental I. E isso é muito importante para todos nós.

Essa tela mostra a composição das fontes de recursos, a forma como esse orçamento é distribuído.

Estamos falando que os 68% daquele valor inicial vêm do Tesouro Municipal, Fonte 01; os recursos vêm do "fundo de multas", com o FMDT apresentando um valor distribuído de 27%; e os 5% são de receitas próprias.

Nas receitas próprias, a CET traz um desafio muito forte, e cada vez mais, que é o incremento de busca de receitas próprias, hoje com um valor já bastante grande nessa categoria do orçamento.

Essa tela mostra a distribuição dos contratos.

O contrato de serviço de engenharia compreende toda a nossa atividade: custeio, implantação, sinalização – que está no outro convênio –, enfim, todo o nosso custeio interno. E no convênio de sinalização está toda a nossa parte de implantação de todos os tipos de sinalização – que todos nós pedimos, que todos nós sabemos quais são: lombadas, placas, sinalização, enfim, todo esse universo de sinalização –, com R$ 183 milhões destinados a isso.

Sobre o convênio da educação, já falamos um pouco a respeito; sobre as receitas próprias, também. E todos os esses quatro itens compõem o nosso orçamento de R$ 1,604 bilhão.

Essa tela mostra pouco as nossas atividades – que todos conhecem, mas é

necessário trazê-las como informativo.

Entre as principais atividades da CET, temos a operação e o controle de tráfego.

Esta cidade nos impõe cerca de 2 mil ocorrências por dia, de todas as ordens. Então a empresa trabalha com esse número, com esse desafio. Estamos falando de aproximadamente 160 corridas por ano; 500 eventos semanais no final de semana. Estamos falando de grandes operações – como a que tivemos, neste final de semana, na Avenida Paulista; e outras operações grandes. Hoje, fazemos a fiscalização dos autopropelidos. Aliás, todos estão sabendo que houve a regulamentação dos autopropelidos – bicicletas elétricas –, com a participação da SPTrans e da GCM. Então essa é uma atividade que foi disciplinada e está sendo conduzida pela CET, com o seu papel de fiscalização.

Esses são os dados e informações relativos a projetos, planejamento e sinalização viária. Aliás, nesta cidade toda, estamos falando mais ou menos de 300 mil placas.

Sobre a educação de trânsito, ressaltamos o convênio que foi firmado com a Secretaria Municipal de Educação.

Outra atividade da CET é a operação de trânsito e eventos.

Entre os grandes eventos, podemos destacar a Fórmula 1, que é um grande evento internacional; o BTS no final de outubro, que as meninas já falaram um pouco, já se expressaram: três dias de evento, 98 mil pessoas no Morumbi por dia, fora 30 mil que estarão fora do estádio, tentando acessar e participar um pouco. Resumindo: estamos falando de 120 mil pessoas por dia no BTS; e um público de 100 mil pessoas na Fórmula 1. Estamos falando de eventos desse porte. E estamos trabalhando todo esse efetivo para trazer essa disciplina, esse regramento, esse ordenamento para esses grandes eventos. Enfim, são cerca de 75 mil eventos e obras.

A SPTrans, como autoridade de trânsito, emite o cartão DeFis; emite autorizações para uso do viário por caminhões; disciplina a gestão de vagas da Zona Azul.

Também estamos cuidando de alguns projetos importantes: 1) o Faixa Azul, que é um projeto exitoso que está trazendo inúmeros benefícios, como poupar, salvar vidas. Aliás, o Prefeito sempre traz isso como mote principal: o projeto Faixa Azul não é dele, é da cidade, para

salvar vidas; é um projeto que a Prefeitura apresenta como salva-vidas; 2) o Frente Segura/Box de Motos; 3) projetos de minirrotatórias; 4) Programa Área Calma; 5) Plano Cicloviário, que também é muito importante; e esta Casa tem muito interesse no processo de plano cicloviário, na malha existente e na malha cicloviária futura. Aliás, estamos bastante em contato com o cicloativistas; temos um trabalho muito grande com esta Casa e, também, com o grupo de cicloativistas, que trazem essa possibilidade de estudar o plano cicloviário; 6) o Programa Via Segura, pois a parte de segurança é muito importante, e somos muito responsáveis por isso, estamos muito dedicados à segurança de trânsito. Tanto é assim que os índices de acidentes estavam num processo de crescimento, e, agora, estão mais estabilizados, e buscamos que esse nível de acidentes sempre tenda a cair.

Nessa tela temos os compromissos, sendo um deles o de redução de acidentes.

Era mais ou menos isso o que tinha a apresentar. E reafirmo o nosso compromisso com toda esta cidade, com todos vocês. E destaco que o nosso orçamento é o resultado da composição feita pelo nosso Prefeito, pelos nossos Secretários e pelo nosso grupo de Diretores presentes nesta audiência.

Desculpe por alongar um pouquinho a informação, mas foi necessário. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Joao Ananias) – Obrigado, Presidente.

Eu quero informar a presença dos Srs. Anselmo Fernandes Rizante e Dimitri Fabricio Carvalho Rodermel, ambos do Tribunal de Contas do Município; bem como a presença das Sras. Vereadoras Janaina Paschoal e Renata Falzoni.

A Vereadora Renata deseja usar a palavra agora?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Joao Ananias) – Por favor.

Sras. Vereadoras, estamos com dificuldade em relação ao número de cadeiras, mas sintam-se contempladas à Mesa.

A SRA. RENATA FALZONI – “Sussa”, Sr. Presidente. Estamos juntos.

Bom dia a todas e a todos. Muito obrigada por estarem aqui.

Serei breve porque tenho muito o que falar.

Vamos começar pelo Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional da SPTrans.

Esse sistema estava, no contrato das empresas de ônibus, para ser concluído em 2023. A sua finalização condiciona a mudança de remuneração das empresas, que hoje é em sua maior parte por passageiros transportados, para uma remuneração por custos operacionais e qualidade do serviço – visto que hoje a remuneração não considera nenhum aspecto da qualidade do sistema. E temos visto, cada vez mais, ônibus superlotados, falta de cumprimento de viagens e atrasos nas partidas.

O nosso mandato fez um intenso estudo sobre o índice de qualidade do transporte, que só tem piorado ao longo do contrato – e, inclusive, o apresentamos ao TCM –, o que envolveu análise dos índices de qualidade da própria SPTrans. Por isso, o SMGO e a sua construção são importantíssimos para a cidade.

Vamos às perguntas.

O SMGO recebeu um aumento em relação ao que estava previsto no PPA, mas o valor dedicado é insuficiente. Documentos do cronograma físico financeiro do SMGO que a própria SPTrans produziu indicam que serão necessários mais R$ 90 milhões de investimento para a sua construção e R$ 20 milhões para manutenção do sistema somente neste ano. Para o ano de 2027, serão necessários R$ 125 milhões para a construção e R$ 60 milhões para a manutenção do SMGO, que tem que ser construído, implementado e manutenido.

Por que estamos dedicando somente R$ 27,5 milhões para a construção e R$ 44 milhões para a sua manutenção, já sabendo, pelo cronograma financeiro, que esses valores são insuficientes?

Em reunião da Câmara Temática de Transporte Público, CMTT, a própria SPTrans diz que o projeto do SMGO está maduro o suficiente para ser totalmente entregue em agosto de 2027.

Considerações: vamos atrasar o prazo de um sistema tão importante para a cidade mais uma vez? Vamos dar calote nas empresas que estão trabalhando nesse projeto? Vamos

gastar mais em aditivos, como já fizemos no caso dos servidores da Oracle para o sistema SMGO?

No orçamento da cidade para 2027, temos rubrica para implantação de novos terminais de ônibus no valor de R$ 90 milhões.

Eu pergunto: para quais obras esses valores irão? Terminal de Perus ou outro? O Terminal Jardim Miriam continua como promessa? E a reforma do Terminal São Mateus? Vamos finalizar a construção do Terminal Itaquera, que está com as obras paradas? Nada isso está indicado. E seria muito importante a população e os Vereadores saberem.

Sobre a concessão de terminais de ônibus, os já existentes, a concessão prevê uma contraprestação da PPP – que está aumentando acima da inflação.

Quais investimentos as concessionárias estão realizando para justificar esse aumento acima da inflação?

Sobre novos corredores de ônibus: quais são os projetos de novos corredores além do BRT na Radial Leste e na Aricanduva? Vamos finalizar o Corredor Itaquera-Líder? Vamos retomar o projeto da Avenida Nossa Senhora de Sabará? Vamos começar o projeto da Avenida Miguel Yunes? Para onde vão os quase R$ 400 milhões previstos na LOA de 2027?

Sobre o Bonde São Paulo, é importante fazer um destaque para a escolha da tecnologia dos veículos, que utilizam pneus em vez de trilhos – escolha que minha equipe e eu consideramos equivocada. Por quê? A experiência no Paraná demonstrou que os custos operacionais de bonde com pneus são superiores aos de VLT, tradicional; e a tecnologia do VLT já foi amplamente testada mundo afora. Por que insistir em uma tecnologia que somente uma empresa fornece? Somente para o ano que vem, estamos prevendo investir R$ 1,4 bilhão.

Por que antecipar esse investimento, já que, no PPA, há previsão de somente R$ 200 milhões? É por causa do calendário eleitoral de 2028? Eu gostaria de entender essa coincidência.

Sobre os subsídios ao transporte público: todo ano a LOA prevê gastos com subsídio de 25% a 60% menores do que o executado. Por exemplo, na LOA de 2025 estavam previstos

R$ 6,3 bilhões, e foram executados R$ 7,4 bilhões; na LOA de 2026 estavam previstos R$ 6,2 bilhões, e já foi executado todo esse valor até setembro. Nesse ritmo, vamos superar a marca de R$ 8 bilhões de subsídio para o ano de 2026.

Então pergunto: esses R$ 7,3 bilhões previstos, na verdade, significam R$ 9 bilhões? Gostaria de entender isso daí. Por que sempre essa defasagem quando falamos de subsídio do transporte coletivo? Por que criamos uma peça de ficção a cada ano, uma torneira aberta do transporte coletivo, sendo que sabemos como mudar e otimizar?

Sobre estrutura cicloviária: a implantação de ciclovias e ciclofaixas está parada. Se a licitação não sair este ano, vamos perder o valor que está reservado no orçamento, de R$ 100 milhões. Estavam aqui falando em bilhões e bilhões, e nós estamos falando agora de R$ 100 milhões para estrutura cicloviária.

Agora que foi possível destravar a questão do TCM, por que a demora para licitar os novos 160 km de ciclovias e ciclofaixas? Também está parado.

Sobre a LOA de 2027: por que reduzir R$ 48 milhões da rubrica de ciclovias em relação ao que está no PPA, já que essa Gestão precisa cumprir o programa de metas e alcançar mil quilômetros de ciclovias até 2028? Temos, parcamente, 730 km, considerando aquelas que estão fictícias no mapa, porque já foram desativadas por carros estacionados, lixo jogado. Vamos postergar a construção de infraestrutura dedicada à segurança de ciclistas, mesmo com o aumento da demanda nas ciclovias já existentes?

Sobre a manutenção de ciclovias e ciclofaixas é o mesmo caso: a licitação precisa ser publicada agora, uma vez que o recurso já foi empenhado e o TCM já liberou. Então pergunto: quando essas duas licitações serão publicadas?

Sobre calçadas: o recurso inicial de calçadas, para este ano de 2026, era de R$ 231 milhões, mas o executado foi diminuído para R$ 43,5 milhões ao longo do ano, ou seja, já foram remanejados 80% do valor inicial.

No Fundurb, a SMSub defendeu que esse remanejamento se deve por falta de demanda. Agora imaginem falta de demanda para calçadas. Então desviamos recursos de

calçadas por, entre aspas, “falta de demanda”? Isso é uma coisa obtusa na forma de dirigir os nossos recursos.

Parece lindo: R$ 200 milhões para calçadas na LOA de 2027. Mas e a execução disso? Que garantias vamos ter de que a maior parte disso não será desviada para recapeamento ao longo do ano, como o próprio Fabricio Cobra acabou de falar na abertura? E é investimento em recapeamento, uma ignorância total em se tratando de mobilidade ativa, que é prioridade pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sobre o trânsito: a rubrica de intervenções do sistema viário prevista no PPA, da Siurb, tem um salto de R$ 573 milhões para R$ 1,4 bilhão na LOA de 2027, quase três vezes mais. Quais obras estão incluídas nisso? Como isso se relaciona com o planejamento de mobilidade sustentável, como esta gestão tem tanto falado? A SMT e a SMTrans participaram do planejamento dessas obras? São todas obras viárias para carros, como túneis e viadutos? Se sim, quais são? Queremos saber quais são.

Já policiamento de trânsito, que é fundamental, apresenta uma reedição vertiginosa do valor após este ano: há dois anos, foram R$ 40 milhões executados e, para o ano que vem, estão previstos apenas R$ 11,5 milhões na LOA. O que explica isso? E a convocação no cadastro da reserva de agentes de trânsito, conforme essa placa da CET? O orçamento não está prevendo aumento de efetivo da companhia, que é tão necessário?

Em relação ao recapeamento de estradas de terra no sul da cidade, é muito importante que elas sejam feitas com calçada e ciclovias, até porque elas estão destruindo um projeto de cicloturismo e de turismo sustentável ecológico no sul da cidade. Temos que tomar muito cuidado, conforme vamos asfaltando as estradas de terra, especialmente as do Sul da cidade de São Paulo.

E eu não peço nenhum perdão por ter passado o nosso tempo, porque esse é um trabalho do meu gabinete. A minha equipe trabalha profundamente analisando a LOA, para poder trazer comentários competentes. Estamos aqui para trabalharmos juntos.

Muitíssimo obrigada, Presidente João. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado.

Informo que está presente o Vereador Gilberto Nascimento.

Eu concordo, Vereadora Renata, mas temos um prazo, e, às vezes, tem mais pessoas para falar, então temos que cumprir o horário. Desculpe, temos que cobrar um pouquinho, para que parlamentares e munícipes sejam balanceados e tenham o mesmo tratamento.

Bom, estamos encerrando nossas inscrições a partir de agora; e o Secretário irá informar as respostas por *e-mail*.

Encerradas as nossas inscrições.

Eu vou chamar os primeiros, de três em três. Então já fiquem preparados. Vamos cumprir o horário, porque, senão, todo mundo acaba não falando.

Os três primeiros munícipes a falar serão: João Galvino; Zildo, do Conselho Municipal de Política Urbana, CMPU; e Alessandra Porto.

O SR. JOÃO GALVINO – Bom dia.

Cumprimento a Mesa na pessoa do Vereador João Ananias, que preside esta Comissão.

O sistema de transportes na cidade de São Paulo é muito complexo. E até ouvimos a Vereadora falando: para uma cidade inclusiva, precisamos fazer muitas obras e muitas ações de governo para conseguirmos uma cidade para todos. E vou aqui falar de uma questão pontual que fica lá no fundão, na beirada da Cidade Tiradentes, que é esquecido realmente pelo governo.

Inclusive, temos o Secretário de Subprefeituras, que eu gostaria que realmente levasse essa questão para discutir, para que faça realmente ações naquela região.

A Avenida Inácio Monteiro precisa ser duplicada e revitalizada. Ela não tem calçadas, calçamento e nem cobertura nos pontos de ônibus. E aí é com a CET: no final da avenida, o final do ônibus é em frente a uma escola particular, onde é até impossível as pessoas caminharem; imaginem andarem de bicicleta ou passarem com automóveis.

Eu estou trazendo essa questão pontual não em meu nome – inclusive, o mandato

do Vereador João Ananias tem relação com a comunidade –, mas em nome de muitas vozes que representam quem sofre com isso no dia a dia. E o governo precisa colocar isso no orçamento, precisa olhar um pouquinho para além do centro expandido de São Paulo.

Então é essa a questão que eu gostaria que fosse atendida, porque a população da Cidade Tiradentes, que é população de São Paulo, merece e precisa. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, João Galvino.

O próximo é o Zildo.

Aos dois minutos e meio, vou pedir a conclusão.

O SR. ZILDO – Está *ok*, então.

Bom dia. Vou ser bem sucinto. E gostaria de me dirigir logo ao Fabricio.

Fabricio, o que acontece: eu sou morador lá da Zona Leste, onde temos uma solicitação de passarela. É a Proposta 124 – que já foi aprovada no orçamento e, inclusive, já recebeu aval da CET, que reconheceu a demanda. Lá, já ocorreram três óbitos. Então, quer dizer, foi analisado pela Siurb, que parece estar bem sensível a esse projeto. E eu gostaria que os Vereadores João Ananias e Marcelo Messias olhassem para essa causa com mais sensibilidade.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. ZILDO – É na Jacu-Pêssego, altura do número 2850. Lá tem uma faculdade, tem indústria, tem escola. Já ocorreram três óbitos lá.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. ZILDO – Siurb. Isso. A CET já fez o estudo.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. ZILDO – Siurb. Jacu-Pêssego.

Tem duas vias...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. ZILDO – É na travessia, porque não tem uma passarela. Aliás, nós estamos solicitando uma passarela. E o projeto foi feito, parece que custa por volta de R$ 500 mil só para

isso. Agora cabe à Siurb executar.

Deixem eu ser mais objetivo aqui.

Outra coisa também, Fabricio, é sobre o recapeamento.

Tem vários recapeamentos. Por exemplo, Rua do Lago, Subprefeitura de Guaianases e Itaim Paulista: Guaianases faz a sua parte, Itaim Paulista não faz a sua parte. Na Rua General Leônidas Cardoso, o recapeamento da parte de Itaquera, à qual eu pertenço, não é concluída pela subprefeitura. Então eu gostaria que alguém do Tribunal de Contas desse uma olhada a mais, uma fiscalizada nessa parte, porque esse dinheiro vem do Fundurb.

Ainda na parte de mobilidade, Terminal Itaquera: primeiramente, era para ser um terminal rodoviário, com acesso ao Rodoanel e a várias Subprefeituras, para aquecer aquele território de Itaquera – porque tem Ermelino, São Miguel... Entendeu? E o terminal rodoviário passou a ser chamado de Terminal Satélite. Quer dizer, eu acredito que não tivemos um avanço.

