

72ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte — CMTT

Data: 26/4/2024

Duração: 3h02m

Participantes:

Alan

Alexandra – GST/CET

Ana Paula – Conselheira CMTT

Andrea – Conselheira Governo

Caique Souza – Conselheiro CMTT

Carlos Alberto Codesseira - Conselheiro Governo

Carlos Eduardo G. Vasconcellos - Conselheiro Governo

Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque) – SMT/AT

Caroline

Daniela – Imprensa / CET

Daniel Augusto de Souza Borges

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Débora Sipukow Sciama - Conselheira Governo

Eduardo Lorenzon - Conselheiro CMTT

Élio – Sociedade Civil

Evandro Silva - Conselheiro CMTT

Fernanda Ormelezi Pitombo – Conselheira Governo

Fernando Peres Rodrigues - SGM

Francisco Camurça - Conselheiro CMTT

George Queiroz - Conselheiro CMTT

Gustavo - Conselheiro CMTT

Iternani do Carmo - Conselheiro CMTT

Isabella – Imprensa / SETRAM

João Bonett Neto – SETRAM / AT
Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT
Johnson – DR/CET
José Renato - SMPED
Léa – SMT/AT
Manoel - SPTrans
Marco Antônio Portugal - Conselheiro CMTT
Mario Rodrigues - Conselheiro Governo
Marshell
Marta Porta – Conselheira CMTT
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Pablo Santos - Conselheiro Governo
Paulo Flores - CET
Pamela Rodrigues - Conselheira Governo
Paulo Matias SETRAM/Imprensa
Phillipe Dantas - Conselheiro CMTT
Ricardo Airut Pradas - SMT/AT
Rafaela Moreira - Conselheira CMTT
Renan Villarta - Conselheiro CMTT
Rosilda – Conselheira Governo
Sara Raquel SETRAM/AT
Sofia
Thiago
Vanderlei Bonifácio - Conselheiro CMTT
Vanderlei Torroni - Conselheiro CMTT
Vitória Borges - Conselheira Governo
Xênia Vaz - Conselheiro CMTT

Pauta:

1. Plano Cicloviário da Cidade de São Paulo;
2. Programa de Metas — Eixo SP Ágil: Andamento do Programa (SMT e SETRAM);
3. Comunicações Gerais.

Legenda:

... → pausa ou interrupção.

(inint) [hh:mm:ss] → palavra ou trecho ininteligível.

(palavra) [hh:mm:ss] → incerteza da palavra transcrita / ouvida.

00:00:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Começou a gravação. Bom dia a todos. Estamos aqui, mais uma vez, reunidos para a nossa reunião do CMTT. Gostaria de informar que acabamos de conversar com o secretário. Ele está no hospital fazendo alguns exames. Não vai participar da nossa reunião. Em nome do secretário, cumprimento a todos e bom dia. Temos 2pautas e comunicações gerais. Mas vamos começar pela apresentação do plano cicloviário. Depois o programa de metas e depois tem as comunicações gerais. Você põe a apresentação? ... Entrou ... bom, nosso objetivo é mostrar um pouquinho do nosso plano cicloviário, que está planejado, que está sendo realizado e em qual ponto nós estamos. Ele é uma ferramenta para orientar as ações, projetos e investimentos na mobilidade ativa. A definição das nossas prioridades vem colocando o pedestre em primeiro lugar sempre. O pedestre, o ciclismo, o transporte público, o transporte de carga e as motos. O plano cicloviário, ele propõe, está no planejamento, está na lei, que até 2028 temos que ter 1.800 quilômetros implantados de malha cicloviária. O objetivo é até 2030 chegarmos a 4% das viagens feitas através do uso da bicicleta na cidade de São Paulo. Hoje, temos 731 quilômetros de rede cicloviária, 131 quilômetros de ciclorotas. Esse número já é um pouquinho maior, eu ainda não tenho os números atualizados, mas tem 7.309 vagas e 70 bicicletários. Cento e vinte uma vagas em 51 locais com paraciclos, quer dizer, são 51 locais de paraciclos com 1.221 vagas. Nesse caso específico, estamos perseguindo até o final do ano colocar pelo menos mais 700 vagas desses paraciclos distribuídos na cidade de São Paulo. Bom, a base legal do nosso plano cicloviário, quer dizer, o nosso fundamento é o plano diretor, o PlanMob, depois de audiências públicas. Realizamos várias audiências

públicas. Fundamental no plano de segurança viária, o Vida Segura, que é um programa específico de segurança. Tudo isso está inserido no nosso plano de metas da prefeitura de São Paulo. As diretrizes do plano: segurança, conectividade, linearidade, multimodalidade e funcionalidade. Segurança vai oferecer melhores condições, mais conforto para o ciclista e a gente vem perseguindo isso desde o início dessa gestão. Conectar percursos das suas origens e destinos com o uso eficiente da rede. O nosso planejamento está realmente indo bastante nessa direção. Tem modalidade, que é a ligação dos terminais, as estações de ônibus e metrô e os pontos de ônibus. A funcionalidade para fazer com que seja mais atrativo, essa é a questão mesmo. A gente tinha, às vezes, um pouco do rebote da área comercial. Em todas as experiências que tivemos, após a implantação, o retorno da área comercial sempre termina sendo o melhor. Passei lá, inclusive, estava falando da Apucarana, como é bom você passar e ver todas as fachadas sem nenhum carro estacionado e você enxergar as lojas e você fica quase que numa fachada ativa. Realmente fica bem visível, não tem nenhum veículo estacionado e ninguém obstruindo a visão do comércio. Fica, em termos de comércio, em alguns lugares, o retorno sempre tem sido bastante positivo. Bom, aqui tem as novas implantações das estruturas cicloviárias. O mapa do nosso plano cicloviário existente. Hoje são 731 quilômetros. No nosso planejamento, nós temos mais de 158 quilômetros de estruturas de cicloviário. Pode passar. Cento e vinte quilômetros da PPP, esses 158 quilômetros são essa licitação que entrou, que foi publicada ontem, ou antes de ontem? Foi publicada, já está na praça. Significa que isso rapidamente vamos dar início a essa licitação. Cento e vinte quilômetros da PPP da habitação, que já está em pleno vapor agora. Teve um período muito longo de ... é um período administrativo de tudo isso que a gente vem fazendo. Tem que vencer todas essas barreiras administrativas, como foi o caso da nossa licitação dos 158 quilômetros. Passa pelo TCM e volta, e vai, e volta. Vem as notificações, temos que responder, temos que dar respostas. Ou seja, até chegar na fase de ir para a rua. Isso acontece em todas as licitações. Não é só essa que aconteceu esse procedimento. Tem os 120 quilômetros. Pode passar, Michele. Os 48 quilômetros das concorrências que foram feitas no passado. As obras estão sendo realizadas. Se vocês olharem naquele mapa que foi o mapa ativo anterior, a gente vai crescendo, vendo o crescimento da rede cicloviária e a expansão de acordo com o que havíamos planejado. É muito bom a gente ver a cidade inteira sendo privilegiada com esse plano cicloviário que

termina privilegiando toda a mobilidade ativa. Na licitação foi 158 quilômetros. O edital, a retomada de uma licitação que foi publicada agora no dia 25, está dividido em três lotes. Está contemplando neste edital. Nessa licitação, estão sendo contempladas 25 subprefeituras. Todas as estruturas passaram por consultas públicas, audiências públicas e todo aquele ritual necessário passar. É uma licitação com prazo de 18 meses para execução, projeto e obra, a partir da emissão da primeira ordem de serviço. Diria que teremos uns dois primeiros meses para as empresas entrarem, olharem, analisarem e participar do processo. A partir da assinatura do contrato, podemos dar início a todo esse processo que a gente vem lutando há tanto tempo. As concorrências, que são os 48 quilômetros que a gente está falando, é uma concentração de serviços especializados, de obras. Essas concorrências, no nosso mapa, estão sendo contempladas, até agora, 22 ou 24 quilômetros, não me lembro agora. Mas temos mais 10 quilômetros que já fizeram obras, já está numa fase de ajuste aparar arestas. Fomos lá, fizemos nesses 10 quilômetros todas as vistorias e vimos que precisava fazer algumas alterações, algumas melhorias na obra que foi realizada, por isso, não subi no mapa. Então, o objetivo desse trabalho é subir no mapa quando ela estiver em condições de uso. Embora todas elas, onde já foi feita obra, mesmo ela sem estar sinalizada, os ciclistas já estão utilizando essas estruturas, mesmo sem sinalização, porque realmente ela termina privilegiando algumas delas, a ampliação de passeio, ocupação de estreitamento de pista com a ampliação do passeio na via. Vamos lá. A PPP da habitação, nós em 2018, acho que em 2018, com esse problema da habitação, resolvemos colocar na habitação, lógico, foi um por uma licitação enorme feita nesse programa de habitação, onde um dos itens, parte dessa obrigatoriedade, era entrega de infraestrutura. Nessa infraestrutura, tem reforma de UPAs, com SMS, e nós conseguimos, através do processo, inserir nesse contexto como infraestrutura, que é infraestrutura denominada rede cicloviária. É um termo utilizado juridicamente para a gente poder contar com a PPP da habitação. Neste pacote, colocamos 120 quilômetros dessa rede cicloviária. Sendo que 12 quilômetros já estão implantados, embora no nosso mapa só tenha, no 731, tenha apenas 6 quilômetros desses 12 quilômetros aqui. Esse final de semana, vamos fazer uma visita nas obras, eles concluem mais seis quilômetros de entrega. Definitivamente, nós temos 126 quilômetros de estruturas entregues através da PPP. Já emitimos ordem de serviço de 16 quilômetros. Na verdade, ainda não foram emitidas, mas estamos nessa fase de emissão de ordens. Segunda ou

