

Reunião da Câmara Temática de Bicicletas

Data: **3 de setembro de 2021** (sexta-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

Participantes | Poder Público:

1. Alexandre Trunkl - Secretário Adjunto de Mobilidade e Trânsito – SMT
2. Carlos Alberto Angeli - CET
3. Daniela - Imprensa CET
4. Dawton Gaia - CET
5. Diego Xavier Leite – SMT-AT
6. Eduardo Castellani Gomes - SPTrans
7. Eduardo Macabelli - CET
8. Evely Trevisan Lacerda – CET
9. Felipe Scigliano – SMT-AT GT Regulamentação Apps Entrega
10. José Eduardo Canhadas – CET
11. Júlio Martinelli – SMT-AT
12. Larissa – SMT-AT
13. Luis Gregório – CET
14. Maria Teresa Diniz– Secretária Executiva do CMTT – SMT
15. Mariani – SETRAM
16. Michele Perea – SMT-AT
17. Paulo Eduardo – SMT-AT
18. Paulo Matias – Imprensa-SETRAM
19. Pedro Ivo – SMT-AT
20. Ricardo Teixeira – Secretário de Mobilidade e Trânsito - SMT
21. Rosa Oliveira – CET
22. Rosane Lima Cordeiro – CET
23. Rubens Alves – CET
24. Yang – SPTrans

25. Taís Fonseca De Medeiros – Banco Mundial (palestrante convidada)

Conselheiros | Integrantes e Observadores da CTB, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Anderson Augusto – CTB, zona norte
2. Erick Araújo – observador CTB
3. Felipe Claros – observador CTB
4. Jean Carlos – CTB, zona Leste
5. Kristofer Willy – Secretário Executivo – CTB
6. Leandro Bazito – integrante CTB.
7. Lucian de Paula – CTB, zona Sul
8. Paulo Alves - CTB, zona Sul
9. Renata Falzoni – observadora CTB
10. Rogério Viduedo - observador CTB

11. Sasha Hart – CTB, zona Oeste
12. Thomas Wang – integrante CTB

Observadores:

1. Andrea Santana
2. Alexandre Santos
3. Aline Pellegrini Matheus
4. Beatriz Moura dos Santos – Banco Mundial
5. Celia Moraes
6. Débora Gonçalves
7. Diego Freitas
8. Flávio Soares
9. Gabriel Pereira Caldeira
10. George Queiroz
11. Guilherme Moraes da Silva
12. Leonardo Gentile
13. Lucas
14. Lucas Bispo dos Santos
15. Melo Jack
16. Rafael
17. Sílvio Roberto de Arruda
18. Vanderlei Torroni

Maria Teresa – cumprimentou todos e passou a palavra para o Kristofer fazer a abertura e dar andamento na pauta.

Kristofer – bom dia a todos, mais uma reunião da câmara temática, fico feliz por termos voltado e vou pedir novamente quando alguém for fazer uso da palavra, fazer de maneira mais resumida possível para otimizar o nosso tempo, para que a gente consiga almoçar. Convido agora o secretário para fazer abertura da reunião porque ele é o primeiro item da pauta; ele já tá conectado?

Secretário Ricardo Teixeira - bom dia a todos, é uma honra estar participando aqui com vocês nesta Câmara temática. Entro aqui na abertura, mas mais como um aprendiz. Temos aqui pessoas com um conhecimento muito maior do que o meu e também quero aprender esse tema que é tão importante para a cidade de São Paulo. Acompanharei a reunião e fico à disposição para quaisquer esclarecimentos. Boa reunião a todos.

Kristofer – vocês tem alguma apresentação do dia Mundial sem Carro?

Maria Teresa – antes de passarmos para a pauta, vocês tem alguma conversa com o secretário, alguma pergunta específica?

Sasha - obrigado, eu queria dar as boas-vindas ao secretário; fizemos um ofício, inclusive para reiterar essa disposição para o diálogo e construção conjunta das políticas cicloviárias da cidade de São Paulo que é o objetivo maior da câmara temática da bicicleta. Esta câmara conta com ciclistas da cidade toda que estão nesse diálogo construtivo há bastante tempo com todos os secretários que já passaram. É uma responsabilidade grande de

representatividade, de representar e tentar contribuir para esse debate. São mulheres e homens, voluntários e voluntárias, ciclistas experientes da cidade toda com diferentes perfis. Conforme nós colocamos na pauta, que na verdade não foi acolhida, gostaríamos muito se o senhor pudesse comentar com a gente um pouco mais sobre a sua visão. Vimos na mídia o senhor falando recentemente que o plano cicloviário irá retardar e que o prefeito disse que as ciclovias só poderão ser feitas após amplo diálogo e que as pessoas não poderão amanhecer com uma ciclovia em frente de suas casas. Ficamos preocupados porque entendemos que já há todo um legado de construção de diálogo e que já estamos atrasados. Fomos retardados nesse processo por anos; a gente só voltou a instalar ciclovias depois de três anos; mais precisamente no ano passado que coincidiu com a gente realmente ter um produto muito bacana para cidade que é o plano cicloviário da cidade de São Paulo embasado em muito diálogo e muita participação. Nossas expectativas são muito altas para gente não parar esse processo e na verdade finalmente conseguir avançar e ver ciclovias na frente, não só das nossas casas, mas de todo mundo. Isto para que não só meninos possam ver ciclovias, mas todo mundo possa se beneficiar. Então eu queria insistir que seria muito bacana a gente poder escutar do senhor, secretário, um pouco mais sobre sua visão complementando com o que já foi falado na mídia ou o que o senhor já falou. E vamos construir juntos - de preferência -, essa visão. Muito obrigado.

Kristofer – acho que ele teve algum problema de conexão.

Secretário Ricardo Teixeira – realmente hoje não sei o que aconteceu aqui e nós estamos com problemas de conexão, mas deu para entender o que o companheiro colocou. Apenas alguns esclarecimentos; as audiências públicas foram feitas conforme o que o prefeito pediu e talvez a minha fala não tenha sido tão esclarecedora. Também acho que estamos atrasados, acho que a cidade de São Paulo tem pouquíssimas ciclovias, acho que estamos atrasados na educação porque os motoristas também tem que estar preparados para respeitar os ciclistas e precisamos acelerar e expandir muito esta questão do sistema cicloviário. O que o prefeito pede e eu coloco para a imprensa é que nós precisamos divulgar mais; p.ex., se vai sinalizar a ciclovia e/ou qualquer outra ação que fizermos neste sentido, é necessário que nós avisemos a população com antecedência que isto vai acontecer. Não é mudança nenhuma no plano; apenas internamente (SMT, CET, SPTrans), que consigamos dialogar com a população com mais clareza e transparência. Volto a falar que concordo que a cidade de São Paulo está atrasada no seu plano; está atrasada na quantidade de quilômetros de ciclovia, nós precisamos aumentar muito esse modal por toda a cidade São Paulo. Eu coloquei também que nós precisamos e estamos atrasados na educação/preparação do motorista em relação ao respeito ao ciclista. Quanto a minha fala na imprensa esses dias, o que o prefeito me pede, não é para atrasar nada é só para publicidade; nós temos que informar com mais clareza a população. A ampliação daquelas ciclovias, daquelas pistas que ainda não foram feitas audiências públicas, temos que fazer dentro do roteiro normal. Porém, quando formos sinalizar uma via, uma ciclovia, ele quer que a gente avise a população antes que isto ocorra; apenas isso. Acho que está clara essa colocação do prefeito e eu fui infeliz na minha fala, peço desculpas. Existe essa clareza que a cidade de São Paulo está atrasada no seu plano e a gente tem que correr com isso e colocar mais pistas para bicicleta na cidade.

Sasha – muito obrigado secretário. Pediria então que esse esclarecimento também pudesse chegar até a mídia para que essa mensagem, que é muito forte e acho que pode ser muito

construtiva, possa chegar até as pessoas e não ficar apenas aqui na CTB. É uma sugestão que eu faço.

Secretário Ricardo Teixeira – acatada sua sugestão; vamos divulgar sim. Eu já pedi para o Dawton Gaia, que é o responsável dentro da CET pela gerência que é dessa área, para se aproximar mais da nossa comunicação e divulgar tudo o que nós vamos fazer esse ano ainda rua a rua e quadra a quadra, inclusive. Informar a população do que vamos fazer para que saiba pelos vários canais de comunicação o que vai acontecer na cidade. Acho que esta é a diferença; a publicidade de tudo. Já pedi ao Dawton e para nossa comunicação da secretaria e da CET para agilizar essa comunicação e já estou aqui no “ar” solicitando ao Dawton para tomar as providências.

Kristofer – é bom ouvir que isso foi realmente um equívoco, porque a gente tinha a impressão de que tudo ia ser rediscutido e não que era só uma simples publicidade antecedente. Aproveitando que o secretário já falou para o Dawton, quero agradecer a atenção que ele tem disponibilizado para a CTB, de estar sempre conversando conosco e apresentando os projetos, fazendo as reuniões regionais, participando de vistorias entre outros. Gostaria de elogiar e agradecer essa atenção que ele tem dado. As críticas nós fazemos públicas e os elogios também devemos fazer. Acredito que mais colegas da CTB também compartilhem do mesmo sentimento. Ele tem feito um trabalho bem legal conosco, as reuniões às vezes se estendem e ele fica até mais tarde falando com a gente e tudo mais; também vai conosco fazer as vistorias de campo, escuta, ajuda na mediação com a população e está sempre procurando manter esse diálogo democrático. É uma pessoa que tem dado atenção para gente e agradecemos aqui.

Rogério – bom dia a todos. Três perguntas muito rápidas para o Ricardo Teixeira: Rua Siqueira Bueno (Mooca) - você fez um vídeo dizendo que vai mandar tirar essa ciclofaixa -; segunda, edital 002 e 003 da SMT que está em recurso: quero saber quando sairá o resultado e se você vai mexer nas ruas e avenidas que estão projetadas para serem construídas por esses editais; e a terceira: manutenção de ciclofaixas que estão sendo apagadas. Só foram feitos 300 km, a gente tem mais 200 km e uma delas é aqui na Rua Cândido Motta Filho. Acabou de aparecer o pessoal do centro falando que lá na Rua Cásper Líbero sumiu a ciclofaixa, que ali anda muita gente de triciclo trabalhando e sumiu a ciclofaixa. Lá na zona leste também está um horror; tudo sumiu e queremos que estas ciclofaixas sejam arrumadas porque vai haver acidentes. Já aconteceu na Cândida Mota Filho onde uma pessoa caiu por conta de buraco na ciclofaixa porque não há tachão. Agradeço, seja bem-vindo ao grupo de bicicleta. O que eu puder fazer estou à disposição, obrigado.

Secretário Ricardo Teixeira – realmente hoje a conexão não está boa e não consegui saber o nome da pessoa; não estou nem com tela por aqui. Eu não mando nada; sou apenas um secretário.

Rogério – meu nome é Rogério Viduedo, sou jornalista, ciclista, observador da câmara temática de bicicleta e escrevo um blog chamado “Jornal Bicicleta”.

Secretário Ricardo Teixeira – Rogério, obrigado pela colocação. O que eu falei é que eu não mando nada; quem manda são os técnicos. Eu posso ter a minha opinião particular,

mas não vou interferir na parte técnica. Esse exemplo da Siqueira Bueno que você falou que já faz alguns anos, os comerciantes na época reclamavam muito. Vou dar um exemplo paralelo; os comerciantes da Celso Garcia reclamaram muito de um projeto que também foi feito lá sobre a retirada dos ônibus na contra mão. Apenas para poder fazer um comparativo, hoje os comerciantes da Celso Garcia são favoráveis ao novo fluxo e hoje os comerciantes da Siqueira Bueno são favoráveis a ciclovia. Repetindo, quem manda são os técnicos. Eu prefiro que o Dawton coloque como está esta questão, esta priorização.

Dawton – com relação a esse processo e concorrência, estão muito bem encaminhados; estamos em uma fase final respondendo algumas notificações que foram feitas pelas empresas e me parece que hoje seria o último dia que temos para receber mais uma notificação e as últimas que nós recebemos já foram respondidas. O processo está andando de vento em poupa e não vejo nenhum problema com relação ao que está sendo feito. Os 48 km que estão colocados lá, concorrências 002 e 003 estão em andamento e com toda certeza serão implantados de acordo com o planejado. Com relação à requalificação, primeiro queria voltar a uma fala anterior. Vocês me elogiaram, mas este elogio eu gostaria muito e muito mesmo de estender a toda equipe, a Maria Teresa que vem tocando em conjunto esta Câmara Temática, o Luis Gregório e toda sua equipe. Por trás do Dawton há toda uma equipe que eu faço parte e espero que todos recebam o elogio da mesma forma que eu estou recebendo. Tenham a certeza que esta equipe está trabalhando muito para que este plano seja implantado e realizado o máximo ainda este ano de tudo que estamos planejando. O Luis Gregório vai apresentar as vias que nós planejamos – 157 km planejados para este ano ainda -. Se não forem concluídas, com certeza serão iniciadas neste ano. Em relação à requalificação das ciclofaixas, estamos fazendo o projeto que é do plano de metas; a prefeitura entendeu que é uma obrigação do governo municipal e tudo que estiver ruim deve ser requalificado. Portanto, eu, a Maria Teresa e todo grupo da SMT temos a certeza que todas serão requalificadas (plano de metas 2021/2022). Claro que com a nova determinação do prefeito, tanto as ciclovias como as ciclofaixas estão sendo feitas com uma qualidade melhor. Significa que antes de qualquer implantação/manutenção tem que ser feito fresa, sarjeta, para que as ciclovias/ciclofaixas tenham uma boa qualidade para a circulação dos ciclistas.

Maria Teresa – obrigada Dawton, é uma equipe muito integrada, alinhada e todos muito dedicados.

Thomas – bom dia. Sei que há uma equipe toda e que o Dawton estendeu o elogio, mas da minha parte foco muito no nele, porque tem um “*quê de especial*” e realmente mostra esta disposição. Várias vezes ele foi para alguns lugares que a maioria das pessoas não iriam, digamos assim. Ele tem feito reuniões com a gente que vão até 9h, 10h da noite em alguns casos. É uma pessoa que está de todas as formas tentando ajudar. Eu sei que há todo um time, temos o Luis que a gente já conhece, a Diniz também, tem todo um time, mas como ele está muito próximo, acaba ficando meio pessoal para ele. Uma coisa que quero comentar com secretário e que eu acho que ele já deve ter conhecimento é que a gestão do Bruno Covas começou com um discurso muito ruim, mas ele percebeu a importância, virou essa chave e fez um trabalho muito bom junto com a equipe toda. Tivemos vários secretários nesses últimos dois anos, um processo de 10 workshops, 10 audiências públicas onde foi feita uma lista de cinco prioridades - cinco em cada subprefeitura - que os ciclistas e os moradores falaram que devia ter ciclovia. Dessas prioridades a maioria, pois eu ainda

estou levantando certinho, não foi feita boa parte. Estava no planejamento, algumas ainda estão, porém a maioria não foi feita ainda. Eu sei que há uma burocracia e muitas coisas e que não é só de um dia para o outro que se pinta uma ciclofaixa e pronto. Porém, queria pedir que fosse dada uma atenção, porque são as vias onde as pessoas pediram a ciclovia. São ruas onde o ciclista se sente em perigo quando ele está ali. Eu digo isso, pois um exemplo que sempre foi claro para mim e eu vivo repetindo toda a reunião e o Dawton, a Maria Teresa e todo mundo deve estar de saco cheio de ouvir, é da Domingos de Moraes. Tivemos uma briga longa para ser feita – metrô atrapalhando também. Uso sempre o exemplo do meu pai que só começou a pedalar lá para o trabalho depois que fizeram ciclovia em todo o trajeto dele. Faltava um trecho de dois ou três quilômetros e ele não ia. Pegava o metrô e o carro para ir, porque faltava esse trequinho de 2 km. Fez a Domingos de Moraes e ele está indo e vindo trabalhar de bicicleta. Ele tem 65 anos e não andava de bicicleta antes a não ser em ciclofaixa de lazer para passear no domingo. É um exemplo que gosto de dar porque é muito próximo de mim e eu sei como faz a diferença. Uma coisa é você falar para mim, para o Sasha que pedalamos todos os dias e damos um jeito, mas para a maioria das pessoas a ciclofaixa/ciclovia é essencial. Ela não vai sair de bicicleta se não tiver. Então acho que vale sempre esse lembrete; a gente tem que construir uma cidade inclusiva. O prefeito já disse isso em algumas falas dele que acompanho. Disse que quer construir uma cidade onde as pessoas possam usar, que as famílias possam pegar as crianças e ir para rua seja a passeio, para levar as crianças para escola, etc. Então é muito importante a gente lutar por essas estruturas e retomar esse diálogo que a gente já construiu. E, claro, sempre avançando; a Lei dos ciclos diz que se a gente tem que implantar em uma rua que não teve audiência, vamos fazer audiência, juntar toda lista, todas essas ruas e fazer essa audiência. Com certeza temos que seguir e ninguém quer fazer nada fora da Lei, mas para as ruas que já passaram por audiência e não foram feitas, a gente já pode começar a fazer. Já existe essa lista e então já temos uma base para começar e eu acredito que essa lista passa os 300 km do plano de metas. Vamos para cima, vamos tornar a sociedade mais inclusiva e mais segura para todo mundo.