Era só isso e muito obrigado. (*Palmas*)

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Zildo.

A próxima a falar é Alessandra Porto.

A SRA. ALESSANDRA PORTO – Bom dia a todos.

Eu queria deixar meu questionamento sobre mobilidade ao Sr. Secretário Fabricio e ao pessoal da SPTrans.

A primeira questão é referente ao Programa Renova Ruas, da Prefeitura.

O Sr. Fabricio colocou a questão de áreas que não são regularizadas; e deu o exemplo da Vila Bela, em São Mateus.

Eu gostaria de saber se esse Programa Renova Ruas contempla loteamentos em que existem ruas que não são oficiais pela Prefeitura, já que no serviço 156 a gente não encontra uma opção direta para fazer indicação dessas ruas para receber esse projeto de infraestrutura da SMSUB. Então como nós, munícipes, podemos fazer a solicitação referente a essa questão do projeto?

Também gostaria de ressaltar referente à SPTrans.

Ano passado, estive presente nas audiências temáticas da LOA – e agradeço o retorno que o Sr. Presidente da SPTrans nos deu referente às demandas que eu apresentei no ano passado, com destaque para o levantamento das linhas de ônibus em Itaquera, Zona Leste.

Solicitei a melhoria de algumas linhas que contemplam a região do Jardim Colonial, que faz divisa de Itaquera com São Mateus. A SPTrans fez um estudo técnico referente ao número de veículos que as linhas têm na região e constatou que as linhas 4085/10 e a 4020/10 possuem dez e cinco veículos, respectivamente. Então gostaria que fosse feita a implementação de mais veículos na frota para atender os moradores da região, já que é uma região que está crescendo em loteamentos e empreendimentos habitacionais.

Deixo essa questão para ser analisada, bem como aguardo um respaldo da SPTrans e da SMSub sobre o Programa Renova Ruas. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Alessandra.

Quero também informar a presença do Vereador Alessandro Guedes.

Eu vou chamar agora os inscritos de forma *on-line*: Domingos Savio Macedo Filho. (*Pausa*) Raimunda Rocha Maia. (*Pausa*) Gabriel Rodrigo de Jesus está presente? (*Pausa*) Alessandro Novais de Almeida. (*Pausa*) Gabriel Volpi está presente?

Gabriel Volpi está com a palavra por três minutos

O SR. GABRIEL VOLPI – Bom dia a todos.

Sou o Gabriel Volpi e faço parte do cadastro reserva do concurso da CET.

Primeiramente, eu gostaria de relembrar a todos que a CET ficou 15 anos sem concurso público e sem contratar ninguém. A média de idade na CET é de 55 anos, ou seja, pessoas quase idosas cuidando do trânsito da cidade, que é dinâmico, e não vemos nenhum investimento em efetivo. Houve o concurso, e apenas uma pequena parcela foi convocada.

Temos um trânsito com mil mortes por ano. É muita gente morrendo no trânsito. São muitos acidentes todos os dias. E parece que a gestão municipal fecha os olhos para isso. Então é importantíssimo que sejam convocados logo todos os aprovados do último concurso, porque o artigo 30 da Constituição e o Código de Trânsito dizem que a responsabilidade sobre o trânsito

é do município. E o que vemos na cidade de São Paulo é o município transferir essa responsabilidade para a Polícia Militar, que deveria estar correndo atrás de bandido, mas ficam cuidando do trânsito.

Vemos acontecer muitas coisas que não deveriam acontecer, como moto de trabalhador sendo apreendida por motivo fútil; não existe um bom senso. E temos que deixar a Polícia Militar correr atrás de bandido; e, a CET, fiscalizando e organizando o trânsito para prevenir mortes. É assim que tem que ser, é assim que a Constituição prevê, e não está sendo feito dessa forma. Quando tiramos policiais do combate ao crime para colocá-los para cuidar do trânsito, nós estamos contribuindo para que o crime aconteça muito mais à vontade na cidade de São Paulo.

A última questão é sobre as empresas de apoio ao trânsito.

Talvez seja por isso que não exista a convocação dos aprovados no concurso, porque alguém está ganhando bastante dinheiro no contrato com essas empresas de apoio ao trânsito, porque, com as obras e eventos que acontecem na cidade, é preciso contratar essas empresas. E se houver uma CET forte, um efetivo na CET que consiga atender a essa demanda, não vão precisar dessas empresas.

É isso. Obrigado.

E que chamem logo os aprovados no concurso da CET.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Gabriel.

Josiani Napolitano. (*Pausa*) Carmem Guilherme.

A SRA. CARMEM GUILHERME – Presente. Estou aqui.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Pode falar por três minutos, Sra. Carmem.

A SRA. CARMEM GUILHERME – Bom dia a todas e a todos – representantes do Poder Público e sociedade civil.

Quero destacar, nessa temática da PLOA 2027, que não existe mobilidade urbana efetiva sem pavimentação, drenagem e sem acesso digno ao transporte público.

No Jardim Elizabeth, na Zona Leste, temos reivindicações históricas.

Por exemplo, a Rua Garota de Ipanema, ex-Servidão V, desde 2014, vem sendo cobrada e reiterada; e, inclusive, fez parte do Orçamento Cidadão, com promessas e compromissos da SMSUB. Da mesma forma, a Rua Maria Tereza Darcolette, no Palanque, com reivindicações históricas; e a Estrada do Palanque. No Jardim Elizabeth, 21 ruas necessitam de pavimentação, drenagem e oficialização com urbanismo. Aliás, isso é parte de uma sentença condenatória transitada em julgado, já em execução desde 2023, mas pouco de efetividade fizemos.

Outro exemplo também de recapeamento é a Rua Júlio César Moreira, no Jardim Rodolfo Pirani. A via parece um rali, já que tem mais de cem trechos pavimentados em menos de um quilômetro.

Também reivindicamos à SPTrans estudos das Linhas 3098, 4015 e 4016, tendo em vista as demandas do Jardim Elizabeth, Rodolfo Pirani e São Francisco, os empreendimentos imobiliários e o crescimento da população.

Em relação ao Programa Renova Ruas, perguntamos quais vias serão pavimentadas e drenadas. Quais critérios? Quais prioridades? Haverá lista? Haverá participação popular? De que forma?

A mobilidade também começa na casa, mas podemos exigir acessos públicos enquanto aguardamos as ruas.

E o Largo de São Mateus? (*Falha na transmissão*)

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Senhora Carmem?

A SRA. CARMEM GUILHERME – Oi, caiu a linha. Posso continuar?

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Por favor.

A SRA. CARMEM GUILHERME – Por fim, faço novamente a reivindicação de que a Seplan reveja a portaria, principalmente a questão de não estar contemplada nesse cronograma de 2027 a etapa da consulta pública, de 4 a 27, onde foram definidas as audiências para novembro.

Nas devolutivas do Orçamento Cidadão, teremos apenas três dias, sendo seis

Subprefeituras – e somos 32 Subprefeituras. Não é possível que o Orçamento Cidadão, na sua proposta devolutiva, tenha se limitado a três dias de uma consulta pública que não fazia parte do planejamento do cronograma.

Seplan, novamente, como conselheira participativa, afirmo: há a necessidade de rever essa portaria.

Obrigada. Um bom dia e bom trabalho a todos.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, dona Carmem.

Eu tinha chamado a Sra. Josiani Napolitano, que tinha demorado para responder, mas agora está disponível.

A senhora tem a palavra por até três minutos.

A SRA. JOSIANI NAPOLITANO – Bom dia a todos.

Eu me chamo Josiani Napolitano, sou Presidente Executiva da ABiogás, associação que representa a cadeia de produção de biogás e biometano no Brasil.

Quero começar reconhecendo a iniciativa da Prefeitura de criar o BioSP, programa que apoiamos, bem como a manutenção dos R$ 500 milhões previstos na proposta de orçamento de 2027 para renovar a frota com biometano.

Por que essa iniciativa é tão relevante? Porque o biometano transforma resíduos urbanos e agroindustriais em combustível renovado, e assim podemos aproveitar esses resíduos para abastecer os ônibus e substituir o *diesel*.

São Paulo tem condições de avançar nesse caminho.

Há um estudo divulgado pela Fiesp que aponta um potencial de produção de 6,4 milhões de metros cúbicos de biometano por dia, no estado, considerando só a vinhaça, torta de filtro e resíduos de aterros. Já temos 9 plantas autorizadas no estado de São Paulo e outras 13 em processo de autorização.

O BioSP pode ajudar a transformar esse potencial em produção efetiva, pois, ao criar demanda por transporte público, o programa estimula novos investimentos nessa cadeia. Além disso, produzir combustível localmente também fortalece a segurança energética, reduzindo a

dependência de combustíveis importados e de oscilações de preços internacionais. E, obviamente, os benefícios vão muito além do abastecimento: chegam ao clima e à saúde da população.

Para o clima, a diferença é que o biometano aproveita o carbono de resíduos que já existem, já estão presentes na natureza, enquanto o *diesel* libera o carbono que estava armazenado no subsolo, aumentando a sua quantidade na atmosfera. Isso explica a contribuição do biometano para as metas municipais de redução de CO2 de origem fóssil. E considerando toda a cadeia, a redução de emissão de gases de efeito estufa pode ser superior a 90%.

Há também um benefício muito próximo do dia a dia de quem vive em São Paulo, que é a qualidade do ar. Dados de fabricantes indicam uma redução de até 85% nas emissões de material particulado em comparação com ônibus a *diesel*. E são partículas que penetram nos pulmões e aumentam os riscos de doenças respiratórias e cardiovasculares. Então reduzir essas emissões significa contribuir para um ar mais limpo e para proteger a saúde da população.

São Paulo tem a oportunidade de assumir um papel pioneiro no uso do biometano no transporte público em grande escala e construir uma referência internacional, conectando aproveitamento de resíduos, mobilidade e melhoria da qualidade do ar.

Muito obrigada. E fico à disposição.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sra. Josiani.

As próximas inscritas são a Dra. Cristina do Palanque e a Sra. Niudete.

Vou chamar novamente três inscritos presencialmente: Srs. Marcelo Siqueira e Gilberto Macedo, ambos do CPM Lideranças; e a Sra. Aleia de Oliveira, representante das pessoas com deficiência.

Já se preparem para continuarmos. O tempo permanece de três minutos.

O SR. MARCELO SIQUEIRA MOREIRA – Bom dia a todos e a todas.

Bom dia, Vereadores e membros do Poder Público.

Pessoal, me chamo Marcelo Siqueira Moreira, sou do CPM Lideranças SP e trago reivindicações da população do fundão da Zona Sul.

Em primeiro lugar, dirijo-me ao Sr. Victor Hugo, Presidente da SPTrans.

Desde dezembro de 2025, estamos sem uma empresa contratada para operar as linhas da antiga Transwolff nos setores D10 e D11.

A SPTrans assumiu a operação de, aproximadamente, 133 linhas, atendendo a regiões como Grajaú, Parelheiros, Marsilac e Jardim Ângela. E pergunto: como pode a SPTrans operar os ônibus, administrar o serviço e fiscalizar a própria operação? Quem fiscaliza de fato? Por que ainda não tivemos uma nova licitação? Como vai ficar o futuro dessas linhas? A população terá redução no atendimento? Não podemos aceitar que os moradores mais distantes continuem sofrendo sem respostas claras e sem garantias de transporte digno.

Em segundo lugar, dirijo-me ao Secretário Fabricio Cobra, da Secretaria Municipal das Subprefeituras.

A Câmara aponta cerca de R$ 2,3 bilhões para as Subprefeituras neste ano, enquanto a Secretaria fala em, aproximadamente, R$ 3,7 bilhões para 2027.

Precisamos de transparência nesses números. Precisamos de recursos que cheguem de verdade nos bairros. A zeladoria é precária, faltam obras, e os Subprefeitos trabalham com recursos insuficientes para tantas necessidades. E por que os conselhos participativos municipais não são chamados para contribuir na construção dos orçamentos das subprefeituras?

Na Capela do Socorro, por exemplo, que é o bairro onde o Prefeito reside, em 2024, foram cerca de R$ 69,9 milhões; em 2025, caiu para R$ 49,3 milhões, uma redução de R$ 29,6 milhões. Em 2026, subiu para R$ 64,5 milhões; e, agora, em 2027, estamos com um aumento de apenas R$ 2,4 milhões – bem abaixo, inclusive, de 2024. Estamos falando de uma região como o Grajaú, que é um dos maiores territórios periféricos da cidade.

A Câmara vai estudar um aumento real de recursos para essas Subprefeituras?

Por último, trago uma reivindicação do Jardim Iporã, em Parelheiros.

A Proposta 3128 do Orçamento Cidadão prevê o asfaltamento completo da Rua Forte do Campo; mas a intervenção ficou incompleta. Então pedimos que a Prefeitura inclua recursos

próprios no orçamento para concluir essa obra, atendendo integralmente os moradores, pois só foram aprovados 200 metros, sendo que a rua tem 500 metros.

Além disso, pedimos transporte digno, Subprefeituras fortalecidas, obras concluídas. Não queremos promessas; queremos orçamento, planejamento e resultados para a população.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Marcelo.

O próximo é o Sr. Gilberto Macedo.

O SR. GILBERTO MACEDO – Senhores, bom dia.

Bom, eu vim simplesmente fazer um complemento da última audiência que tivemos, e na qual o Secretário da Seplan esteve presente.

O que está pegando para os conselhos participativos são as Propostas 1711 e 1712, já que estão tirando o direito do cidadão comum, da sociedade civil, de realmente participar efetivamente do Orçamento Cidadão.

Eu me lembro que, em 2022, na posse do conselho participativo, o Sr. Ricardo Nunes disse que iríamos ser protagonistas, atores principais; e, pelo que eu estou notando, a Seplan está acabando com isso.

Eu vejo, pelo Orçamento Cidadão que está acontecendo agora, que o conselho participativo escolhe as 15 propostas, as mais prioritárias. E eu verifiquei, ontem, que algumas propostas saíram de um e foram para cinco. Não é o conselho que está fazendo isso, é a Seplan. E isso é muito ruim para o conselho participativo.

O que somos numa sociedade como essa? O que somos para a Casa, que falam ser a casa do povo? Eu não vejo assim. Eu não vejo que esta é a casa do povo, porque ninguém briga por nós. Vemos as Subprefeituras todas alocadas. Vemos Prefeito Regional fazendo o que quer. E as pessoas têm que ter coragem de vir aqui e falar, porque isso é muito ruim. Prefeito regional não me representa, eu não votei nele; eu votei nesses senhores que estão aqui, na maioria desses Vereadores que estão aqui.

Eu vim pedir encarecidamente a todos vocês: fiscalizem o que está acontecendo na Seplan.

E venho deixar uma mensagem muito clara, que eu espero que entre na consciência de vocês, para verificarem o que estamos falando: “A minha voz pode ser de um único cidadão, mas as perguntas que faço dizem respeito a milhares de pessoas que não conseguem chegar até esta tribuna”.

Muito obrigado. (*Palmas*)

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Gilberto.

Os próximos oradores são a Sra. Aleia de Oliveira, representante das pessoas com deficiência; a Sra. Cláudia Campelo de Oliveira, Conselheira do Caps Butantã; o Sr. Lucas do Carmo El Calil, assessor da Vereadora Janaína Paschoal; e o Sr. Reginaldo Santos, assessor do Vereador Silvinho Leite.

A SRA. ALEIA DE OLIVEIRA – Bom dia a todos.

O meu nome é Aleia, sou estudante especial da Escola do Parlamento – USP, Conselheira do CER III Moema e pessoa com deficiência.

Pedagogicamente, eu não tenho 80% da visão. (*Ergue o braço esquerdo)* É como se este pedaço do braço não existisse para o olho.

Na semana passada, denunciei aqui o apagão da acessibilidade; e, hoje, trago a prova material disso e a solução para o orçamento de 2027.

Em 2024, protocolei uma petição no Ministério Público, hoje um Inquérito Civil ativo, exigindo acessibilidade no Parque das Bicicletas e no Complexo do Centro Esportivo Mané Garrincha. Essa solicitação surgiu porque precisamos usar as quadras e a piscina do parque para interação social, principalmente para a reabilitação física. Além disso, o nosso CER III atende, pelo SUS, mais de 3 mil pacientes; e a atividade aquática é fundamental para a recuperação dos pacientes.

Em março deste ano, a Secretaria Municipal de Esportes e Lazer respondeu ao processo, confessando que avalia jogar o projeto do parque para o centro esportivo, empurrando

o acesso para o lado oposto do CER. E pior: a Prefeitura tenta reduzir o debate, tratando o espaço como apenas para crianças atípicas. Isso é capacitismo velado.

Nós exigimos um desenho universal que atenda plenamente às quatro deficiências: física, auditiva, intelectual e visual. Por isso, nossa proposta para a Secretaria de Mobilidade é clara: exigimos a extensão de infraestrutura, interligando a Estação de Metrô Eucaliptos, a Estação de Metrô Moema, o CER III, o Parque das Bicicletas e o Centro Esportivo Mané Garrincha.

Reforço o clamor do bairro: a calçada da Rua Imarés, que se liga com a Rua Carinás, está completamente esburacada sob a responsabilidade da FAB, Força Aérea Brasileira, bloqueando o acesso à Estação de Metrô Eucaliptos. E o que propõe é a aplicação obrigatória de pavimentos semipermeáveis ou permeáveis em ciclovias e calçadas, garantindo-se as condições de acessibilidade nas calçadas.

O bairro é um antigo varjão. Cogitou-se um piscinão do lado que estamos – no outro, já está sendo feito e já houve um óbito. E a população repudia essa obra que acumula lodos e doenças.

Em março de 2025, protocolei nesta Casa um requerimento com assinaturas por soluções permeáveis alinhadas a ODS – Objetivo de Desenvolvimento Sustentável da ONU. Nenhum Vereador retornou.

Como avisei, as barreiras atitudinais desta Casa não vão apagar o nosso protagonismo.