terça-feira estaremos emitindo essas ordens de serviço e ampliando mais 16 quilômetros dessa rede cicloviária. Até o final do ano, a ideia é que tenha mais 91.959 quilômetros feito mesmo através da estrutura. Como que ficou dividido esse planejamento? Aproximadamente, a cada 20 dias vamos emitir uma ordem de serviço. Depois desses 16 quilômetros, claro. Uma delas vai ter uma ordem de serviço de cerca de 45 quilômetros em maio e mais 45 quilômetros em junho. Sempre nessa ordem de serviço, o prazo de término das obras, eles têm cumprido esse prazo, cerca de 3 a 4 meses, depende da complexidade de cada uma das obras, mas levando de 3 a 4 meses, eles estão entregando a estrutura sinalizada. Voltou o mapa da legenda. Está em vermelho. São 120 quilômetros após a implantação da estrutura. Temos alguns registros fotográficos do que está sendo feito através da PPP. Está aí a Apucarana, que a Rosilda abriu a nossa reunião elogiando a Apucarana. Está muito legal, já passei lá várias vezes, é uma estrutura que veio ajudar bastante nessa ligação. Tem a Astarte, que também está no mesmo nível. Temos a Agostinho Gomes, que também já está entregue, que está dentro desses seis quilômetros que nós estamos contabilizando e a Carlos de Campos. Carlos de Campos está finalizando. Faltam seis placas para colocar na Carlos de Campos. Deve concluir tudo esse final de semana. E a Duarte Azevedo, que já está ... ela dependia, tinha uma obra que dependia da Subprefeitura, acho que eles fizeram essa obra no meio da semana passada, então ela concluiu. Temos no nosso plano, o plano de manutenção das estruturas cicloviárias. Esse é um contrato específico aqui da SMT. Foi publicado em ata de registro de preço que permite a manutenção da rede cicloviária. Foi publicado no dia 15 do 6. Teve toda aquela tramitação inicial para poder dar início até a primeira ordem de serviço. É um contrato de 64 milhões que foi assinado. É um consórcio onde são duas empresas a M4 e a Sinalisa. Elas estão participando dessa realização, dessas implantações, dessa manutenção. Ele envolve 244 mil metros quadrados que corresponde, nesse contrato específico, corresponde 15% da malha cicloviária. A gente não pode esquecer que neste pacote, nessa manutenção da rede cicloviária, tem um outro pacote que é a gestão do asfalto novo. Todo o pavimento, fresa, capa da via inteira, onde tem estrutura cicloviária, está lá no contrato da SM-SUB, quem faz o recapeamento das vias da cidade, a SM-SUB, o contrato é deles. Então, no contrato deles tem uma verba específica para fazer a ressinalização da via. Nessa ressinalização, ele repassa a parte dessa verba para a CET elaborar o projeto e implantar esse projeto. Na manutenção, nós temos um

pacote específico, 12 meses, com possibilidade de ampliação por mais 12 meses. Por lá, quanto a atual, 64, mais 64 milhões, com essa possibilidade de realizar essa manutenção. Das empresas contratadas, pedimos que eles fizessem as vistorias e nos encaminhassem o que tinha sido feito. O processo é assim, ele faz a vistoria, faz um relatório fotográfico, nós, gestor e fiscal, ratificamos essa vistoria e dessas vistorias ratificadas temos 108 quilômetros já vistoriados. Quem realiza, quem faz o projeto, quem elabora o projeto é a CET. Estamos aguardando, desses 108 estamos aguardando 66 quilômetros nós já pedimos, já foi encaminhado para a CET esses projetos. Já temos, desses 108, temos 34 ordens de serviço emitidas, ou seja, está num processo, ele está entrando nesse processo contínuo de manutenção e é um processo, e precisa ficar muito claro, que é um processo de manutenção da rede cicloviária é permanente. Então, ele tem possibilidade de se estender por alguns anos depois. Nesse momento, temos 7 quilômetros realizados. Tem alguns registros fotográficos que já fizemos da manutenção. Jair Ribeiro, não sei se vocês chegaram a passar por lá. Os que passaram me deram retorno, gostaram muito porque ficou melhor. Um pouco mais larga do que a original. Temos a Barão da Passagem, a Teotônio Vilela, que está nas fotos. A Teotônio Vilela mudou completamente o formato dela. Nesse novo pacote, estamos fazendo o possível para retirar a sinalização antiga, para que seja uma calçada praticamente nova. Depois de lavada, retirada e repinta, fica com essa qualidade de manutenção que vocês estão vendo. Tem mais um slide? Aí é a Jair Ribeiro. A Jair Ribeiro foi a primeira implantada. Barão da passagem. Veja como a qualidade da manutenção é muito boa. A França Pinto, já estão concluindo a França Pinto. Falta o último trechinho do projeto que a CET está fazendo. Está nos encaminhando, que fizeram, tiveram que fazer algum ajuste lá no projeto. Mas a França Pinto também está ficando muito boa. A Avenida Sumaré. A Sumaré foi uma grata surpresa, porque realmente a qualidade da sinalização é a mesma coisa, limpando toda a calçada e ressinalizando a Sumaré. Bom, temos as próximas ordens de serviço que já foram emitidas e estamos já aguardando a empresa nos dar o retorno do início da obra. Bom, volte um pouquinho. Estou meio esquecendo aqui. Cecília Lottenberg já está concluída também, ou está no finalzinho a conclusão da Cecília Lottenberg. As próximas, a Zagottis, que foi implantada há uns anos atrás, a Inajar de Sousa, a Brás Leme, a Berrini fizemos um trabalho em conjunto com a SMSub. Havia umas placas de metal, muitos anos, isso foi resultado de muitas solicitações, dos cicloativistas buscando melhoria nas estruturas

ciclovias. Conseguimos que a SMSub trocasse as placas de metal, de aço, as chapas de aço por uma estrutura de concreto. Temos que fazer agora a manutenção da sinalização dessa ciclovia. É isso. A estrutura dos paraciclos, a gente está ... a ideia é que até o final do ano, implante mais 700 paraciclos pelos nossos contratos. Bom, as próximas estruturas estão aí: Jaguará, Joaquina Ramalho, Vila Guilherme, Parque Arariba. Na verdade, a extensão do Parque Arariba são 4,5 quilômetros. Toda a extensão dessa ciclovia. Essa é a parte que já foi recapeada e que já estamos entrando com a parte de manutenção. A Jânio Quadros, Visconde de Taunay, a Manuel da Nóbrega, São Miguel, na verdade, estava faltando a pintura das travessias. Cambuci, Hebe Camargo. Hebe Camargo deve entrar essa semana. O viaduto Nove de julho, que teve algumas reclamações quando colocamos sobre o passeio, vamos corrigir. Ela vai permanecer sobre o passeio, mas vamos puxar um pouco mais para a linha dos postes. Já está confortável para o pedestre, para ele ficar mais confortável. Vamos puxar um pouquinho mais para o lado do poste para poder compatibilizar melhor essa questão do pedestre com o ciclista. Bom ...

00:24:31 Eduardo Lorenzon Junior: Dawton, só um minutinho.

00:24:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Quem que falou: só um minutinho?

00:24:36 Eduardo Lorenzon Junior: Sou eu, Eduardo Lorenzon.

00:24:41 Michele Perea Cavinato: Você quer que volte em algum slide ou posso parar o compartilhamento?

00:24:47 Eduardo Lorenzon Junior: Não, não, tranquilo. A dúvida é quando estiver tendo essa atividade, a gente pode acompanhar? De repente, lá do Cambuci, que é próximo da minha casa, a gente pode acompanhar essas atividades?

00:25:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Você está falando da implantação?

00:25:04 Eduardo Lorenzon Junior: Isso.

00:25:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Pode, qualquer coisa ... está lá, é público, está na rua sendo implantado. Qualquer pessoa pode chegar e acompanhar. Se você quiser ir lá, porque eles têm uma programação. Saem com as equipes para fazer a sinalização. Saem cinco ou seis equipes para fazer esse programa. Não tenho acesso a essa informação da programação deles, mesmo porque, às vezes, eles saem com um caminhão específico, aquele caminhão quebra e tem que mudar o planejamento dele, mas de modo geral, é tranquilo. Temos as áreas, os locais que estão sendo feitos, sempre no período noturno. Só estamos no período noturno, mas não vejo problema nenhum vocês acompanharem. Acho até legal vocês acompanharem.

00:26:02 Eduardo Lorenzon Junior: O duro é que não tem data correta para poder ir acompanhar.

00:26:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou te dar um exemplo, entrou na rua da Consolação ontem. Fizeram o mesmo processo, lavaram tudo, porque a rua da Consolação também é uma solicitação antiga dos cicloativistas. Foi feita uma obra na época, acho que foi a subprefeitura que fez, não sei exatamente quem fez a obra no canteiro central. Recuperaram todo aquele passeio e ficou muito tempo sem sinalização. Então, esta noite, eles entraram, não sei se eles concluíram. Se não concluíram a noite passada, vão concluir hoje à noite com toda certeza. A mesma coisa lá na Metalúrgica. São várias equipes que entram ao mesmo tempo, para fazer essa atividade. Não tenho controle desse percurso e dessa atividade. Mas, se você quiser alguma coisa, alguma atividade específica, não tem problema. Você vai atrás e passo para você.

00:27:09 Eduardo Lorenzon Junior: Ok. Obrigado, Dawton.

00:27:12 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, não sei se alguém tem alguma pergunta sobre ...