Maria Teresa – obrigada Thomas. Temos as listas para apresentar para vocês hoje conforme a gente tinha combinado. Daqui há pouco vamos mostrar todas essas listas, comparações, etc. Inclusive este trabalho que você disse que está fazendo (levantamento em relação às oficinas que foram realizadas em 2019/2020), nós temos as sobreposições. Nosso planejamento é feito, conforme já disse nas reuniões, levando em consideração todo o trabalho de participação social que produzimos junto com vocês.

Renata Falozoni - muito legal termos aqui na nossa reunião o secretário presente. Dando continuidade à fala do meu grande colega jornalista de que a nossa ferramenta maior é a comunicação, gostaria de lembrar o seguinte: realmente, dentro do imaginário dos ciclistas, estão muito colados os pedidos de retirada de ciclovia. Isso acontece com grande parte dos vereadores da época da gestão Haddad, da gestão Dória e permanece até hoje. Eu posso até enumerar vários vereadores que hoje eu tenho como aliados da causa que tem esse passado bem manchado na carreira. Temos que virar a bola para frente. Minha sugestão nesse momento é para justamente firmar e calcar; que é aceitar aquele convite que já foi feito, secretário, de pedalar conosco. Eventualmente também trazer o prefeito para esse evento de comunicação, de pró atividade muito visível e experimental de pedalarmos pela cidade em algum momento. Não apenas o senhor, mas também o prefeito conosco. Isto vai realmente ajudar a descolar aquele passado onde se partidarizou muito a questão das

estruturas cicloviárias e que foi um enorme retrocesso para trazeremos São Paulo para o século 21. São Paulo, onde a mobilidade ativa deve e deverá ser levada a sério. Reitero aqui em meu nome e em nome da CTB, pois eu acredito que os colegas concordem comigo. Para pessoas como eu e o Rogério que trabalhamos com comunicação, isso ajuda muito a gente fazer uma pressão que inclusive vai ajudar a própria comunicação que o senhor mesmo colocou como tão importante no sentido da implementação das estruturas cicloviárias. Sempre lembrando que os maiores “*mimimis*” e “*chiados*” que surgiram ultimamente surgiram em estruturas cicloviárias que já tinham passado por audiências públicas. Apenas para finalizar, vamos embora pedalar juntos secretário; o senhor e o prefeito.

Secretário Ricardo Teixeira – respondendo para os dois. O Thomas disse que o pai dele tem 65 anos; eu tenho 62 e também não pedalava e na pandemia eu aprendi a pedalar até por esta questão de não aglomerar. Sabia pedalar, mas estava guardado na memória. Hoje graças ao bom Deus já pedalo bastante não apenas nas ciclovias de lazer, mas também no dia a dia e inclusive minha saúde melhorou. Encontrei com a Renata a semana passada e disse que e eu ainda me sentia muito inseguro em pedalar principalmente nas vias em que a velocidade do veículo é mais alta (por isso falei muito em educação). Os motoristas ainda não respeitam os ciclistas. Esse respeito aumentou, mas ainda precisa aumentar muito. Foi uma das questões que já coloquei na Companhia de Engenharia de Tráfego, na Educação de Trânsito. Temos que retornar com a educação e com campanhas de respeito ao ciclista. A Renata falou da questão de pedalar juntos, vamos sim. O prefeito, que é mais jovem que eu, também vai querer pedalar sim. Temos que ampliar esse modal e ter muito mais gente pedalando. Não chegamos a 1000 km de pistas para bicicletas. Mil já seria pouco e não chegamos nem a 600 km. Temos que correr muito com esta questão. Lembro que quando fui secretário do Haddad a gente desenterrou um projeto que já existia há muito tempo – ciclovia que vinha do CEAGESP e chegava no Parque Ibirapuera, com um pedaço pronto na frente do Shopping Iguatemi -. Com muito esforço fomos buscar recursos, fizemos tudo o que tinha que ser feito e hoje é uma realidade. Se não me engano esta ciclovia foi projetada na época em que o Maluf abriu a Faria Lima nova e era uma compensação ambiental fazer uma ciclovia que ligasse a CEAGESP ao Parque Ibirapuera. Não sei quantos anos depois desenterramos esse projeto e conseguimos fazer. Eu trabalho a favor da cidade e suas prioridades e hoje essa prioridade dos ciclistas é vista pela cidade inteira. Já falei para alguns amigos e para a Renata a questão das franjas da cidade. Hoje temos subprefeituras que não tem nenhum metro de ciclovia (Guaianazes e Perus p.ex.). Estamos sinalizando e as ruas são mais estreitas, de mão dupla e é preciso estudar junto a implantação da ciclovia. Implantação de mão única para ficar mais fácil e segura a situação do ciclista. É muita coisa e graças a Deus temos o Dawton que eu sei o quanto é querido por vocês, mas eu conheço a competência dele na época em que fomos estagiários e que agora esta a frente desse grande projeto. Ele tem uma equipe maravilhosa e é ótimo que tenham essa sinergia. Podem contar comigo porque estaremos empurrando a favor. Faremos o possível para que a gente corra com esse projeto.

Renata Falzoni – vamos embora pedalar secretário.

Secretário Ricardo Teixeira – vamos sim.

Guilherme - o secretário tocou num ponto que é de alta relevância. Eu Sou ciclista há mais de 10 anos, acho que várias pessoas aqui pedalam todo dia e eu tenho medo de pedalar num local em que os veículos estão a 50, 60 e 70 por hora. Acho que todos nós temos esse medo; tinha medo há 10 anos atrás, tenho medo hoje e vou continuar tendo medo. Queria ouvir do secretário essa questão sobre algum planejamento em relação a redução de velocidade, ou melhor, a readequação da velocidade a um patamar mais humano. Tenho a impressão que há vários projetos acontecendo ao mesmo tempo que envolvem bicicletas e esses vários projetos, essas ideias, não passam necessariamente pelo aconselhamento da câmara temática e nem do CMTT. São vários projetos que pipocam aqui e ali em qualquer lugar de maneira pontual, mas a Câmara e o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte acabam perdendo um pouco esse tom consultivo. P.ex., vamos ser consultados para pensar numa ciclovia em algum lugar, o traçado, se tem 150 km planejados para isso ou aquilo? Será que a gente não pode pensar isso junto? com redução de velocidade e alguns locais uma maneira mais sistemática, prévia. Pensando junto nos projetos que estão acontecendo. Enfim, queria ouvir do secretário se existe a ideia de que existe uma possibilidade de se colocar a velocidade em algumas vias da cidade num patamar mais adequado com um aconselhamento prévio, pensando junto com ciclistas e pedestres?

Renata Falzoni – estamos falando de redução de velocidade máxima com ganho de velocidade média e isto é muito importante que seja frisado na comunicação.

Secretário Ricardo Teixeira – vou repetir a minha fala e a dele. Tenho medo de andar de bicicleta numa via onde tem uma sinalização de 50, 60 km/hora para os carros. Fico com medo de pedalar nessas ciclovias. Precisamos sim pensar os projetos com mais de uma cabeça. Discutir os projetos de forma aberta, como fazemos aqui. Participei de um workshop no metrô esta semana onde o tema era abertura dos dados técnicos de mobilidade para grandes cidades. Foi um dos temas que de forma transversal foi debatido. Pedi para o SETCESP que mexe com cargas e para a CET que mexe com radares; todos eles têm que estar disponíveis para a população. Com esses dados, quando projetarmos alguma coisa, espero que erremos menos. As coisas devem ser vistas por toda sociedade; isto está corretíssimo. O Dawton poderá dizer se há projetos atrasados e sobre a questão da velocidade, se está compatível dentro dos projetos que estão sendo feitos. Não estou nem há um mês na casa, são vários projetos acontecendo e ainda não me interei de tudo. O Dawton que está há muitos anos poderá falar melhor que eu. A questão da segurança viária será uma batalha, está nas metas da cidade, mas será uma batalha nossa a redução de acidentes e mortos na cidade de São Paulo.

Maria Teresa – perfeito secretário. Esclarecendo o Guilherme – acho que não te conhecia e não sei se tem participado das últimas reuniões -, há alguns assuntos que são transversais, como a questão da segurança viária. Falamos sobre isso tanto no CMTT como nas câmaras temáticas. Na última reunião da CTMP apresentamos as áreas calmas, ruas completas, falamos na redução da velocidade, etc. As câmaras focam mais nos temas específicos de cada uma para conseguirmos fazer essa questão da transversalidade. Se quiserem que a gente traga alguma outra apresentação específica para a CTB que não seja exclusiva de bicicleta, podemos trazer para debater com vocês. Aqui nosso tempo tem sido muito dedicado na questão específica da bicicleta, mas em nossos projetos não deixamos de olhar para todo o desenho da via e da operação do sistema viário e a velocidade é um deles.

Jean - bom dia. Queria parabenizar a presença em nossa reunião do secretário Ricardo Teixeira. Referente à comunicação acho vai ser um ponto-chave fundamental para que a gente consiga fazer as ciclovias/ciclofaixas de acordo com prazo estipulado e sem maiores atrasos. Conversei com Dawton e a Maria Teresa Fedeli no ano passado sobre uma proposta que já está diagramada para fazer uma comunicação individualizada com as associações de comerciantes e com os Comerciantes. O Dawton sabe disso e pode contar com a gente para essa comunicação. Acho que como temos tudo de certa forma encaminhado dentro da CTB, se a gente conseguisse alinhar de uma forma mais dinâmica, acho que conseguiríamos fazer isso com um cronograma menor ainda do que o da SMT. Sobre andar de bicicleta com a CTB, quero reforçar o convite que a Renata Falzoni fez para o secretário. Esse convite é super válido e principalmente porque a CTB tem uma coisa de ser muito prática, pragmática e de gostar de sair com encaminhamentos das reuniões. Dia 22 de setembro é o dia mundial sem carro. Fica aqui o convite para o secretário Ricardo Teixeira fazer esse pedal com a gente no dia 22. É um dia ideal para a gente estar na rua junto com o prefeito Ricardo Nunes e com o secretário de mobilidade, Ricardo Teixeira. Eu acho que vai ser perfeito, vai fechar essa comunicação e essa virada de chave, já que a gente tem a implementação de certa forma estagnada ao longo desses nove meses. Vai mudar a forma como a comunicação da prefeitura tem sido vista pelos ciclistas na cidade de São Paulo. Só lembrando aqui que são mais de 30000 ciclistas aí votando. É super válido fazer essa aproximação da prefeitura com a gente.

Alexandre Trunkl - bom dia a todos, sou o Secretário Adjunto e estou com o secretário Ricardo Teixeira. Ele está com problema de sinal, tentando se manter, mas está bem instável. Temos uma afinidade de pensamento, comunicação é essencial e isso é uma orientação do prefeito Ricardo Nunes. Precisamos divulgar o máximo possível porque divulgando, trocando informações a gente evita problemas e conflitos e a gente se acerta mais. Nesse sentido vamos primar pela comunicação. Outra coisa que você colocou é com relação ao convite para o secretário Ricardo Teixeira. Tenha certeza que ele vai tentar pedalar com vocês, ele está em forma, já começou a pedalar um pouquinho, está retomando e eu acho que isso aí vai ser muito legal.

Jean – ótimo, acho que a Maria Teresa consegue organizar isso e fechar essa agenda para o dia 22.

Maria Teresa – claro, vamos organizar. Já fizemos uma rodada de perguntas, podemos continuar?

Kristofer – só gostaria de lembrar quando for organizar as falas, para dizer sobre a prioridade dos membros da CTB.

Rogério – gostaria de saber qual o orçamento para manutenção e construção de ciclovias deste ano? Outra sugestão para o Alexandre é fechar uma avenida no dia mundial sem carro para dizer que hoje é o dia sem carro mesmo. Vamos fechar a Paulista, fazer alguma coisa impactante.

Maria Teresa – bom, então passamos para o próximo ponto que é sobre a semana da mobilidade e o dia mundial sem carro. Dawton, você vai fazer uma fala a respeito disso? Não sei se é o Rubens que vai falar, pois ele também está na reunião.

Dawton - sobre o dia mundial sem carro ainda não fechamos agenda e nós estamos pensando realmente alguma coisa maior, mas não está fechada. Com toda certeza vocês ficarão sabendo dessa pauta que nós estamos organizando. Toda a área de comunicação está envolvida nisso. Uma das pautas que estávamos colocando era realmente o secretário pedalar junto com vocês. Há outras coisas que vão acontecer e então eu acho melhor a gente não falar sobre isso agora e não tomar o tempo da nossa agenda aqui. Com relação à semana da mobilidade, se o Rubens puder falar, ele estava organizando a pauta junto com a Ana Paula.

Rubens - sobre a semana da mobilidade ainda vamos fechar na quarta-feira. Ainda estamos numa ressaca das edições anteriores tanto do Maio Amarelo como da Semana da Mobilidade em função da pandemia onde ainda não podemos fazer muitas atividades em virtude da aglomeração. Uma atividade que envolve a questão dos ciclistas é a inversão dos papéis que foi feita em 2017 e que foi recentemente sugerido para voltar. Ela vai acontecer novamente na Praça Charles Miller. Vamos fazer também uma campanha de posts nas redes sociais incentivando o uso de bike desde sair para comprar um pãozinho, ir para açougue, essas coisas assim com distâncias de até 2 km. Basicamente o que posso falar que já estão totalmente confirmadas são essas. Temos mais algumas programações fechando até o dia 8.

Kristofer - queria acrescentar que neste exato momento a Fabiana, da comunicação de vocês, enviou uma mensagem para mim para marcar uma conversa sobre a atividade de inversão de papéis.

Rubens - a Fabiana é da SPTrans e eles é que estão a frente dessa atividade.

Kristofer - só trazendo essa informação em tempo real. Há poucos minutos ela mandou e eu disse que após terminar a reunião a gente já conversa.

Jean – gostaria de fazer umas perguntas para o Rubens. Eu acho super legal essa iniciativa de fazer posts na internet e inclusive a gente tem visto que a SMT e a CET tem tido uma recorrência maior nesses posts voltada à mobilidade ativa. Queria saber se tem algum planejamento, por exemplo, para fazer binário em ruas de forma temporária ou para fechar ruas, ou para reduzir a velocidade da rua de forma temporária? Fica aqui também a sugestão que é expandir o eixo da sexta-feira sem carro. Também, levar o sentido da paulista aberta para algumas outras regiões mais periféricas; seria uma coisa bem interessante no sentido da sexta-feira sem carro. Há algum planejamento para isso?

Rubens – não, mas fica anotado para avaliarmos.

Jean – aproveitando, você poderia deixar o seu e-mail no chat? Como você está vendo isto é legal termos um contato mais dinâmico e podemos acompanhar essa avaliação de forma mais próxima.

Rubens – sim, já coloco.

Maria Teresa - vamos passar para o próximo ponto de pauta que seria a devolutiva em relação às audiências públicas, o planejamento e 2021/2022. O Sasha disse no início que

não acatamos a pauta, mas não é bem isso. Condensamos os assuntos em algumas apresentações (muitas coisas que pediram).

Luis Gregório – bom dia a todos. Apresentação: *devolutiva das estruturas cicloviárias que serão apresentadas em audiência pública*. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Kristofer - essa audiência pública vai manter naquela linha que o Portugal tinha falado com a gente? Uma audiência única para tudo isso de forma online, ou isso ainda vai ser visto?

Maria Teresa – não temos certeza; estamos esperando esta orientação das subprefeituras. Achamos que como são poucas estruturas, se pudesse ser em uma única audiência talvez fosse melhor.

Kristofer – alguém tem mais alguma dúvida? Pelo que entendi basta ter a consulta popular na audiência pública porque o resto já tá tudo aprovado.

Luis Gregório – prosseguiu e finalizou a apresentação.

Thomas - se puder recolocar a lista que estava na tela; sumiu. Vou começar com a primeira que é a Luís Góis; sei que ela tem um projeto elaborado e está parada desde janeiro e não está completa; nem mesmo o trecho que vocês comentaram e falta o miolinho entre a Coronel (áudio cortado) e a Domingos de Moraes. Há uma questão de zona azul que eu já discuti com Dawton, mas... (áudio cortado).

Paulo – o Thomas comentou da Luis Góis que está com o projeto elaborado e foi paralisado (é uma demanda muito grande esta estrutura). O pessoal comentou também do Arouche; tem um trecho pequeno com a sinalização apenas e não cheguei a ver inteiramente. A Luis Carlos Berrini falta apenas a sinalização, há alguns detalhes históricos, que são os rebaixamentos de guias. A Chucri Zaidan acredito que há alguns equívocos, porque ela tem um eixo pendente de conclusão (conexão da Chucri Zaidan com a Cecília Lutemberg - Shopping Morumbi). A Teotônio Vilela também pode ter sido um equívoco porque não está com as obras concluídas. Existem trechos que ainda estão com o piso antigo e alguns problemas que acredito que seja da SABESP ou COMGÁS. Há uma cratera no local e acabou danificando a estrutura, mas realmente falta a sinalização. A Atlântica existe um trecho muito pequeno de sinalização que está faltando e que a gente estava conversando com Dawton (obra SABESP). Essa obra já terminou e falta apenas a sinalização. A Visconde de Taunay não sei se já fizeram o recape, pois até duas semanas atrás não tinha. Sobre o eixo da Atlântica – conexão com a ciclovia do Rio Pinheiros pela Avenida de Pinedo -, foi feita apenas a sinalização, mas o recape não.