Ao exigir uma emenda substitutiva do Projeto de Resolução 12/2026, colocando a devida participação popular de coletivos de pessoas com deficiência e da academia, a CCJ – Comissão de Constituição e Legislação Participativa –, no dia 2 de setembro, colocou uma música para censurar a minha fala. No dia 30 de setembro, na audiência de prestação de contas da saúde, a minha fala também foi censurada.

Isso já está no Ministério Público. E agradeço ao Vereador Hélio Rodrigues por exigir as “degravações”.

Exigimos que o PL 752 financie dignidade, acessibilidade, sustentabilidade, e não o capacitismo. Cumpra-se o artigo 54 e 55 da Lei Orgânica.

Conselho de Representantes não é a mesma coisa que CPM.

Ontem e anteontem me censuraram; amanhã poderá ser você, você e você. Então reclamaremos para quem?

Não à censura, e sim à democracia!

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – A próxima é a Sra. Cláudia Campelo de Oliveira.

A SRA. CLÁUDIA CAMPELO DE OLIVEIRA – Bom dia.

Eu me chamo Cláudia Campelo de Oliveira, sou Conselheira do Caps Adulto Butantã.

Primeiramente, gostaria de agradecer a presença de todos, com foco na luta por direitos humanos.

São mais de R$ 7 bilhões em subsídios. As pessoas que estão seguindo à risca o tratamento longitudinal, psiquiátrico e psicológico humanizado, livre de internação e superdosagem de remédio, têm o direito de estar no projeto de reinserção e reabilitação social da rede de atenção psicossocial. E por incluir geração de renda, não sendo um trabalho formal, o justo seria liberar o Bilhete Único Especial com passe livre enquanto o usuário seguir à risca o tratamento. Certamente, tende a ser imparcial a liberação desse acolhimento, sendo mais sumamente justo se houver comunicação com o prontuário e com a referência profissional do usuário na aprovação do benefício.

Usuários que não seguirem à risca, poderiam ser descartados? Não, seriam suspensos até que retomassem o eixo de reinserção. Assim, eliminaríamos a marginalização de qualquer usuário, servindo de bode expiatório na marginalização do julgamento ligado às próprias noções de profissionais que não acompanham o tratamento psiquiátrico e psicológico longitudinal do usuário. No entanto, abrirá leques para condições mais adequadas às exigências para usuários que provarem estar habilitados ao Bilhete Único Especial.

Essa demanda deve ser cumprida para todos com esse perfil, independentemente de quem sejam, palavras essenciais após sentir na pele o desrespeito de funcionários metroviários rindo da minha cara ao comprovar com protocolo e *e-mail* que meu bilhete expirado já tinha sido aprovado ainda dentro do prazo máximo de entrega. E para evitar esse comportamento desprezível o certo seria abrir o uso de cartões provisórios enquanto não seja entregue o Bilhete Único Especial para pessoas com deficiência. Ainda, profissionais deveriam ser treinados e capacitados para dialogar com pessoas no processo de reinserção e reabilitação social por direitos humanos.

O justo é ampliar o foco, estabelecer um aspecto formal e com mérito em políticas públicas contínuas no tratamento humanizado longitudinal, mas com decreto administrativo dentro do projeto da rede de atenção psicossocial, o que seria bem mais justo, evitando qualquer um que não possua a verdade em estar seguindo o tratamento, e não abrindo margem para marginalização da sociedade.

Eu sou usuária do Caps Adulto Butantã e “do único equipamento público do município”, o Ponto de Economia Solidária, que tem o projeto de reinserção e reabilitação social, e a assembleia desses dois equipamentos públicos ocorre no mesmo dia. Então é inadmissível que o passe não seja livre, uma vez que eu tenho direitos.

Prezado Relator Marcelo Messias, o Poder Executivo deve redobrar a atenção para a rede de atenção psicossocial, porque nada está previsto no planejamento para o próximo ano de 2027. E precisamos de atenção.

Estamos juntos, grande família. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Cláudia.

O próximo é o Lucas do Carmo e, após, o Reginaldo Santos.

O SR. LUCAS DO CARMO EL CALIL – Olá. Bom dia a todos.

Meu nome é Lucas e eu sou assessor da Vereadora Janaina Paschoal.

Cumprimento a Mesa, na pessoa do Sr. Presidente, e todos os demais presentes.

As perguntas que eu venho trazer dizem respeito ao Bonde São Paulo, que possui orçamento estimado de, mais ou menos, R$ 1,380 bilhão para o exercício de 2027; sendo que, para o ano de 2026, o orçamento previa aproximadamente R$ 56 milhões.

Gostaríamos de entender, primeiramente, o que justifica um aumento tão expressivo de quase 2.000% no orçamento; e se há previsão de que se consiga, de fato, liquidar esse valor no período de apenas um ano.

Ainda com relação ao bonde, chamou-nos a atenção o fato de que o trajeto previsto atende a diversos pontos do Centro Histórico de São Paulo. Entretanto, o Largo São Francisco, que é um importante polo universitário da cidade, não parece ser atendido pelo trajeto até esse momento apresentado. E nos parece lógico, diante do valor estimado, do intenso fluxo de estudantes que lá acontece todos os dias e dos projetos de revitalização do largo, que houvesse ao menos um ponto que atendesse a essa demanda dos estudantes.

Portanto, a pergunta é se existe algum estudo técnico para avaliar a viabilidade dessa hipótese; e, caso não haja, sugiro que se faça esse estudo. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sr. Lucas.

O próximo é o Sr. Reginaldo Santos.

O SR. REGINALDO SANTOS – Bom dia a todos os presentes – membros da Mesa, Srs. Secretários, Vereador Silvinho Leite e demais Vereadores.

Quero trazer uma pauta referente à mobilidade urbana para o Sr. Secretário de Transporte da cidade de São Paulo. É uma demanda da Kecya Morais, Diretora do Instituto Extraordinário, projeto beneficente em defesa de direitos de pessoas com deficiência, neurodivergentes e famílias atípicas – pauta que o nosso Vereador Silvinho Leite defende com muita firmeza.

Apresento esta manifestação para destacar barreiras enfrentadas diariamente por pessoas com deficiência, neurodivergentes e famílias atípicas no transporte público municipal, especialmente nas regiões periféricas de São Paulo.

Embora os ônibus mais novos contenham recursos de acessibilidade, suas

existências não garantem, por si só, o direito ao transporte, porque ainda há relatos de ônibus que não param para pessoas em cadeiras de rodas, profissionais com dificuldade para operar elevadores e equipamentos que precisam de manutenção, embora seja essencial que a segurança e a acomodação adequada dos passageiros sejam respeitadas antes de o veículo retomar a viagem, conforme os procedimentos aplicáveis.

Por isso, solicitamos informações sobre as capacitações oferecidas aos motoristas e aos demais colaboradores, a frequência desses treinamentos e as medidas adotadas quando há falhas no atendimento.

Consideramos que é importante fortalecer ações permanentes no atendimento humanizado, abordando capacitismo, respeito às diferenças e às necessidades de pessoas com deficiência e neurodivergentes.

Outro ponto é a manutenção preventiva e corretiva dos elevadores e demais dispositivos de acessibilidade, uma vez que é necessário garantir o funcionamento, acompanhar reparos e orientar os profissionais sobre o procedimento, para que, quando houver falhas, o usuário não fique sem atendimento e ainda receba uma alternativa segura.

Solicitamos ainda a atenção às condições dos pontos dos ônibus em periferias e das calçadas íngremes, Sr. Secretário, bem como um levantamento desses locais, acompanhado de prioridades e prazos adequados.

Nesse contexto, é importante que a Secretaria e a SPTrans prestem os esclarecimentos e acompanhem a qualidade de serviço prestado pelas operadoras; até porque o nosso objetivo é contribuir com soluções concretas e prazos responsáveis.

Acompanhamento e acessibilidade não podem ficar restritos à existência de equipamento nas regiões centrais e periféricas, precisam funcionar na prática em todos os territórios, com transporte acessível e condições para garantir autonomia, segurança, dignidade e participação social.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado.

Para quem quiser fazer proposta ao orçamento, há um formulário na mesa. É só pegá-lo e entregá-lo à própria mesa. Está bom?

Eu vou chamar mais pessoas: os Srs. Antônio Ferreira do Nascimento, Elizabeth Arão, João Previz e Jorge Simões.

O SR. ANTÔNIO FERREIRA DO NASCIMENTO – Bom dia a todos.

Eu me apresento como catador de papelão.

Parabenizo a todos vocês da Mesa, que estão sentados: o Presidente... e alguma pessoa falando alguma coisa. Agora, vocês e o Ricardo Nunes estão se esquecendo da limpeza, porque existem umas caçambas de lixo que têm um sistema em que um joga fora, e o outro quer brigar. E como o Sr. Ricardo Nunes assumiu a responsabilidade, foi eleito Prefeito... – que todo mundo, ou uma parte, foi votar para ele; mas estão se esquecendo do sistema de administrar a cidade, porque falam de um monte de coisas. É um monte de dinheiro. É dinheiro para todo tipo de investimento, e para a coleta seletiva é zero. Eu vejo um monte de pessoas que recebem o voto de carroceiros e, depois, a subprefeitura manda pegar as suas carriolas. Estão entendendo?

Os passeios da cidade de São Paulo são um deboche: todo mundo quer mandar, todo mundo quer passar por cima do sistema. E no sistema quem manda é o Prefeito, o Governador do Estado e os Deputados Estaduais.

Outro dia, eu estava na reunião do Conseg, perguntando o que é que os Deputados Estaduais fazem, porque eu também não sei o que fazem. Procurei o Deputado Telhada e o filho dele, mas desligaram o telefone na minha cara. Quer dizer que vale a pena sair da sua casa para dar o voto para um cidadão como esse, que, quando você liga, desliga na cara e não tem resposta para dar para a sociedade?

A cidade está precisando de limpeza. Vejo falarem um monte de coisas, e a cidade está toda suja. Onde estão os investimentos para coleta seletiva e da Locat, que não está cuidando da limpeza? É o pessoal querendo brigar um com o outro. Como é que põem aí uma responsabilidade que é do Prefeito e dos Vereadores, e o pessoal fica comprando briga? Quando estiver processado, quem é que vai resolver o problema?

Estamos precisando de uma coisa social nesta cidade, e para todos, não é para um. São 70 Deputados Federais e 94 Deputados Estaduais.

Fica aqui o recado para quem foi eleito, porque eu não tenho tempo de puxar saco de candidato, não: tem que trabalhar e investir no que é certo, estão entendendo?

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sr. Antônio. Eu concordo.

Tem a palavra a Sra. Elisanete Arão. Depois, será o Sr. João Previz.

A SRA. ELISANETE ARÃO – Bom dia, Srs. Vereadores e demais presentes.

Venho fazer uma reclamação sobre o que está ocorrendo no polo cultural: na calçada, existe um buraco enorme. E faz 30 dias que estamos reclamando. A Sabesp fala que é responsabilidade da Prefeitura; a Prefeitura fala que é responsabilidade da Sabesp. E cinco idosos já levaram queda, inclusive uma com forte luxação em dois joelhos. Isso é muito ruim.

Lá, nós temos mais ou menos 600 idosos que comparecem no polo e fazem as oficinas. E essa calçada, que é ao redor do polo, é ecológica: além desse buracão que está se aprofundando cada dia mais, aparecem pequenos afundamentos na calçada. Então precisamos de um movimento rápido para saber quem vai assumir a responsabilidade de restaurar essa calçada.

Outra coisa que ocorre no polo é que passam muitos ônibus na via e o semáforo é muito rápido. Vários idosos usam bengala. E para fazerem a travessia naquele semáforo é totalmente difícil. Por isso, pedimos que a CET faça um estudo rápido e resolva essa situação para os nossos idosos.

Muito obrigada a todos pela atenção. (*Palmas*)

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Dona Elisanete.

O próximo a falar é o Sr. João Previz.

O SR. JOÃO PREVIZ RODRIGUES – Bom dia a todas e a todos.

Bom dia à Mesa, na pessoa do Vereador João Ananias.

Sou funcionário da CET há 36 anos, e hoje faço parte do seu Conselho de Administração. Estou aqui para falar da importância da CET para a cidade de São Paulo.

Na época da Luiza Erundina, em 1990, a gente estimava que a CET precisaria de um investimento de aproximadamente 10 mil funcionários; e hoje a CET conta com um pouco mais de 3.500 funcionários. Então a CET precisa de mais investimentos.

A estranheza que eu trago é que o orçamento destinado para a CET está praticamente congelado desde 2023 – não há um acréscimo considerável para essa pasta.

Outra coisa que observamos, quando acompanhamos a apresentação do nosso presidente da CET, é que há uma redução considerável – praticamente, metade – no orçamento destinado à educação. E a educação é a parte principal para que a gente consiga conscientizar, reduzir mortes e fazer uma cidade mais saudável e com uma mobilidade mais ativa.

Outra situação é que o orçamento que foi pedido pela própria CET é de pouco mais de R$ 1,6 milhão. E isso, a nosso ver, pela situação em que a CET se encontra hoje, ainda é insuficiente. E pelo que a gente viu, pela Secretaria de Planejamento, o valor destinado para a CET não vai atingir esse orçamento que ela está pedindo.

A CET está ligada a todas as situações em todas as secretarias. Quando há uma obra na cidade – SPObras, Siurb , SPUrbanismo ou a própria SPTrans –, para que haja eficiência no transporte coletivo, é preciso que a CET esteja sempre atuando, então não é possível que uma pasta com essa magnitude tenha um orçamento tão reduzido. Por isso, viemos pedir que esse orçamento seja um pouquinho melhor do que o que está previsto desde 2023.

Outra situação para a qual a gente tem que alertar é que a CET está em uma fase praticamente de sucateamento, porque não tem investimento; o orçamento que está sendo feito é praticamente para pagar as contas da CET. E não é possível que a gente não preveja, em uma cidade com esse tamanho, um investimento para atender com qualidade a municipalidade.

Agora, para concluir, eu quero chamar a atenção do nosso Presidente, pois ele apresentou toda a nossa diretoria nos *slides*, mas se esqueceu de uma diretoria que é importante, eleita pelos funcionários – a única eleita pelos funcionários. E a única mulher que faz parte dessa diretoria colegiada, a Luana – que está ali –, não foi apresentada no nosso *slide* como diretora. (*Palmas*) Então chamo a atenção do Presidente para que, na próxima

apresentação, conste o nome da nossa Diretora de Representação.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sr. João.

Os próximos a falar serão os Srs. Jorge Simões, Tatiana e Juca Rodrigues.

O SR. JORGE ANTÔNIO RODRIGUES SIMÕES – Bom dia a todos – aos presentes à Mesa e aos que estão na audiência.

Eu sou o Jorge Simões, Diretor do Sindviários, que é o sindicato que representa a categoria dos funcionários da CET São Paulo. E estou trazendo aqui algumas dificuldades que enfrentamos no dia a dia, porque, muitas vezes, não são do conhecimento de todos.

Para ser bem breve, cito o primeiro problema que nós enfrentamos.

Como o próprio Presidente da Companhia apresentou, temos números astronômicos de atividades e de serviços necessários na cidade. Hoje, contamos com apenas mil agentes de trânsito, em quatro turnos, para a cidade de São Paulo. E vocês vão perceber, se fizerem uma conta básica, que esse número é infinitamente menor do que a nossa necessidade para evitar acidentes e mortes, assim como para colaborar com todo o serviço que é necessário para a cidade.

Hoje, como o próprio Presidente passou, temos aproximadamente 12 milhões de veículos na cidade. E aí peço que vocês parem para analisar: mil agentes de trânsito em quatro turnos – ou seja, 24 horas – são suficientes para atendermos apenas a essa demanda de automóveis, sem considerar os pedestres e os demais usuários da nossa cidade?

Temos, como até já foi lembrado, um cadastro reserva feito por meio do concurso que está ativo. E solicitamos, como representantes do sindicato, que sejam contratadas essas pessoas do cadastro reserva, exatamente para compor esses agentes de trânsito, e, assim, possamos dar um atendimento de melhor qualidade à cidade – que, infelizmente, hoje não conseguimos atender.

Outro ponto é falta de guinchos na cidade.

A primeira demanda é guincho para remoção de interferências e acidentes, pois

temos apenas dois caminhões pesados para atender às demandas de acidentes na cidade de São Paulo inteira. É um absurdo. Temos aproximadamente 12 milhões de veículos, e eu tenho um guincho para um polo da cidade e outro guincho para outro polo da cidade, os quais são responsáveis por atender a todas as ocorrências envolvendo acidentes – por exemplo, com caminhões, com produtos perigosos. Quer dizer, não temos condição adequada para trabalhar e atender à cidade com essa quantidade de caminhões que temos.

A segunda demanda que temos é a de guincho utilizado para fiscalização da cidade, pois temos apenas um guincho para executar todas as tarefas de fiscalização na cidade de São Paulo. Então, quando vocês solicitam um guincho a um agente de trânsito para um carro que está parado na casa de vocês, infelizmente, eu não vou ter condição de atender.

O último ponto que eu gostaria de trazer é a situação do pessoal que está sendo contratado para apoio operacional: eles não estão tendo treinamento adequado para atender à necessidade da cidade, e, muitas vezes, estão colocando em risco a própria população. Então precisamos rever a situação desse pessoal, para poder atender adequadamente a cidade. Precisamos, hoje, de agentes de trânsito para atender à demanda da cidade.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sr. Jorge.

A próxima inscrita é a Sra. Tatiana.

Logo em seguida, falarão os Srs. Juca e Marcos Batalha.

A SRA. TATIANA – Bom dia, senhores e senhoras.

Meu nome é Tatiana. E venho trazer uma demanda muito importante referente à Avenida Luiz Gushiken, onde há uma grande preocupação com o número de acidentes e mortes.

Em 2025, a cidade de São Paulo registrou 1.034 mortes no trânsito, o maior número em dez anos, das quais 410 foram mortes de pedestres, boa parte delas concentradas na Zona Sul, onde fica a Avenida Luiz Gushiken.

Diante dessa situação, eu solicito ao órgão competente a realização de um estudo técnico para avaliar medidas de segurança viária e redução de velocidade na região, com o

objetivo de prevenir acidentes e preservar vidas, pois precisamos agir preventivamente para evitar novas tragédias, além de garantir mais segurança para que todos circulam pela via.