00:27:15 Michele Perea Cavinato: Tem várias. Uma listinha grande. Começar com o

Vanderlei Torroni. Vanderlei, bom dia.

00:27:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, Vanderlei ... está sem som, Vanderlei.

00:27:33 Michele Perea Cavinato: O microfone está aberto, mas não está chegando.

00:27:41 Vanderlei Torroni: Estão me ouvindo?

00:27:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que agora.

00:27:44 Vanderlei Torroni: Vocês estão me ouvindo?

00:27:46 Michele Perea Cavinato: Agora sim.

00:27:47 Dawton Roberto Batista Gaia: Agora sim.

00:27:47 Vanderlei Torroni: Deixa eu aumentar, porque tem problema técnico aqui. Ok. Obrigado. Bom dia a todos e todas. Obrigado mais uma vez pelo espaço. Eu não deixo de agradecer, porque um espaço como esse a gente tem que agradecer, porque não acontece em outras gestões ou outras cidades. Dawton, não sou de falar muito, mas eu resolvi falar agora e cada vez mais vou participar mais. É uma promessa nesse segundo biênio que participo agora como titular aqui no centro na cadeira de bicicleta. Vocês estão me ouvindo, não é?

00:28:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Só vou pedir uma coisa, só um minutinho, Vanderlei. Só vou pedir uma coisa que terminei não falando no início. Vou pedir para que as pessoas sejam mais breves. A gente não costuma colocar tempo para ninguém, para a gente não ter esse problema, mas de preferência, que as pessoas não passem de três minutos nas colocações, tá bom? Se for possível ficar dentro desse tempo, vai ser muito bom para todo mundo. Vamos lá.

00:28:47 Vanderlei Torroni: Está bom. Perfeito. Dawton, por que não está incluída a Rua Independência lá no Cambuci, que é uma importante ligação do centro para a Avenida D. Pedro? Só isso. Estou perguntando porque já havia ouvido falar que estava prevista uma implantação, vai ser um grande desafio colocar nessa rua, viu? Se for realmente ... se tiver planejado a instalação dela. Uma outra situação que eu queria ... são quatro pontos que vou falar, vou ser breve. Por que não se usa mais os balizadores nas ciclovias para garantir a segurança dos ciclistas? Até porque tem muita falta de respeito e imprudência por parte de motoristas diversos. Carro, moto, caminhão de empresas diversas conhecidas que param em cima das ciclovias. Seria ... porque se está prevista a Independência vai ser um grande desafio. Os balizadores e a fiscalização também. Não sei se é possível ou não, posso estar falando besteira, mas o meu amigo Rogério me corrija depois, se possível. Por que os carros das empresas que fazem a fiscalização não podem também monitorar o estacionamento irregular? Não sei se pode ou não, mas é uma pergunta minha. Por que tem pouca autuação? A gente já teve acesso a essa informação, através do nosso amigo Rogério Viduedo. Foram constatadas só 140, 150, 160 multas por mês com relação ao estacionamento irregular. Outra situação que queria deixar uma pergunta, por que demora tanto para reinstalar a ciclovia na via? O asfalto faz uma semana, ou duas, as faixas de pedestre, entre outras, um mês, dois meses em algumas vias, e a ciclovia às vezes leva até quatro meses para repintar. Como exemplo, a Ponte do Paraíso. Ela demorou tanto tempo. Passei lá esses dias. Arranquei o pictograma com a mão. Porque me parece que é de baixa qualidade, me parece. Não sei se são em todas as vias, mas na Consolação também, na última requalificação, eu arranquei, levei a ciclofaixa, parte dela comigo, na minha bicicleta, está bom? São essas quatro perguntas. Obrigado.

00:31:13 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu estou achando estranho. Me parece que a Independência estava no planejamento para implantar, sim. E lá não era ciclofaixa, era ciclovia. Acho que está no pacote, sim, de implantação. A Independência eu preciso verificar. Porque não sei se está nessa primeira fase. É assim, nós temos esses 300. Se vocês olharem, se fizer aquela conta que a gente apresentou agora, são 120 quilômetros, mais 48, mais 157, dá 326 quilômetros. Esse total, não são 300 quilômetros, são 326 quilômetros, porque a gente sabe que sempre que tem uma ciclofaixa ou uma ciclovia que termina dando

problema com a região, com a comunidade, com o comerciante, a gente demora mais para poder implantar e a gente está querendo fazer tudo nesse ano. Acho que a dependência está no pacote, eu só preciso confirmar. Se não estiver nesse primeiro, está no segundo, com toda certeza está no segundo. Está nos 318, que fiz uma proposta de ampliação já com mais 318 quilômetros. São 326 quilômetros, mais 100 quilômetros que já passaram por audiências públicas que estão aguardando essa licitação que foi publicada ontem para fazer um TR nos mesmos moldes que foram feitos no TR anterior. Porque é dentro de uma lei nova e realmente terminou dando um pouco mais de trabalho, que é a adaptação de tudo que a gente vinha fazendo dentro dessa nova lei, que é uma contratação integrada, que permite contratar a elaboração do projeto e a construção da estrutura. Dando certo esses 157 quilômetros, logo em seguida vamos colocar na praça também mais 100 quilômetros, ou seja, chegando aos 400 quilômetros que a gente está propondo. Fora isso, nós fizemos mais um planejamento com mais 318 quilômetros e o objetivo disso é realmente consolidar os 1.400 quilômetros que a gente deveria ter consolidado até 2024. Não estou falando que vamos implantar tudo isso até 2024, São os atrasos que tiveram nas gestões anteriores que a gente está tentando retirar e todo mundo sabe, o que não está planejado, você não consegue implantar, não adianta. Estamos em uma fase de consolidação de planejamento e essa consolidação significa o seguinte, ir até o local, pegar algumas medidas, fazer um projeto funcional. Então, hoje nós temos 1.400 quilômetros de projetos funcionais elaborados e colocados no SEI para ser analisado por todo mundo. É público para as pessoas olharem lá as estruturas. É um trabalho que a Secretaria, junto com a CET é um trabalho conjunto. Foi um grande desafio vencer essa parte do planejamento. Bom, os balizadores. O projeto é sempre feito pela CET, preciso conversar com a CET para poder até cobrar para colocar mais balizadores, porque o balizador, vou ser sincero com você, estou aqui há muito tempo, o balizador ele termina sendo danificado muito rápido. Ele tem um custo alto, ele danifica rápido e quando ele danifica ele fica lá caído por um período. Fica horrível a ciclofaixa.

00:34:50 Vanderlei Torroni: No começo de gestão tinha, não é Dawton?

00:34:53 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, tinha e tem ainda. O problema é que ele consome grande parte do nosso contrato. Prefiro implantar mais ciclos com essa verba a

colocar o balizador. É lógico que não tem problema nenhum colocar o balizador. De volta, falo para a CET para começar a recolocar os balizadores na ...

00:35:13 Dawton Roberto Batista Gaia: E a Independência, Dawton, é perigoso.

00:35:18 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, vamos ... vou falar para a CET...

00:35:21 Eduardo Lorenzon Junior: Desculpa.

00:35:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Não tem problema nenhum. É uma questão de colocar no projeto e a gente manda implantar. O que tiver no projeto, eu implanto. Então, o que tiver no nosso caminho ...

00:35:30 Vanderlei Torroni: As ciclovias mais perigosas, como a D. Pedro. Você imagina uma pessoa sem experiência para andar lá?

00:35:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, eu acho que tudo bem. Acho que dá para colocar sim. Não vejo problema nenhum. Acho que dá para atender essas situações com tranquilidade. Vou falar com a CET e a gente vai implantar. Eu não estou prometendo nada. Mas vamos implantar. É uma sugestão muito boa e a gente pode fazer isso. Com relação à fiscalização. A fiscalização é na cidade inteira. A gente não pode esquecer que quem fiscaliza é a CET. A CET tem 20 mil quilômetros de via para fiscalizar. Dentro dos 20 mil quilômetros, tem 731 quilômetros agora de redes cicloviárias para fiscalizar. Ele não tem uma fiscalização específica para este trabalho. É uma fiscalização dentro da cidade. Também podemos fazer um trabalho junto à CET para fazer uma equipe específica para fiscalizar a rede cicloviária. Não sei, preciso conversar com a CET para a gente montar uma estruturinha para fazer a rede cicloviária. Eles tinham feito um grupo de ciclistas, inclusive, fazendo essa fiscalização. Não sei o que aconteceu. Sei que tem ciclistas ainda, eles continuam fazendo essa fiscalização. Mas tudo bem, vou colocar aqui na nossa pauta para a gente poder encaminhar para você ter pedido mais fiscalização e esse número que você colocou de 158, 180 autuações é um número muito baixo diante do que a gente percebe do desrespeito que

tem à sinalização. Mas é que a gente estava tentando fazer um trabalho específico com relação aos radares. Ampliar a fiscalização onde tem radar, ampliar a fiscalização para a rede cicloviária. Seria muito bom, porque onde tem um radar e tiver alguém invadindo, é sempre uma multa em movimento. Alguém invadindo a rede cicloviária, o radar certamente vai terminar outro ano. Mas é um trabalho que estamos fazendo aqui. Comecei a fazer junto com a área que planeja a contratação dos radares, e a gente está trabalhando nisso. E é isso. Tem mais alguma coisa? Esqueci alguma coisa?

00:38:08 Vanderlei Torroni: Tempo de restauração, Dawton.