Dawton - na Luís Góis está chegando nossa verba (10 ou 15 dias) e vamos concluir a implantação e fazer a complementação do projeto que está elaborado. Aquele trecho que tem a zona azul já debatemos bastante em nossas câmaras regionais e vamos continuar debatendo. Há um problema para ser resolvido que é a questão da zona que hoje é terceirizada e está em outra área. Porém, tenho certeza absoluta que nós vamos chegar a um consenso e nós vamos resolver essa questão também. Já falei e vou falar novamente para vocês que vamos concluir a implantação do que foi começado e depois voltamos a falar sobre as duas quadras que faltam. Mesmo sem essas duas quadras temos a conexão, pois temos uma alternativa e ela não vai ficar sem a conexão independente de continuar ou

não nessas duas quadras. Com relação ao Largo do Arouche o problema é da SABESP. Existe um contrato e, onde a SABESP faz obra, eu não posso entrar com sinalização. Quem deve sinalizar são eles e devolver a pista exatamente como eles pegaram. Qualquer obra da SABESP, qualquer trecho de ciclovia/ciclofaixa na cidade inteira, por contrato, ela tem que refazer, reconstituir e devolver a pista exatamente como ela encontrou. Nós não podemos resinalizar, temos que aguardar, existe uma briga jurídica com eles e eles tem que implantar. A Luís Carlos Berrini o Luis já respondeu e daqui dessa lista acho que o que realmente há maior dúvida é a questão da Chucri Zaidan. O problema é mais grave, pois é uma obra que está no pacote da SP-Obras e não depende da SMT. Através dos polos geradores estou tentando ver se conseguimos resolver parte da questão do trecho que está sem conexão. Colocamos com concluído no pacote porque tínhamos retirado aquele trechinho no meio por conta dessa possibilidade que existe (está num pacote da SP-Obras). Posso interagir, mas não posso fazer a obra por eles. Temos que aguardar a SP-Obras concluir esse trecho do corredor que é uma ampliação desse canteiro central para continuar a ciclovia.

Leandro – há também uma questão na zona leste. Passei recentemente na Vitória Speers onde há um trecho da outra avenida, antes de chegar nela que está em obras, e foi muito bem direcionado para a Vitória Speers uma sinalização provisória que ficou muito boa enquanto as obras continuam na avenida principal. Porém, na Vitória Spears é um pouco complicado e eu gostaria que, se possível, fosse feita uma fiscalização logo após a sinalização, pois mesmo com a rua pintada as pessoas deixam os carros parados no local; virou estacionamento. A Milene Elias entendemos que teve o pregão, agora está com uma preparação de uma nova licitação de obras, mas faz mais de três anos que está sendo solicitada a requalificação devido ao vandalismo. Queria ver se poderia ser feita alguma coisa antes. Isto já foi falado em audiência e também para vários secretários e é muito antiga esta demanda. É até uma questão de honra finalizar isso porque cada hora é uma informação que chega para gente, mas ela não tá sendo feita, não foi resolvido até então e é vandalismo. Talvez uma coisa que deveria ter sido feita desde que aconteceu isso.

Dawton – Leandro, só há duas soluções nesse caso que você citou: ou é feita uma licitação através da SMT - estão preparando uma licitação grande para as nossas requalificações - ou tentamos conversar com SMSUB para uma parceria, se é que é possível colocar esta via no pacote de requalificação do asfalto novo (pacote da prefeitura). Não existe outra possibilidade. Então, infelizmente, nós não temos como resolver essa questão se não tiver obra e obra na cidade só resolve de duas formas: licitação ou ata de registro de preços que é o que eles estão fazendo com o pacote da SMSUB e nós estamos pegando a carona na ata de registro de preço deles para fazer nossas requalificações. Entendo e você tem razão em relação ao que está reclamando, faz três anos que estamos tentando implantar, infelizmente não entrou nos 320 km que a gente tinha programado para gestão anterior, mas com toda certeza vamos dar prioridade nesta via que você está colocando. Você já falou isso uma, duas ou três vezes e eu reconheço que tem razão. Fui lá e realmente está muito ruim, perigoso, mas eu não tenho o que fazer, pois não consigo pintar o buraco. Irei pessoalmente na prefeitura para ver se a gente consegue fazer alguma manutenção para poder adiantar e antecipar a manutenção dessas ciclofaixas.

Leandro – o que puder fazer para antecipar, pois temos falado nas reuniões e já era para ter pedido para entrar nesses 320 que foram feitos e deixamos como prioridade. Porém, eu

entendo e quero agradecer a colaboração. Se puder ser feito algo o quanto antes, a gente agradece muito porque é uma coisa que inclusive está se estendendo, os ciclistas estão reclamando já há muito tempo e pega mal para gente e para a prefeitura devido a solicitação ser tão antiga.

Dawton - eu, o Jean e o Felipe Claros temos feito algumas reuniões nas subprefeituras ou com as associações conjuntamente. Me coloco à disposição para marcarmos uma reunião com o subprefeito para verificarmos se juntos conseguimos antecipar nessas vias o problema do asfalto novo. Como resposta, o que posso dar para CTB é esta; o esforço no sentido junto à subprefeitura para que eles antecipem a questão do asfalto novo.

Paulo - é que no caso da Vitória Speers o asfalto está bom; é só questão de sinalização mesmo. Apenas para deixar registrado que não há problema de asfalto novo lá. Inclusive a ciclofaixa foi apagada quando refizeram o asfalto, se não me engano.

Maria Teresa – mas neste caso já está programado para refazer. É isso? Acho que ele está falando de um trecho que o pavimento não está bom.

Leandro – eu perguntei de duas e o Dawton falou da Milene Elias; da Vitória Speers a gente não falou ainda.

Dawton – a Milene Elias nós vamos requalificar, apagar o que foi danificado e resinalizar.

Maria Teresa – é isso, tem que contratar ou fazer parceria com a subprefeitura.

Paulo - só por questão de ordem, faltou pontuar a Teotônio e a Atlântica. Entendemos que são fundamentais, assim como a Visconde de Taunay.

Dawton – a Teotônio eu gostaria de ir com vocês lá; vamos marcar e vamos juntos vistoriar a Teotônio e a Atlântica para saber o que é que realmente faltou. Acho melhor fazermos uma vistoria conjunta. Fizemos um projeto de manutenção da Teotônio inteira; está prontinho e já está na sinalização? Isto que está me falando é uma surpresa. Vamos juntos olhar e sairemos com uma solução com toda certeza.

Paulo – só incluiria nesta lista a (inaudível), pois ela é fundamental também. Não sei porque ela não entrou nesta lista. Iniciou uma manutenção, mas ela não foi finalizada.

Dawton – vamos vistoriar juntos.

Thomas - acho que faltou pontuar uma questão; na República do Líbano há um trecho que era ciclofaixa perto de onde ela acaba, no portão do Ibirapuera, quase na JK. Havia um trecho de 200/300m que era ciclofaixa e quando recapearam a avenida esse trecho de ciclofaixa sumiu. É um pedaço estranho porque ela tem ciclofaixa, mas é ciclovia e dá uma estreitada por causa de toco de árvore. Já cortaram a árvore, mas não tiraram o toco e não alargaram a ciclovia (está estranho). Mais estranho ainda é que há as rampas e quando você está vindo ela te joga para o asfalto.

Maria Teresa – podemos pedir para a subprefeitura destacar as árvores.

Thomas – destacar as árvores e se já tiraram a ciclofaixa, refazer o trecho de rampa para ficar plano para o ciclista não ser jogado para o asfalto, já que não tem mais a ciclofaixa naquele trecho.

Maria Teresa – mas acho que a sinalização de refazer a ciclofaixa está programada aqui, não é? Será tudo ciclovia Dawton? É isto?

Dawton – Luis, como ficou esse trecho? Não vi este projeto.

Luis Gregório - na verdade a ciclofaixa foi apagada no recape e nossa intenção é solicitar para a secretaria retirar o residual daquela árvore, fazer o trecho da ciclovia alargada, retirar o rebaixamento e deixar plana naquele trecho.

Thomas - na Berrini há vários postes, há uma briga com a ELETROPAULO, mas acho que é uma coisa que a gente vai ter que pensar. Não é possível tirar o poste, mas temos que alargar a ciclovia ou algo assim, porque tem poste que come metade da ciclovia. A mesma coisa se repete na Hélio Pellegrino onde há árvore e poste no meio dela. Na Hélio Pelegrino com a Santo Amaro até hoje há uma árvore e um poste na ciclovia que come metade dela (é onde ela é bidirecional e vira mono). Já vi várias trombadas de ciclistas por que a metade da ciclovia some. Então, se não é possível cortar a árvore é preciso alargar a ciclovia. São coisas para pensarmos nas próximas requalificações e nessas também. Já fizemos vistoria com a Fedeli no local e persiste esse tipo de coisa. Nesses lugares específicos talvez transplantar a árvore ou alargar a ciclovia. O mesmo serve para os postes. Poste acho que é mais fácil de mudar do que árvore.

Dawton – estou anotando sua sugestão. Mais alguma coisa?

Maria Teresa – gostaria de avisar que já são 11h30 e temos outras pautas.

(participante não identificado – **Erick?**) – sobre a Paulista, vi que está como *obras concluídas*, mas queria entender porque que nem todas as rampas dela foram refeitas. Cerca de duas ou três ainda continuam no padrão antigo, muito inclinada e batendo muito quando você usa bicicleta ou até mesmo skates e patinetes.

Dawton – gozado, eu não vi isto.

(participante não identificado – **Erick?**) – são trechos, se não me engano, da Trianon até Paraíso (trecho com cerca de dois ou três rampas que não foram refeitas).

Dawton – primeira vez que me falam sobre isto. Aliás, temos recebido bastante elogio em relação às rampas da Paulista. Vou verificar o que aconteceu.

Maria Teresa – há outro assunto que está junto com a apresentação sobre o programa de metas e que é uma questão rápida - todo o debate que aconteceu na reunião de agosto a respeito da conectividade da rede com o centro -. O Diego e a Michele fizeram um estudo em relação ao cumprimento da meta do programa de metas e gostaria que ele mostrasse para vocês rapidamente.

Diego - bom dia a todos. Apresentou o *Programa de Metas 2021-2024 – Conectividade da rede cicloviária com o centro*. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Maria Teresa – vou abrir para as palavras.

Renata Falzoni – sobre a requalificação da Paulista poderia ver a subida, o espigão pela Dr. Rafael de Barros, que é um horror.

Maria Teresa – acho que é preciso ver na lista do Dawton se já tinham apontado para ele o pedido de requalificação dessa aí. Se não, anotamos.

Renata Falzoni – inclusive foi uma promessa feita pelo próprio Bruno Covas quando pedalou comigo por lá antes de ter detectado o câncer.

Maria Teresa – Qual a rua? Rafael de Barros?

Renata Falzoni – Dr. Rafael de Barros, aquela que sobe pela Vila Mariana.

Thomas – não, Vila Mariana é a França Pinto. A que sobe do Ibirapuera atrás da ALESP é a Manoel da Nóbrega, Tutóia e Rafael de Barros. Que sai do Monumento das Bandeiras e acaba no Jardim Paulista.

Renata Falzoni – é uma cratera só.

Maria Teresa – vamos avaliar e colocar na lista.

Thomas – as duas precisam; a França Pinto e a Dr. Rafael de Barros/Manoel da Nóbrega. O que faltou na França Pinto quando foi implantada foi fazer guias rebaixadas e a sinalização da calçada compartilhada até a passarela que vai para o Parque. Há a marcação no chão como se fossem fazer, mas não foi feita.

Kristofer – desse critério que vocês apresentaram agora qual será adotado como oficial?

Maria Teresa – sugerimos adotar a subprefeitura da Sé. A rótula abrange uma região pequena e não contempla. Nosso sentimento de centro, como viagem é um pouco mais amplo que apenas dentro da rótula. O centro expandido traz essas distorções que vocês haviam apontado na reunião anterior. Consideramos que podemos usar a subprefeitura da Sé que fica um centro mais generoso.

Kristofer - acho que a subprefeitura da Sé abrange o conceito que sugeri para vocês, que é usar onde o CEP começa com 01. Acho que encaixa certinho porque o CEP 01 identifica a região central em São Paulo e o centro expandido ia além desse, mas acho que bate com o da subprefeitura Sé.

Maria Teresa – precisamos usar o nosso e não sei se é o mesmo.

Thomas – vamos usar o da subprefeitura Sé para facilitar.

Leandro - o que eu gostaria e não foi muito explorado nessa questão é que vi que em uma das colocações havia de quatro a cinco subprefeituras da Leste não interligadas e depois na segunda, muito mais. Não ficou muito claro quais as regiões que faltam fazer essas

interligações - sabemos que tem essa grande da Leste - e seria bom deixar isso explicitado (onde está faltando a conexão). Há a questão também da quantidade de pessoas que se locomovem nesse local e que a gente sabe hoje que cerca de 40% está lá na região Leste e que falta essa conexão e é interessante nesse estudo mostrar isso. Mostrar que essas regiões não estão conectadas; tanto não está que no mapa percebemos, mas não há a conclusão disso.

Maria Teresa – enviaremos os mapas para vocês; esses estudos de demanda, de densidade de viagens, etc, são mais complexos do que tudo que a gente fez aqui que é só em relação à cobertura do território que era a pauta da reunião anterior. Estamos fazendo esses trabalhos junto com o Bike (áudio cortado) no planejamento da extensão da malha cicloviária e também junto com o Banco Mundial nos estudos que a Thaís vai falar aqui. Esses outros aspectos que você está trazendo são importantes, mas não era o objeto desse trabalho e vamos continuar fazendo em outros escopos.

Leandro – é preciso deixar explicitado as que não estão conectadas.

Maria Teresa – está, é que não apareceu bem no mapa; há uma cor de fundo que não apareceu bem na tela, mas está bem claro o limite da subprefeitura - o que está conectado e o que não está - e há as redes desenhadas que talvez não tenham ficado claras. Quando vocês receberem no PDF, ele está com uma resolução melhor e vocês vão conseguir enxergar.

Jean – gostaria de agradecer por terem revisado a análise de vocês; ficou muito bom, obrigado. Gostaria de pedir para o Diego enviar o PDF, já que ele não vai conseguir apresentar para gente. Envie para gente por e-mail para que a gente possa fazer uma análise mais detalhada; também queria pedir para que na próxima reunião ele pudesse trazer esses números distritais porque como a gente está buscando atingir 75% das subprefeituras, penso que é super legal a gente começar avaliar a ramificação da malha por distrito. Penso que ficaria mais válido principalmente pensando no conceito de cidade de 15 minutos.

Felipe – sobre a pauta anterior (Vitória Speers), foi suprimida quando da implantação do asfalto novo e naquele contexto a gente fez várias sugestões, inclusive sobre o remanejamento para a Abel Ferreira. Ela já tinha começado a ser implantada na Abel Tavares já com asfalto novo e hoje a gente tem uma estação de metrô em implantação no miolo desse bairro. A pergunta que eu faço é qual foi a decisão final tomada sobre esse trecho? Ele faz de fato muita falta, pois há um volume muito significativo de ciclistas, eles se distribuem de forma igual nas duas paralelas - tamanha a importância desse pequeno trecho -, ainda que numa via local, mas que promove conexões com o bairro. Queria entender qual é a solução final? Ela vai de fato voltar no formato que estava antes que é o que a gente sugere porque ela promove essas conexões locais ao mesmo tempo que ela promove as conexões maiores com eixo da Abel Ferreira ou ela será remanejada?

Luis Gregório – a sinalização está prevista para a Vitória Speers. Temos o projeto para implantar a continuidade da estrutura pela Abel Tavares. Enquanto não sai esse projeto, teremos a sinalização reimplantada na Vitória Speers.

Sasha - queria agradecer bastante a análise que foi feita, ainda que não tenhamos todos os mapas e gostaria de pedir para que esse trabalho continue sendo aprofundado. É muito importante entender a nossa cidade e o critério que a CTB colocou, lembrando que nossa

sugestão para o plano de metas, seja como CTB, ou como pessoas, foi sempre enfatizando a importância de termos a conectividade via eixos viários e não via um *cantinho* ou uma alguma *coisinha* assim que na verdade ninguém usa. É importante qualificar essa análise; que não seja uma análise fria, numérica e que não representa por onde os ciclistas vão. Penso que é preciso qualificar isso de alguma forma, talvez com a classificação das vias ou trazendo o que é a prioridade dos ciclistas e que já está bem documentada, diga-se de passagem, inclusive pelo próprio *Destrava* (acabamos de ver o mapa) onde os ciclistas passam. Isso é importante para conseguirmos avançar, assim como buscar a meta que a CTB pediu e que eu acho que está muito ao alcance. Não vejo por que não alcançar e ter 100% das subprefeituras conectadas. Entendo que a gente ainda vai ter a chance em 2023-2024 e queria reiterar que é muito importante a gente avançar. Por último, nesse tópico, só queria dizer que também acho que é muito importante lembrarmos que a cidade de São Paulo não é algo isolado; está numa Metrópole, há várias prefeituras em volta e a gente tem um fluxo enorme de ciclistas que vão de uma cidade para outra. Portanto, seria importante ter no mapa identificado onde que a gente já tem conexões com as outras cidades e onde também precisamos avançar. Por último, só para lembrar que sobre a pauta, a gente pediu outras coisas que eu queria muito escutar também (sei que estamos com pouco tempo): p.ex. nosso pedido para que a comissão que foi criada e que acho que é um grande avanço dentro da CET, e depois com a nomeação do Dawton, não cita nenhuma participação da sociedade civil nem da CTB e achei que perderam uma chance absurda e espero que possa ser revisto.