Obrigada a todos.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sra. Tatiana.

O próximo a falar é o Sr. Juca Rodrigues.

O SR. JUCA RODRIGUES – Bom dia a todas e a todos.

Eu sou o Juca Rodrigues, coordenador pedagógico da Rede Municipal de Ensino e, atualmente, assessor parlamentar do Vereador João Ananias.

Quero trazer alguns pontos breves sobre mobilidade urbana. E gostaria de falar diretamente à CET, Companhia de Engenharia de Tráfego.

Eu sou morador de Itaquera há 30 anos, onde há um completo desrespeito à circulação das bicicletas pela ciclovia. Para terem uma ideia, na Avenida Waldemar Tietz, na Cohab I, há uma ciclovia em que não dá para andar aos sábados, porque colocam as barracas de pastel da feira sobre ela. É disso que eu estou falando. É um completo desrespeito.

Outra questão que eu quero trazer: São Paulo vive um crescimento de prédios. Enfim, em Itaquera, a cada hora surge um prédio novo. Na Rua Fontoura Xavier foram feitos vários empreendimentos, e, boa parte deles, sem vagas de garagem, possivelmente, seguindo a legislação – porque não sabemos até que ponto seguem a legislação. As pessoas compram o apartamento, e deixam o carro na rua. E uma vez que o meu carro fica na rua dia e noite, eu estou privatizando um espaço público, um espaço de mobilidade, um espaço de circulação. Muitas vezes, os ônibus não conseguem parar nas suas paradas, têm que parar no meio da rua, o que impede o desembarque e embarque de passageiros, porque os carros estão privatizando o espaço. Então peço uma atenção à Companhia de Engenharia de Tráfego na região de Itaquera – até porque há uma unidade da CET no centro de Itaquera. E eu sou morador, eu circulo, mas não vejo atuação da CET, o que esbarra na questão trazida anteriormente – e aí ressalto a fala de Gabriel Volpi, *on-line,* e outros que falaram posteriormente –: como falar de mobilidade urbana se não há investimento na CET? A questão central de tudo o que estamos

discutindo é o investimento.

Foi falado anteriormente que o orçamento da CET está congelado desde 2023. No entanto, sentimos a necessidade de investimentos, com abertura de concursos, contratação de gente, porque o que tínhamos de mobilidade há 10 anos, em termos de carros e bicicletas, não é o que temos hoje. É necessário que haja investimento para garantirmos mobilidade decente na cidade de São Paulo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Juca.

O próximo munícipe é o Sr. Marcos Batalha.

O SR. MARCOS BATALHA – Bom dia a todos.

Presidente, vou ser rápido.

Quero apenas deixar consignado, em ata e em áudio, que nem o Tribunal de Contas e nem a Seplan conseguiram esclarecer o questionamento que fiz na outra audiência; pegaram o meu contato, e até o momento estou aguardando. E o que eu vou falar tem a ver com esse questionamento.

No alinhamento entre o PPA, a LDO, a LOA e o Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo, tem relatório de coesão do Seplan? Sim ou não?

A segunda pergunta é com relação ao Fundo Municipal de Trânsito. E quero uma resposta “sim” ou “não” da CET.

Consta em relatório que a CET arrecada quase um bilhão de reais em multa. E a Fonte 02, que é o fundo, na Loa de 2027 não está detalhada; e as ações do fundo estão com Fonte 00. Está havendo desvinculação de receita? Sim ou não? Porque, se houver, pode acarretar improbidade administrativa. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sr. Marcos.

O próximo a falar é o Sr. Evaldo Rodrigues Vilas Boas.

O SR. EVALDO RODRIGUES VILAS BOAS – Bom dia a todos e a todas, presencialmente e virtualmente, acompanhando os trabalhos desta comissão.

Quero cumprimentar o Vereador João Ananias, que está presidindo os trabalhos, e em sua pessoa cumprimento todos os demais Vereadores presentes; o Secretário Celso Caldeira, na pessoa de quem cumprimento todos os Secretários de Governo presentes; Victor Hugo Borges, presidente da empresa da qual faço parte, e aqui representando os trabalhadores dessa digníssima companhia, a SPTrans; e o nosso coirmão Milton Persoli, Presidente da CET, que também divide a árdua tarefa de proporcionar um ir e vir com segurança, qualidade e eficiência a multidões de pessoas – que, às vezes, superam populações de países inteiros da Europa. Aliás, esse é o grande desafio que nós temos todos os dias. E isso é feito com muita galhardia e vocação pelos agentes públicos, porque nós, da SPTrans, somos agentes públicos de fiscalização, trabalhadores concursados, e, portanto, temos a missão de garantir a multidões inteiras o ir e vir do trabalho, da faculdade, da igreja, do cinema, enfim.

O Sr. Presidente mencionou uma das tantas modalidades que SPTrans tem como responsabilidade. E quero apenas destacar que são esses trabalhadores, com essa inteligência coletiva de anos de existência, que fazem com que nós hoje tenhamos o transporte hidroviário, ou aquático, no extremo-sul de São Paulo – uma demanda antiga de integração modal da nossa cidade. Então a implantação desse transporte foi feita com muito esforço e inteligência coletiva dos trabalhadores da SPTrans e com o aval da instituição, atrás da qual existem homens e mulheres com muita qualidade técnica para colocar esses projetos em execução.

Então, em nome dos meus companheiros, e com a minha tarefa de apresentação sindical, quero fazer um chamamento público para toda a sociedade, porque não se trata de uma atribuição somente do Victor Hugo, como Presidente da SPTrans, ou do Secretário Celso, como Secretário de Governo, mas de toda a sociedade. Essa é uma obra feita por várias mãos – não só dos trabalhadores que desempenham as suas atribuições no dia a dia, mas também do passageiro que está lá no extremo sul, no Jardim Marsilac. Vamos lá às 4h da madrugada para acompanhar a fiscalização da linha; muitas vezes, alguns serviços públicos não chegam lá, mas o transporte público está lá às 4h da madrugada. Pode não passar uma viatura de polícia, uma viatura da GCM ou um funcionário de qualquer outra área do serviço público, mas o agente da

SPTrans vai lá, às 4h da madrugada, enfrentando frio, garoa e as animosidades do dia a dia.

A SPTrans, com o seu trabalho, oferece a sua qualidade técnica para fazer as intervenções em parceria com essas empresas – que estão sob intervenção por obra de uma investigação do Ministério Público e do Gaeco.

A vida é dura, mas a causa é justa. Contem sempre com os trabalhadores da SPTrans, que têm muita qualidade e contribuem para toda a sociedade de São Paulo.

Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Evaldo.

Agora é o Sr. João Pereira Lima Junior.

O SR. JOÃO PEREIRA LIMA JUNIOR – Bom dia a todos e a todas.

Meu nome é João Pereira Lima Júnior, liderança comunitária na região do Jabaquara, mais conhecido como “Júnior da Vila Clara”.

Cumprimento todos à Mesa. E peço a atenção dos Vereadores presentes, porque os Vereadores que não utilizam esse *modus operandi* em política estão sendo prejudicados – assim como a população também está sendo prejudicada.

A Subprefeitura do Jabaquara, sabemos, é alocação de um parlamentar.

Todos os senhores sabem que nós temos parlamentares que respondem pelas subprefeituras. A do Jabaquara, do Subprefeito Roberto Bonilha, hoje está sob a gestão do Vereador Sidney Cruz. E para mim isso deveria acabar – não deveria haver Parlamentar respondendo por Subprefeitura.

Com todo o respeito aos senhores presentes, eu vou apresentar o que aconteceu com o Orçamento Cidadão no Jabaquara: essa gestão se apoderou do orçamento que era para ser do povo. Se o orçamento é cidadão, por que o Vereador em questão fez todas as obras de revitalização com dinheiro do Orçamento Cidadão e usou como carro-chefe para a sua campanha? Isso prejudica até os senhores que estão presentes, porque os senhores não utilizaram esse tipo de política para promover o trabalho dos senhores na região. E se o orçamento é do cidadão, por que somente um parlamentar vai tomar conta de todas essas

revitalizações?

Eu tive uma situação específica no Jabaquara: propus a revitalização de uma praça e o conselho aprovou. Eu acompanhei todo o processo. Quando finalizou, havia uma faixa do Sr. Sidney Cruz falando que os moradores estavam agradecendo o seu coletivo e ao Prefeito Ricardo Nunes. E isso é uma falta de respeito com o cidadão. Não adianta, senhores, elaborarmos inúmeras situações aqui, e, lá na ponta, não funcionar.

Eu não sei se os senhores têm conhecimento desse tipo de prática, mas no Jabaquara, em todas as áreas revitalizadas com dinheiro do Orçamento Cidadão, o Sr. Sidney Cruz colocou faixas do seu coletivo falando que os moradores o agradeciam, sendo que isso não existiu. E isso é uma falta de respeito com o cidadão.

Infelizmente, temos subprefeituras opressoras. Hoje, eu sofro perseguição política, pois esse mesmo grupo cria páginas na *internet* para fazer retaliações contra o que eu cobro, que é o direito do povo.

Olhem o que essa senhora falou sobre o buraco.

No Jabaquara, um buraco ficou mais de 30 dias aberto, causando risco para os motociclistas, com carro caindo dentro desse buraco, e a subprefeitura simplesmente não atendeu, porque quem abre o 156 é o Júnior. Nós tivemos que chamar rede de televisão para mostrar o bolo de aniversário que fizemos para o buraco, o que mostra a incompetência de uma gestão que não trabalha para o povo. Eu Acredito muito...

Eu uso uma frase em latim como jargão: *vox populi, vox dei,* que, traduzindo, significa “A voz do povo é a voz de Deus”. Com esse *modus operandi* de realizar o Orçamento Cidadão, me desculpem, a última voz escutada é a do povo. O orçamento não está chegando ao cidadão. O cidadão faz todo o processo, mas, na hora de decidir, quem decide é a gestão – comprovado por essa nova portaria da Seplan.

Eu peço, encarecidamente, que seja revisto o Orçamento Cidadão, ou que, pelo menos, o nome seja alterado para “Orçamento Vereador” ou “Orçamento da Gestão”.

Muito obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Joao Ananias) – Obrigado, João.

O próximo a falar é o Sr. Paulo Sérgio de Andrade.

O SR. PAULO SÉRGIO DE ANDRADE – Bom dia a todos.

Quero agradecer ao Roberto Boi pelo convite que me fez para estar aqui hoje com uma demanda.

Tive a felicidade de ver um amigo que há muitos anos não via, o Milton.

Eu sou morador da Freguesia do Órgão, onde, no último dia 30 de setembro, na Rua Jorge Pilli Netto, aconteceu um acidente com óbito, causado por um carro descontrolado que desceu a rua e bateu no canteiro do Terminal Petrônio Portela. Aliás, infelizmente, tivemos o óbito do motoqueiro porque o carro, dirigido por um senhor de idade, desceu a rua de forma descontrolada e atingiu dois motoqueiros. E a demanda da nossa comunidade é para que tenha o Smart Sampa nessa rua.

A Rua Jorge Pilli Netto tem sinalização: proibida a mão para subirem caminhões, com exceção apenas dos caminhões de coleta de lixo, de entregas e daqueles de mudanças. Mas os caminhões trafegam de forma livre, as motos e os carros sobem pela contramão, além de a rua servir de aceso para os marginais fugirem da polícia, de moto, subindo e descendo a rua em alta velocidade. Então a nossa demanda é sobre a possibilidade de se colocar lombada, porque a rua é estreita e a calçada é curta, o pedestre não consegue passar por ela, vai pelo meio da rua. E a rua tem moradores da terceira idade, na maioria, e crianças.

Então, resumindo, a minha reivindicação é lombada e Smart Sampa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sr. Paulo.

Todos os inscritos falaram.

Agora vou suspender a audiência pública para abrir a reunião da Comissão de Finanças e Orçamento. Em seguida, os trabalhos.

Estão suspensos nossos trabalhos.

- Suspensos os trabalhos para abertura de reunião da Comissão de Finanças e orçamento, a audiência pública é retomada sob a presidência do Sr. João Jorge

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Ao retomar a audiência pública, passo a palavra ao Vereador Alessandro Guedes.

O SR. ALESSANDRO GUEDES – Bom dia a todos os presentes, inclusive aos munícipes, que vieram a esta audiência pública, que debate e constrói o Orçamento, para expor as suas preocupações com a cidade.

Cumprimento a Mesa – servidores da Secretaria, Secretários, Assessores, Vereadores, Vereadoras e colegas de trabalho no dia a dia.

Eu quero deixar uma contribuição a respeito da SPTrans e do horário de partida dos ônibus das garagens.

Recentemente, houve uma ação policial que demonstrou como está a situação das garagens das empresas de ônibus pela cidade como um todo – mas isso é a ponta do *iceberg* de quem está sofrendo na periferia, porque os ônibus não cumprem horário e as pessoas não conseguem de maneira nenhuma chegar aos seus compromissos no horário determinado.

Existe muita dificuldade para se fazer reuniões com a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte. Muitas dificuldades. Este Vereador está tentando há mais de um ano, e não consegue, uma reunião. E não sei se é uma orientação do Prefeito não receber Vereadores de Oposição ou se é uma decisão unilateral da Secretaria, mas não consigo.

Mandaram um representante para entender as queixas que tínhamos; apresentamos as queixas, e até hoje não obtivemos resposta. Existem requerimentos não respondidos. Aliás, determinamos uma postura em relação a requerimentos não respondidos: quero que essas pessoas sejam convocadas para que possamos dialogar.

Um dos problemas sérios em relação ao horário de partida de ônibus SPTrans é no domingo, com o tal do Domingão Tarifa Zero – mas sem ônibus também. Você passa nos pontos de ônibus aos domingos, lotados de pessoas, e não tem ônibus rodando. Prometem às pessoas

transporte para passear, visitar um parente, ir a um parque, e não entregam. As pessoas ficam horas e horas em pontos sem ônibus – é importante falar isso. É tarifa zero, e ônibus zero. E deixo esse registro para a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, porque é muito importante que isso seja revisto, para que possamos atender a população como foi prometido.

Outra questão é em relação à limpeza da cidade.

Não sei se o Secretário Fabricio ainda está aqui.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. ALESSANDRO GUEDES – Oi, Cintia. Tudo bem? Prazer.

Eu gostaria de falar para Cintia, mas gostaria de falar também ao Secretário Fabricio – que não está mais, infelizmente – sobre a limpeza da cidade de São Paulo.

Está vergonhoso. Eu sou um Vereador que ando bastante pela cidade e quem me acompanha sabe que eu sempre estou em algum canto diferente. Eu nunca vi essa cidade tão suja e abandonada.

Falou um senhor representante dos catadores, com toda a razão: o serviço está sendo mal feito. Quantas vezes vemos a empresa que faz a varrição das calçadas, das guias e sarjetas montar aquele saco amarelo de lixo, e não voltar para resgatar o saco? Outro dia eu parei no farol e vi um cidadão puxando um saco como aquele, porque identificou que a água levou o saco para dentro da boca-de-lobo.

E existe outro problema: nós, quando fazemos uma queixa em relação à limpeza da cidade, vemos muita gente falar que o povo joga lixo na rua; e, de fato, há uma parcela da população que ainda é mal-educada – estimo que uns 5% da sociedade devem ser assim; mas 95% não são, e sofrem com o que está acontecendo, pois a cidade não estar limpa prejudica os 100%.

Trago um relato importante para aqueles que não se atentaram. Aliás, eu acho que o Prefeito não se atentou – porque foi se queixar numa postagem que eu pessoalmente fiz na *internet*. Mas vou explicar para ele e para a administração também.

Hoje, não sofremos mais só com o descarte que os 5% jogam na rua, sofremos com os dependentes químicos que catam os sacos de lixo e saem arrastando para abrir em alguma praça, em alguma beira de córrego, para tentar encontrar alguma coisa de valor que possa vender. Aquilo fica tudo espalhado, como se tivesse sido a população que tivesse jogado – e não foi. E quando o dependente químico faz isso – pega o lixo, rasga e deixa lá numa praça – ninguém vai recolher; a Prefeitura não tem um plano para atender essa situação que os 95% passam.

É falta de prioridade? É por que o Prefeito não é mais candidato à reeleição porque não pode? Vejam a situação que vivemos, mesmo estando numa cidade tão rica.

Outro problema: a cidade de São Paulo tem constantemente focado em grandes e importantes obras. E sempre as reconheço quando devo. Mas as pequenas obras não têm sido fruto de atenção da Prefeitura. Parece que a atenção é somente para aquelas obras de bilhões ou de muitos milhões, porque, se não for assim, a Prefeitura não se interessa. E a população do fundão fica lá abandonada.

Estou dizendo isso porque, inclusive, o Conselho Participativo Municipal – eu ouvi várias pessoas falando –, recorrentemente, aprova, toma a decisão, e a obra não sai.

Por que existe o conselho participativo se a obra, depois que eles definiram, não sai? Qual é a decisão da administração para não fazer a obra, se teve uma decisão do conselho, uma deliberação? São problemas para tudo quanto é lado.

Quero falar de novo da limpeza.

No tal de POT, Programa Operação Trabalho, o que não falta é denúncia.

E já avisem a todos que este Vereador está vasculhando, porque os POTs deveriam contar com pessoas para ajudar na manutenção da cidade, na limpeza de praças, ruas, escadões e vielas. Porém, existem denúncias muito sérias de que esse pessoal ganha salário para ficar em casa, para ter algum tipo de benefício eleitoral de um Vereador que administra uma Subprefeitura no momento eleitoral. Quer dizer, estamos discutindo dinheiro público – que deveria ser para alguém fazer a manutenção de uma praça – para alguém servir de cabo eleitoral.

Estou investigando. Se eu conseguir achar o fio da meada, vou puxar, porque há

denúncias sérias sobre isso. Sérias. Praças em que deveria haver gente do POT trabalhando não tem gente do POT trabalhando. E a cidade fica abandonada.

O nosso Prefeito parece que está sendo candidato: primeiro, só se dedicou ao Tarcísio; agora, só se dedica ao Flávio. E não o vemos andar na periferia como fazia no primeiro mandato – quando o secretário era outro. Aliás, sinto muita falta do ex-Secretário Alexandre Modonezi, porque era republicano.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Conclusão.