00:38:10 Dawton Roberto Batista Gaia: O tempo de restauração, parece que é um desafio muito grande, porque sempre dependemos do aceite da Subprefeitura. A Subprefeitura tem que ir lá, ela faz uma coleta de uma parte para fazer análise e aprovar aquele pavimento. Tem uma espessura do contrato e tal. A gente não consegue fazer isso muito rápido. O que estamos tentando aqui fazer agora é que pelo menos depois da implantação, que pelo menos faça a prémarcação da ciclo. Porque a prémarcação, já é uma présinalização. Aquele pontinho branquinho, você dirigindo, você já enxerga o balizamento da via e a direção, você já consegue se posicionar nas faixas. Estamos tentando aqui fazer com que logo depois que concluído o pavimento, porque às vezes, ele faz uma parte do pavimento, demora, faz mais uma parte, então o que a gente sempre fala é o seguinte, você precisa esperar concluir o pavimento, depois dar o aceite para depois pintar. Isso demora bastante, porque, às vezes, você vê uma quadra, ela acabou ali. Mas ela não é uma quadra, ela tem dez quadras para poder ver. O tempo de recape é dentro do tempo dele, não estou falando se é demorado, ou se é rápido, mas é dentro do tempo dele, do contrato dele. Depois o tempo de aceite. Depois o tempo de implantação do projeto. Tudo isso tem que ter uma ... sendo dentro de um planejamento muito bom, teria que estar sinalizado dentro do mês, no máximo, teria que estar ressinalizado. Mas a gente depende desse aceite deles, porque se pintar e eles tiverem que refazer por algum motivo, o custo de volta é nosso. A gente não tem como justificar depois. É isso.

00:40:16 Michele Perea Cavinato: Dawton, antes de passar para o Renan, eu posso só

compartilhar um segundo aqui sobre o que o Vanderlei ...

00:40:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Está sem som, Michele.

00:40:33 Michele Perea Cavinato: Projeto da Independência está dentro do pacote de 158 quilômetros que foi licitado e publicado ontem.

00:40:40 Dawton Roberto Batista Gaia: Opa!

00:40:41 Vanderlei Torroni: Vai ser um desafio, não é, Dawton?

00:40:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Melhor do que eu imaginava.

00:40:46 Eduardo Lorenzon Junior: Vai ser um desafio, não é, Dawton?

00:40:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Ah, vai ser um grande desafio. Vanderlei, tudo ...

00:40:53 Vanderlei Torroni: Vocês irão apanhar do (inint) [00:40:54].

00:40:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós não, não, é nós aqui, é nós juntos. Você tem que falar, nós vamos apanhar, não é vocês. Não vem com essa conversa não, porque aqui ninguém faz nada sozinho, não. Quero vocês defendendo a gente lá.

00:41:08 Vanderlei Torroni: Eu já defendo. Sou da área.

00:41:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Não adianta ficar aqui na reunião, ficar me batendo. Fico eu, a Michele e o grupo apanhando de vocês. Chega na hora lá. Estou brincando, porque sei que o trabalho que vocês têm feito nos ajudando, consolidando as estruturas. Sei o que aconteceu lá na Apucarana, como foi difícil implantar. A Apucarana já estava implantada. É isso. A gente não pode recuar. Veja a Metalúrgica. A Metalúrgica demorou quase 3 anos para poder voltar lá. Só posso te garantir o seguinte. Nós, da

Secretaria, não desistimos. Então, venham juntos. Vai lá, Renan.

00:41:54 Renan Villarta: Agora é minha vez, já me cortaram. Bem, é a primeira vez que participo no conselho. Antes de fazer as minhas perguntas, gostaria de questionar um pouco o nosso papel no conselho. Tentando ter uma voz mais ativa aqui na minha região, eu percebi que o poder público, na verdade, está na frente da sociedade civil em muitas coisas. Visitando a ciclofaixa que a gente tem aqui perto, muitos comerciantes não sabem nem o que é um paraciclo, eles não sabem que eles podem colocar um paraciclo, eles não sabem quanto custa, eles não sabem nada sobre o assunto. Nem procuraram saber, por mais que tenha uma ciclofaixa na frente do próprio comércio. Tem muito lugar de possibilidade onde já tem ciclofaixa. Mas eu vejo o despreparo das pessoas referente a esse assunto. Não só os comerciantes, mas os síndicos também têm essa mesma coisa. Tem uma ciclofaixa passando na frente do prédio e não existe um bicicletário dentro do prédio. O que percebo é que existe um descompasso entre o poder público, onde o poder público realmente está fazendo o que precisa ser feito, mas a sociedade civil não está conseguindo se organizar em cima desse tema para esclarecer as pessoas sobre isso. Gostaria de questionar o meu papel como conselheiro, não só de estar nessas reuniões, mas de tentar trazer essas informações para as pessoas do meu bairro, para as pessoas começarem a abrir a cabeça referente a esses temas. É como se tivesse ... tem muitos comércios no meu bairro que tem a plaquinha: o seu pet é bem-vindo aqui. Tem um espaço para esse pet tomar água e ficar. Não tem isso para bicicleta. Não existe nenhum tipo de sinalização. Às vezes, até tem bicicletário no prédio, mas ele não está bem sinalizado. A gente dá mais atenção para os pets na mobilidade ativa e para as bicicletas não. Mas enfim, indo para as minhas perguntas. Ah, não. Última coisa. Dawton, fiquei chateado que nenhuma da minha região aqui. Estava lendo aquela sua lista de reformas, não achava nenhum nome.

00:44:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Não desanime, não desanime.

00:44:22 Renan Villarta: Está bom. As perguntas propriamente ditas. Existe alguma coisa que a gente possa fazer junto às Subs para conseguir acelerar esse processo das reformas das ciclofaixas? Essa é uma pergunta. A segunda pergunta é que gostaria muito das

apresentações dessas reuniões que não recebi, uma de terça-feira, queria muito, gostei bastante. A quarta pergunta seria sobre a intermobilidade, o que vocês estão fazendo para isso acontecer? Na minha cabeça, não consigo ver muito bem alguém pegando um ônibus e depois pegando uma bicicleta. Por último, a questão dos paraciclos, que tem aquele negócio que comentei com você, por mensagem, de a gente conseguir definir alguns lugares, apontar para vocês. Porque, por exemplo, tem muito comércio pequeno, costureira, café, coisas assim que para o pessoal fazer esse investimento é muito pesado, se a gente pudesse começar com esses comércios menores e dar esse incentivo para eles seria muito legal. Bem, obrigado gente, era isso.

00:45:28 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, vamos começar pela SMSub. Sim, se vocês se organizarem e forem cobrar do SMSub, porque o nome dele está dizendo, ele é o subprefeito. Ele tem a coordenação e a gestão sobre aquela região que comanda. Ele é a pessoa que define também o plano de recape da cidade. É a gestão, a sociedade civil organizada, junto a esse subprefeito, fazendo com que ele possa colocar no planejamento dele o recape onde vocês acham que realmente é importante. É possível, sim. Tenho certeza. É assim que funciona. Tudo funciona assim. A sociedade civil pressionando o poder público para realizar alguma coisa termina culminando numa vitória, ou não, dependendo da pressão que se faz. O que se faz, organizadamente, pedir ao seu prefeito, façam uma lista de vias que vocês acham que deveriam estar passando por essa manutenção do pavimento e bora para a frente. Acho que ele vai colocar no planejamento dele, não sei se vai conseguir atender tudo, mas é assim que funciona. Eles funcionam por demanda. Tudo que é demandado, eles têm que dar uma resposta. Isso é todo poder público. Nós também somos assim. Nós somos demandados e respondemos dentro daquilo que a gente pode responder. Tem mais qualquer outra pergunta? Eu me perdi aqui.

00:47:25 Michele Perea Cavinato: Tem uma que é para mim aqui, que é da apresentação. Você tinha me pedido no dia 18 de abril, estou olhando o WhatsApp aqui, te passei no momento que você me pediu, mas, independentemente disso, elas estão todas publicadas na página oficial do CMTT, página da Prefeitura. Estão junto com a ata.

00:47:46 Vanderlei Torroni: Dawton, tem alguém ...

00:47:48 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou te chamar, Vanderlei, espera a sua vez.

00:47:56 Michele Perea Cavinato: Vanderlei, já te coloquei na fila aqui. Depois do Eduardo é você, pode ser?

00:48:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Dos paraciclos, eu tenho conversado bastante sobre essa história dos paraciclos. Coloquei no início da apresentação que hoje nós temos cerca de 700 no nosso planejamento, talvez a gente consiga colocar um pouquinho mais. Pelo nosso contrato, tenho que colocar onde existe ciclovia, tanto na manutenção, quanto nas novas ciclovias. Não consigo colocar o paraciclo longe dessa rede cicloviária, pelo menos através dos nossos contratos. Tenho visto alguns comerciantes colocando, ele mesmo fazendo, contratando uma empresa e colocando os paraciclos na porta. Vejo acontecer isso muito em alguns ciclos da região da Zona Leste, na própria ciclovia. Em alguns outros lugares, porque ele vê que tem uma demanda. Você vai ali no Jardim Helena, tem muito isso. Como tem muita bicicleta circulando, as pessoas vão colocando as áreas dos paraciclos para as pessoas estacionarem as bicicletas. O que você me mandar, nos encaminharem de propostas de colocação de paraciclos, nós vamos estudar. Dentro do nosso plano de desenvolvimento, a gente pode implantar com toda certeza. Dentro do nosso quantitativo, dentro do contrato, a gente pode atender tudo que vocês estão pedindo. É isso. Tem mais alguma coisa que deixei de responder? Acho que não. Vamos lá, George.

00:49:43 Renan Villarta: Só sobre a intermobilidade, como pego uma bicicleta se saio do ônibus, por exemplo.