Maria Teresa – entendi agora; essa era uma dúvida que tivemos. Entendemos que vocês queriam fazer parte da comissão de fiscalização da licitação e isso realmente não é possível, pois não conseguimos incluir gente externa na comissão de licitação. Vocês estão falando então da comissão de acompanhamento da execução do plano cicloviário? É isso?

Sasha – é, e que tem três objetivos; um deles é gerar um relatório mensal de como é que estão as ciclovias da cidade. Como vocês vão fazer isso sem a participação da sociedade civil?

Maria Teresa – não fazemos nada sem a participação da sociedade civil; discutimos tudo aqui com vocês independente de ter um representante de vocês nesta Portaria e a gente pode conversar internamente. Agora ficou entendido.

Sasha – acho que são vários formatos possíveis, mas acho que seria muito bacana a gente poder também participar de novo; pode ser em diferentes formatos, mas no mínimo a gente estar sendo informado. Será enviado um documento para o secretário, mas porque não enviar também para a CTB?

Maria Teresa – no dia a dia a gente mostra coisas para vocês muitas vezes antes do secretário, porque ele não tem agenda para receber todas as pautas; portanto, fiquem tranquilos porque nada será enviado para ele sem que vocês saibam.

Sasha - eu acho que este é o propósito da CTB; ajudar a qualificar o que vai para o secretário e evitar equívocos.

Maria Teresa – sim, e a respeito dos índices que você comentou, vou tentar te responder rapidamente. Acho que quando a gente cria índices, metodologias, indicadores, é preciso ter sempre um olhar do objetivo do que a gente quer como vida prática - vivência - e essas coisas são muito importantes. Então, acho que até se criar metas e eu falar assim: - “*não, vamos fazer 100% com conectividade*” e a gente ficar se matando para conseguir esses 100 % de conectividade, pode ser na prática pior do que deixar de fazer por exemplo até 2024 - vou chutar -, alguma das subprefeituras que seja muito difícil, como p.ex. Parelheiros que é muito longe. Será que é mais importante? Aí é que eu acho que tem que ter o olhar de planejamento de forma integrada e intersecção com outros temas. Pode ser muito mais importante conectar com mais cidades vizinhas ou conectar com a rede da malha ferroviária que vai permitir a integração dos módulos e tal do que trazer um monte de quilômetros apenas para chegar até Parelheiros e que às vezes, os moradores nem vão fazer essa viagem inteira; até o centro de bicicleta.

Thomas – desculpe interromper, mas fazem sim. Tem gente do bike zona sul que faz.

Maria Teresa – não estou dizendo que ninguém faz, estou dizendo que a gente tem que discutir aqui, que pode ser mais importante a gente investir em redes novas, conexões em outras regiões da cidade, do que fazer uma extensão muito longa para conectar só para poder falar para vocês que em 2024 nós chegamos a 100 %. Será que seria melhor fazer 100% agora, em 2024, da cidade inteira, ou seria melhor desenvolver dentro de alguns bairros mais redes para que os usos locais de rotina daquela comunidade, daquele bairro, fossem mais cobertos? Acho que esse tipo de debate é fundamental fazer aqui, ao invés de criarmos índices que no papel sejam fáceis de fazer, mas que na prática poderão não ser os melhores para a população. Acho importante ter isso em mente quando criamos índices, indicadores, etc. Sabermos o que a gente está querendo com isso e o que a gente está deixando de cumprir em outros indicadores. É importante a gente ter essa visão aqui.

Sasha - concordo que essa visão, essa reflexão é importante, mas não porque vai fazer uma coisa e deixar de fazer outra. Esta é uma opção da gestão.

Maria Teresa – mas temos limitações de prazo e é um crescimento paulatino na cidade. Estamos ampliando a rede paulatinamente e não temos a intenção de finalizar todas as obras de estruturas cicloviárias em 2024; é impossível e não que a gente não gostaria, mas é impossível. Então, acho que quando a gente faz prioridades a gente tem que ter em mente o atendimento do interesse coletivo e não apenas, as vezes, o individual de uma pessoa que é essa que Thomas citou agora que ela faz a conexão.

Sasha - essa discussão já foi feita dentro da CTB, a CTB já se manifestou, a CTB não representa a opinião de uma pessoa, a CTB entende essa discussão urbanística que é muito interessante e a gente é conselheiro; então, a gente aconselhou vocês e vocês não seguiram e vocês colocaram que se fizer isso vai deixar de fazer outra coisa e também não é assim.

Maria Teresa – você está distorcendo o que eu disse, desculpe vou te interromper, pois não foi isso que eu disse; disse que a gente vai continuar aprimorando a metodologia, que a gente continua expandindo a rede viária - vocês já sabem as metas que temos e que são oficiais para 2024 – e, quando a gente for mostrar para vocês o planejamento de 2023-2024

a gente vai debater os critérios com vocês usando tudo que a gente sempre discute aqui. Aí, na hora da gente mostrar os novos 150 km e mostrar qual a justificativa do porque nesses lugares, etc e o que a gente usou como insumo para poder decidir os 150 km, a gente vai debater de novo, a gente vai continuar discutindo o que é que ficou de fora, o que pode mudar e o que não pode. É só isso que estou dizendo.

Sasha – agradeço, porque realmente agora fica mais claro o que o secretário quis dizer com retardar e atrasar mais o processo. Porque, como a gente comentou e também disse, nós estamos muito atrasados; reitero que nós já fizemos esse debate, nós já se manifestamos e não vejo necessidade nenhuma de voltar isso e muito menos atrasar mais ainda, mas a decisão é com vocês.

Maria Teresa – não é isso Sasha, vocês não viram ainda.

Sasha - então, deixa eu falar, porque que a gente se sente frustrado e só peço para vocês refletirem a respeito porque você está as vezes, confundindo, em que momento a gente está do ponto de vista histórico. A gente já avançou e a gente não está refletindo aqui a opinião de uma pessoa. É importante para cidade e a CTB se manifestou.

Maria Teresa – eu não disse nada disso e quem está confundindo é você. Não foi isso que eu disse. Eu disse que, quando a gente for mostrar para vocês 2023-2024, que está quase pronto, que a gente vai debater e apresentar os motivos e objetivos que usamos para construir a proposta de 2023-2024. Vocês ainda não receberam e ninguém está falando que vai voltar atrás, ninguém está falando que vai revisar o que já foi feito, a gente mostrou para vocês hoje a lista comparativa do que vai para audiência pública, não mudamos nada, inclusive incorporamos nessa lista do planejamento da habitação e de outras intervenções nossas, sugestões que vocês trouxeram de estruturas cicloviárias já para 2022 e outras que vão entrar para 23-24 como a gente vem dizendo em todas as reuniões que vocês viram nas atas, pois está registrado. Vocês receberam todas as atas que eu estava devendo porque estava revisando todas com muito carinho para que ficassem muito bem feitas. Passam pela revisão do Luis Gregório, pela revisão do próprio Dawton e por minha revisão também para que a gente tenha uma ata bem feita. Não é isso que eu estou dizendo e sim que a gente está num processo evolutivo e tudo que foi feito no passado é considerado, é importante, mas nem por isso a gente vai deixar de continuar evoluindo para melhorar as nossas metodologias, os nossos indicadores e o nosso olhar. Cada vez que temos mais dados, mais informações e mais debate com vocês e que a cidade evolui e as novas redes que a gente constrói vão mostrando outros desejos da população que antes não conseguíamos captar nos nossos dados, a gente precisa visitar as nossas propostas e isso faz parte do planejamento, faz parte do nosso trabalho e temos que fazer isso sim.

Sasha – legal, vai continuar e a gente rasga todos os outros planejamentos anteriores...o PlanMob...

Maria Teresa – ninguém falou que vai rasgar nada. Se você quiser rasgar, fique a vontade, mas não é o que a gente vai fazer.

Sasha - o que a gente pode ter certeza, e você colocou bem, é o que saiu no plano de metas e reitero a frustração de ver 80% - centro expandido - não qualificado para esse tipo

de lugares; depois a gente discute sobre o futuro e vê o que é eixos viários principais/prioritários, depois discutimos mais no futuro e a cidade continua com certeza e o diálogo evoluindo nessa velocidade que é muito lenta.

Kristofer – vou sugerir para prosseguirmos, pois se não vira um debate infinito.

Thomas – deixa eu dizer uma coisa que tem a ver com essa discussão que você estava tendo com o Sasha. Acho muito válido a gente entender a cidade, que tem várias dinâmicas, tentar falar - *“olha, prioriza aqui ou ali por uma questão de verba, etc”*, mas o que o Sasha quer dizer eu acho que é: *é para a gente ter que escolher entre eu quero fazer a Teutônio e a Atlântica ou eu quero fazer a Radial?* Não deveria ter essa escolha; as duas deveriam ser feitas o quanto antes porque as duas já tem ciclista pedalando sem ciclovia. Essa é a ideia que eu quero passar. Aí eu volto naquilo que eu falei lá no começo para o secretário: já tem as prioridades, já foram passadas por audiência; faz aquela lista e ponto. Depois a gente vê para frente o que vai ser feito. Mais que isso, se você faz - você usou essa comparação -, um eixo longo de Parelheiros até a Sé - que seja do centrinho de Parelheiros até o limite da subprefeitura Sé - esse eixo não vai ser só para quem faz Parelheiros/Sé como o Marivaldo, ele pega quem faz Parelheiros/Marsilac, quem faz Parelheiros/Cidade Dutra, Cidade Dutra/Santo Amaro Santo, Santo Amaro/Campo Belo, Campo Belo/Vila Mariana, Vila Mariana/Paraíso, Paraíso/Sé e por aí vai. Não é uma pessoa que faz o trajeto inteiro como o Marivaldo, mas, por exemplo, a Vereador José Diniz/Ibirapuera, pegando para ligar com Atlântica e a João Dias lá embaixo, vai permitir que todo mundo nessas regiões do entorno façam vários deslocamentos curtos que hoje são impossíveis porque se tem avenidas grandes que não tem estrutura. Tem a longa distância, mas tem vários deslocamentos curtos que são impedidos porque tem uma avenida grande no caminho.

Maria Teresa – sim, são barreiras; estudamos tudo isso na faculdade e levamos tudo em consideração, pode ficar tranquilo. A gente sabe e há inclusive Kevin Link que estudou isto há séculos. Fiquem tranquilos que quando a gente for apresentar a proposta de continuidade das redes vocês vão ver quais são as justificativas, do por que nesses lugares, quais são os estudos, o que o *Destrava* mostra como as viagens mais necessárias ou os maiores desejos de vocês como ciclistas. A gente vê também o Bike Science que tem um algoritmo incrível e que a gente vai mostrar para vocês na audiência pública como foi que também apoiou a nossa decisão dos lugares onde estamos propondo. Leva em consideração todos os aspectos teóricos do ponto de vista do planejamento urbano e da mobilidade e todos os *inputs* que vocês trazem de convivência, do ponto de vista das viagens desejadas, dos lugares mais importantes que vocês trazem para gente; tudo isso é colocado na metodologia.

Paulo - me causa muita preocupação; é muito bacana que a gente tenha a conectividade com o centro da cidade em várias subprefeituras, mas justo nesse momento a gente está vendo um movimento muito grande em torno do polo de ecoturismo onde está se falando bastante de investir naquela região para trazer as pessoas para visitar o polo de Parelheiros, mas não tem infraestrutura para você chegar lá; estrutura cicloviária. A gente tem demandas históricas de conectividade da Teotônio com a Atlântica, da Sadamu Inoue que é uma estrutura muito hostil e você não tem outra forma de chegar lá. Até tem, mas não tem como ensinar o pessoal chegar lá por outros meios; precisa ser na Sadamu Inoe, é necessário ter estrutura lá, e, desculpe, mas as pessoas já utilizam essa via lá, o deslocamento é de

peças que fazem desde Marsilac e que vão para Santo Amaro que é o centro e por passagem não tem uma infraestrutura cicloviária sequer em Santo Amaro que cruze. A mesma coisa é você poder se deslocar para chegar lá. Um deslocamento seguro para você chegar desde Parelheiros até Santo Amaro, porque existem dias ali que estão com demandas históricas não conectadas. A gente tem essas demandas justamente por conta dos ciclistas que usam nessa região; Grajaú p.ex. não tem uma infraestrutura sequer, um quilômetro sequer e a gente está vendo infraestrutura chegando da CPTM p.ex., a estação Mendes/Vila Natal, que está chegando sem bicicletário e vai vir também a estação Varginha. Existe uma demanda muito grande por cicloturismo nessas regiões da Ilha do Bororé de Marsilac, Parelheiros, mas não existem infraestruturas. Você tem algumas ciclovias ali no extremo, conecta com o centro de Parelheiros, mas como que se faz para chegar no centro da cidade? Me causa muita preocupação ver que nos mapas a subprefeitura de Parelheiros não está incluída nesse planejamento. A gente precisa repensar isso justamente nesse momento.

Maria Teresa - deixa eu esclarecer; não está no planejamento de 21-22, mas estará no planejamento de 23-24. Daí a gente vai mostrar para vocês o que a gente consegue alcançar já em 24 e o que será uma continuidade para 25-26. A gente não vai conseguir fazer tudo que é necessário em Parelheiros: conectar com centro, fazer uma rede local, porque lá realmente a densidade da malha cicloviária que existe hoje é quase nenhuma. Não há quase nada em Parelheiros hoje; há uma linhazinha lá que a gente vê no mapa e a gente precisa fazer muito mais. Não só conectar com a região da cidade como você disse, mas conectar com as estações de transporte de alta capacidade e criar uma malha local de bicicleta na subprefeitura como um todo, nos lugares onde haja demanda, onde haja interesse e onde, do ponto de vista da segurança viária, sejam prioridade. São essas rotas que você disse que as pessoas já usam hoje e que a gente ainda não tem estruturas cicloviárias dedicadas para os ciclistas nesses lugares. Tudo isso está sendo levado em consideração e vai haver proposta de ciclovia e ciclofaixa também para essa região de Parelheiros, para Guaianases e para os outros bairros que não tem o hoje. Claro que com 150 km a mais que seria a etapa de 23-24, a gente não vai conseguir fazer tudo que a gente deseja até 2024. Quando vocês receberem esse planejamento de 23-24 a gente vai discutir e vamos dizer: - *“olha, isso aqui é mais prioritário do que aquilo, vamos colocar mais isso aqui que é fundamental e que, nas oficinas, por exemplo, pode não ter aparecido algum desejo de prioridade que a gente complementa na conversa com vocês”*. Não queria causar nenhuma ansiedade em relação a 23-24 e nem preocupação e quero te deixar muito tranquilo em relação a isso. A gente vai mostrar para vocês, a gente vai ouvir o que vocês acham da proposta, vai trabalhar juntos em cima disso. Tudo o que vocês já votaram como prioridade foi levado em consideração até agora. Temos um mapa de sobreposição de todas as prioridades das oficinas que o Thomas falou hoje com o que a gente está propondo. Estamos fazendo em cima do mapa de prioridade que vocês apontaram. Não é para deixar nenhuma preocupação. Só estou dizendo que quando a gente constrói um indicador, ele é muito frio e sozinho não demonstra em relação a prioridades. Se for um indicador simples como esse de conectividade de 100 % de subprefeituras pode haver distorções em relação ao que queremos como cidade. Foi isto que eu quis dizer e espero que tenha ficado um pouco mais claro aqui na minha fala agora, mas não é para causar essa preocupação

Paulo – a grande questão que a gente tem é que a infraestrutura não está chegando. A discussão está acontecendo, mas a infraestrutura cicloviária não chega junto com o que

está sendo discutido. Estão sendo discutidas várias questões de cicloturismo no extremo de Parelheiros, mas a gente não vê a estrutura chegando de fato que é como as pessoas chegar aqui na região. A demanda principal, a grande questão aqui é a mobilidade. A gente não deve considerar apenas estudo demanda, mas se se cria infraestrutura o ciclista vem. É a partir da infraestrutura que os ciclistas vão utilizar. Em Grajaú por exemplo tivemos um grande “bum” de bicicletas. A própria pesquisa de origem-destino de tempos atrás indicou que o Grajaú era uma região bastante utilizada como meio da mobilidade ativa. Porém, houve um retrocesso porque houve um grande avanço de várias vias para cá e acabou sendo uma integração para o modal de motocicleta. Até hoje não existe uma estrutura cicloviária nesse distrito como um todo. A gente precisa avançar.