O SR. ALESSANDRO GUEDES – Zeladoria... tapa-buraco nem se fala.

Prestem atenção às minhas redes.

Muita gente falou de buraco em Itaquera.

Eu moro em Itaquera. E já faz cerca de 60 dias que tem um buraco em uma avenida principal de lá, que nós denunciamos. Vou tapar com cimento aquele buraco e mostrar na minha rede. E não vou fazer populismo, não; eu quero chamar a atenção, porque a *internet* faz as pessoas prestarem atenção ao que está acontecendo.

Eu quero denunciar a má administração da cidade e o que tem sido feito.

Nós tivemos um Prefeito e um Governador que falaram em todo o primeiro turno terem acabado com a cracolândia. Mentira: a cracolândia só se espalhou. Agora está nas 32 Subprefeituras, em todo canto, mas não vemos ação de limpeza e manutenção.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Pela conclusão, Vereador.

O SR. ALESSANDRO GUEDES – Eu sei que já falei demais, nobre Vereador João Ananias, e tenho mais coisas para falar; mas, em respeito aos demais colegas, quero citar que é importante olhar para as questões de limpeza de boca-de-lobo por causa de obras contra as enchentes. Está chegando chuva forte, o El Niño já está aí, e não vemos o serviço sendo bem feito pela Secretaria Municipal das Subprefeituras.

Quero deixar isso registrado porque este Vereador vai puxar tudo o que pode para demonstrar e denunciar.

E devido ao tempo que tenho quero apenas deixar registrado a esta Mesa e a todos

que falaram: não adianta a população falar e expor o seu sentimento, sofrimento, e isso entrar por um ouvido e sair pelo outro. (*Palmas*) Isto é uma audiência pública. Uma coisa é o Vereador do PT subir aqui e criticar – que alguns podem até levar em consideração que é porque é a Oposição –, outra coisa é o cidadão vir reclamar. É obrigação desta Mesa anotar tudo o que esse povo falou e trazer respostas, senão, Sr. Presidente, desvaloriza o trabalho desta Comissão.

Um senhor falou que o pessoal da Seplan ficou com o telefone pessoal dele para dar um retorno, mas não ligaram para ele até hoje.

O que é isso, gente? Que falta de respeito é essa? Todo mundo aqui recebe dinheiro público, salário, que todo mundo paga; o mínimo que temos que ter é respeito pelas pessoas. E diante da importância da Comissão de Finanças e Orçamento, que debate o Orçamento, é inadmissível que se discuta um ponto, e a população fique sem retorno.

Parabenizo o Sr. Presidente pelo trabalho e todos os demais que se manifestaram e que trouxeram as recorrentes reclamações. Estou à disposição para ajudar a endossar a voz daqueles que estão se sentindo prejudicados. Obrigado. (*Palmas*)

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Vereador.

O próximo Vereador é o Silvinho Leite.

O SR. SILVINHO LEITE – Obrigado, Sr. Presidente.

Bom dia e boa tarde a todos e a todas.

Quero saudar os nobres Vereadores da Mesa na pessoa do nosso Presidente, João Antônio... Aliás, João Antônio, não.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – João Ananias.

Você está sem moral comigo.

O SR. SILVINHO LEITE – É, estou sem moral com S.Exa, não tem jeito.

Quis dizer Presidente João Ananias.

Você se afasta da Casa por quinze dias, e o pessoal quer te derrubar.

Quero parabenizar todos vocês, inclusive todos os Secretários e representantes do Poder Público presentes, porque uma audiência pública se faz assim: olhando olho no olho. E

eu sou muito crítico quando um secretário acompanha uma audiência por vídeo ou por WhatsApp, porque não funciona. O Secretário tem que estar aqui, pois é um servidor prestador de serviço da comunidade. E já parabenizo o Secretário Celso e os demais pela presença. Isso torna os nossos debates muito importantes.

Quero aproveitar, nobre Presidente e demais Vereadores, para fazer dois questionamentos para a Secretaria Municipal das Subprefeituras e três para a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, cujas respostas aguardarei por escrito depois – porque eu gostaria que vocês dessem retorno para as pessoas aqui presentes que fizeram questionamentos. Então eu só vou deixar registradas as minhas perguntas, e vocês depois podem mandar as respostas por escrito ao meu gabinete, por favor.

Para a Secretaria Municipal das Subprefeituras: Sr. Secretário, considerando os problemas enfrentados pela população – calçadas destruídas pelas raízes de grandes árvores, acúmulo de entulho nas vias públicas e falta de manutenção –, quais medidas a Secretaria pretende adotar para ampliar a fiscalização, agilizar a retirada de entulho e carros velhos abandonados e garantir a recuperação e manutenção das calçadas, assegurando acessibilidade, segurança e o direito de ir e vir dos pedestres, especialmente de idosos, pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida, mulheres gestantes e neurodivergentes?

Segunda pergunta para a Secretaria Municipal das Subprefeituras: Sr. Secretário, considerando as más condições do asfalto em diversas regiões da cidade de São Paulo, especificamente nos bairros mais periféricos, quais são os critérios utilizados para definir as prioridades do programa de recapeamento? E como serão distribuídos os investimentos entre as subprefeituras? Além disso, quais medidas estão sendo adotadas para garantir que os recursos cheguem às regiões que mais necessitam, assegurando transparência na aplicação do orçamento, qualidade das obras e melhores condições de mobilidade e segurança para a população?

Pergunta para a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte: Sr. Secretário, considerando as dificuldades enfrentadas pelos ônibus biarticulados, particularmente

em ruas estreitas de bairros periféricos de São Paulo, onde frequentemente são encontrados obstáculos causados por veículos estacionados, colocando em risco a segurança de passageiros, motoristas e demais usuários das vias, quais medidas a secretaria pretende adotar em conjunto com o SPTrans e demais órgãos competentes para buscar uma solução para esse problema? Existe a possibilidade de se realizar estudos técnicos para adequar os itinerários, avaliar a utilização dos veículos mais compatíveis com a infraestrutura viária dessas regiões e reforçar a fiscalização do estacionamento irregular, garantindo o transporte público eficiente, seguro e adequado à realidade da periferia? Faço esta pergunta porque há relatos de acidentes frequentes, danos ao asfalto e prejuízos estruturais em residências, além dos riscos à segurança de pedestres e moradores. Diante desse cenário, a Secretaria possui um levantamento desse impacto? Quais medidas estão sendo adotadas para avaliar a adequação dessas rotas, prevenir acidentes e garantir a segurança?

Em relação ao Serviço Atende+, qual é o atendimento e a demanda executados hoje pelo programa? Qual é a capacidade real de atendimento? Qual é o tamanho da fila de espera? E qual é a possível solução para melhorar e resolver esse problema de demandas e demora de atendimento pelo programa Atende+?

Quero aproveitar, Sr. Milton, para saber, quanto a radares, ou redutores de velocidade, qual é a política pública executada hoje nas periferias, ou nas principais avenidas, para reduzir o altíssimo número de acidentes e mortes, como foi destacado na Avenida Luiz Gushiken? Já foram feitos vários pedidos de redutores de velocidade, e radares foram negados. Por qual motivo?

Quanto ao TEG Especial e à situação das barreiras físicas, quais são as soluções apresentadas aos problemas? Já tivemos reuniões diretamente com a Secretaria, mas até agora não foi dado retorno sobre os problemas: as barreiras físicas que estavam sendo canceladas, e mostramos que existiam; a distância e o tempo de permanência dentro dos TEGs.

Para concluir, qual é o grande problema para concluir o corredor de ônibus da Estrada de Itapecerica? Um Vereador acabou de me mandar esse pedido por celular. E qual é a

logística para a manutenção de corredores, destruindo-se o concreto e o refazendo no mesmo local, deixando um transtorno imenso para a cidade de São Paulo?

As duas últimas perguntas: a PLOA 27 apresenta uma previsão expressiva de operações de crédito para investimentos em mobilidade, entre as quais destaco: R$ 2,2 bilhões para edificação da frota; R$ 1 bilhão para implantação do Bonde São Paulo, veículo elétrico; e R$ 500 milhões para renovação da frota por veículos movidos a biometano – este ainda pendente de autorização legislativa, conforme consta no anexo da dívida pública.

Gostaria de saber qual é a situação atual dessas operações de crédito: quais já estão contratadas e qual é a expectativa de contratação e desembolso dos recursos ao longo de 2027.

Especificamente sobre o Bonde São Paulo, considerando a necessidade de autorização legislativa, como a Prefeitura está organizando o cronograma de implantação e execução orçamentária do projeto para 2027?

A última pergunta é sobre a previsão aproximada de R$ 7,35 bilhões para compensação tarifária do sistema de ônibus na PLOA 2027.

Considerando a importância desse gasto para o orçamento municipal e para a manutenção do transporte público, gostaria de esclarecer uma questão que também foi levantada pela Vereadora Renata Falzoni no debate sobre mobilidade: qual é o valor efetivo do subsídio ao sistema municipal de ônibus previsto para 2027? Gostaria de compreender quanto desse valor corresponde efetivamente à diferença entre o custo de operação do sistema e a arrecadação tarifária; e se existem outras despesas ou mecanismos de financiamento que devam ser considerados para identificar o custo total do subsídio suportado pelo município.

Esses são os meus questionamentos, Sr. Secretário, mas eu gostaria, se possível, que mandasse as respostas por escrito para o meu gabinete, *ok*? Muito obrigado.

Obrigado, Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, nobre Vereador.

Isso porque o Vereador Silvinho Leite está sem moral comigo, hein?

Agora a palavra está com o Vereador André Santos.

O SR. ANDRÉ SANTOS – Bom dia a todos.

Primeiro, parabenizo a presença de todos vocês, porque a audiência pública é uma oportunidade para alguns desabafarem e mostrarem o que está acontecendo na ponta, porque a cidade de São Paulo é muito grande; temos 55 Vereadores, mas nem todos conhecem todos os problemas.

Eu ouvi alguém falando sobre o Prefeito Ricardo Nunes. E se há uma coisa de que ninguém pode falar é a respeito do que o Prefeito já entregou, e vem entregando, à cidade de São Paulo. Agora, ele nunca negou que uma cidade tão complexa como esta não venha a ter problemas; e a audiência pública existe exatamente para que esses problemas sejam pontuados, discutidos, e, havendo a possibilidade, certamente serão resolvidos.

Também quero cumprimentar todos os Secretários e presidentes aqui, dos quais também ninguém pode falar mal, porque estão presentes, não fugiram da audiência pública, vieram para ouvir e apresentar situações que cada um tem vivido. Certamente, havendo possibilidade, esses problemas serão devidamente resolvidos.

Estamos com o Vereador Marcelo Messias, Relator do Orçamento, que está anotando todas as solicitações, então é importante que cada um de vocês apresente as suas demandas.

Hoje quero chamar a atenção, em especial, para a questão do Orçamento Cidadão.

Já há algum tempo, temos recebido algumas observações sobre o Orçamento Cidadão, que veio com o objetivo de resolver alguns problemas, principalmente para que as pessoas sem representatividade de um político tenham a chance de ver algum tipo de política pública acontecendo na sua região, algo pelo qual elas têm trabalhado há muito tempo. Então eu estou trazendo um problema que está acontecendo e, também, uma solução.

Acho que tanto a Casa Civil como a Secretaria Municipal das Subprefeituras – e, aliás, aproveito para cumprimentar a Sra. Cintia e todos os que trabalham na Secretaria – podem se sentar e ouvir um pouco essas pessoas que trazem as propostas do Orçamento Cidadão, para entender realmente o que está acontecendo. É natural que ninguém vá acatar aquilo que é

exagero; mas aquilo que é plausível, que realmente a maioria está mostrando que há uma razão para ser observado e resolvido, precisa ser resolvido, porque a cidade não pode pagar, não pode ter um problema sério, por conta de excessos de um ou de outro.

É óbvio, como eu disse, as Subprefeituras têm também recursos limitados e precisam naturalmente de estrutura cada vez maior. No entanto, se há um Orçamento Cidadão que é para o próprio cidadão utilizar, isso precisa ser discutido, e resolvido, para que amanhã não haja uma mancha em relação à utilização do recurso público nas regiões.

Já existe o orçamento das Subprefeituras, já existem os orçamentos definidos para cada pasta; e se foi definido um orçamento para um determinado grupo, e há o Orçamento Cidadão, este deve ser usado por quem é de direito. Por isso, não abrimos mão de lutar pela resolução dessa questão, para que, na próxima audiência pública do ano que vem, possamos também ouvir das pessoas, que hoje vieram reclamar, que houve solução em relação a essas questões do Orçamento Cidadão.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Vereador.

A próxima Vereadora é a Janaina Lima... Perdão, Janaina Paschoal.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – A Lima está voltando. Estaremos em dose dupla.

Obrigada, Presidente.

Cumprimento todos os Colegas presentes, Srs. Secretários, representantes de pasta, todo o público que dividiu conosco. Aliás, tomei nota de todas as ruas, para oficiarmos, cobrando recapeamento e sinalização de trânsito – o que não significa que possamos garantir o resultado, mas garantimos o trabalho.

Eu já dialoguei um pouco com o Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte; e vamos agendar uma visita à pasta para poder entender melhor essa obra que construirá o bonde no Centro: o orçamento, qual é o planejamento. E vou também, se possível, conversar com as equipes do Secretário de Transporte e da SPTrans – cujo Diretor-Presidente, Dr. Victor, está compondo a Mesa – sobre os programas, que há ou não há, de abordagem social

nos ônibus e, eventualmente, nos terminais, nas conexões com o Metrô, na interface com os trens.

Eu sei que há um ponto de contato entre município e estado para abordar crianças, em especial, e adolescentes que estejam sós nos meios de transporte. E por meio da minha equipe identificamos crianças andando sozinhas em ônibus, trens. Eu sei que muitas vezes há dificuldade de a família se organizar, dando mais liberdade para as crianças, mas fico preocupada.

Acredito que poderíamos fortalecer um programa de abordagem, não no sentido necessariamente de impedir, mas para entender aonde aquela criança está indo, de onde está vindo, quem a acompanhou, se há alguma autorização de pai e mãe. Isso é uma preocupação que tenho e que já externei no que concerne às ruas da cidade. Aliás, tenho um projeto em andamento, mas quero focar nos meios de transportes também.

Quero perguntar para a Chefe de Gabinete da Secretaria Municipal das Subprefeituras sobre um ponto que levantei na audiência pública anterior, porque nós identificamos, doutora, uma diferença que considero significativa entre os orçamentos destinados às várias subprefeituras. E não quero fazer coro à fala do Colega que questionou essa tradição, vamos dizer assim, de Parlamentares estarem à frente de Subprefeituras; não estou nem entrando no mérito – até porque não trabalho dessa forma, eu tento ajudar todas as regiões. Mas, ao olhar os orçamentos, eu fiquei com a sensação de que houve uma diferença que não se justifica, salvo melhor juízo, nem pela população, nem pelas necessidades; e também uma diferença também no que concerne à elevação e à queda.

Quando fiz essa pergunta, na semana passada, o representante que estava compondo a Mesa disse que não: que todos os todos os orçamentos das Subprefeituras haviam subido, que todos os recursos tinham sido previstos de forma mais elevada. Só que isso é verdade quando comparamos o projeto que chegou à Casa para 2026 com o projeto para 2027. Só que, quando olhamos a lei que chegou em 2025, para 2026, e comparamos com o que chegou agora, há uma diferença muito grande e uma queda em várias subprefeituras.

Eu queria entender qual foi o critério para essa queda. Qual foi a medição? “Ah, é porque naquela Subprefeitura não conseguiu executar”... E algo que me chamou atenção também: nem todo recurso ter sido executado. Ou “Aquela Subprefeitura não precisa”. Então eu queria entender o critério, seja da pasta do Planejamento, seja da pasta das Subprefeituras propriamente.

Obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Vereadora.

Eu também vou usar, um pouquinho, o direito de fala, porque eu quero fazer algumas perguntas para o Secretário; e, ao mesmo tempo, vou fazer uns comentários, porque eu acho importante.

Primeiro que eu acho que o Fundurb não foi criado para fazer calçada e asfalto de rua e, sim, para revitalizar as comunidades. Isso é muito importante que falemos. E pelo que eu entendo, está havendo desvio de função para a qual o Fundurb foi criado: ser aplicado realmente na revitalização das comunidades. Isso é muito importante.

Outra coisa importante que eu queria falar é sobre os ônibus na cidade de São Paulo.

Primeiro que, hoje, depois da pandemia, diminuiu a quantidade de ônibus rodando. Hoje, nos pontos de ônibus, em momentos de grande movimentação da população indo para o trabalho, ou voltando, o número de ônibus é inferior à necessidade real da população, que o pega muito cheio e chega à casa mais cansada, sem disposição. E é muito importante que tratemos disso.

Outra coisa que precisamos falar é sobre a descentralização do orçamento – algo que o Vereador André Santos acabou de falar.

Precisamos descentralizar, não dá para deixar orçamento na mão de Secretários quem não conhecem a cidade. E, inclusive, essa descentralização daria autonomia para as Subprefeituras trabalharem com os conselhos. Então seria muito importante que descentralizássemos esse orçamento e déssemos condições para as Subprefeituras gerirem; não pode continuar da forma que está hoje – muito concentrada a quantidade.

Eu também quero mencionar sobre algo que o Vereador Alessandro Guedes acabou de falar: a gratuidade do ônibus: Temos que dar gratuidade e condições para a população se movimentar. Apenas dar a gratuidade, sem que tenha ônibus na cidade de São Paulo, fica muito difícil. E isso também é muito importante.

Outra coisa é o recapeamento: fazemos recapeamento de ruas e de grandes avenidas, que dá visibilidade, mas, dentro dos bairros, onde precisamos de recapeamento, não tem. E eu gostaria muito que o Secretário, na pessoa da Cintia, pudesse realmente recapear as ruas nos bairros, na periferia mesmo, pois precisamos de recapeamento lá. Algumas avenidas têm recapeamento três ou cinco vezes ao ano, e outras não tem há dez anos. Isso é muito importante. Outra coisa é obra: há ruas de periferias onde ficam cones dentro de buraco por cinco, sete meses, enquanto há avenidas que, em duas horas, já está tudo recapeado. Precisamos dar atenção nesse sentido.