00:49:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Pois é, a intermobilidade é o seguinte, esse é o grande desafio. Tenho falado em quase todas as reuniões que o nosso grande desafio da mobilidade urbana. Depois da OD do metrô, dizia o seguinte: 50% de todas as viagens feitas em São Paulo, 50% das viagens são feitas por automóveis particulares, até 3,5 quilômetros. Olha só que informação importante isso, 3,5 quilômetros. Se pensar em cada estação de

metrô, cada estação de trem, cada terminal de ônibus, eles somados têm cerca de 200, só para você ter uma ideia, somados todos eles têm cerca de 200. O número, se não me falha a memória, são e 178 oficialmente, mas quando você vai contar, porque tem estação que conta três estações juntas, que tem a junção das estações, são cerca de 200 estações. Só nessas estações, se eu colocar como incentivo um bicicletário em cada uma delas, estações de metrô, trem, terminais de ônibus. Num raio de 3 quilômetros, esse incentivo, dentro dos empreendimentos, prédios, polos geradores de pedestres, se colocar lá bicicletas, as pessoas não precisam sair da casa e ir até o terminal de ônibus, carro, Uber, seja lá o que for. Três quilômetros e meio é um espaço muito curto para poder pedalar e qualquer pessoa, mesmo menos experiente, consegue pedalar esses 3 quilômetros inteiros. Tem um grande incentivo no nosso plano aqui, esse plano que nós estamos colocando, de fazer essa conexão entre os 3,5 quilômetros em torno dessas estações. A nossa parte é, de fato, fazer essas redes cicloviárias. Junto aos outros poderes municipais e estaduais, porque acho que todos os terminais de ônibus têm bicicletários. Se não for todos, quase todos têm bicicletários. Os metrôs, alguns deles têm, o terminal de trem também, alguns deles têm. Eu não sei se todos têm. Eu não tenho essa informação. Sei que não são todos que têm, com toda certeza. Mas não sei quantos têm. O nosso desafio é que todos esses terminais tenham esse bicicletário, para que as pessoas se sintam à vontade, confortáveis e seguras de que quando ele voltar, a bicicleta dele vai estar lá. É um desafio para a cidade de modo geral. É uma construção mesmo, é uma construção de uma cidade com uma mobilidade ativa e depende muito de todo mundo. Depende da sociedade civil organizada, depende muito do poder público. O poder público realmente tem um papel muito importante nessa história toda. Da fiscalização, da operacionalização de todos os processos, da elaboração dos projetos, do planejamento, quer dizer, o planejamento, o projeto, a implantação dos projetos, a operacionalização posterior de toda essa rede cicloviária que está sendo implantada. É isso.

00:53:30 Michele Perea Cavinato: George?

00:53:33 George Queiroz: Bom dia. Bom dia, Dawton, bom dia, Michele, bom dia aos demais. Bom, sou o George, sou no CMTT representante dos ciclistas. Ouvi a apresentação, com cuidado do Dawton. A gente participa da CT, de outras instâncias, me sinto na obrigação

de fazer alguns comentários em relação à apresentação. Obviamente, o Dawton já me conhece, o pessoal conhece a minha postura crítica, sabem que as minhas críticas não são pessoais, não são as pessoas, são a gestão, especialmente ao corpo político que está aqui. As pessoas que respondem, ultimamente, no fim, quem responde por isso é o prefeito da cidade. Em relação às execuções, à execução do plano cicloviário, é muito agridoce para a gente, é muito triste a gente ver uma execução tão lenta. A gente está no fim da gestão com cerca de 10% da meta cumprida. Queria eu, no meu trabalho, poder cumprir somente 10% das metas que me são colocadas e nada acontecer. Dez por cento é muito pouco. Você prometer 300, colocar no plano de metas e dois anos depois, reafirmar que ele está num plano de metas, que vai ser uma implantação de 300 quilômetros. Fazer 30 faltando seis meses, um pouco mais de seis meses ... Oi?

00:55:02 Vanderlei Torroni: Fala mais perto.

00:55:03 George Queiroz: Vou falar mais perto. Estou com um probleminha. Vocês estão me ouvindo agora? Vamos lá, vou projetar minha voz aqui. Executar somente 30, ou um pouco mais do que 30 de 300 é uma vergonha. É uma vergonha para a gestão, é uma vergonha para o prefeito, porque isso foi colocado no plano de metas duas vezes, foi colocado eleitoralmente. Na verdade, o que o plano de metas pede são 400, são 100 quilômetros por ano. Foi reduzido, eleitoralmente, nem mesmo assim. Os pormenores e as justificativas não interessam ao ciclista. O ciclista quer pedalar, quer estrutura no chão. A gente sabe que a CET está curta em relação a pessoal, isso foi dito para gente. Se a CET está curta em pessoal, ela não deve prometer o que não consegue cumprir. Deveria ter sido tirado do plano de metas, porque a gente cobra, a gente tem que cobrar. Mesmo as poucas execuções, lembrando que isso não é uma coisa inédita, a gestão entre 2014 e 2016 foram feitos 400 quilômetros em dois anos. Ou seja, é possível, não é nada de novo. As decisões de fazer PPP, fazer de um lado, fazer de outro, fazer licitação de uma forma ou de outra, não interessam para a gente. A gente quer que o plano seja cumprido, independente das dificuldades técnicas. As execuções, as poucas que foram feitas, infelizmente deixam a desejar, a comunidade de ciclistas tem reclamado muito. Execuções como da Avenida Tiradentes, feita na calçada, de forma muito desleixada, as ciclolinhas, que a gente chama.

Execuções por fora do plano de obras, do livro de obras, com menos de 1,5 metro. A gente chegou a ter ciclofaixas com 70 centímetros, como na Treze de Maio. Ciclofaixas que dizem que parece que está escrito finalizado, mas não está, como a Jaguaré. Tem uma polêmica enorme ali, mas não está pronta, a gente não consegue pedalar, não me interessa os detalhes porque não acontece, mas a gente precisa pedalar, especialmente nas pontes. Alvarenga também, dizem que está 95% pronto, mas não tem nada. Sobre a manutenção, já seguindo em frente, a zeladoria. Foi feito um contrato, supostamente divulgado em agosto, setembro do ano passado. Estamos em abril, muitos meses depois, pouquíssima estrutura foi feita, pouquíssima coisa foi refeita. O mais interessante é que foi feita uma auditoria pela Associação de Ciclistas de São Paulo, e as vias que são colocadas como que estão sendo feitas manutenção, não são exatamente as vias que foram mostradas na auditoria de 2022 como vias mais problemáticas. Vinte por cento da malha cicloviária não está ... Ok. Já vou melhorar. Vinte por cento da via cicloviária não está em condições. As vias que estão sendo ... não sei qual é o critério de escolha para essas, está demorando e não está atendendo exatamente à auditoria. São outras vias, a gente chegou a mostrar 45 vias que perderam ciclovias. Dessas, em um ano depois, apenas 5 tiveram manutenção a contento. O asfalto novo, a última coisa ... o asfalto novo tem causado à comunidade de ciclistas, ela está muito chateada com a demora da ressinalização pós recapeamento. Tem vias que demoram meses, meses e meses. Outras chegam a fazer aniversário. É preciso cobrar celeridade. A gente não aguenta mais vias que ficam por meses sem qualquer sinalização. Isso causa risco, risco de sinistros. E os sinistros estão aumentando. Todo mundo sabe, nós temos uma crise de segurança viária em São Paulo. Em 2018 morreram 19 ciclistas. Em 2022, em 2021, no último relatório que a gente tem, morreram 44. De 19 para 44. Isso é muita coisa. Isso é muita vida que a gente perde. A nossa reclamação, essas reclamações, não são feitas de forma a atacar pessoas, ou só porque a gente está com frescura. São vidas que estão sendo perdidas. A gente só está querendo passar, são críticas que já passei para o Dawton. O Dawton já me conhece. Mas acho importante a gente colocar nessa reunião. Muito obrigado. Desculpe me estender. Tchau.

00:59:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Primeiro, vou pedir para que, quando alguém já falou sobre o assunto, não repita, porque a gente já respondeu lá atrás e termina tomando o

tempo da nossa reunião. A gente precisa fazer essa reunião o melhor possível. Mas é isso, George. Vou dizer assim. Tudo isso que você falou agora, você já falou nas outras reuniões e vai repetindo, e é isso mesmo. A gente está trabalhando intensamente para poder realizar todo o nosso trabalho. Abri a nossa reunião falando sobre isso. O trabalho que a gente tem feito é muito intenso. Vou falar, novamente, tenho falado isso em todas as reuniões que fomos cobrados. Nosso plano cicloviário está dizendo que nós vamos implantar 300 quilômetros de rede cicloviária. Vamos lutar até o final para poder implantar esses 300 quilômetros de cicloviário. Se você falar para mim que é impossível, não é impossível, é possível sim. Tudo o que a gente tinha para poder ... não adianta fazer esse sorriso. Acredito e você não acredita. A nossa diferença é essa. No meu caso, não estou falando em nome do poder público. Acreditamos que estão realizando a coisa certa e como estamos trabalhando, nós acreditamos que nós vamos fazer. É isso, não vou estender a nossa conversa sobre esse assunto, porque de fato acredito que nós vamos conseguir entregar o que a gente está prometendo. Assim, não vou ter problema nenhum se chegar lá no final da gestão e não conseguir entregar tudo, não vou ter problema nenhum. O que temos que deixar muito claro é que estamos fazendo o trabalho possível e impossível para a gente poder implementar isso que a gente está propondo. Então é isso.

01:01:39 George Queiroz: Oh, Dawton.