Maria Teresa – fique tranquilo; eu acho que a gente podia inclusive convidar na próxima reunião da CTB – fica como sugestão – a Bete França e a Fedeli, porque elas estão fazendo um trabalho muito grande e estudando Parelheiros, toda a região de Mananciais, tanto a Billings como a Guarapiranga no âmbito da urbanização das favelas que estão fazendo na SEHAB. Eles estão fazendo o estudo de ciclovias e ciclofaixas e conectando as comunidades. Elas podiam trazer esse estudo para cá para vocês verem como a gente está buscando outras alternativas para começar a criar de fato uma malha cicloviária na região de mananciais aqui do estado de São Paulo.

Kristofer - qualquer estudo é sempre bem-vindo, só peço que a gente avance na pauta porque estamos numa discussão que está levando sempre ao mesmo lugar comum. Ainda temos o Bike-SP que é uma pauta muito interessante, que sempre cobramos o andamento dela e acaba ficando para trás.

Maria Teresa - então vamos lá, por favor Thaís.

Taís (Banco Mundial) – sou consultora de transportes do Banco Mundial, trabalho em uma série de projetos, não só ciclovias, mas projetos de transporte público também e estou participando do programa *Bike-SP* que vou apresentar agora para vocês. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Maria Teresa – estou organizando a ordem dos inscritos. Kristofer, por favor.

Leandro – antes de Kristofer falar, a CET ou SMT tem algo a acrescentar sobre o programa Bike-SP?

Maria Teresa – não, estamos esperando o desenvolvimento desses estudos que ela acabou de apresentar para que com isso a gente continue desenvolvendo o programa. Ainda não está pronto o estudo do Banco Mundial e é esse estudo que servirá de insumo para o desenvolvimento dos critérios de valoração econômica do Bike-SP.

Kristofer – a apresentação foi muito bem elaborada, mas vimos muito coisa que a gente já debateu aqui, que já estudamos e inclusive o Lucian trouxe pesquisas similares para a SMT. Porém, não chegamos no mais importante de tudo que é o cálculo do valor. Vimos que há uma série de coisas e não se chegou no cálculo do valor. Para uma lei que já foi aprovada há certo tempo e é uma lei interessante, porque ela traz o conceito do direito ambiental princípio do protetor/recebedor, que é um conceito bem urgente. Se a gente considerar o

último relatório do IPCC que disse que a emissão de gases que colaboram com o efeito estufa estão realmente prejudicando a vida na Terra e que se ninguém fizer nada até 2050 vamos ter uma elevação e até 2060 teremos consequências catastróficas, esse projeto se torna cada vez mais interessante de ser regulamentado e implementado. O projeto é interessante, traz dados legais, mas a visão que eu tive, o principal, que é calcular o valor que vai ser pago para esse protetor/recebedor, a pessoa que protege o meio ambiente desistindo de um transporte que emite gás e adota transporte limpo e essa pessoa recebe por isso, porque ela gera benefícios para todo o globo terrestre, a parte principal dele que é para fazer ele rodar, eu não vi nada ali. Ouvi dizer que vai ser feito e então parece que a gente continua na estaca zero. Há uma série de outros estudos muito interessantes, mas o principal não foi feito. Não culpo o Banco Mundial, mas a própria administração pública que é inerte desde quando o projeto de lei foi aprovado. Está sendo feito um trabalho agora, reconheço isso, reconheço o trabalho da Diniz, mas eu não estou vendo progresso. O último relatório que saiu agora em agosto é interessante e é interessante que a prefeitura se inteire sobre isso porque ela é signatária do acordo de Paris e ela tem que cumprir isso e isso não sou eu que estou falando, também tem a lei 2187 que cria política climática e o Bike-SP é uma forma de atender essa política climática porque está reduzindo a emissão de gases que colaboram com efeito estufa. Eu estou vendo uma inércia nesse projeto muito grande. Agora nós estamos vendo que ainda vai ser apresentado o valor que é a engrenagem que falta para tudo rodar. Queria saber se tem alguma previsão para isso? Até quando que a gente vai ficar sempre na dependência de um agente externo, de um terceiro? Essas são as minhas dúvidas.

Maria Teresa - vou repetir então o que eu venho falando em todas as reuniões. Se vocês pegarem as datas e lerem, verão que a gente vem falando isso em toda reunião. Montamos um grupo de trabalho intersecretarial para desenvolver a regulamentação da Lei do Bike-SP que estava parada há muito tempo como o Kristofer disse. No final do ano passado a gente montou esse grupo a pedido da Elizabeth França que era a secretária na época e a gente começou os estudos. Tivemos reuniões, desenvolvemos uma minuta de decreto e começamos a discutir também os parâmetros do aplicativo que vai servir para poder computar os créditos e calcular quantos quilômetros cada ciclista pedalou para poder converter isso em crédito. Este grupo chegou em um ponto que precisava de apoio técnico externo porque a gente não tinha competência técnica dentro do nosso grupo para fazer esse trabalho. Esse é um trabalho complexo, importante, que precisa de economistas, que precisa de gente que seja de outras áreas que não são a nossa área de engenharia, arquitetura principalmente e direito aqui na nossa equipe. Ou a gente contratava um estudo e aí eu precisava fazer o processo de contratação, que você sabe que não é rápido, que depende de recurso, que tem que elaborar o termo de referência, que tem que fazer tudo isso, ou a gente aproveitava a parceria que a gente tinha como o governo britânico e com o Banco Mundial para incluir nos estudos que estavam em desenvolvimento, esse escopo de trabalho. Conseguimos incluir isso por ser mais rápido e também sabendo que é uma equipe que tem expertise para fazer esse trabalho, que já fez isso em outras cidades. P.ex. ela mostrou os membros internacionais que já fizeram esse trabalho em Lima, na Holanda, em outros lugares e que podem trazer esse olhar junto com parte da equipe que é brasileira para nossa questão e junto da equipe da prefeitura para poder trazer a nossa valoração econômica e olhar para os aplicativos. Além de todos esses escopos desse estudo que ela mostrou, há diversos escopos e um deles é em relação ao (inaudível), que é mobilidade como serviço e também leva em consideração toda esta questão do próprio aplicativo que a

gente vai ter que desenvolver para computar os créditos. Esse trabalho começou a ser feito de acordo com o cronograma que ele já tinha, a gente teve um (inaudível) e o governo britânico fez um corte de recursos; um corte significativo de recursos do repasse deles para nós. A gente conseguiu manter o escopo do Bike-SP nesses estudos – fizemos o maior esforço para isso -, atrasou um pouco, coisa de dois ou três meses, por causa dessa programação que o governo britânico nos demandou e esse trabalho começa a ser feito agora. Agora chegou a hora de (inaudível) o trabalho de valoração econômica pelo qual vocês estão tão ansiosos e nós também. Hoje a gente não tem ainda os resultados para mostrar para vocês porque essa parte do trabalho está começando agora. A Taís disse que até o final do ano eles vão mostrar os resultados para nós. Não tenho como dar outra notícia aqui para vocês, a não ser que a gente está se esforçando para correr atrás e ter um trabalho bem embasado, respeitado. Estamos falando de recursos públicos, vão ser créditos monetários que vão ser repassados para cidadãos. Se não tivermos esse embasamento de dizer se um km vale um centavo ou três reais como a gente define? Isso não pode ser uma definição arbitrária da parte do poder público, porque senão todos nós podemos ser responsabilizados. Gostaríamos que estivesse sendo mais rápido, está na nossa prioridade, está em andamento, está sendo feito e não está pronto ainda. Quando tiver pronto, assim que a gente tiver resultados mesmos que preliminares a gente vai trazer para vocês.

Kristofer - diante do exposto nos resta esperar e lamentar toda essa mora da administração pública para regulamentar isso e torcer para que ande pelo menos algum dia e que se apresente isso. É o que eu tenho a deixar registrado em ata aqui. Minha tristeza é que era um projeto que deveria ser prioritário dentro da administração pública.

Maria Teresa – ele está tendo prioridade, acho que você não entendeu o que eu disse. Cortamos outros projetos e não cortamos esse.

Kristofer – se a gente fizer um escopo geral dentro da administração pública, os projetos que visam incentivar o transporte individual e poluente acabam tendo prioridade, mas tudo bem, eu não vou entrar nessa discussão aqui porque é uma discussão bem mais técnica para ser comprovada, da mesma forma que vocês estão apresentando aqui.

Lucian - bom dia gente, obrigado pela apresentação Tais, eu fiz aqui umas anotações. Queria que expandisse um pouco, o que é que envolve essa análise de custo-benefício e o que vocês pretendem justificar com essa análise para direcionar os investimentos? Que você falasse o que vai entrar nessa conta, se é crédito carbono, é economia no SUS? Gostaria que você expandisse um pouco sobre isso para a gente entender se é uma quantificação disso que vai gerar uma sugestão de qual que é o pagamento para o Bike-SP. Para a CET e SMT eu faço outros questionamentos. Já fizemos várias perguntas, enviamos o Ofício 004 onde a gente fez os comentários sobre o BikeSP formalizando os comentários sobre a minuta. O grupo de trabalho intersecretarial nunca mandou nenhuma resposta. Inclusive, estavam falando que a gente teria hoje uma resposta sobre o Bike-SP, mas foi feita essa apresentação do planejamento do estudo, mas aquilo que a gente já enviou de subsídios, não tivemos nenhuma resposta. Na reunião passada por exemplo gente já tinha questionado e eu questionei se a nossa sugestão de fazer uma remuneração diferente para mulheres, idosos e jovens era válida. Falaram que iam aguardar o banco mundial fazer o estudo, mas a questão da legalidade disso é o grupo secretarial da própria prefeitura mesmo que tem que responder e ninguém trouxe uma resposta. Já falaram que estão

desenvolvendo um aplicativo e a gente também já questionou isso. O aplicativo é uma necessidade? Porque se a gente vai fazer remuneração p.ex. para estudante, você sabe onde o estudante estuda, você tem a escola dele, você sabe onde ele mora porque faz parte do cadastro dele. É uma questão de fazer um API básico, de fazer o cálculo de rota e pronto. Você não precisa ter um aplicativo para descobrir qual que é o caminho que a pessoa fez; é uma questão de fiscalização se a pessoa está chegando lá de carro ou não. O aplicativo não é uma condição *sine qua non* para a gente poder implementar o Bike-SP. Isto me leva a um outro ponto que é projeto piloto que a gente já vem pedindo há anos. Com certeza vocês não podem fazer uma conta irresponsável e sair pagando milhões para toda a população, mas vocês têm liberdade para fazer projeto piloto, vocês podem fazer algo em escala reduzida e aí não tem risco ao erário, muito pelo contrário, isto é inclusive mais barato que você contratar uma consultoria para a cidade inteira. É possível fazer um projeto pequeno, pega uma escola, pega uma repartição específica e começa isso e você começa com uma economia. Começa com uma proposta conservadora e isso também a gente já propôs e novamente não tem nenhuma resposta sobre essa realidade. Você está falando, ah, a gente precisa calcular exatamente quanto vale o quilômetro. Por que a gente precisa pagar por km se a economia não é por km (o deslocamento)? A economia não é por km principalmente porque a gente está falando que a origem do projeto é economizar o subsídio que a prefeitura paga para as concessionárias de ônibus. Então a gente já sabe esse valor porque ele ainda é pago porque catracada, ele ainda não é pago por serviço prestado. A gente já sabe o número. A gente pode não ter a conta mais complexa de quanto que economiza em serviços ambientais e SUS, mas a gente já sabe que toda vez que o trabalhador passa o cartão na catraca ele paga os 4,40 e a prefeitura completa a tarifa técnica que é 7,70; o estudante não paga nada, então é totalmente os sete trocados da tarifa técnica. A gente já sabe quando esse trabalhador deixa de usar o ônibus ele economizou três em trocado, então a remuneração do Bike-SP deveria partir disso. Quando o estudante deixa de usar o ônibus, tarifa zero dele, já está economizando 7 reais por viagem. Desta forma não tem por que ficar fazendo um cálculo por quilômetro; pega esse estudante, dá 4 reais/dia para ele e pronto. Já dá para fazer um projeto piloto começando amanhã com esses valores, com uma garantia de economia e proteção ao erário. Não tem esse problema. Essas coisas a gente já contou, está nas atas o que a gente está pedindo e a gente ainda não tem as respostas. Se vocês duas pudessem trazer essas respostas eu agradeceria. Obrigado, desculpa ter me estendido.

Maria Teresa – vou pedir para a Taís falar um pouco mais a respeito do escopo do estudo da valoração econômica e depois eu queria convidar o Eduardo, que é da diretoria da SPTrans, que é um super especialista para ele falar um pouco para vocês a respeito de como esse processo é complexo e intermodal e como que ele está sendo pensado aqui e pelas equipes técnicas.

Taís - bom Lucian, obrigado pelos seus pontos, são superinteressantes o que foi colocado aqui e como Maria Teresa bem colocou, o estudo já tinha um escopo de análise de custo-benefício geral para cidade e a gente atendeu um pedido da prefeitura de incorporar um ajuste nesse escopo, digamos assim, para dar insumos para Bike-SP. O estudo foi desenhado inicialmente para fazer uma análise de custo-benefício social. Quando a gente olha o custo-benefício social a gente olha principalmente para os custos de implementação de infraestrutura, de bicicletários e sistema ciclovitário versus os benefícios gerados do ponto de vista de saúde com aumento da atividade, com a diminuição de acidentes, de mobilidade,

imortalidade e todas essas questões são calculadas. É justamente a redução das externalidades negativas do transporte em função do maior uso da ciclovia. Isso vai ser feito comparando um cenário base, que é aquele cenário base que eu falei que vai ser feito. Esse cenário Brasil vai ser projetado para 2028, um cenário base que é business usual, em que nada vai ser feito; esse cenário é o que acontece se na cidade não for implementado mais nenhum km de ciclovia, a gente ficar do jeito que está e não houver um crescimento das viagens para bicicleta. Comparado com um cenário tendencial que é esse cenário inicial que recria, ele simula o ritmo de implementação das ciclovias dos últimos anos e o que a prefeitura já está fazendo hoje comparado com um cenário otimista, com o aumento potencial dessa então, digamos, a ideia de implementar 400 km nos próximos anos. Vamos implementar 800 que é que acontece em termos de custos para prefeitura e redução de custos por essa redução de externalidades negativas e todos os benefícios sociais. Todos os benefícios sociais também são em termos econômicos, em termos ambientais, porque a gente também está falando de redução de emissões, a gente também está falando em diminuição de tempo de viagem e aumento de produtividade. Todos esses indicadores não são levados em consideração e por isso que sim, é um estudo econômico e, como a Maria Teresa bem falou, ele é complexo, não é simples de ser feito e a gente está falando que isso tudo será feito em três meses. Portanto, é bem rápido e está sendo feito em três meses justamente por ser um pedido da prefeitura para a gente dar prioridade a esse escopo e tentar fazer o mais rápido possível. Esse é um escopo que não foi mexido mesmo com corte de recursos, mesmo com a redução dos prazos a gente conseguiu manter e inclusive entregar antes do que estava previsto. Acredito que entre final de dezembro e início de janeiro a gente já vai ter os resultados e com isso obviamente, de novo, a gente vai dar todos os insumos para prefeitura para tomada de decisão. Isso vai ter que ser analisado junto com outras pessoas da prefeitura que aí não cabe a equipe do Banco Mundial, mas isso está sendo desenvolvido.