Não vou falar mais, porque tem muita coisa para ser falada. E sabemos que a mobilidade na cidade de São Paulo está muito difícil. A nossa população está muito idosa, precisa de acessibilidade, e nós precisamos dar condições de mobilidade.

E antes de concluir, Secretário, ainda tenho algumas perguntas.

Os valores previstos na função de transporte foram reduzidos no Fundurb e na Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, R$ 122 bilhões e R$ 35 bilhões, respectivamente. Quais os motivos da queda de previsão de orçamento para 2027?

A maior parte do crescimento da função de transporte ocorre por meio de operações de crédito, com um aumento de 65,2%: de R$ 2,7 bilhões, em 2026, para R$ 4,5 bilhões, em 2027. Por que esse aumento a cada dia, se vemos a qualidade piorando?

O Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito empenhou, até setembro de 2026, o total de R$ 943 milhões, valor superior à proposta orçamentária para 2027, de apenas R$ 886,9 milhões. Qual é a razão para a redução dos recursos disponíveis do Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito?

O valor previsto para a construção de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas foi reduzido R$ 44 milhões, de R$ 107 milhões para R$ 63 milhões. O valor reduzido é semelhante à previsão de gasto com a estrutura temporária da ciclofaixas de lazer? Não seria melhor manter investimento na construção de ciclofaixas, e reduzir os gastos com infraestrutura temporária das ciclofaixas de lazer?

A outra pergunta é sobre a SPTrans e a CET, que são órgãos muito importantes para a cidade de São Paulo.

Às vezes, as pessoas falam que a CET e SPTrans gastam muito. Mas quanto ganha o Carnaval com o investimento nessas empresas que nos ajudam a usufruir do espaço, do transporte, no tráfego, no trânsito local? E, às vezes, fazem corte; falam que essas empresas dão prejuízo. Eu não acho que elas dão prejuízo, elas dão lucro. Quantos eventos essas duas empresas ajudam a gerir na cidade? Fórmula 1, tudo o que acontece na Paulista... Essas empresas são muito importantes, precisamos dar mais credibilidade a elas.

Por isso, a principal dotação da CET, Companhia de Engenharia de Tráfego, registrou queda de R$ 121 milhões em relação a 2026. E os recursos da CET vêm caindo ano a ano, enquanto a cidade bate recordes de congestionamento.

Qual a justificativa para a queda dos recursos para o serviço de engenharia e de tráfego, tendo em vista isso que eu acabei de falar agora: a importância dessas empresas na arrecadação da cidade de São Paulo?

Se forem ver, quanto um dia de Fórmula 1 arrecada na cidade de São Paulo? Quanto arrecada, por exemplo, o Carnaval? Quanto arrecadam os eventos na Paulista? Milhões. Então precisamos entender por que esse investimento está caindo.

Outra questão, que ia me esquecendo: o número de acidentes de trânsito cresceu de 3.554, em 2018, para 12.763, em 2025, o que equivale a um aumento de 280%. Por outro lado, vêm caindo drasticamente a fiscalização e o orçamento da CET. Quais são as medidas previstas no orçamento para reduzir o número de acidentes de trânsito na cidade de São Paulo?

A construção de ciclofaixas, os aditivos do PPP, habitação consolidada, a contratação de sete lotes para a construção de ciclovias e de ciclofaixas em 2022. Seriam construídas mais 124 km no valor total de R$ 81 milhões, que na previsão da obra que era de seis meses. Até o final de 2025, foram iniciadas obras de apenas um trecho de 42 km. Além disso, o valor dos contratos chegou a R$ 264 milhões. Portanto, uma obra que deveria demorar seis meses já ultrapassa três anos e o valor do contrato triplicou. Em 2026, essas obras não foram concluídas. E, para 2027, há queda de R$ 44 milhões na construção de ciclovias e obras que não serão concluídas. O valor encontrado continuará aumentando? Quais são os problemas que justificam este aumento no contrato e na demora da conclusão das obras?

Essas são as minhas perguntas, Secretário. Obrigado.

A fala, agora, será do nosso Relator, Vereador Marcelo Messias.

O SR. MARCELO MESSIAS – Bom dia a todos.

Primeiramente, agradeço a Deus pela oportunidade.

Cumprimento os Srs. Fabricio Reis, Secretário-Adjunto Seplan; Cintia Peres, Chefe de Gabinete; Victor Hugo Borges, Presidente da São Paulo Transportes; Celso Jorge Caldeira, Secretário Municipal de Transportes; Milton Persoli, Presidente da CET, e nosso amigo; os Vereadores João Ananias, Silvinho Leite, André Santos, Alessandro Guedes, Renata Falzoni, Janaina Paschoal, Major Palumbo e Ana Carolina Oliveira.

Foram ditas algumas coisas a respeito da gestão do Sr. Prefeito Ricardo Nunes, e eu tenho que ser muito sincero com todos vocês: a cidade de São Paulo é um país. É um desafio manter a cidade cem por cento em ordem ou resolver todos os problemas, mas quero deixar registrado alguns feitos dos últimos anos da gestão do Prefeito Ricardo Nunes.

Em 2021, tínhamos R$ 5 bilhões para investimento; e a previsão para 2027 é de R$ 20 bilhões, ou seja, é um aumento de quatro vezes do investimento de 2021. E, com isso, é possível entregar melhorias para a cidade de São Paulo.

Vou mostrar algumas melhorias feitas durante a gestão.

Já entregamos mais de 10 mil obras; e hoje 1.500 em andamento. A cidade de São Paulo possui 485 Unidades Básicas de Saúde, 35 UPAs, ou seja, dezenas de equipamentos de saúde foram entregues. Foram entregues 23 mil habitações, sendo que 40 mil estão em construção. Foram entregues 100 mil títulos de regularização fundiária, ou seja, escritura na mão. Foram construídos os Armazéns Solidários, programa prestigiado e homenageado durante o período de nossa gestão. Fizemos Centros TEAs. Temos exames nos Centros de Exames da Mulher. Entregamos também Unidade de Referência à Saúde do Idoso.

Falo isso sabendo que a cidade tem o desafio de entregar mais a cada um dos senhores, mas não podemos esquecer o que está sendo feito. É importante lembrarmos que Secretários, presidente de empresas, o Prefeito e os Vereadores atuam todos os dias para entregar uma cidade melhor para cada um de vocês. O desafio é grande: a cidade tem 12 bilhões de habitantes. E assim como temos problemas na nossa empresa, na nossa casa, a cidade de São Paulo também tem; mas estou anotando todas as reivindicações dos senhores para construir um relatório que seja melhor para todas as pessoas da cidade de São Paulo, para vocês, para a família de vocês, para a minha família. E espero, com os Vereadores, construir um relatório que realmente atenda à expectativa de cada um de vocês.

Sempre digo que ninguém faz nada sozinho. O nosso gabinete, no 9º andar, está aberto para cada um dos senhores ir discutir conosco, levar reivindicações, para, juntos, construirmos uma peça orçamentária que atenda todos vocês.

Obviamente, fazer cem por cento é muito difícil, mas estamos construindo, todos os dias, política pública para entregar melhorias para vocês. E não posso ser leviano e não dizer o quanto a cidade de São Paulo vem avançando. Eu tenho 49 anos, moro na cidade desde que nasci, ando por todos os cantos da cidade e sei o quanto está sendo entregue para as pessoas que moram em nosso município.

O Armazém Solidário é premiado. As UPAs da cidade de São Paulo, que eram três ou quatro, já passaram de 35. Entregamos muitos CEUs. Fizemos muito investimento na área

da saúde. O orçamento da saúde, que era de R$ 10 bilhões, está em R$ 27 bilhões. Estamos entregando muita coisa.

Obviamente, as reivindicações são válidas. Estou anotando tudo que está sendo discutido para, juntos, com a CTEO, com os Procuradores da Casa, construirmos um Orçamento que melhore a qualidade de vida de cada um de vocês.

Contem comigo. Estamos aqui para levar a sério o Orçamento e mudar a vida das pessoas. Não é sobre política, é sobre cuidar de pessoas e transformar a vida de cada paulistano.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Vereador Marcelo Messias.

Agora, voltaremos à fala dos secretários.

O primeiro a falar será o Sr. Fabricio Reis, Secretário-Adjunto da Secretaria Municipal de Planejamento e Eficiência.

O SR. FABRICIO AUGUSTO DOS SANTOS REIS – Primeiramente, agradeço a contribuição de todos que expuseram suas dúvidas e falas.

Partirei da premissa que todo o processo é evolutivo, porque, senão, não faria sentido estarmos numa audiência. E trarei informações a respeito, obviamente, no que se refere à Seplan, e, a partir disso, as discussões podem avançar para, de alguma forma, englobarmos ou fazermos algum nível de alteração, partindo dessa premissa inicial.

A primeira fala, da nobre Vereadora Renata Falzoni, toca diversos pontos de Seplan, e, tendo em vista as informações que ela apresentou, eu gostaria de ter um tempo, porque, de fato, são apontamentos importantes na evolução dos cronogramas, principalmente de desenvolvimento do sistema, além de outras coisas que ela apontou que não temos como colocarmos de pronto na audiência. Então peço que façamos essa devolutiva em conjunto com as secretarias, até porque muitos pontos vão ser tratados pelos demais secretários. Assim, conseguiremos fazer essa devolutiva a contento.

Na fala do Sr. Zildo, do CMPU, sobre a Proposta 124 do orçamento Cidadão, buscamos a informação: de fato, a construção da passarela na Avenida Jacu-Pêssego foi uma

proposta não priorizada dentro do Orçamento Cidadão – a princípio, a elaboração dos estudos e dos projetos para a construção –, mas isso não nos impede de fazer essa conversa. Se for de fato uma prioridade da gestão, não necessariamente precisa entrar pelo Orçamento Cidadão. E vou levar como tema discutir a prioridade – embora ela não tenha sido contemplada por questões de priorização do recurso, de acordo com o próprio processo que o Orçamento Cidadão está constituído.

Outras falas tocam na Seplan: por exemplo, o Marcelo falou sobre o orçamento de SMSub – que já conversei com a Cintia.

Hoje, o orçamento de SMSub está orçado, dentro da PLOA, em R$ 3,6 bilhões – não sei de onde exatamente ele ouviu outro número. E acho que o Secretário Fabricio Cobra apresentou um valor de R$ 900 milhões para investimento. Então, se tiverem a fonte de onde saiu esse outro valor, podemos discutir; mas, de fato, o que está na PLOA são R$ 3,6 bilhões.

Tivemos também uma fala do Gilberto Macedo sobre o Orçamento Cidadão. E nesse ponto abrimos o diálogo, seguindo o que o próprio Presidente, Vereador João Ananias, trouxe em relação ao Orçamento Cidadão, e o que trouxe o próprio Vereador Silvinho Leite Leite.

Temos, sim, uma portaria que foi uma atualização do processo do Orçamento Cidadão, algo novo na cidade. E a atualização dessa portaria teve o objetivo de aprimorar os fluxos desse processo participativo, dando consistências, etapas, bem como fortalecendo a governança desse processo do Orçamento Cidadão, e buscando uma definição mais clara sobre as responsabilidades dos atores envolvidos nesse processo. Não quer dizer que isso não possa ser revisto, como bem mencionado – em todas as audiências estão vindo manifestações, e estamos vindo aqui para ouvir de uma forma mais didática a alteração que pode estar causando essas manifestações –, para, num processo seguinte – até porque no meio processo não tem como fazer alteração –, contemplarmos e vermos se é viável evoluir no aspecto apresentado.

Tivemos uma manifestação do Marcos Batalha. E já mandei mensagem para ele, dado que a demanda veio na última audiência, e estamos elaborando respostas em conjunto com o TCM, que está ouvindo nossas audiências.

Como eu falei no início, nós buscamos alinhamento, então as peças orçamentárias – PPA, LDO e LOA – se alimentam dessas estratégias e têm um alinhamento que converge para os planos setoriais – que, no caso da nossa temática, éo Plano Municipal de Mobilidade.

Então, em linhas gerais, a resposta é “sim”: as ferramentas, os instrumentos, têm um alinhamento estratégico. Agora, quanto ao plano que ele citou, o relatório de coesão – eu já mandei mensagem –, nós teremos que buscar exatamente o que é esse relatório de coesão, para conseguirmos dar uma resposta mais a contento da demanda colocada.

Por fim, tivemos algumas falas dos Vereadores.

O Vereador Silvinho Leite trouxe demanda sobre operação de crédito – o cronograma das operações –, e podemos passar em detalhes, pois temos controle dos montantes e o que está previsto; embora saibamos que as operações de crédito são processos complexos que dependem muitas vezes de outros entes para liberação, para aprovações. Mas, obviamente, como Prefeitura, temos um plano e isso pode ser compartilhado.

O nobre Vereador André Santos citou sobre o Orçamento Cidadão, um importante instrumento, uma conquista da participação social, que, como processo, é evolutivo. E fizemos essa portaria dentro desse processo evolutivo, o que não quer dizer que isso não possa ser revisto. Como mencionei, estamos atentos a essas modificações.

Recebemos a demanda da Vereadora Janaina Paschoal. E, basicamente, vou dar uma resposta direta – depois podemos entrar em algum ponto específico.

O Poder Executivo organiza o Orçamento, planeja como se fosse das Secretarias, levando em consideração, também, especificidade – como execução de algum projeto específico dentro das subprefeituras –, mas o parâmetro é muito importante. É por isso que comparamos parâmetro com parâmetro: para não ter problema. Então, nesse aspecto, essas questões particulares de determinadas subprefeituras impactam depois lá na execução, em modificações e suplementações – como você bem mencionou, às vezes, uma ineficiência não só pelo gestor, mas uma ineficiência por processos, envolvimento do Tribunal de Contas. E isso acaba fazendo

com que o orçamento fique frustrado e possa ser utilizado por outras pastas. E se tiver algum ponto específico, podemos conversar, mas tem essa dinâmica também.

O Presidente João Ananias trouxe uma fala sobre o Fundurb.

De fato, as calçadas são investimentos enquadráveis na parcela dos 30% do Fundurb e integram o sistema de circulação de pedestres expresso no artigo 340 do Plano Diretor. E, nesse aspecto, podemos discutir se o quantitativo está de fato muito elevado, mas há respaldo no Fundurb para a utilização em calçadas, levando-se em consideração a compatibilidade e as próprias aprovações das instâncias pertinentes do fundo.

Em linhas gerais, foram essas as anotações que tocam na Seplan.

Fico ainda à disposição. E vou passar o *e-mail* da nossa secretaria, caso tenhamos outras demandas que nos foram reportadas, mas ainda não foram respondidas: seplan@prefeitura.sp.gov.br

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sr. Secretário.

Gostaria agora de passar a palavra para Cintia, nossa representante da Secretária Municipal das Subprefeituras.

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – Boa tarde a todas e a todos, ao Sr. Presidente e aos membros da Mesa.

O Secretário Fabricio precisou se ausentar, mas vou responder aquilo que viemos anotando. Além disso, nós nos colocamos à disposição para novos questionamentos; e depois também passo o *e-mail* da Secretaria.

Nós tivemos a licitação da PEC das calçadas. E lembrando que as calçadas são privadas, e, portanto, de responsabilidade do proprietário; nós podemos fazer as calçadas autorizadas pela PEC.

Essa licitação ficou pronta – as atas das 32 Subprefeituras. Posteriormente a isso, temos um diálogo com as subprefeituras, com os próprios comerciantes, porque são áreas de passagem e há datas em que eles pedem para que elas não sejam feitas, para não interferir no

comércio. Então esse é um momento de diálogo, um momento de selecionar a prioridade dessas calçadas.

Com essas atas prontas este ano, priorizamos algumas calçadas na região central – que já estão sendo feitas – e daremos sequência para 2027, para conseguir concluir cem por cento do que está previsto na PEC. É uma prioridade da Secretaria atender a isso, mas tivemos esse impasse realmente com a licitação, com toda a questão dos órgãos de controle e dos recursos. Por isso, foi uma licitação que demorou um pouquinho mais do que previsto, mas agora, com ela pronta, este ano, já foi dado início a todas essas tratativas.

Quanto à fiscalização, acho que já respondemos também o que o Vereador Silvinho Leite falou sobre as calçadas, que, às vezes, ficam obstruídas; a questão dos guinchos e dos veículos. E devo dizer que também tivemos a licitação dos guinchos, pronta há pouco tempo; e todas as Subprefeituras já estão aderindo à ata, para terem guincho disponível.

Tivemos a nomeação de quase cem fiscais do ano passado para cá. E eles passaram por treinamento e já estão aptos a melhorar, a intensificar essa fiscalização na cidade. Aliás, o Prefeito também tem pedido para intensificar a fiscalização dos fios, que também, muitas vezes, atrapalham a circulação pelas calçadas, obstruem.

É o que o Vereador Marcelo Messias falou: são grandes os desafios. E sabemos que essa fiscalização envolve a questão de mão de obra.

Sobre a questão do Renova Ruas, trazida pela munícipe, quero dizer que, no Jardim Elizabeth, temos 26 ruas em execução – uma parte pela SMSub e outra parte pela própria subprefeitura, que finalizou a licitação agora. E o Prefeito Ricardo Nunes tem pedido a intensificação da pavimentação dessas ruas.

A munícipe levanta também a questão dos locais onde as ruas não estão regularizadas. Sobre isso, quando há o processo de regularização e não há nenhum impedimento da questão do meio ambiente, nós já estamos fazendo e atendendo também. Aliás, esse é um pedido do próprio Prefeito: se não temos impedimento legal, podemos atuar. E para verificar a possibilidade de regularização na rua sempre temos que fazer a consulta à

SPUrbanismo; e, quanto à regularização, à Sehab. Mas fiquem à vontade para mandar a relação de ruas para a SMSub também, que nós fazemos esse levantamento, para podermos centralizar, sem problema nenhum, e vermos a viabilidade de execução da rua.