01:01:39 Dawton Roberto Batista Gaia: Calma, não me corte, estou falando, por favor. Quer falar entra na fila, por favor. Claro que quando a gente planeja, a gente planeja uma coisa que a gente gostaria que acontecesse. Vou falar mais uma coisa, viu George, que fique claro, nós estamos do mesmo lado. Você precisa botar isso na sua cabeça. Nós aqui não vamos ficar falando de prefeito anterior, se fez 400, se fez 300, se fez 200, porque não importa o que eles fizeram. Não importa mesmo, o que importa, no nosso caso específico, nós planejamos fazer 300 quilômetros de rede cicloviária. Ele fez os 400, mas ele planejou outras coisas, não é? Não sei se ele entregou tudo que ele planejou na época dele, também não sei. Também não cabe a gente ficar discutindo. Acho que o que importa é que temos um trabalho focado e estamos dispostos a entregar os 300 quilômetros de rede cicloviária na cidade de São Paulo. É isso.

01:02:41 Idernani do Carmo: Dawton, só aqui uma. Acho que seria muito interessante, sou eu, Idernani, todos falarem que levantaram a mão. Depois que todos falarem, aí, sim, você ou a Michele dá o feedback, porque senão, se cada um for colocar uma questão, principalmente quando for questão repetida, acaba tomando muito tempo. É só uma sugestão, creio que seja mais rápido para correr a reunião.

01:03:14 George Queiroz: Só um segundo, Dawton, fiz um questionamento que não é repetido em relação ao contrato de manutenção cujas vias não casam com o relatório da ciclocidade, com o relatório. Por que isso está acontecendo? As vias são diferentes, as vias que estão sendo feitas manutenções são diferentes das que constam no relatório como as piores vias da cidade. Por que está tendo esse problema?

01:03:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Já te respondi isso ontem, não vou responder novamente. O meu contrato de manutenção, ele não tem fresa e capa. O nosso contrato é de concreto e resinalizar a ciclovia. Todos os locais onde tiver que fazer o recapeamento, fresa, capa, guia, sarjeta, não posso planejar porque não tenho como pintar. Dependo da SMSub recapear aquela via para poder fazer manutenção. É isso. Se não tiver recapeamento, não tenho como sinalizar. O que estou fazendo? Estou priorizando dentro do nosso contrato aquilo que é possível para não ficar com o contrato parado. Lógico que tem muita coisa para resinalizar. Estamos resinalizando dentro do nosso contrato. Não estamos parados e tudo que estamos entregando, estamos entregando de uma excelente qualidade. Então, é isso.

01:04:34 George Queiroz: A decisão de quais vias é sua? A decisão de quais vias que entram é discricionária da CET?

01:04:41 Dawton Roberto Batista Gaia: Posso dizer para você que a decisão é nossa, sim, porque a gente tem que decidir aquilo que é possível ser feito dentro do nosso contrato. Não tenho como fazer diferente. Tenho os itens do contrato, tenho que cumprir os itens do contrato. Vamos lá, tem o segundo, quem que é? George, obrigado. Nada pessoal também. Só para ... vamos lá. Próximo é quem?

01:05:10 Michele Perea Cavinato: Próximo é a Marta.

01:05:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Oi Marta.

01:05:15 Marta Porta: Mais uma vez, bom dia a todos. Quero contribuir com algumas ideias. A prefeitura está colocando novas câmeras, *Smart Sampa*, como responsável do Conseg, estou vendo que algumas câmeras estão colocadas de um jeito que vão ser desperdiçadas. Seria interessante que a CET consiga colocar algumas câmeras nas ciclofaixas para poder fiscalizar, não apenas o uso correto por parte dos ciclistas, se não para também evitar o avanço de motos, que é muito frequente, de carros. Acho que isso é muito e altamente necessário, utilizar as câmeras com um pouco mais de abrangência, para não ter essa necessidade de fiscalizar fisicamente, porque sabemos que é impossível. Seria interessante isso. Estão faltando campanhas de educação. Poderíamos fazer um documento como conselho solicitando a prefeitura, fazer uma campanha nas mídias. Porque tem gente que não sabe que tem que ter distância de um metro e meio com o carro sobre o ciclista. Tem ciclista que, me desculpem, não respeita. Anda correndo pelas calçadas, ou de contramão. Ontem, vi umas barbaridades cometidas por ciclistas na Rua da Consolação, em Augusta. Acho que está faltando educação mundial e isso também seria responsabilidade de nossa gestão. Precisamos de uma divisão da CET, conjuntamente com a Guarda Metropolitana, porque a questão está muito séria no comportamento do ser humano na rua, está muito agressivo, para fazer campanhas assim. Hoje, estamos aqui, nesta região, explicando como tem que funcionar as coisas, porque senão é o mesmo que nada, não serve de nada ter essas bonitas faixas, essas bonitas ciclovias. Por exemplo, na Paulista, outro dia, um idiota fazia clipes de rap no lugar onde tem que circular as bicicletas. Uma questão óbvia. Está faltando educação viral e isso é responsabilidade dessa prefeitura. Essa é a minha contribuição de hoje. Obrigada.

01:07:48 Michele Perea Cavinato: Dawton está fechado, o microfone.

01:07:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou seguir a proposta.

01:07:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Fernanda, por favor. Oi, gente, bom dia. Eu sou a Fernanda, sou representante da SMUL. Bom dia, Dawton, Michele, pessoal. Queria fazer uma pergunta rápida aqui. A gente faz bastante projeto de desenho viário aqui na SMUL, algumas dúvidas surgem, de vez em quando, em relação às ciclovias. Queria saber se aquele espaço que é uma ciclofaixa que compartilha com o pedestre, aquele trecho verde, se ele entra no plano cicloviário, como que ele é pensado. Entendo que é um espaço com calçadas estreitas para o pedestre. É como se fosse uma extensão da calçada para o pedestre, mas esse compartilhamento com a ciclovia, queria entender, com a ciclofaixa, desculpa, queria entender como que isso é decidido, se ele entra no plano ou não. Porque passo todo dia por uma e sempre fico me perguntando, os pedestres não se sentem muito à vontade de andar ali, acho que ainda tem algumas questões assim, isso não são muitos pontos também, eu imagino. A outra pergunta é em relação às ciclorotas. As ciclorotas também entendo que são trechos onde não dá para implantar uma ciclovia, enfim, por diversas questões, por largura de via, etc. Queria entender se elas entram também no plano, se elas estão desenhadas em algum traçado. Tem a informação desse traçado, como que é a sinalização dela, porque pelo que eu entendo é a sinalização vertical, não sei se existe a sinalização horizontal também para ciclorotas. A gente tem esses questionamentos quando estamos fazendo os projetos. Obrigada.

01:09:52 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Bom, todos me ouvem?

01:09:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

01:09:56 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Está dando para ouvir?

01:09:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Estou ouvindo bem, Caíque.

01:10:01 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Beleza. Primeiramente, bom dia a todos que estão participando da reunião. Vai ser coisa bem rápida, porque eu estou em horário de expediente, então vamos lá. Primeiro ponto é quanto à questão da Avenida dos Metalúrgicos.

É uma luta, foi demorado, mas ela está retornando. Para a gente daqui da Zona Leste, isso é importantíssimo. Então, quando a prefeitura, quando a gente percebe que tem as ações e elas estão sendo feitas, a gente também tem a nossa parcela de elogios. Nesse caso, eu sei que não foi fácil. Mas ela está voltando e isso é importante. Nesse primeiro momento ainda falta muita coisa, falta sinalização, falta placa. A gente entende que ainda estão sendo feitas construções e já tem muita gente usando. Inclusive, até sugeriram para mim, para levar para o Conselho, que a Avenida Inácio Monteiro, a Rua Inácio Monteiro, também aqui em Cidade de Tiradentes, fosse incluída nesse plano ou num projeto para serem implantadas ciclovias. Então, esse é o primeiro ponto. Dar os parabéns, realmente está voltando, falta muita coisa, mas a gente entende que ainda está em fase de implantação. O segundo é quanto às outras ciclovias, que já são um problema. A Bento Guelfi, todo mundo sabe, é um problema para todo mundo. Ainda é uma ciclovia que resiste no meio do caos urbano, mas alguns ciclistas já me relataram que muitos motoristas estão invadindo a ciclovia e forçando muitas vezes o ciclista a ficar espremido entre um caminhão e um ônibus. Ali, acredito que requer manutenção com urgência, no sentido de fazer uma sinalização mais efetiva, mais clara para a população, que é o pessoal que está vindo do Jardim Limoeiro, que carece com o transporte público, usa bastante a bicicleta para chegar na região do Jardim Iguatemi. É uma demanda que o pessoal me passou e gostaria de apontar aqui pelo CMTT que seja levado também. No mais, é isso. Concordo com a fala de todos que já passaram, que já me antecederam e pontuar que a da Metalúrgicos foi uma conquista e espero que mais outras ciclovias voltem a atender a população. Muito obrigado.

01:12:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Eduardo?