Eduardo – bom dia a todos. Acho que a Thaís complementou bem com relação à complexidade da conta que a gente está tendo que fazer com relação ao estudo do Banco Mundial. Como a gente está enfrentando esse problema do Bike-SP, a SPTrans tem tentado se adequar com relação a isso e tem feito uma série de estudos para tentar também subsidiar um pouco dessa discussão que a gente tem tido. Acho que um ponto importante que você citou é a questão do aplicativo. O Lucian deu uma sugestão de um aplicativo mais básico que talvez poderia ser uma solução, mas acho que o ponto é que a gente já tem algum conhecimento acumulado nos últimos anos e com relação a isso principalmente, a gente tem percebido que quando a gente solta alguns tipos de soluções tecnológicas por parte do poder público, a gente acaba queimando um pouco de etapas no sentido de que já vem uma série de críticas relacionadas a simplicidade do assunto. P.ex. que às vezes isso não abarca outras questões que outros usuários têm pedido e assim por diante; isso acaba gerando um dano na imagem que a gente com certeza tem pensado, na realidade, em soltar soluções que são um pouco mais complexas, que trabalham com conceitos mais importantes como a Maria Teresa colocou na questão da mobilidade como serviço. Principalmente baseados na parte da intermodalidade, a nossa ideia é conseguir trabalhar a mobilidade do jeito que ela deve ser, não fragmentada, mas sim intermodal e Bike-SP é um ponto determinante para essa intermodalidade não só para a gente conseguir de certa maneira passar uma parte desse dinheiro, de compensar uma parte dessa escolha do usuário de usar a bicicleta e não o transporte público, mas a gente conseguir qualificar cada vez mais esse tipo de intermodalidade. Não só na parte de estrutura que a gente já tem

tentado fazer isso, mas também na parte da experiência do usuário como um todo que eu acho que é um ponto determinante. O aplicativo da nossa parte está se desenvolvendo e está tendo o olhar das nossas equipes especialmente nesse sentido; da gente conseguir melhorar e da gente conseguir qualificar a experiência do usuário. O próprio banco também está suportando a gente em todo esse projeto relacionado ao (inaudível - MAS?), há uma complexidade dele maior obviamente, porque quando a gente fala de intermodalidade - e o próprio secretário citou o trabalho do metrô no começo da reunião -, é outra coisa que se liga nisso. A gente tem falado de abertura de dados justamente para conseguir construir esse ambiente de intermodalidade, de compartilhamento de dados e que isso esteja na mão do usuário de uma maneira mais qualificada. Não adianta a gente soltar uma planilha básica para conseguir quantificar isso, porque senão a gente, infelizmente, vai ser criticado. O próprio projeto do Bike-SP demanda uma complexidade muito maior. A Taís colocou a questão econômica e eu acho que a parte do aplicativo também é necessária por isso porque depois que a gente conseguir inserir esse aplicativo básico do Bike-SP em um aplicativo maior ou a gente conseguir integrar de certa maneira todos esses modais, teremos um trabalho muito maior e muito mais complexo. A ideia é a gente conseguir estruturar isso; já temos um projeto em andamento interno da SPTtrans para essa ideia. Está passando por aprovação, por uma série de estudos técnicos também, mas assim que houver qualquer novidade, a secretaria está acompanhando, qualquer atualização sobre isso, a gente com certeza vai passar aqui para vocês e apresentar. Espero eu, que vocês não vão ver realmente o problema e vão perceber o quanto que isso no final era importante, era impactante no sentido da complexidade da questão e por isso um pouco da demora. Esse é um ponto fundamental e o prazo do Banco Mundial para entregar no final de dezembro, começo de janeiro também compactua com o nosso prazo com relação a finalização de todos os trabalhos internos para gente conseguir estruturar esse projeto.

Jean – conseguem me ouvir bem?

Lucian – desculpa, a Teresa ainda não respondeu sobre o grupo intersecretarial.

Maria Teresa - qual foi a pergunta do grupo intersecretarial? A respeito do que vocês mandaram? As respostas do que vocês mandaram estão com o banco mundial. Estou levando tudo isso em consideração e a gente vai fazer uma resposta conjunta com os estudos. Sem os estudos finalizados a gente não consegue ter respostas completas ao que vocês mandaram, mas eles estão levando em consideração esses pedidos na elaboração do trabalho técnico.

Lucian - mas são coisas anteriores ao estudo. É sobre a legalidade dessa separação de pagar uma bonificação; uma é a questão da legalidade e a outra é questão de um projeto piloto que pode ser feito sem ter que esperar conclusão do estudo.

Maria Teresa - nosso jurídico não autorizou que a gente prosseguisse com o piloto sem estudo de valoração; o próprio grupo é contra isso. O grupo intersecretarial não entende que eles validariam nenhum número sem o estudo para embasar. Você tem um advogado, um arquiteto, um engenheiro e ele tem que decidir quanto que vai pagar de crédito de um piloto. É muita responsabilidade; nem a equipe de SF que faz parte do grupo assumiu isso. Olha, sabe o que acho que vocês precisam entender de vez em quando, desculpem, mas nós somos funcionários públicos, responsáveis por tudo que a gente assume aqui. É uma

responsabilidade que a gente responde por ela. Por mais que do ponto de vista da sociedade civil isso possa ser frustrante, que vocês gostariam que a gente fosse mais ágil, que tivesse mais liberdade nos nossos atos, as responsabilidades são individuais. Uma pessoa que participa de um grupo intersecretarial desses e que ela assume que um cidadão, um membro da câmara temática de bicicleta sugeriu fazer um piloto e chutar um número - porque seria um chute de número, a palavra certa seria essa -, de quanto eu vou dar de crédito para bicicleta, a pessoa assume a responsabilidade. Quando o estudo ficar pronto daqui a três, quatro meses, isso tudo fica pronto e o valor saiu acima ou saiu abaixo, como que a pessoa responde por isso? As pessoas não querem assumir essas responsabilidades desse jeito por causa de três meses. Não adianta. Se vocês tiverem vontade de trabalhar no poder público, quiserem vir aqui e assumir os riscos, seria interessante viverem isso também. É uma sugestão vocês prestarem um concurso, passarem, serem contratados e virem aqui assumir os riscos que a gente assume. Não é tão fácil assim igual vocês pensam, é complicado tá bom.

Lucian – Teresa, você falou isso eu compartilho de todas as preocupações, eu também sou funcionário público, eu também fiscalizo contratos, eu sei exatamente o que está falando e eu também sei justamente que não é chute. São valores de contrato; o que a gente paga de tarifa técnica é valor de contrato, então não tem nem um chute, desculpa.

Maria Teresa – espera, o que eu estou dizendo é o seguinte: a gente está falando aqui de crédito de bicicleta, de viagem de bicicleta, o km pedalado; não estou falando quanto vale uma passagem de ônibus da SPTrans. Essa análise já foi desvinculada porque antigamente existia essa proposta de que a cada viagem de bicicleta você ganharia o valor que você está deixando de fazer em uma viagem de ônibus - você ganharia no seu crédito o valor de uma viagem de ônibus -. Isso já foi demonstrado que seria um equívoco porque não se trata de deixar de andar de ônibus, se trata de deixar de usar o automóvel ou o ônibus ou a moto; estamos falando de viagens motorizadas. A lei é a respeito de viagens motorizadas e não de viagens de ônibus. Então, essa vinculação que existia em relação ao valor da viagem de ônibus, a remuneração dos contratos de concessão da SPTrans, já se demonstrou equivocada e é por isso que a gente precisa do estudo de valoração. Se fosse essa ligação direta pela lei com a passagem de ônibus da SPTrans a gente não ia precisar desse estudo de valoração econômica.

(falas sobrepostas, inaudível)

Lucian – a lei fala sobre implementação gradual; o projeto piloto poderia justamente começar sem ter que fazer cálculos financeiros... (inaudível, falas sobrepostas)... usuários do ônibus. Não tem erro na conta, desculpa...

Maria Teresa – ela pode ser gradual no seguinte sentido: eu não tenho orçamento para colocar o crédito para ciclistas na cidade inteira nesse ano, então vou começar com mulheres e crianças que eu entendi que é um grupo menor, etc; vou começar só com estudante. Isso o grupo vem discutindo; que a gente poderia fazer implementação gradual para fazer piloto, etc. Não tem um estudo de valoração econômica; isso o grupo que é responsável não assumiu e é um direito que tem como funcionários da prefeitura. Como você disse que é funcionário público, você deve saber. Às vezes você como funcionário assume alguns riscos que você deve ter clareza que não assumiriam os mesmos riscos que

você. As pessoas têm direito de assumir ou não assumir riscos no exercício da profissão delas. Essa liberdade existe aqui na prefeitura de São Paulo. Eduardo, você gostaria de complementar?

Eduardo – com relação a essa conta básica que o Lucian deu, acho que ela é realmente isso, é uma conta básica mesmo, não é a conta correta dentro disso. A própria questão do Bike-SP, com a relação a graduação por tempo. O Lucian deu um exemplo com relação ao contrato do pagamento da catracada, mas o nosso novo contrato já não prevê mais de maneira gradual também essa substituição do pagamento por catracada, mas sim pelo pagamento da corrida, da viagem; então, já não seria por aí também...além...

Lucian - só depois que tiver o centro operacional...desculpe interromper, mas só depois que tiver o CCO, então...

Eduardo – sim, mas o que estou querendo dizer é que no final o valor pago também não é só pela catracada. Ele vai deixar de ser pela catracada e vai passar a ser feito pela viagem quando tiver o centro de controle operacional (CCO), mas também há outros fatores aliados a isso, assim como, como a Maria Teresa bem disse, a complexidade do valor está justamente nisso. Ela não é só do pagamento da tarifa e vocês sabem muito bem que o benefício com relação a bicicleta na cidade não é só de tirar uma pessoa de dentro do transporte público; não é esse o benefício do Bike-SP e eu tenho certeza que vocês também defendem isso. Acho que esse é um ponto determinante com relação a conta e gente tem que tomar cuidado, porque senão a gente vai voltar naquele discurso, às vezes, de que o Bike-SP pode ser uma bolsa ciclista, etc e tal, porque a gente no final está pagando para o ciclista andar de bicicleta e não é isso. Todo mundo aqui sabe que não é essa ideia, que a gente na realidade está colocando isso como um fator primordial e principal dentro de todas as contribuições que o ciclista dará para a cidade e a conta não pode ser baseada em só tirar um usuário de dentro do transporte público e colocar numa bicicleta. Acho que é só isso que a Maria Teresa está querendo trazer Lucian. A gente não pode ter, de certa maneira, a responsabilidade no discurso, acho que a Renata sempre coloca a questão da comunicação, do quanto é importante a gente incentivar a bicicleta na comunicação e assim por diante, e como discurso, a gente não pode apoiar esse tipo de proposta que seja só em uma conta básica relacionada ao usuário do transporte público. Acho que é só esse ponto. Além disso, os outros exemplos que você citou com relação ao estudante e assim por diante, não são todos os estudantes que são tarifa (livre?) e você sabe disso. Assim como o custo dele também não é inteiro em cima dos 7,70, que é o custo-serviço. Há uma série de questões que são muito mais complexas e é por isso que o banco é determinante; para não ficarmos dentro do discurso que são os técnicos da prefeitura que estão trabalhando com isso da maneira como eles querem, que estão sentando no projeto e não estão querendo desenvolver, assim como a gente tem uma capacidade técnica de experiência internacional dentro disso. Acho que a gente está chegando num ponto importante e a Maria Teresa colocou muito bem, são três, quatro meses de finalização para esse projeto. Com certeza ele poderia ter avançado mais, não há dúvida quanto a isso, a gente também tem essa compreensão que ele parou durante um tempo que não era necessário, mas o ponto é que hoje ele está avançando de uma maneira que eu acho que é interessante, não só intersecretarial, como dentro da própria prefeitura, dentro da própria secretaria. A SPTrans, e CET estão sempre conversando com relação ao projeto, estão tendo uma série de estudos complementares junto com o Banco Mundial e então acho que a coisa está caminhando muito bem. Se não me engano foi o Kristofer falou no começo “é, *então vamos*

esperar para ver quando isso vai sair”, eu acho que o até então todos os projetos do banco cumpriram muito bem o prazo e o cronograma. Tenho certeza que esse projeto do banco também vai cumprir muito bem o prazo com relação ao prazo de dezembro e janeiro; não há dúvidas quanto a isso.

Maria Teresa – obrigada. A Tais me enviou uma mensagem dizendo que vai ter uma reunião que não pode ser adiada. Então vamos terminar aqui; temos o Jean, Thomas, Erick, Sasha e Renata.

Jean – boa tarde, obrigado por vocês conseguirem ficar aqui até 1:30, até eu já estou cansado. É uma pena que a Taís não esteja aqui, pois eu queria agradecer a ela também por ter trazido essa explanação mais detalhada que eu tinha pedido na última reunião. Referente ao Banco Mundial, é uma pena que a gente não tenha conseguido trazer a equipe responsável pelo BRT-Aricanduva.

Maria Teresa – ficou para o mês que vem porque a SP-Obras não tinha disponibilidade hoje, mas o Diego já combinou com eles para virem o mês que vem e a Ana Guerrini (Banco Mundial) também vem, já combinei com ela.

Jean – acho legal então nós firmarmos que uma das próximas pautas da reunião que vem será essa. Acho que todos os conselheiros também concordam. Quero também falar sobre o piloto. Entendo o cálculo de vocês e acho que parte dessa falta de confiabilidade que vocês veem na imagem é muito resultado de como foi a política cicloviária e de como é a política comunicacional da gestão. Tanto da gestão Covas, como da gestão Haddad e agora da gestão Ricardo Nunes. Vocês têm esse temor sobre como a população pode reagir - na minha visão pelo menos -, não só referente ao cálculo, mas como a população pode reagir principalmente no que se refere à bolsa-ciclista no mesmo sentido da (ciclo ?-inaudível). Essa questão de politização de política pública - politização burra -, gera esse problema e aí vocês ficam com mãos atadas. Eu entendo a questão de vocês, mas eu ainda reafirmo o ponto do Lucian de que não é um chute e de que deveria sim ser testado um projeto piloto. Eu acho super válido. Referente ao que você falou Maria Teresa, sobre implementação gradual, eu achei muito interessante porque ainda não tinha refletido sobre essa questão e quando você falou me deu um estalo que foi uma luz sobre como vocês podem usar essa cláusula para aprofundar as desigualdades sociais da cidade. Fico assim... já estou receoso sobre como esse sistema ia servir não só como um incentivo para descarbonização dos nossos meios de transporte, mas como um sistema de redistribuição de renda, já que a maior população que usa a bicicleta é a população pobre e periférica e quem seria o maior beneficiado - principalmente economicamente - e quem ia consumir a maior parte de seu orçamento ia ser a população periférica. Eu estou falando que ia porque eu estou com pé atrás com vocês, eu gosto muito de vocês e por isso mesmo eu já fico com um pé atrás sobre como vocês vão usar essa cláusula, esse trechinho de meia linha, para vocês implementarem gradualmente partindo do mesmo pressuposto de como começou a malha cicloviária no centro e na região rica e abastada da cidade. Porém, eu entendo que não é a vontade de vocês e não está na mão de vocês essas questões, mas já fica aqui a minha fala sobre como eu vejo que vai acontecer e eu como pessoa periférica - moro em São Mateus e então eu posso falar -, tenho experiência para poder falar sobre como a gestão prioriza a população abastada da cidade e faz de tudo para lesar a gente - eu posso falar isso -. Queria também falar sobre como eu não tenho mais muitas outras contribuições. A única questão que eu quero trazer é um alerta sobre o relatório do IPCC; acho que todo mundo aqui está ciente, tem um bom conhecimento referente às questões ambientais, de como a

nossa pauta aqui sempre trazemos com uma profundidade bem grande, que a mobilidade vai influenciar pesadamente nisso, principalmente porque 90% de toda a poluição da região metropolitana da cidade é dos veículos movidos à gasolina, movidos a combustíveis fósseis. Só quero fazer um alerta e os meus colegas da câmara temática sabem que eu gosto de ser o cara que traz a má notícia. Eu adoro ser esse cara e então quero deixar muito explícito isso. Eu quero muito deixar registrado na nossa ata que todas as minhas palavras sobre como todos os nossos filhos e nós, porque grande parte da gente não tem nem 40 anos e a gente sabe muito bem, como nós vamos - gosto de falar essa frase -, como *“nós vamos segurar o rojão com a mão”*. Quanto mais tempo a gente demorar na implementação do Bike-SP, mais tempo a gente demorar na implementação da malha cicloviária, mais tempo a gente demorar na descarbonização dos nossos meios de transportes, maior vai ser o nosso problema daqui há 20, 25 anos. Entendo que nem tudo está na mão de vocês e gosto muito de vocês, adoro o trabalho técnico que vocês fazem, eu fico impressionado com todos esses dados que vocês trazem, todas essas análises, esses estudos, mas só quero deixar bem claro aqui que enquanto a gente está discutindo e vendo a possibilidade, p.ex., essa questão que você sempre fala Maria Teresa - e eu entendo -, sobre como não dá para fazer mais de 300 km e é uma coisa que não está na sua mão. Não sou eu Maria Teresa, que vou lá assinar um papel e hoje não vai ser mais 300 e hoje vai ser 500. Está muito além da gente aqui e de vocês aí, mas quero só lembrar que a CET coletou mais de um Bi em multas. A prefeitura de São Paulo gastou mais de 500 milhões em requalificação de pavimentação para carro e por mais que vocês aleguem que isso traz segurança para todo mundo e que tem todo esse negócio de segurança bonito assim, ainda é um reforço e um estímulo ao uso dos carros e prioritariamente dos carros. Entendo que vocês trabalham muito para reduzir isso, mas a gente sabe que o que falta é vontade, principalmente vontade, porque a gente só precisava parar assim; vamos parar a requalificação da pavimentação dos carros por um ano – só um ano - e vamos pegar esse orçamento, juntar com o orçamento do plano cicloviário e mudar a perspectiva de implementação do plano cicloviário. Por um ano só. Então, só queria fazer esse alerta sobre como nós todos e isso inclui eu, Jean, Lucian, pessoal da câmara temática vocês aí na SMT, Maria Teresa, *“nós e nossos filhos, nós vamos segurar um rojão com as mãos”*. Eu entendo que isso está na mão dos chefes de vocês e eu quero deixar bem claro isso porque toda vez que os chefes de vocês chegarem em vocês para falar *“vamos atrasar alguma coisa, mas será que precisa mesmo ?”* Eu quero que vocês captem isso para o interior de vocês porque hoje a gente está trabalhando com uma coisa, eu estou hoje estudando psicologia na PUC, hoje a Maria Teresa está como Assessora Técnica na SMT e amanhã a gente está fazendo outra coisa, está pintando quadro, vendendo arte na praia, fazendo alguma coisa e não tem nada a ver com o que a gente está fazendo hoje, mas hoje os nossos chefes chegam na gente e falam uma coisa e aí a gente tem que levar em consideração, principalmente quem está na administração pública, sobre quais os resultados pessoais nós vamos ter para nossas vidas. Obrigada gente.