Quanto à questão do asfalto, cuja pergunta o Vereador Silvinho Leite leu, nós temos vários parâmetros para viabilizar a rua, como, por exemplo, a passagem de transporte público e a análise pelo Gaia da necessidade dessas grandes vias de circulação e de equipamentos – escola, UPA, UBS –, porque tudo isso é considerado na hora também de definir a via. Para isso, temos a equipe técnica que faz essa avaliação; além dos pedidos que nos chegam, por meio das subprefeituras, do próprio munícipe ou mesmo da Câmara Municipal. E sempre que o pedido está enquadrado na viabilidade de prioridade, essas ruas são atendidas de acordo com a necessidade.

O SR. SILVINHO LEITE – Pela ordem, Sr. Presidente.

Só um complemento ao que a Cintia falou.

Cintia, eu gostaria de ter esse relatório em mãos, porque não é o que acontece nas periferias. Nas periferias, existe um monte de UPAs, UBSs e hospitais, e a maioria das calçadas tem problemas. Também tem o problema dos carros abandonados, o problema dos entulhos – sobre isso, inclusive, falei com o próprio Secretário. E essa forma que você apresentou, sobre como é definido ou como são feitos os recapeamentos, não serve para a periferia, porque não tem acontecido isso. Por exemplo, as ruas onde passam os biarticulados, veículos que acabam praticamente com todo o asfalto, são as últimas a serem pensadas no recapeamento. Então quero ver de que forma é feito esse relatório, e também que ele nos seja apresentado na Câmara Municipal, por favor. (*Palmas*)

O SR. CELSO GIANNAZI – Pela ordem, Sr. Presidente.

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – Claro, Vereador.

A gente solicita...

O SR. CELSO GIANNAZI – Só para endossar o pedido do Vereador Silvinho Leite: peço que encaminhe o relatório para mim também, por favor, porque corroboro tudo o que ele

disse. (*Palmas*)

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – Claro, iremos providenciar, sim; pediremos para a equipe técnica passar todos os dados aos senhores.

Bom, tivemos alguns questionamentos sobre o Orçamento Cidadão, sobre o Fundurb, que o Secretário Fabricio Reis também já esclareceu.

O Vereador André Santos mencionou a importância do diálogo. E isso é realmente algo que temos desenvolvido com eles, com a Casa Civil, que está mais diretamente com os conselheiros, mas nada nos impede de intensificar e anotar todas as observações feitas, para que o processo seja aprimorado. Portanto, ouvi-los nessa hora é importante.

Sobre a questão das caçambas, dos lixos e da limpeza urbana, também anotamos as observações; e fazem parte igualmente da nossa fiscalização.

Anotamos todas as observações para levá-las à equipe técnica da Secretaria.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Pela ordem, Sr. Presidente.

Só quero aproveitar a presença da doutora para fazer uma pequena pergunta, muito rapidamente.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Aí não vamos concluir, Vereadora.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – É muito rapidinho.

Eu recebi queixas, doutora, de munícipes que estão sendo multados ou autuados em virtude da existência de lixeira – aquelas lixeiras elevadas, sabe?

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – Ahãm.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Fui ver a normativa: o que se proíbe é que a lixeira ocupe um espaço que comprometa o pedestre de andar na calçada, ou seja, é aquela que tem uma largura excessiva. Não é o caso do que está acontecendo.

E, assim, se dependesse de mim, fosse eu a Secretária, eu colocaria essas lixeiras na frente de todos os prédios, porque acontece o seguinte: os prédios, até mesmo quando observam os horários, jogam os sacos de lixo direto na calçada, aí o gato fura, a pessoa remexe, fica naquela condição, e aquelas lixeiras organizam.

Eu queria saber de maneira bem objetiva: a Secretaria não quer aquelas lixeiras?

Não estou falando daquele recipiente de plástico grosso que a própria Prefeitura instala em algumas ruas, estou falando daquelas lixeiras antigas, até bonitinhas, que são suspensas. Há problema com elas?

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – As lixeiras suspensas de ferro, que geralmente chumbam.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – É.

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – Existe uma lei a respeito do mobiliário urbano na qual essas lixeiras se enquadram. E geralmente a fiscalização é feita com base nessa lei.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Mas elas se enquadram proibindo?

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – Proibindo.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Porque eu fui ler a lei e o que tem é uma proibição de que haja uma ocupação…

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – De metragem.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – É, não uma proibição da lixeira em si, porque ela é muito boa.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Precisamos de uma conclusão, Vereadora.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Não, estou só dizendo porque eu acho até que seja bom o público ouvir esse nosso diálogo, para se manifestar, porque eu colocaria aquelas lixeiras em todo canto.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Precisamos concluir, pois já temos uma audiência.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Sim, eu vou fechar, Presidente.

Se V.Exa. puder, quero que me dê uma devolutiva se o problema é com a lixeira em si, porque, pela minha leitura da lei, é o tamanho. Eu agradeceria.

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – Claro. E acho que é uma pauta importante também para trazer e para ser discutida. Já está até anotado para verificarmos.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Tá bom. Obrigada.

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – Por fim, o Sr. José Zildo, que me entregou o formulário: eu já passei até para a equipe técnica, tá, Sr. José? Vamos dar a resposta ao senhor sobre o ocorrido aqui da rua que está entre duas subprefeituras. Eu já passei para eles.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. CINTIA GRECOV PERES – Assim que obtivermos os dados, entraremos em contato.

Acho que o que me cabe é isso. Agradeço a todos.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Secretária.

O próximo a responder para nós é o Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, Celso Jorge de Caldeira.

O SR. CELSO JORGE CALDEIRA – Boa tarde. Muito obrigado. Obrigado a todos.

O SR. ALESSANDRO GUEDES – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Desculpe, Secretário.

O SR. ALESSANDRO GUEDES – Presidente, só para deixar registrado, em alto e bom som, que me sinto prejudicado: em uma audiência pública com tantas secretarias envolvidas, não conseguimos nem tirar alguma dúvida que ainda ficou porque o tempo se esgotou. Então fica a sugestão de tentarmos fazer mais reuniões com menos Secretarias, para que possamos, pelo menos, contrapor as respostas que vêm. Dessa maneira, fica uma explicação sem nenhum tipo de contraponto, porque não temos mais tempo, e a audiência fica prejudicada. (*Palmas*)

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Foi feita uma proposta por mim para dividir as reuniões para cada Secretário, mas, infelizmente, fui voto vencido.

Secretário, fique à vontade.

O SR. CELSO JORGE CALDEIRA – Bem, de novo, boa tarde.

Obrigado a todos os partícipes desta audiência. Obrigado pela oportunidade, Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras. Vereadoras e demais participantes.

As questões colocadas para a Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte, que inclui a Secretaria de Mobilidade de Trânsito, assim como as empresas SPTrans e CET, são bastante complexas, e muitas requerem estudos técnicos e explicações um pouco mais aprofundadas do que aquilo que uma audiência pública nos permite.

Por isso, antecipadamente, gostaria de dizer a todos os presentes que, por favor, se valessem de um e-*mail*, pois há um compromisso público do Secretário, em nome do Prefeito Ricardo Nunes, de que todas as respostas serão enviadas.

Se vocês puderem, por gentileza, anotar esse *e-mail,* agradeço muito. E digo para vocês: garanto novamente que as perguntas terão as respostas. É o smt@prefeitura.sp.gov.br.

Se os senhores e as senhoras puderem, por favor, podem colocar inclusive à minha atenção: “Ao Celso Caldeira, Secretário.”

Bem, anotei o tanto quanto pude, rapidamente, e vou citar algumas anotações, como a dos Srs. João Galvino, Zildo, e também a da pessoa que questionou sobre as Linhas 4085/10 e 4020/10, cujo nome infelizmente eu perdi.

Por favor, se puder repetir, qual o seu nome?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. CELSO JORGE CALDEIRA – Obrigado, Alessandra.

Responderei também a Josiani Napolitano, que se manifestou a respeito do biometano; a Carmem; ao Gabriel Volpi; ao Marcelo Siqueira; a Aleia; a Cláudia Campelo, que eu sei que está presente; ao Lucas, que se manifestou a respeito do VLE; ao João; ao Jorge Simões; a Tatiana; ao Lucas, de novo; ao Marcos Batalha; ao Júlio.

E, desculpem, também me faltou o nome do rapaz – que não deve estar mais presente – que falou a respeito da Subprefeitura do Jabaquara.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. CELSO JORGE CALDEIRA – Ele também não está mais presente? Eu não sei quem é exatamente porque eu não anotei o nome.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. CELSO JORGE CALDEIRA – Júnior.

Enfim, anotei todas as pessoas e temos essas demandas.

Como disse, algumas respostas são imediatas, porque são operacionais, podem ser fornecidas de imediato, outras dependem de um pronunciamento técnico, de um estudo técnico, então eu gostaria de ser responsável ao tomar o tempo de todos os senhores.

Agradeço as questões da Vereadora Renata Falzoni, porque trazem bastante conteúdo e um questionamento bastante consistente, o que vai demandar da nossa equipe uma resposta um pouco mais cautelosa e com acuidade.

Também agradeço aos Vereadores Silvinho Leite Leites, Janaina Paschoal, João Ananias, Alessandro Guedes, André Santos e Marcelo Messias.

Já não sei mais qual Vereador está presente, mas, na pessoa do Presidente João Ananias, agradeço a participação de todos.

Gostaria muito de receber dos Vereadores, também por escrito, todos os questionamentos, até porque todos eles advêm de uma demanda popular que todos os Vereadores conhecem, pois frequentam as suas comunidades e têm contato direto com todas elas.

Apenas gostaria de falar uma questão que diz respeito, particularmente, à pergunta do Presidente João Ananias sobre os financiamentos que a Secretaria e a Prefeitura, de uma forma geral, têm tomado.

Como disse no começo, temos uma situação fiscal no município de São Paulo bastante favorável, o que nos permite ter uma nota de crédito muito alta, dada por uma agência de crédito, em razão do nosso comportamento. Isso também nos permite também obter recursos nacionais e internacionais, de forma – por exemplo, no nosso caso em particular – a financiar a descarbonização da frota – através dos veículos elétricos, do biometano e do VLE. E realmente o VLE, o famoso Bonde São Paulo, demanda explicação um pouco mais detalhada sobre o que significa VLE.

Queria dar um exemplo prático para vocês: gastamos com óleo *diesel*, por ônibus,

por dia, R$ 25 mil. Já com ônibus elétrico, o gasto de energia é de R$ 5 mil. Ora, fazemos uma economia, portanto, de R$ 20 mil mensais, o que significa uma economia real de R$ 240 mil por ano, que, se multiplicada por dez anos, chega a R$ 2,4 milhões. E estou fazendo uma conta básica, porque a vida útil de um ônibus elétrico é 15 anos, não dez.

O que subvencionamos, particularmente, para ter a descarbonização da frota na cidade de São Paulo? Subvencionamos a diferença entre o ônibus elétrico e o ônibus a *diesel*. Subvencionamos, portanto, a diferença entre R$ 2,4 milhões e R$ 750 mil.

É só para que os senhores entendam o seguinte: para além disso, nós temos uma carência de 72 meses e uma taxa de juros baixíssima. Isso significa que, ao tomar dinheiro para descarbonização da frota, a própria operação dessa frota paga esse financiamento. É só para deixar claro qual é a lógica da tomada de financiamento para a descarbonização da frota, entre muitos outros itens.

Portanto, gostaria de encerrar agradecendo muito a oportunidade. E afirmo aos senhores, às Sras. e aos Srs. Vereadores que não ficarão sem respostas. A Secretaria continua à disposição.

Presidente, vir a uma audiência como esta, para nós, da Administração Ricardo Nunes, não é só o cumprimento de um dever, é o cumprimento do dever de cidadão, de homem público, com relação ao reconhecimento da importância que esta Casa tem para discussão de um tema tão relevante como o Orçamento. Muito obrigado. (*Palmas*)

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Secretário.

Na verdade, o que o Vereador Alessandro Guedes disse é o seguinte: às vezes, colocar muitos secretários para discutir o tema faz com que as respostas acabem não contemplando os munícipes, Vereadores e a sociedade civil em geral. Nesse sentido, fiz a proposta de dividir realmente por secretarias, para desenvolvermos melhor os trabalhos.

Se apenas um secretário estivesse aqui, seria muito mais fácil o desenvolvimento da nossa audiência pública, e também o munícipe ficaria mais contente com as respostas.

O SR. CELSO JORGE CALDEIRA – Só um aparte.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Sim.

O SR. CELSO JORGE CALDEIRA – Eu concordo plenamente com a sugestão, em que pese não ser um assunto atinente à nossa competência. Aliás, concordamos plenamente com a sugestão do Vereador Alessandro Guedes, para quem, publicamente, quero dizer o seguinte: falhamos com relação ao seu atendimento, a nossa assessoria falhou. O primeiro atendimento que ele nos pediu foi em 20 de abril de 2025, e nós, do ponto de vista da assessoria, cometemos algumas falhas. E falha da assessoria é falha do Secretário. Portanto, Vereador Alessandro Guedes, esse erro será corrigido oportunamente o mais breve possível.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sr. Secretário.

A próxima fala será do Presidente da SPTrans, Sr. Victor Hugo Borges.

O SR. ALESSANDRO GUEDES – Sr. Presidente, só para agradecer a postura do Sr. Secretário ao reconhecer o erro.

A solicitação fica registrada, Sr. Secretário. Obrigado.

O SR. VICTOR HUGO BORGES – Sr. Presidente, obrigado pela oportunidade, mais uma vez.

Quero agradecer à população e mencionar que a SPTrans é de vocês.

As nossas portas estão abertas para vocês, não ficamos restritos a apenas uma audiência pública. Eu gosto muito de receber a população: cada um traz as suas dificuldades, aquilo em que o transporte está falhando na sua própria comunidade.

Eu vou repetir aqui o que o Secretário Celso Jorge Caldeira falou: todos vocês terão as respostas devidas, aquelas que dependem de maior análise em relação à parte técnica. Já outras questões eu consigo responder agora, e farei isso a partir de agora, ao falar diretamente com a população.

Eu conheci a Alessandra Porto, como ela bem comentou, na audiência passada. E, de pronto, peguei o contato dela e pedi para que a parte técnica da SPTrans fizesse contato e tentasse dar a melhor solução possível ou, aquilo que é nosso dever, prestar a informação que ela merecia. E conseguimos fazer isso, ainda que talvez não seja aquilo que ela estava

esperando, mas ela não ficou, e não ficará, sem resposta, agora, novamente.

Alessandra, o que posso lhe afirmar é que a Linha 4085/10 tem um cumprimento de viagens que consideramos bom e uma quantidade de pessoas transportadas também boa. Em relação à Linha 4015, você tem razão: hoje ela está atingindo um número de passageiros transportados que já exige a necessidade de mais veículos, então faremos essa análise e entraremos em contato com você.

Em relação ao conselheiro da CPM da Zona Sul, que questionou a respeito da operação da Transwolff, quero dizer que esta empresa não tem mais contrato com o município de São Paulo.

O Prefeito Ricardo Nunes agiu muito bem e, após determinar a intervenção da empresa, decretou também a caducidade desse contrato. E de pronto foi determinado que a SPTrans iniciasse a operação com dois CNPJs distintos, que ficam para os dois lotes, obviamente – a empresa é dividida em dois lotes: D10 e D11. Portanto, a operação hoje é da SPTrans desde o primeiro momento em que assumimos. E quando falo "da SPTrans", refiro-me aos funcionários da SPTrans que estão lá dentro hoje cuidando da gestão da empresa.

Nós fizemos uma melhora significativa em todos os índices da antiga Transwolff. Hoje, a população da Zona Sul, ainda que não tenha o transporte que espera, conta com o nosso trabalho para chegar nesse nível; e vamos chegar ao nível que a população da Zona Sul espera. E a licitação, hoje sob análise do Tribunal de Contas do Município, vai acontecer, após respondermos a uma série de questionamentos que nos foram feitos.

Em relação às Sras. Aleia e Cláudia Campelo de Oliveira, que apresentaram problemas relacionados ao Bilhete Único, peço para que especifiquem esses problemas, para que seja dada uma solução o quanto antes.

Cláudia, vamos tentar fazer a análise. E quando digo "tentar" é porque, em relação ao Caps, temos dificuldade de saber quanto tempo a pessoa vai permanecer em tratamento, porque não conseguimos estabelecer esse prazo, então precisamos, inclusive, de ajuda e de informações para termos um parâmetro mais adequado.

Em relação ao que o Vereador Alessandro Guedes comentou, e que foi encampado pelo Presidente João Ananias, sobre o Domingão Tarifa Zero, saibam que o programa já transportou quase 400 milhões de pessoas. É um sucesso na cidade, um projeto do Prefeito Ricardo Nunes que hoje é consagrado. Aliás, recebemos diariamente na SPTrans solicitações a respeito. Ontem mesmo respondemos a duas solicitações de informações acerca da implantação e de como manter um projeto tão importante para a população. E se precisamos melhorar, vamos melhorar, Vereador Alessandro Guedes.

A frota no domingo é, sim, mais reduzida, conforme determinado em contrato, mas a frota disponibilizada é aquela destinada a atender à demanda. Se está a menor, se não está a contento, precisamos fazer a correção com obstinação. E faremos isso o quanto antes.

Aproveitando, Presidente da Comissão, quero agradecer publicamente os elogios feitos em relação à SPTrans e à CET.

Eu digo a todos, e acredito que o Milton Roberto Persoli também pensa da mesma forma: o maior ativo que a SPTrans possui são seus funcionários, pois são extremamente dedicados e acordam todos os dias por volta das quatro da manhã para transportar sete milhões de passageiros. Aliás, isso tem acontecido de maneira frequente, pois estamos em uma cidade que possui muitas obras, muitas intervenções, muitas entregas; e nós fazemos com que o transporte seja o ponto inicial e o ponto final de milhões de paulistanos.