01:12:44 Eduardo Lorenzon: Opa, tudo bem? Como cidadãos e da CMTT, por exemplo, eu particularmente, já vi carro estacionado em ciclovia. Só que a gente vê e fica quieto? Não. Liga para a polícia para o 190. Já fiz isso várias vezes, 190. Porque a CET não tem a quantidade de carro suficiente para atender. E o 190 é polícia. Você tem o direito de fazer isso. Nós temos o direito, todos nós temos. O direito de ligar e chamar a polícia: tem carro em cima da faixa. Como já fiz várias vezes, em várias situações. Uma coisa também que vou falar. Os ciclistas, de vez em quando, eles extrapolam também. Eles andam em uma turma

muito grande, pegam uma faixa inteira e uma via principal, porque a faixa do ciclista é estreita. Pega uma faixa inteira, ou duas faixas, entendeu? Tudo bem que é muito organizado, eles vêm com apito, vêm com sinaleiro e tudo. Mas assim, acaba tumultuando o trânsito também. É isso. No meu modo de ver, a gente tem que também estar atuando. Está em cima da faixa? Está errado. Custa ligar para a polícia? Não é só vir e criticar. A gente tem que atuar. A gente está todo mundo junto no mesmo barco. Penso eu. Muito obrigado.

01:14:35 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Eduardo. Dawton, vamos ouvir a Ana Paula e depois já responde o pacote? Vamos lá, Ana.

01:14:42 Ana Paula Lima (Macro Oeste): Olá, bom dia, gente.

01:14:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou encerrar a inscrição. Depois da fala dela, a gente vai encerrar a inscrição.

01:14:55 Vanderlei Bonifácio: Esqueceram de mim.

01:14:57 Michele Perea Cavinato: Dawton, tem o Vanderlei depois.

01:14:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Ah, tem o Vanderlei? Desculpa.

01:15:03 Ana Paula Lima (Macro Oeste): Na verdade, tenho uma dúvida. É porque sou ... vendo as ciclovias hoje, a gente não consegue perceber uma rede, um circuito que consiga estar ligado. É como se o ciclista, uma hora, chegasse em um lugar e ele parou, porque ele não tem muito para onde ir. É como se tivesse um carro e aí, de repente, não tem rua, não tem nada e o carro para. Entendo que são os desafios de colocar um modo de transporte onde há um planejamento que não foi feito para ele. Queria entender como que vocês tentam fazer que tenhamos uma rede, porque eu vejo ciclovias espalhadas, pedaços de ciclovias que não conseguem estruturar uma rede mesmo onde o ciclista consiga ou a ciclista consiga andar de maneira plena ali nesse novo modo. Acho que entendi que o projeto quem faz é a CET. Queria entender quais são, que devem ser onde que dá para instalar, onde tem espaço,

onde que o relevo permite, mas queria entender qual que é o esforço que há para fazer essa rede de uma maneira mais completa. A outra questão é que os parquiletes podem ser também utilizados para fazer os paraciclos. Temos alguns já na cidade, parquilete. Se a gente consegue conjugar os parquiletes com o estacionamento de bicicleta, paraciclos. É isso, obrigado.

01:17:14 Michele Perea Cavinato: Dawton, vamos encerrar esse bloco com Vanderlei e você responde todas, pode ser?

01:17:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Pode ser.

01:17:20 Michele Perea Cavinato: Vanderlei, vamos lá.

01:17:23 Vanderlei Bonifácio: Bom dia, Dawton. Bom dia, Michele.

01:17:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, Vanderlei ... Vanderlei, fala.

01:17:38 Vanderlei Bonifácio: Então, me diz uma coisa, teve um assunto assim no dia em que vim na secretaria. Acontece o seguinte, estou com uns probleminhas na região, já foram feitos vários documentos, porque acho que é assim, se encaminha para a Subprefeitura, fica difícil. Prefiro mandar tudo para o CMTT. Estou vendo os demais colegas, todos passando os problemas das suas regiões, e eles estão sendo, dentro do possível, resolvidos. Agora, na minha região, tudo o que solicito, através de Subprefeitura, fica difícil. É muito difícil. No que precisaria que vocês me auxiliassem? Tenho na Avenida Alexios Jafef totens de segurança, totens luminosos de travessia de pedestres. A maioria desses totens estão apagados, não funcionam, faixa tudo pela metade, E a gente cobra e ninguém vê. Quem fala? A outra solicitação foi feita. As placas que pedi foram colocadas, ou seja, que pedimos para colocar na Rua Ilha dos Sete Engenhos, depois de descer caminhões, foi colocada. Os caminhões não respeitam. Na quarta-feira, o ônibus, em vez de entrar pelo caminho normal, sobe tudo na contramão, porque a CET não vem aqui para fiscalizar. Fico aqui do meu portão só olhando a situação, como o Eduardo Lorezon falou. A gente tem que chamar a polícia para

poder vir aqui resolver o problema. Mas a minha região, eu não posso estar me expondo muito, porque eu tenho medo. Então, o que acontece? Tem que ter alguma coisa por parte da manutenção da CET ou empresa privada, que venha dar uma olhada nesses totens aqui, porque é óbvio que começar a atropelar a gente, como já aconteceu, aí vai ficar difícil. Vai ficar muito difícil. Então, eu gostaria muito do apoio de vocês. É isso.

01:19:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Vanderlei. Vou tentar fazer um resumo aqui de tudo que colocaram. Bom, das câmeras, começamos a fazer um trabalho junto com a guarda metropolitana, para tentar o uso, a utilização das próprias câmeras da guarda metropolitana, são quase 3 mil câmeras, só para você ter uma ideia. Eles estão trocando as câmeras porque a qualidade da câmera era muito ruim. Eles não conseguiam fazer determinados programas, eles não conseguiam utilizar a câmera. Parte dessas câmeras eram pedidas pelo próprio munícipe. Eles estão orientando para que essas câmeras sejam melhoradas e que tenham qualidade que possa atender a demanda deles. Com relação à colocação dessas câmeras nas ciclovias, comecei a fazer esse trabalho, já comecei a fazer esse trabalho com algumas pessoas, com algumas áreas. Essas câmeras geralmente pertencem ao comerciante, pertence a um grupo que termina por ser utilizada pelo comerciante. O objetivo é que a locação dessas câmeras, realmente atendam esta demanda com relação ao ciclista e é isso que a gente está fazendo agora. Muitas que estão colocadas, é possível serem utilizadas. É possível, mas a grande maioria não é possível, porque o objetivo da câmera é outro, não é para a fiscalização, e sim a imagem das pessoas. Elas estão voltadas para determinados pontos que não consigo verificar, por exemplo, fiscalizar ou observar a faixa de pedestre. Está sendo feito um trabalho nesse sentido, Marta. Com relação às campanhas, na verdade, a campanha é de conscientização, é uma construção de uma cultura que a gente tem que fazer. Isso depende, de um monte de fatores, mas o fator mais importante disso, a gente está falando de um planejamento de um programa específico para fazer essas campanhas. Recentemente, estava numa reunião no gabinete do prefeito e entendi que está chegando uma verba específica para essa campanha, para uma campanha específica voltada para o trânsito e para a educação, principalmente para a educação. Foi destinada uma verba específica para a educação. Acho que essas campanhas irão vir agora. Teve essa verba no ano passado, mas a campanha foi

muito pequena e restrita, mas me parece que está chegando a possibilidade dessa campanha.

01:23:12 Michele Perea Cavinato: Dawton, tem o Maio Amarelo. O Maio Amarelo está aí. Provavelmente, deve haver alguma campanha de conscientização.

01:23:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Inclusive, falei sobre o Maio Amarelo nessa última reunião que tivemos no gabinete. Tem uma parte do programa do Maio Amarelo. As faixas verdes que foram colocadas, faixa verde é do pedestre. Faixa verde, quando se compartilha, geralmente se compartilha a calçada. Quando se partilha, você partilha a calçada, ou com uma sinalização específica, separando a bicicleta do pedestre, inclusive pintando os tapetes vermelhos, parte dela, ou você põe só os pictogramas em cima da calçada, dependendo do projeto. O único projeto que foi feito com experiência, não me lembro o local, foi ali na Zona Sul, perto de um parque, que tinha uma calçada larga. Pinte essa faixa verde como complemento dessa calçada e compartilhando a bicicleta também. Foi muito bem recebida essa proposta, porque quando tem a bicicleta, as pessoas vão para a calçada. Como tem uma área de caminhada em volta do parque, esse projeto foi cerca de 800 metros, essa área verde. Foi um sucesso absoluto na época, lembro que todo mundo elogiou, que realmente ficou bom, que alargamos a calçada. No passeio, havia as pessoas que queriam andar de bicicleta, então quando estavam transitando juntos, o pedestre ia para a calçada e a bicicleta continuaria ali na faixa verde. Ou seja, o compartilhamento deu certo naquele ponto. Tem alguns lugares, por exemplo, a Liberdade tem um trecho que é faixa verde. O volume de pedestre ali é muito grande, teoricamente, não funcionaria compartilhar nesses casos. A gente precisa ficar muito atento quando você faz esse projeto específico para que tenha um resultado bom. Conversei com a secretária falando dos nossos planos cicloviários, que eles sejam também introduzidos em SMUL, nos pacotes de planejamento. Ela recebeu muito bem a proposta. A gente está conversando um pouquinho sobre isso. Claro que quando fizemos uma proposta de 318 quilômetros, desses 318 quilômetros estão já no SEI disponíveis para as pessoas verificarem, olharem, consultarem, inclusive fazerem suas observações nessa proposta. Esse plano pensa na cidade como urbanismo mesmo. A ideia é fazer com que se pense o pedestre e o ciclista no mesmo projeto, que esses dois tenham espaços específicos