Maria Teresa – Jean, não sei quantos anos você tem, mas eu sei que sou considerada de meia-idade e já tenho bagagem suficiente para saber as escolhas que eu faço na minha carreira. Eu jamais estaria sentada onde eu estou hoje se eu não acreditasse que o meu trabalho faça diferença e que os meus valores morais estivessem representados todos os dias aqui quando eu sento para vir trabalhar. Eu tenho um histórico longo de urbanização de favelas de habitação de interesse social, eu converso todos os dias da minha vida com a liderança das favelas porque são pessoas com quem eu fiz amizade porque elas

acreditavam em mim como profissional e porque elas viram que tudo que eu falava que a gente ia fazer e elas viam na nossa luta, que não é só minha, porque nada é feito aqui sozinho, tudo é feito com a equipe e é muito importante, na minha opinião, que a equipe seja composta por pessoas completamente diferentes entre si. Então, se eu não sou uma pessoa que nasceu na periferia, isso não significa que eu não possa ter empatia e aprender com as pessoas que nasceram e também trazer a minha vivência e o meu olhar para melhorar nossa cidade. Eu jamais faria parte de um grupo de Bike-SP que fosse para aumentar as desigualdades da nossa cidade. Então eu vou te pedir para não pensar nisso quando você fala no meu nome, porque eu jamais defenderia esse tipo de distorção na nossa cidade e nem na implantação da rede cicloviária daqui. A gente está aqui para construir índices que sejam de justiça social, de melhoria em relação ao passivo que a gente tem na nossa cidade e é para isso que eu trabalho nessa profissão. No dia que eu achar que não estou mais conseguindo cumprir esse objetivo eu peço demissão e eu saio sem problema nenhum. Não coloque palavras na minha boca, eu vou te pedir isso, porque não foi isso que eu quis dizer quando eu falei da implementação gradual, não foi isso está bom. Não é isso que a gente está dizendo quando a gente fala de implementação e não existe essa orientação por parte do poder público de distorcer o uso do programa Bike-SP. Jamais recebemos esse tipo de orientação. Se fosse isso eu não viria aqui fazer papel de boba, colocando meu rosto aqui para acobertar nenhuma solução desse tipo na nossa política pública aqui da cidade. Queria deixar isso muito claro, peço desculpas aos outros que estão aqui já tarde, com fome, ouvindo esse tipo de desabafo aqui, mas há momentos que é importante vocês ouvirem também o que vocês falam da gente e a falta de confiança que toda hora vocês demonstram nas nossas conversas. Esse tipo de coisa não só desanima a gente de continuar trabalhando junto com vocês, que deveriam ser parceiros da prefeitura e é para isso que a gente está aqui na câmara temática no meu entendimento, e é para isso que eu fiz milhares e milhares – milhares de verdade, não é modo de falar não – reuniões de conselhos gestores de urbanização de favela à noite ou no final de semana, porque eu acredito nos processos de participação social. Agora, quando tudo que a gente fala é distorcido e levado para um *“ah, por trás do que você disse deve ter outra coisa”*, realmente eu acho que aí o diálogo acabou porque eu não consigo ficar pensando mil vezes antes de poder falar abertamente, tecnicamente aqui com vocês, se vocês vão distorcer o que eu estou querendo dizer. Então eu peço desculpas, mas por mim a conversa aqui está encerrada. Deixo vocês continuarem conversando, peço que a equipe responda as perguntas, porque para mim está encerrada a conversa. Desculpe, mas para mim não dá mais. Peço que o Dawton continue por favor o resto da reunião.

Jean - só quero complementar minha fala; Maria Teresa, de forma alguma eu coloquei alguma palavra na sua boca, não quero fazer isso, não quero te desacreditar e eu tenho certeza que você nunca trabalharia para aumentar as desigualdades sociais na cidade. O meu receio realmente é pelo histórico da administração como um todo da prefeitura; muito mais até do que por alguma gestão em si. Eu acho que é um conjunto do todo. Entendo que p.ex. para estar na sua função e pelo histórico que você tem, eu tenho certeza quantos momentos da sua vida pessoal você abriu mão para estar onde você está e melhorar e qualificar a vida de tantas pessoas, quanto você deve ter feito. Eu não quero que você se sinta atingida pessoalmente, principalmente não quero que você sinta que eu estou duvidando de você. Na verdade estou agradecendo a você por esse apontamento técnico que você fez e eu acho muito boa essa conversa direta e honesta que a gente tem aqui dentro, pois não acontece em todos os espaços da prefeitura, por sinal. Me deu essa

indicação de que pode acontecer e, principalmente, eu fiz o possível, pisei em ovos – sinto assim - para deixar claro de que não está nas suas mãos esse possível direcionamento desse trecho do que está dizendo na lei. Eu entendo que não está nas suas mãos de forma alguma; só quero deixar isso bem claro e se você se sentir à vontade para deixar a reunião eu vou ficar bem chateado na verdade, porque vou sentir que foi resultado do que eu falei, mas eu acho que não é necessário, principalmente pelo fato de que eu não sinto que eu queria atingir você pessoalmente está bom. Só quero deixar bem claro que todas essas preocupações que a gente tem aqui dentro e que eu disse inclusive quando eu falei para o Eduardo, todo esse temor que a gente tem e que vocês têm na implementação do que acontece é principalmente pelo fato de como a comunicação entre a prefeitura e as ações do que a gestão toda, do que a prefeitura como um todo faz das políticas públicas na implementação delas, resulta nessa relação com a sociedade civil. De qualquer forma eu acho que a gente pode continuar, porque há outros para falar.

Thomas – oi gente, muito interessante os estudos apresentados. Pelo que eu entendi das falas, acho que foi a Taís, coordenadora do Banco Mundial e do Eduardo – se tiver enganado me corrijam -, da SPTrans, serão três a quatro meses de estudo, então em cinco meses a gente deve ter algo com cálculo pronto para rodar, certo? Que seja no caráter de piloto, certo? Sim ou não?

Eduardo – na realidade Thomas, com relação ao piloto especificamente não sei, mas pelo que eu entendi tanto da fala da Taís quanto da Maria Teresa, a possibilidade de projeto piloto ainda não está concretizada. Ela na realidade está sendo feita pelo grupo técnico intersecretarial e pelo que eu entendi o grupo técnico não havia autorizado o piloto até que fosse feita a questão da quantificação. Não sei se a partir da quantificação sairia o piloto; se a Maria Teresa puder confirmar, mas eu acho que é isso.

Maria Teresa - o grupo intersecretarial é que vai definir se vai haver ou não o piloto em função dos resultados da valoração econômica. Se vai ser necessário fazer um piloto ou se vai partir direto para implementação completa.

Thomas – entendi; então daqui há cinco meses, hoje é 3 de setembro, mais cinco, outubro-novembro-dezembro-janeiro-fevereiro.

Maria Teresa – é orçamento do ano que vem.

Thomas – tá, fevereiro ou março do ano vem vai ter o projeto ou piloto ou total, mas teremos algo acontecendo, certo? Fevereiro/março do ano que vem.

Maria Teresa - vai mandar para regulamentação; lembre-se que tem que sair um decreto regulamentador.

Thomas – mas a valoração sendo feita já fica muito mais fácil para o secretário...mais fácil para colocarem no decreto e validarem a lei que está lá parada há algum tempo.

Maria Teresa – e lançar o chamamento dos aplicativos. Haverá um chamamento para as empresas que queiram construir o aplicativo.

Thomas – ok, só para tirar essa dúvida do prazo e deixar isso anotado em ata, porque a gente vai continuar cobrando independente, porque agora a gente sabe que há um estudo rodando e é melhor porque agora a gente tem uma clareza melhor do que tá acontecendo. Sempre ficava meio...acabava rodando para baixo das pautas e nem sempre a gente sabia

e agora a gente tem uma noção de como está rodando. Se vocês puderem nesses cinco meses (até fevereiro/março), puderem trazer os updates do que está acontecendo em todos esses trabalhos do Banco Mundial, seria muito bom para a gente entender e poder explicar para as pessoas o que está acontecendo. Como a gente não estava sabendo, a gente só batia em vocês, porque a gente também não sabia, entendeu.

Maria Teresa – Thomas, não é verdade que vocês não estavam sabendo, porque em todas as reuniões a gente fala do Bike-SP. Vocês não estão sabendo ainda dos resultados, porque nem a gente está sabendo dos resultados; eles estão sendo feitos, mas a gente contou que o rito era esse desde o início para vocês.

Thomas – esse tipo de detalhamento foi passado hoje.

Maria Teresa – sim, a gente está avançando, a cada mês que passa fazemos os updates que você está pedindo. Tudo que a gente tem de novidade todo mês a gente trás para você.

Thomas - sim, mas é que não tinha esse detalhamento; agora, tendo esse detalhamento vai ajudar a saber o que está acontecendo para informar as pessoas que vivem perguntando para a gente também. Daí, daqui há quatro, cinco meses a gente espera ver esse decreto, espera ver rodando o projeto, pelo menos o piloto como vai ter a valoração toda definida, mas que isso seja registrado em ata e tudo mais porque é uma coisa que está enrolando e a gente acaba perdendo a fé e não estou dizendo que isso é culpa sua, da prefeitura e nem de ninguém, mas como é uma coisa que demora muito, a gente acaba perdendo a esperança. Aquela história de demora então vira lenda de obra pública e você sabe muito bem como funciona isso na cabeça das pessoas que não entendem o processo.

Sasha - queria dizer que é muito legal ver estudos, a gente precisa valorizar com certeza, ainda que a gente realmente tenha uma sensação grande de frustração porque a gente está vendo mais estudos, mais tempo e mais tempo. A gente precisa ver realmente mais tomada de decisão, até porque já existe muita fundamentação que poderia ser utilizada, até porque esses estudos também, por mais importantes de serem olhados para São Paulo - apesar de que já existem alguns estudos que poderiam ser citados -, isso já foi feito em lugares e já tem também conclusões que poderiam ser trazidas, inclusive devido a urgência do tema. Então ficou a dúvida se foi olhado para as conclusões de outros lugares, do mundo assim, como estudos que já existem em São Paulo. Pena que a Taís não está aqui para poder responder; pediria para repassar para ela porque acho que poderia ajudar. Voltando para a questão da tomada de decisão a gente entende que quem decide não está aqui, a gente iniciou a reunião com o secretário falando que quem decide são os técnicos, mas a gente sabe que não é. A gente sabe que o plano de metas quem decide é o prefeito, quem vai tomar uma decisão sobre isso é o prefeito, etcétera. Então por favor técnicos, não se sintam ofendidos porque a gente sabe que no final das contas vocês não decidem. A gente está frustrado acho que principalmente pela questão da tomada de decisão; está muito lento, e aí só para terminar, queria também é ecoar de novo que o Lucian não falou somente como um conselheiro, a gente discute dentro da CTB, a CTB tem um papel que não é fazer ninguém feliz, não é ser parceiro, se a gente discorda e o Lucian fez isso e eu queria concordar com ele, porque é um posicionamento que faz todo sentido. A gente podia pelo menos ter um teste. Testes são muito importantes e inclusive muitas vezes são muito melhores do que estudos. Então por que não aplicar e se chegar à conclusão que...*“puxa, erramos um pouco a mão”*. Vocês não vão ser processados por isso. Por outro lado, onde vocês ou a prefeitura avançou sem estudos ou sem muitos estudos, como aumento de

velocidade nas marginais, gastar 1 bilhão para poder avançar com asfalto novo, etcétera, etcétera, etcétera, a gente não viu os estudos, a gente viu inclusive o STF julgando e falando que não tem problema, pode aumentar a velocidade das marginais sem estudos ou com estudo que foi feito, acho que ao longo de três semanas – pá-pum-. Então, assim, de novo, a gente precisa avançar e como eu falei antes do último comentário, a lentidão e a falta de tomada de decisão acho que é algo frustrante e nós como conselheiros vamos tentando fazer nossa parte, a gente não desiste nunca.

Renata Falzoni – o Sasha falou exatamente o que eu ia falar. Gostaria que ficasse registrado em ata que, de um lado, sou mãe e avó, e como mãe e avó a gente sabe muito bem quando a gente quer dizer não para uma criança; a gente enrola, a gente fala, *ah, vai ter que fazer isso, vai ter que fazer aquilo*, a gente coloca uma carambada de burocracias para serem cumpridas para, no fundo, no fundo, esperando que a criança desista. A sensação que eu tenho de todo esse estudo é o que é pertinente, é importante, é que ele vai embasar outras coisas, mas por que nada disso foi feito quando a gente fez lá a nova Marginal do Tietê que destruiu árvores, investiu 2 bilhões e nada? Repito as palavras do Sasha, como que em duas semanas foi aumentada a velocidade da Marginal e desde então nós temos na cidade de São Paulo, um patamar de 800 mortes/ano que não diminui? Cadê o estudo que comprova que ao aumentar as velocidades na Marginal nós estamos enrascados nessas 800 mortes/ano - e que a gente não consegue diminuir - que é justamente porque pelo clima do *acelera São Paulo* a gente perdeu aquele clima do acalmamento de tráfego. Ótimo, vamos fazer um estudo que mostra e comprova mais uma vez aquilo que a gente sabe; quantas viagens são feitas em poucos quilômetros que poderiam ser substituídas por bicicletas e blá blá blá blá...tudo isso já foi feito, mas legal, vamos fazer mais uma vez usando o Banco Mundial e falando em inglês mais uma vez, *smart cities* e falando o bom português do...(censurado). Agora, cadê o estudo que comprova que aumento na Marginal fez com que a gente tivesse interrompido a diminuição de mortes na cidade? Então desculpa o meu desabafo, mas todo mundo aqui tem razão, vamos fazer estudo, vamos comprovar, mas muita burocracia é o artefato número um que é usado, não só na política, mas nas casas de todo mundo, para fazer com que aquilo que é demandado pela minoria saia do papel; eu não quero ofender ninguém com isso, mas ótimo, vamos fazer estudos, mas sim, vamos colocar em prática e sim, vamos fazer com que estes estudos comprovem que o aumento da velocidade na Marginal causou essa estagnação e essa coisa de não conseguirmos diminuir de 800 mortes/ano por conta do cortar o *traffic calming* da cidade. Vamos fazer com que esses estudos, nos municie, inclusive o próprio secretário que segredou numa reunião que eu tive com ele, que há sim pressão para que se aumente ainda mais as velocidades nas ruas; e ele falou, *não, não, não, não vamos aumentar*, mas esses estudos tem que ser alguma coisa para arrastar logo na cara de quem pede esse tipo de absurdo para que a gente comece a evoluir para salvar vidas na cidade. O que está se propondo aqui é salvar vidas, é melhorar, é descarbonizar é solução; e logo sempre vem mais burocracias para soluções. Desculpa o meu desabafo.

Kristofer – mais alguém escrito em falas? acredito que não. Há alguém ainda da administração pública online? Alguém quer ponderar mais alguma coisa sobre isso? Teremos mais alguma devolutiva ou a reunião segue encerrada? Entendo que os ânimos se exaltam tudo, é bem complicado, mas devemos não confundir a pessoa da administração pública com quem está na administração pública. A gente sabe que todo mundo tem medo de fazer alguma coisa na administração pública e amanhecer com uma citação de uma ação de improbidade ou, na pior das hipóteses, amanhecer com mandado de prisão e busca e

apreensão sendo cumpridos dentro da sua casa; isso é uma coisa que quando você está na administração pública acontece, mas o que é o Renata falou é uma verdade. Quando se mexeu nas marginais ignorou-se estudos técnicos e usou-se puramente do poder discricionário; a questão foi judicializada e está não mão do STF agora decidir se o poder discricionário pode ignorar 100% dos técnicos. Vamos ver o que vai sair disso, mas eu lamento que essa política pública de protetor-recebedor seja tão ignorada e é uma coisa tão importante. Na hora p.ex. de reformar a previdência a prefeitura não leva nada disso em conta, as consequências ao longo prazo, mas na hora de fazer alguma coisa que vai gerar uma cultura nova tem-se um monte disso. É o que a Renata falou; existe o desvio de finalidade na prática do ato administrativo para se retardar o cumprimento. É isso. Alguém tem mais alguma coisa a acrescentar?