Em relação aos questionamentos do Vereador Silvinho Leite, afirmo que as respostas serão enviadas a ele assim como ele pediu, por *e-mail*. E de modo inicial eu já posso garantir o seguinte: em relação aos ônibus articulados na periferia, não vai ser surpresa absurda para o senhor – e para mim, também, beira o absurdo. Eu sei o tamanho da periferia e sei que o ônibus articulado não é o mais adequado; para isso já temos, no Orçamento de 2027, dotação destinada à contratação de uma nova rede de referência para o Município de São Paulo – o TCM acompanha isso também, é uma obrigação contratual. E faremos essa nova rede de referência, que terá a possibilidade de desenhar melhor o transporte público da cidade de São Paulo, colocando o articulado onde ele merece estar e o ônibus menor onde ele deve estar também.

Sobre a SPTrans, seria isso.

Agradeço a todos. E estou à disposição.

O SR. SILVINHO LEITE – Pela ordem, Sr. Presidente.

Só uma coisa que ficou faltando.

Você falou dos ônibus articulados. E eu gostaria de saber – porque fiz a pergunta – se vocês têm um relatório do impacto que esses ônibus causam nos bairros – acidentes, mortes, veículos prejudicados. Quero saber se vocês têm esse relatório, esse estudo.

O SR. ALESSANDRO GUEDES – Pela ordem, Sr. Presidente.

Só para perguntar o percentual previsto no contrato no Domingão Tarifa Zero de ônibus circulando. O Secretário falou de um percentual definido em contrato. Qual seria?

O SR. VICTOR HUGO BORGES – No meio de semana, a frota é completa; no final de semana, aos sábados, 60% da frota; aos domingos, 40% da frota é disponibilizada.

Se temos algum evento especial na cidade, a exemplo da eleição, fazemos um acréscimo, 40% mais 40%, a depender do estudo de demanda que realizamos.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Sr. Presidente, a respeito dessa pergunta do Vereador Alessandro Guedes, me tire uma dúvida.

A maioria dos Vereadores realmente anda pelas bordas da cidade. E quando vamos embora, passamos pelos pontos de ônibus, eles estão muito mais cheios, e a população reclama.

Eu fui à Cidade Tiradentes outro dia: os pontos e os ônibus estavam cheios. Aliás, desculpe falar, mas vou contrariar o que o senhor acabou de dizer agora.

Eu acho que a frota não está cem por cento na rua, não; diria que deve estar faltando ônibus na rua, porque os ônibus e os pontos estão muito cheios. E esse é um questionamento que vejo, ouço e que já presenciei. Aliás, tiro fotos de vários pontos cheios. Está faltando alguma coisa. Há também a dificuldade de se respeitar os corredores de ônibus. Na verdade, eles estão carecendo de fiscalização: há carros que ficam parados, às vezes, usufruindo do direito do transporte coletivo. E não se trata de privilégio, porque são ônibus, carros que carregam vários passageiros; é um direito. Às vezes, o carro que passa no corredor de ônibus tem um privilégio

que o passageiro de ônibus não tem.

O SR. VICTOR HUGO BORGES – Sim, extremamente pertinente, Presidente. Concordo com todas as indagações que me são feitas. E o espaço é para isso mesmo, para buscarmos a melhoria.

Podemos chamar isso de não cumprimento de viagem, cuja multa é a mais fácil para a SPTrans aplicar, porque, a partir do momento em que não existe esse cumprimento, ela é automática; e temos, sim, condição de fornecer para o senhor o quanto disso não tem sido realizado.

Gostaria também de salientar que a Vereadora Janaina Paschoal é bastante atuante dentro da SPTrans e tem bastante acesso às nossas informações em relação ao Bilhete Único e àqueles que têm algum problema de pele, que dependem de uma atuação com melhores olhos da Prefeitura de São Paulo. E que todos desta Casa sigam assim, à vontade, dentro da SPTrans.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Sr. Presidente da SPTrans.

Com a palavra, o Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego, CET, o Sr. Milton Roberto Persoli.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Obrigado, Presidente.

Bom, eu acho que todos nós anotamos, e me parece que tivemos quase 30 manifestações, algo nessa ordem, de 30 a 40 pessoas que se pronunciaram. E nós separamos especificamente as questões que tratam diretamente sobre os assuntos da CET.

A primeira questão foi a do Sr. Zildo Silva, que falou sobre a passarela na Avenida Jacu-Pêssego, na altura do nº 2.850.

Eu não peguei o contato do Sr. Zildo. Ele está presente?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Depois o senhor me passa o seu telefone.

Nós fizemos um trabalho muito grande quanto a essa possibilidade de fornecer a passarela como opção. E o trecho da Jacu-Pêssego, Sr. Silva – o senhor sabe melhor do que eu – é quase expresso, tem muito volume de caminhão, então a travessia de pedestres com

semáforo talvez gere um ponto maior de concentração de acidentes e de atropelamentos.

A opção da passarela foi trazida como uma solução, e não seria uma delas; mas temos esse trabalho feito que trouxe essa opção – todo o levantamento de acidentes, volume e o comportamento da Jacu-Pêssego como um todo. Poderíamos disponibilizar esse estudo para o senhor e conversar lá na área.

O senhor mora na Zona Leste, certo?

O nosso Diretor de Operações está presente, e o pessoal da Zona Leste, que fez o estudo, pode receber o senhor lá para dar mais detalhes sobre isso.

A passarela é um processo que requer estudo e área de desapropriação para se encaixar – não no canteiro central, mas nas suas extremidades, onde vai ser ancorada. É uma área de caminhões, e, portanto, precisa ter altura regulamentada de 5,50m para passarela. E quando se sobe a passarela para essa altura, é preciso ter um acesso para atingir essa altura, talvez um caracol – que começa a gerar alguma incomodidade para o pedestre, talvez rampa, e o pedestre acaba não sendo incentivado. Ele olha para a passarela, mas vê a travessia no nível da rua mais fácil e tenta atravessar. Mas a passarela é o mais indicado.

De qualquer forma, estamos em contato com a Siurb e vamos ver como está esse projeto. Vamos ajudá-lo nessa empreitada.

Esse é um processo grande. A própria Jacu-Pêssego é um corredor importante, cada vez mais importante, e tem um volume muito grande de caminhões; e com o Rodoanel mais ainda. Aliás, quando o Rodoanel fechar o anel – o trecho 1 do Rodoanel Norte –, teremos um volume ainda maior na Jacu-Pêssego. E precisamos tratar isso. Estamos bastante preocupados com isso.

Terminando a minha fala, eu pego o seu telefone.

O segundo questionamento foi o do Sr. Gabriel Volpi – que já não está mais presente.

Ele fala um pouco sobre o cadastro de reserva dos funcionários da CET, cita a necessidade de contratação e de chamada desse cadastro.

Nós aproveitamos esse último concurso e já chamamos 254 funcionários. Então

ainda há um cadastro de reserva, e estamos trabalhando este ano e no orçamento de 2027 para ver a possibilidade de contração.

Eu não tenho a possibilidade de contratar as 900 vagas remanescentes. Temos um cronograma de contratação, que vai impactar o nosso orçamento, e não dá para trazer todo o cadastro de reserva todo para contratação. Existe essa programação.

A CET sempre teve interesse em renovação, em trazer funcionários novos. Esses 254 que entraram do novo concurso têm uma grande qualidade, já estão trazendo uma boa contribuição para a CET, então esse concurso, essa renovação, está se mostrando muito importante.

O apoio ao trânsito, tema que o Sr. Gabriel Volpi também levanta, é feito por empresas que fazem algumas atividades de apoio ao trânsito, não pela CET – são os "azuizinhos" que vocês veem em algumas situações. Eles são contratados por terceiros para executar funções menores: não executam função de trânsito, não estão autorizados para isso; eles não podem fazer interferência no trânsito. Aliás, temos um cuidado muito grande e corrigimos quando isso acontece. E estamos revendo uma portaria existente, a Portaria nº 69, corrigindo isso, para promover uma requalificação e uma melhor reciclagem para esses funcionários. Então isso está sendo corrigido. E falaremos depois com o Sr. Gabriel Volpi, explicaremos sobre isso, para mostrar o que está sendo alterado nessa nova portaria.

A Sra. Aleia está presente?

Você me falou, Aleia, sobre a rota entre as estações do metrô na Ibirapuera, para levá-la até o Parque das Bicicletas.

A SRA. ALEIA DE OLIVEIRA – Só para não misturar o pleito dela com o meu.

A Prefeitura, no próprio processo, coloca a entrada do Parque...

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Das Bicicletas?

A SRA. ALEIA DE OLIVEIRA – Não, hoje a rota pega só o "Manequinho" [Centro Esportivo Mané Garrincha], não pega o Parque das Bicicletas, porque é do lado oposto, onde pega a Jurupis. E a Jurupis, indo reto, sai no CER, que é onde eu estou, entendeu? Então ficamos

sem o acesso, porque ela usa a situação das calçadas, toda a região (*Ininteligível*) São Paulo, que são permeáveis, porque a Prefeitura fez, e ela coloca, só que ela não nos dá o acesso.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Tá bom, Dona Aleia.

O Sr. Presidente me pediu para sermos mais céleres nas respostas.

Eu vou pegar o seu telefone, e discutimos isso. Podemos fazer um grupo.

A senhora mora lá perto?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Eu também moro lá perto. Podemos discutir e levar o nosso pessoal técnico para avaliar. A nossa postura, como o Victor falou, é sempre de respeito a vocês, então nada melhor do que irmos lá, discutir e fazer essa reunião *in loco*.

Eu vou pegar o seu contato.

O outro contato foi a Elisanete Arão.

Elisanete, me perdoe, eu não anotei o local onde você pediu o semáforo de pedestres.

A SRA. ELISANETE ARÃO – Na esquina da Rua Teixeira Mendes, 264.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Teixeira Mendes com?

A SRA. ELISANETE ARÃO – Aquela via, eu não sei o nome.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – É a Teixeira Mendes, no Glicério?

A SRA. ELISANETE ARÃO – É.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Está bom, vamos levantar.

O Henrique, nosso Diretor, está anotando. Vamos buscar. E depois você me passa o seu telefone para darmos esse retorno, certo?

A SRA. ELISANETE ARÃO – Obrigada.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Não por isso.

Agora é a questão do João Previz, nosso companheiro.

João, eu acho que acabei não conseguindo identificar melhor a rubrica da educação, por que houve essa redução; e, na verdade, não houve essa redução.

No ano passado, R$ 20 milhões foram destinados à educação. Nesse projeto que nós citamos do convênio com a educação foram R$ 18 milhões; e serão pagos pela educação esses novos R$ 18 milhões para 2027. Então esse valor de R$ 20 milhões, se tivéssemos usado este ano na nossa rubrica, nos deixaria com R$ 2 milhões disponíveis. E o que aconteceu: a educação, no convênio, vai pegar os R$ 20 milhões e mais os R$ 10 milhões nossos, então teremos R$ 30 milhões em educação – R$ 20 milhões no convênio e R$ 10 milhões para nosso uso aqui, independentemente do convênio.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Tá bom, mas era essa a dificuldade.

E outra coisa que você citou, sobre a Luana: eu, com o maior respeito à Luana, a citei, sim. Citei todos os diretores. E falei: “Inclusive, a nossa Diretora de Representação está presente”. Eu sempre faço isso com...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – No final? Entendi agora o que você está falando. Eu pensei que você estivesse falando da citação nominal da Luana.

Tá bom. Eu entendi. Está registrado, João. Obrigado.

A Sra. Tatiana falou sobre a Avenida Luiz Gushiken – que o Vereador Silvinho Leite conhece muito.

Saiba que temos um compromisso com ele de mostrar o trabalho que estamos fazendo na área de acidentes. O nosso Diretor de Planejamento está aqui, o Ivan. Temos um trabalho muito grande dedicado à Avenida Luiz Gushiken que está trazendo só informações e propostas com relação a acidentes.

Vamos encaminhar esse estudo ao Vereador Silvinho Leite, à Tatiana...

A Tatiana está presente?

O SR. SILVINHO LEITE – Está aqui.

Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Pois não.

O SR. SILVINHO LEITE – Só para aproveitar o ensejo, porque me passaram essa informação agora.

Em relação àquela passarela ao lado do ponto de apoio de vocês da CET, na Avenida Guido Caloi, que dá acesso ao Parque Bruno Covas com o fundo do Centro Empresarial de São Paulo, já existem diversas demandas para recuperação, porque ela está caindo, e o pessoal está deixando de usá-la para atravessar por baixo. Então queria que, se possível, sua equipe técnica pudesse dar uma olhada e me desse um retorno o mais urgente possível, por favor.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Lógico.

O SR. SILVINHO LEITE – É no mesmo ângulo ali. Inclusive, é próximo do ponto de apoio de vocês, próximo da Ponte João Dias, do Centro Empresarial e do Parque Bruno Covas.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Você está falando sobre uma passarela que está sobre o rio?

O SR. SILVINHO LEITE – Não, a passarela que está sobre a Avenida Guido Caloi.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Está bom. Já sei qual é. Vamos fazer uma avaliação.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. SILVINHO LEITE – Isso, aquela perto do fórum.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Está bom, já sei onde é: do lado da Avenida Guido Caloi. Está registrado aqui.

Agora é o questionamento do Sr. Juca, assessor do Vereador João Ananias.

Eu vou falar um pouco sobre a ciclovia na Cohab I.

O Juca está aí? Acho que o Juca estava por aí.

Até podemos falar um pouco depois com ele, com a nossa área de planejamento, que trata do planejamento cicloviário.

O Vereador não está mais presente, mas temos um contato grande. E temos um plano cicloviário exatamente para a Cohab que vocês estão citando como possibilidade de implantação.

O Sr. Paulo César já me passou o contato dele e já me explicou o que está sendo trazido como problema lá na Rua Jorge Pilli. E já dialogamos um pouquinho sobre a dificuldade, talvez, de colocar um obstáculo, porque é uma rua muito estreita, que só tem guia rebaixada dos todos os dois lados, então não tem onde pôr a lombada. A rua, na sua extensão toda, tem uma declividade muito acentuada e só guia rebaixada para o acesso das casas, e uma lombada vai ser um redutor da própria velocidade da água, da sujeira, então é difícil trazer uma solução como lombada para uma via com aquela característica, João. Mas vamos buscar outras possibilidades de atendimento.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – O Vereador Silvinho Leite está deixando a audiência, mas também temos, para a Avenida Luiz Gushiken, esse relatório de acidentes.

Eu acho que era isso.

O Presidente João Ananias manifestou sobre as ciclovias.

Eu tenho um plano cicloviário...

É isso aqui?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Está assim lá?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Eu não vi isso lá.

Não, está aqui a foto, não precisa falar.

Então temos uma ciclovia, um plano cicloviário, e, se o senhor quiser, o encaminharemos, por meio da nossa Diretoria de Planejamento.

Eu acho que esses foram os itens relacionados diretamente à CET.

Peguei esses contatos e vou passá-los aos nossos diretores, aos nossos técnicos, e vou fazer essas vistorias pessoalmente, para que possamos dar atendimento às solicitações de vocês.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Não tem problema nenhum. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Obrigado, Presidente.

Eu digo que, às vezes, não pode ser um diálogo, porque senão não concluímos as nossas audiências e atrapalha um pouquinho. O diálogo acaba atrapalhando porque todo mundo vai querer ter um diálogo, e criamos um problema para nós mesmos quando abrimos essa discussão direta. Aliás, tinha alguém que queria falar – o Macedo queria falar –, e eu não deixei, aí fica criando divergência, já que estou atendendo alguns e, outros, não.

Mas eu peço desculpa, Macedo, porque eu falei que não podia, mas acabaram fazendo o diálogo, e o Presidente acabou respondendo.

O SR. MILTON ROBERTO PERSOLI – Perdoem, eu também não sabia dessa possibilidade de nós...

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – É que é assim, Presidente, abrimos o diálogo e aí a audiência vai se estendendo.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Eu sei, mas nós temos problema: não vamos poder continuar com nossa reunião da comissão porque o horário ultrapassou, temos a Sessão Plenária também, então acaba gerando um problema até para nós mesmos.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (João Ananias) – Tudo bem. Eu só estou explicando para vocês que nós temos problema: temos a reunião da nossa comissão, que não vai ocorrer porque passou do horário; e temos que estar no plenário daqui a pouco. Por isso, quando falamos de ajustar o tempo, é para isso, para conseguirmos ouvir mesmo; do contrário, acaba ultrapassando o tempo e acabamos não dando a resposta que pretendemos dar e que o munícipe espera receber. Então temos um pouquinho de dificuldade.

Presidente Milton Persoli, obrigado pela fala.

Eu quero apenas dizer a vocês que, para saber mais sobre o PL 752/2026, do Orçamento 2027, é só acessar o www.saopaulo.sp.leg.br/orcamento2027/entenda. E as

inscrições para pronunciamento nas próximas reuniões também podem ser feitas nesse espaço.

Quero agradecer aos intérpretes de Libras: Lays Faria Marques Batista e Thiago Batista da Silva.

Informo ainda que, no próximo sábado, dia 17 de outubro, a Zona Leste vai receber uma audiência pública da nossa Comissão de Finanças – a primeira audiência pública na Regional Leste – para discutir o PL 752/2026, Lei do Orçamento de 2027, às 10h, no CEU São Rafael/CEU EMEF Profª Cândida Dora Pino Pretini, na Rua Cinira Polônio, 100, Conjunto Promorar Rio Claro.

Convido as pessoas que estão nos ouvindo a comparecer para que também possam ser ouvidas no próximo dia 17. Lá vão estar presentes representantes das Subprefeituras de Vila Prudente, São Mateus, Sapopemba, Cidade Tiradentes, Mooca e Aricanduva/Formosa/Carrão; representante da Seplan, Secretaria de Planejamento, que pedimos para estar em todas as audiências públicas; bem como Vereadores e Secretários que quiserem comparecer.

Na próxima quarta-feira, dia 21 de outubro, a Comissão de Finanças e Orçamento realizará a 2ª Audiência Pública Temática para discutir o PL 752/2026, Lei Orçamentária Anual de 2027, às 10h. Os temas serão: Segurança e Secretaria Municipal de Segurança Urbana. Ressalto que a GCM e a Seplan vão estar presentes.

Todos vocês, autoridades e munícipes, estão convidados para participar da nossa próxima audiência no dia 21 de outubro.

Nada mais havendo a ser tratado, declaro encerrada a presente audiência pública.

Agradeço a todos pela presença.