Dawton – eu gostaria de falar. O desabafo de vocês é importante, com toda certeza tem todo o aprendizado para todo o grupo que está participando dessa reunião. Esse sentimento que todos nós temos vocês estão externando por algumas coisas que não foram conseguidas, que não se implantou até agora e possíveis atrasos do que foi planejado até agora; o importante de tudo isso é que esse grupo que está formado hoje está realmente muito empenhado em dar respostas e respostas verdadeiras em todos os pedidos, todas as demandas que vocês estão colocando. Existe sim um empenho muito grande tanto da SMT quanto da CET e agora com o novo secretário Ricardo Teixeira, estivemos em reunião eu, ele e a Renata Falzoni e já deu para sentir o quanto ele está querendo se engajar nesse grupo e nessa postura que vocês estão esperando. Então, existe um compromisso dessa gestão que está se iniciando, de atender essas demandas com toda certeza. É isso que eu queria que vocês compreendessem e assimilassem. Vocês já sabem como a gente vem se empenhando para atender todas essas demandas e implementar o plano cicloviário com o objetivo de realmente proporcionar a inclusão na vida de todas as pessoas e principalmente das pessoas que vivem mais distantes, nas periferias e os mais pobres. Com certeza a implementação do plano cicloviário e a ligação entre o extremo da periferia e o centro da cidade tem um empenho grande nosso. Nós vamos de fato atender. O motivo desta não inclusão neste momento é a forma que nós estamos lidando com esse plano nesse momento, a forma que estamos aproveitando a parceria com a PPP e imediatamente estamos já fazendo o complemento do plano dos 300 km e já existe um sentimento de todo o poder público (CET e SMT), a certeza de que os 300 km realmente não são suficientes para atender a demanda. E o pé que estamos focados, o pé no futuro - aí estamos falando de em 2028 atingir os 1.800 km -. Existe um compromisso já colocado por iniciativas públicas anteriormente e não se pretende de forma alguma mudar essa questão. Os nossos limitadores sempre serão, e não adianta a gente falar que isso não é uma verdade, das verbas que são destinadas aos planos. A cidade é muito grande e todos nós estamos de fato buscando esse destino com relação a atingir as metas. Não adianta eu falar que vou tirar verba de um ou de outro para poder centrar e colocar verba no plano cicloviário. O que nós precisamos de fato e é o que estamos fazendo, é elaborar um projeto capaz de ser defendido pelo poder público e pela câmara temática do jeito que nós estamos fazendo. Nessas discussões as vezes se asseveram as críticas por parte de vocês e a gente se sente ofendido, porque realmente nós estamos muito envolvidos com todo esse processo e cada fala termina nos afetando diretamente. Nosso envolvimento nos traz como respondedores das questões que vocês estão colocando. Eu de fato compreendo o que vocês estão colocando, é perfeitamente compreensível, me sinto muito responsável sim por todo esse plano cicloviário já desde o início e todos nós que estamos aqui da secretaria estamos muito

envolvidos com isso e nos sentimos responsáveis e com toda certeza o objetivo aqui é atingir as metas. Atingir as metas não simplesmente porque temos que atingir uma quilometragem, mas a verdadeira meta é a segurança de quem pedala, inclusão social de quem realmente necessita e de atingir a periferia o mais longe possível dentro da cidade de São Paulo. Eu queria muito agradecer vocês pela participação e todas as colocações. Não sei se há mais alguém que quer falar, já se faz tarde aqui na nossa reunião e com toda certeza tudo que vocês estão falando me serve sim de um alerta; para nós é uma forma que a gente tem de receber a demanda de vocês, uma forma que nós temos de receber as críticas de vocês e é isso mesmo, faz parte do processo democrático. Não se trata de querer ser amigo ou não ser amigo, se trata de querer ser parceiro de verdade. Parceiro de verdade com respeito mútuo, com todas as coisas que a gente vem praticando ao longo dessas reuniões, todas as coisas que a gente vem fazendo nesse período que a gente vem convivendo juntos. É isso que eu queria colocar para vocês e agradecer realmente o resultado da nossa reunião. Foi realmente longa, se estendeu por muito tempo. Eu acho que alguns assuntos que são mais técnicos a gente deveria fazer uma reunião específica para esse assunto. As discussões terminam se asseverando mesmo nas colocações e seria muito bom se a gente pudesse fazer uma região específica para os assuntos específicos. Não tenho dúvida que o esforço conjunto do poder público em atender as demandas de vocês é realmente muito grande. A gente quer realmente chegar às metas propostas há muito tempo. Muito obrigado a todos.

Lucian (? participante não identificado) – escrevi no chat, mas não sei se leram ou se fica gravado, que eu queria que ficasse registrado na ata que a gente está pedindo a resposta por escrito do Ofício 004 e a resposta do GT intersecretarial sobre a legalidade das (bicicletas? - inaudível). Também estamos pedindo, já que vai ficar pronto no final do ano, que este ano, quando vocês mandarem para a lei de diretrizes orçamentárias e o projeto de lei orçamentário do ano que vem, que contemple o Bike-SP.

Thomas - queria falar também, só fechando essa parte de registro em ata, de registrar em ata que a gente não está recebendo as apresentações, os mapas alguns a gente recebe e às vezes não, que a gente já cobrou por e-mail, mas não está vindo nem as apresentações do Diego, do Banco Mundial. Todas as outras que foram feitas anteriormente não estão chegando no nosso e-mail e a gente precisa receber isso para poder ajudar vocês nessa parte de comunicação com o resto dos ciclistas, quanto para a gente poder se preparar para as reuniões e não ter essas jogadas que a gente acaba se perdendo e voltando no assunto que já foi. Isso a gente cobrou por e-mail já várias vezes e não sei se é o e-mail de vocês que eu sei que tem vários problemas, mas talvez jogar em um drive e enviar o link do drive para a gente baixar. Igual a gente tem feito com os ofícios, a gente sabe que às vezes vocês não (inaudível) anexo que a gente põe num link aberto para vocês poderem acessar. A gente precisa desse material que vocês apresentam todo mês.

Rosa – normalmente a gente coloca junto com a ata. Vocês recebem as atas para serem aprovadas e assim que vocês aprovam a gente disponibiliza no site junto com as apresentações. Se for para mandar antes, assim que termina a reunião, precisa ficar definido com a Teresa ou com o Dawton.

Maria Teresa – não há problema Rosa, podemos enviar as apresentações imediatamente após as reuniões e quando as atas estiverem prontas enviamos para eles aprovarem. Não combinamos aqui hoje também que as atas que a gente enviou estão aprovadas ou se vocês querem mais um tempo para aprovar.

Kristofer - seria mais interessante mais um tempo porque elas chegaram muito em cima da hora e não deu tempo de lermos.

Maria Teresa – quanto tempo vocês querem? Aguardamos vocês responderem e o Kristofer depois repassa a informação.

Kristofer – acho que chegamos ao final, queria só desculpar se houve alguma ofensa, acredito que o adiantar da hora e a fome influenciam as vezes na discussão. A fome deixa a gente nervoso mesmo e torcer para que a gente continue tendo sempre esse diálogo construtivo aqui de maneira democrática para que a gente consiga ter avanços no tocante à isso.

Pauta:

- 1) Abertura pelo Secretário Ricardo Teixeira;
- 2) Dia Mundial sem Carro e Semana da Mobilidade (SMT);
- 3) Aprovação das atas (Anexas);
- 4) Relação das estruturas cicloviárias que estarão na audiência pública (GPL);
- 5) Programa Bike SP (Banco Mundial);
- 6) Ciclofaixa de Lazer (GPL);
- 7) Informes.

CHAT DA CT DE BICICLETA DO DA 03/09/21

[3/9 10:29] Vanderlei Torroni (Convidado)

Parabéns aos coletivos BZS, BZO, BZN e BZL e ao Bike É Legal, esses ilustres paulistanos são parte da sociedade civil organizada, muito mais organizadas que outras categorias. Parabéns aos coletivos!! Agora surge o Ciclocentro_SP, coletivo de Ciclistas que vem somar na região Central, área essa com mais de 70 km de ciclovias hoje.

[3/9 10:38] sasha hart (Convidado)

Concordo Guilherme e Falzoni, redução da velocidade máxima salva vidas e pode gerar ganhos de velocidade média (já foi provado em São Paulo - porque não se divulga e continua isso?)

[3/9 10:44] Vanderlei Torroni (Convidado)

Já tem a cartilha "Manual Bicicleta e Comércio" da Ciclocidade. Pode ser até atualizada.

[3/9 10:47] sasha hart (Convidado)

Ótimos pontos e data pro convite Jean! Só acrescento que a Falzoni teve cerca de 30 mil votos mas que a frota de bicicletas na cidade de São Paulo é de 1,6 milhões. A demanda está reprimida e o potencial é enorme

[3/9 10:54] Paulo Alves - Bike Zona Sul (Convidado)

Santo Amaro deveria ter mais ações como a sexta sem carro.

[3/9 10:54] Rubens - MKT - CET (Convidado)

rubensj@cetsp.com.br

[3/9 10:58] sasha hart (Convidado)

Seguem as pautas sugeridas pela CTB, conforme email enviado pelo Kris via email:

Pauta CTB

1 - Solicitamos esclarecimentos sobre as declarações feitas à imprensa pelo secretário Ricardo Teixeira sobre "retardamento" da implantação de estruturas cicloviárias. Destacamos que o Plano Cicloviário de São Paulo já foi debatido inúmeras vezes (vide 10 oficinas participativas e 10 audiências públicas realizadas em 2019 na gestão Bruno Covas). Além disso, o Plano Cicloviário está atrasado e o Plano de Metas 2021-2024 também está defasado, pois prevê a implantação de somente 300 km de novas ciclovias e ciclofaixas, quando deveriam ser 673 km de novas ciclovias e ciclofaixas.

2 - Esclarecimentos do Secretário sobre as declarações feitas na imprensa de *que vai dialogar "com os 'meninos' da CTB"*. Ressaltamos que somos Conselheiras e Conselheiros.

3- Garantia de que as audiências públicas já feitas têm plena validade, e que podemos concentrar novas audiências públicas apenas para adições ao plano e novas estruturas, sem invalidar as audiências já realizadas e sem rediscutir estruturas já aprovadas. Solicitamos data para a audiência pública sobre as estruturas que ainda não foram debatidas.

4- Participação da sociedade civil na Comissão de Fiscalização, com o posicionamento e acompanhamento da CTB e possibilidade de um parecer sobre o relatório que será encaminhado ao Prefeito.

5 - Projetos para o Dia Mundial Sem Carro e Semana da Mobilidade.

6 - Resposta com datas sobre o convite elaborado ao Prefeito sobre uma pedalada pela cidade, estendendo o convite ao Secretário e pelas 5 regiões da cidade.

7 - BikeSP: status atual, atualização do grupo de trabalho, resposta sobre os critérios propostos de pagamento adicional (inclusive viabilidade legal).

8 - Solicitamos uso do Fundo de Multas da CET para melhoria de estrutura cicloviária, e estudo futuro para vinculação de um percentual mínimo para expansão da malha cicloviária.

9 - Respostas por escrito das solicitações feitas na última reunião e esclarecimentos sobre as obras paradas. (segue lista: Rua Luís Góis, Largo do Arouche, Av. Eng. L. C. Berrini, Av. Chucri Zaidan, Av. Sen. Teotônio Vilela, Av. Atlântica, R. Visconde de Taunay, Av. Brig. Faria Lima, Av. Paulista, Av. Hélio Pellegrino, Av. República do Líbano, Av. Milene Elias, Av. Duque de Caxias, Largo do Arouche, Av. Abel Tavares e R. Vitoria Speers)

10 - Retorno sobre as demandas da ciclofaixa de lazer e agendamento de nova reunião com a Uber para continuação da discussão;

[3/9 11:02] sasha hart (Convidado)

Segue pauta informada ontem pela SMT:

Pauta:

- 1) Abertura pelo Secretario Ricardo Teixeira
- 2) Dia Mundial sem Carro e Semana da Mobilidade (SMT);
- 3) Aprovação das atas (Anexas);
- 4) Relação das estruturas cicloviárias que estarão na audiência pública (GPL);
- 5) Programa Bike SP (Banco Mundial);
- 6) Ciclofaixa de Lazer (GPL);
- 7) Informes.

[3/9 11:04] Vanderlei Torroni (Convidado)

lá esta inacabada a requalificação.

[3/9 11:04] Thomas Wang CTB/Bike Zona Sul (Convidado)

Gostaria de falar sobre essa lista

[3/9 11:05] Paulo Alves - Bike Zona Sul (Convidado)

Gostaria de pontuar sobre algumas dessas estruturas.

[3/9 11:06] Vanderlei Torroni (Convidado)

Tomaz, se puder fala do Largo do Arouche que está parado faz tempo..

[3/9 11:07] Lucian CTB (Convidado)

Morador relatou que a devolutiva da R. Vitória Speers não condiz Obras interrompidas, carros estacionados na sinalização parcialmente implantada Só foi feita a pintura parcial, incluindo a sarjeta. Falta pintar faixa, colocar tachões etc Além disso, na chegada à Templários, o estado de conservação está ruim Isso prejudica a conectividade com a futura Estação Anália Franco

[3/9 11:18] Renata Falzoni - Bike é Legal (Convidado)

O que mais me preocupa na Luis Gois é que teve audiência, depois foi convocada outra audiência, e está se descumprindo os mecanismos legais

[3/9 11:19] Paulo Alves - Bike Zona Sul (Convidado)

Faltou concluir sobre a Teotonio

E eixo Atlântica

[3/9 11:21] Leonardo Gentile (Convidado)

Confirmo o que o Leandro falou, lá na Speers o pessoal vandaliza as placas e estaciona mesmo os carros nas ciclofaixa. É uma questão recorrente de uns 3 anos.

O asfalto lá está bom. A sinalização está pela metade, com as faixas vermelhas já pintadas.

[3/9 11:28] Vanderlei Torroni (Convidado)

Sinalização vertical é importante nesse nova requalificação..

[3/9 11:30] Renata Falzoni - Bike é Legal (Convidado)

o meu micestá travado em mudo

o meu mic estea travado em mudo

a Rafael de Barros tem planos de arrumar aquela ciclovía???

[3/9 11:54] Diego (Convidado)

<https://we.tl/t-Vbl1rvdkDH>

os mapas estão nesse link, depois mandamos por email também

[3/9 11:55] Leandro Bazito (Convidado)

bem lembrado das conexões para outras cidades

temos uma potencial interligação com são caetano e santo andré e outras

[3/9 11:56] Diego (Convidado)

vamos fazer essa análise, por distrito e também a conexão com a região metropolitana

[3/9 12:12] sasha hart (Convidado)

O Plano Ciclovitário lançado ano passado prevê novos 673km para estes 4 anos (em linha com o PlanMob vigente) mas o recém lançado Plano de Metas prevê a implantação de somente 300 km (incluindo ciclorotas e sem qualificar via eixos viários). O nosso posicionamento tem essa fundamentação, bem como o conhecimento do usuário e um legado de muuuuuuitos diálogos já realizados

[3/9 12:47] Paulo Alves - Bike Zona Sul (Convidado)

Agora?? Igual a periferia que sempre por último?

[3/9 12:48] Erick Araujo (Convidado)

acho importante deixar claro que vamos continuar cobrando por mais que a resposta seja a mesma em reuniões futuras

[3/9 13:03] Erick Araujo (Convidado)

o lucian deu uma conta básica

sinceramente, não é um chute, Diniz

[3/9 13:05] sasha hart (Convidado)

e não é só um conselheiro cumprindo o seu papel

[3/9 13:11] Lucian CTB (Convidado)

Desculpe Fedeli, mas existe sim a possibilidade de fazer projeto piloto, e acho muito ofensivo você tratar a nossa sugestão como simples ignorância do funcionamento da administração.

O benefício é MUITO maior do que só a tarifa, e regular pela tarifa é justamente a conta CONSERVADORA sem comprometimento com o erário. Só está deixando de pagar valor gerado ao ciclista.

Todos os problemas apresentados de "isso envolve muitos usuários" dava pra ser resolvido facilmente com segmentação, que é o objetivo de um projeto piloto

*Desculpe Diniz, não Fedeli, perdão

[3/9 13:16] Paulo Alves - Bike Zona Sul (Convidado)

Infelizmente a população mais uma vez fica pra depois. Lamentável.

[3/9 13:17] Kristofer Willy Alonso de Oliveira - 293.427Sp (Convidado)

Bem observado Jean

[3/9 13:17] Paulo Alves - Bike Zona Sul (Convidado)

*mais pobre

[3/9 13:18] Kristofer Willy Alonso de Oliveira - 293.427Sp (Convidado)

Excelente fala Jean.

[3/9 13:19] Erick Araujo (Convidado)

coletou mais de 1bi e ainda falta receber quase 7 bi

com cerca de 5 bi com risco de ser perdido

[3/9 13:20] Lucian CTB (Convidado)

Perfeito Jean, apontar a contradição entre o que é dito prioridade, e o que de fato é prioritário e recebe 1 bilhão em orçamento executado

[3/9 13:30] Lucian CTB (Convidado)

a função de um piloto é estudo. se o Banco Mundial já vai ter concluído os estudos, já regulamenta e implementa pra cidade inteira, não tem porque reduzir o escopo

[3/9 13:36] Paulo Alves - Bike Zona Sul (Convidado)

Até porque os testes são aplicados em várias instâncias da cidade.

Porque não no BikeSP?

[3/9 13:36] Erick Araujo (Convidado)

e após o aumento da velocidade, vimos o resultado da política Acelera SP...

[3/9 13:40] Lucian CTB (Convidado)

eu queria registrado em ata que nós pedimos, mais uma vez, a avaliação do GT intersecretarial sobre a legalidade das sugestões que colocamos no ofício 004, que ainda não recebemos resposta por escrito

[3/9 13:49] Lucian CTB (Convidado)

estamos dispostos e já sugerimos reuniões temáticas específicas para esses tópicos

[3/9 13:52] Leandro Bazito (Convidado)

sim seria bom as reuniões temáticas