com ampliação de passeio e tudo mais. Quer dizer, quando você, nesse caso, está proposto, inclusive, a colocação de paraciclos, nessa proposta que a gente está fazendo. Não diria que é um plano cicloviário, é uma intervenção urbanística onde se pensa no pedestre e na bicicleta. Nesses 318 quilômetros, um pouquinho está sendo feito agora com esses 100 quilômetros que foram, que tem a mais pensados, que já passaram por audiência pública, inclusive. A ideia é que cada vez mais esses espaços sejam compartilhados e respeitados, cada um com seu espaço na via pública. O projeto original da Avenida Rebouças, só para vocês terem uma ideia, era uma calçada mais larga, com o pedestre passando lá no bordo dos imóveis e o ciclista passando pelo bordo da pista. Só que ele é alto, um pouquinho mais fora da pista de veículos. O projeto original era esse. O que inviabilizou esse projeto foram as gárgulas que saem dos prédios por conta das águas, dos lençóis freáticos jogadas para fora. O volume era tão alto que teria que fazer um projeto específico de drenagem que ficaria muito mais caro do que projeto da ciclovia. Na época, nós optamos pela ciclofaixa na Rebouças. Mas isso não está inviabilizado, ainda, a proposta de fazer uma ciclovia futuramente na Rebouças e compartilhando esse espaço de uma forma melhor. Com relação às ciclorotas, a característica principal dela é velocidade mais baixa, ou seja, tenho que ter, no máximo, 30 km por hora, tem que ter essa característica. Essa via, ela permite, e normalmente são colocadas lombadas ou travessias elevadas nos bordos. Ela tem que vir, é um tráfego calmo, vamos dizer assim. Não preciso sinalizar uma ciclofaixa específica em um lugar como esse porque sendo um tráfego calmo, é um espaço compartilhado mesmo nesses locais da ciclorota. De um modo geral é isso, a ciclorota que se põe e vê algum lugar específico que foi implantado diferente, temos que fazer essa correção, porque a ciclorota, a característica dela é o tráfego calmo, é a velocidade mais baixa para que ela seja compartilhada. Se tiver algum lugar específico que não siga essa característica, isso nós temos que corrigir, e ponto. Estamos totalmente abertos a fazer essa correção, não tem problema nenhum. Com relação à rede, acho que foi a Ana Paula que falou, acho que a pergunta anterior foi da Fernanda, não é? Essa da Ana Paula, ela está falando como é feito o estudo de rede. Desde o início do processo, tinha que ser, com toda certeza, deveria ter sido feito com as conexões. Foram implantados os 400 quilômetros, isso não é uma crítica nenhuma, não é crítica mesmo, que não cabe a mim, muito pelo contrário, acho que foi muito bom ter implantado os 400 quilômetros. Mas eles foram implantados desconectados na

cidade inteira. Na época que foi feita a grande implantação, a rede cicloviária foi desconectada. Neste grupo, já nessas novas gestões, a partir do Bruno, a gestão anterior, nós já viemos pensando na conexão dessas redes. É uma conexão de fato, é um trabalho de fato pensado em conexão o tempo inteiro. Claro que conectar todas as redes de uma vez só é praticamente impossível. É um trabalho muito grande para poder conectar. Mas essas que estão sendo implantadas agora, isso que está planejado nesses 326 quilômetros que expus aqui. Nesse trabalho, no início do trabalho, ele está focado na conexão o tempo inteiro. E mais do que isso, fora esse, nós teríamos mais 100 quilômetros aguardando, que já falei no início: temos mais 100 quilômetros aguardando para poder subir e contratar também os projetos. Fora esses 100 quilômetros, temos mais 318 quilômetros que já estão no SEI. Depois a gente pode botar até o SEI aqui para que vocês possam fazer observação, entrarem no SEI e fazerem propostas em cima daquilo que está proposto. O objetivo de fazer um planejamento como esse é que tenha a participação de todas as pessoas. As pessoas podem participar, dar sua opinião, fazer sugestões. Que esses 318 quilômetros virem 500, não é? Se houver sugestões capazes de fazer as conexões e capazes de serem atendidas dentro do planejamento que a gente fez. Então é isso. Com relação aos parques, acho que alguém já havia dado essa sugestão numa reunião anterior. Acho muito bom mesmo fazer, colocar ali do lado do parque, porque acho que foi isso que ele está propondo, não é, Ana Paula? Colocar um paraciclo do lado do parque, porque um termina tomando conta do outro, ali fica uma coisa mais segura. Entendi que a proposta era essa. Acho muito bom mesmo, se a gente pudesse pensar com esse formato. Geralmente, o parque não está na ciclovia, porque como ele é um avanço do passeio, você não tem ciclovia ali. Mas acho que é um formato bem legal de você avançar, de colocar o paraciclo do lado. Vai depender do comerciante.

01:32:42 Renan Villarta: Você poderia responder sobre esse tema também da Ana?

01:32:48 Dawton Roberto Batista Gaia: Deixa eu só concluir, depois passo para você. É claro que seria muito bom se a gente pudesse fazer isso mesmo, só que isso vai depender do comerciante que está colocando o parque, daquele grupo que se organizou para colocar o parque. Acho que não tem problema nenhum fazer o complemento desse projeto, desse

formato. A gente precisa conversar só com a CET para ver se tem alguma coisa que impede isso, em princípio, eu acho que não tem, mas vai ser muito bom. Tem quem falou das propostas da Inácio Monteiro e o reforço da sinalização da Beto Guelfi, que acho que se houver esse problema de invasão, acho que tem que ser reforçado mesmo, eu concordo. Vamos passar aqui para a CET para pensar nessa possibilidade de fazer essa proposta de projeto reforçando a sinalização de tal forma que não seja invadida, porque ciclofaixa não é lugar de carro andar, nem de carro, nem de moto, ciclofaixa é ciclofaixa. Temos que garantir isso por meio de uma fiscalização, que não é fácil numa cidade desse tamanho, realmente não é fácil, reforçar a sinalização. Acho que a alternativa que apresentou de chamar a polícia, acho que é mais um para nos ajudar a fiscalizar e manter tudo isso que a gente está querendo que seja mantido, que seja de fato um programa, uma rede cicloviária capaz de atender à demanda dos ciclistas. O que eu posso falar para vocês é o seguinte. acho que o Vanderlei que falou os totens luminosos das travessias de pedestres. A parte do que ele falou, acho que já foi atendido e vamos atrás da CET para poder fazer esses reforços. Da nossa competência, que é SMT, CET, São Paulo Transportes, vamos tratar. O que for da SMSub, a gente vai fazer o encaminhamento por meio do CMTT. Bom, o que posso falar para encerrar minha fala, depois vou passar para alguém completar. Acho que vai ser o Renan que vai completar. Depois vamos mudar a pauta, já são quase 11h, mas o que posso dizer e afirmar para vocês é que juntos somos muito mais fortes. Isso eu não tenho dúvida nenhuma, que juntos somos capazes de vencer todas essas intercorrências. Todos esses problemas que surgem, toda a diversidade que possa surgir dentro do que está planejando. E sim, nós precisamos muito de vocês trabalhando junto conosco, pensando que essa cidade é nossa, e uma sociedade civil bem organizada é capaz de transformar a cidade para aquilo que ela deseja. Renan, vou te passar a palavra, seja breve e a gente vai mudar de ponto.

01:36:12 Renan Villarta: Sobre a questão dos paraciclos nos parklets, você pode colocar esses paraciclos nos parklets, dentro do parklet. Isso está no decreto. Isso não só está no decreto, como também acho que no artigo 5º existe um reforço para que os parklets tenham paraciclos dentro deles. Tive muito nervosismo com a subprefeitura da Vila Mariana porque as pessoas responsáveis para essa aprovação, parecem não estarem totalmente prontas

para fazerem essa análise. Perguntei para ela, o parklet pode ser 100% de paraciclos? Noventa, cinquenta por cento? Ela não soube me responder. Acho que é um ponto muito delicado entre a gente conversar com a sociedade e decidir o que pode, ou o que não pode. Sugeriria, às vezes, você partir mais para a questão de colocar paraciclo na calçada, que é um pouco mais simples, se você quiser ir para esse lado. Os parklets, talvez a gente esperar um pouquinho mais até as subprefeituras se acostumarem com o processo, antes de a gente talvez fazer um diálogo com a sociedade civil em cima disso. Mas, de todo modo, o decreto fala o que pode.

01:37:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou passar a palavra para o Rogério Vidueto, que entrou no finalzinho, para ele não ficar fora da nossa reunião. Só vou pedir para você ser breve, Rogério? Muito obrigado pela participação, vamos lá ... você está sem som. Pelo que estou vendo, você está ...

01:37:52 Vanderlei Torroni: Abriu o som.

01:37:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Seu som está aberto, mas não está saindo para nós ... agora fala, vamos ver se saiu.

01:38:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Quando você ...

01:38:20 Vanderlei Torroni: Dawton, precisa pagar o TPU para colocar o paraciclo na via, na calçada.

01:38:28 Dawton Roberto Batista Gaia: É, perfeito. Isso vou dar uma levantada, isso que o Renan falou, depois a gente dá um retorno para vocês. Mas acho que é isso mesmo que ele falou. Falta um pouco de informação.

01:38:38 Vanderlei Torroni: Parece que havia uma isenção de taxa. Na gestão do Jilmar Tatto, ele deu uma isenção de taxa TPU.

01:38:48 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Rogério, não estou conseguindo te ouvir e agora sua imagem congelou ... Não sei se para vocês congelou também, a imagem está congelada, mas para mim está, a imagem tá congelada.

01:39:07 Vanderlei Torroni: Congelou.

01:39:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Põe no chat sua pergunta, se você estiver me ouvindo. E depois eu ... está aqui, perguntas sobre a Rebouças. Não entendi a pergunta. Está aqui no chat, ele colocou perguntas sobre a Rebouças. Vai virar a ciclofaixa da Rebouças para ... não, não é isso. É diferente. A proposta é diferente. Hoje não tem nenhum projeto na Rebouças ampliando esse passeio. Esse projeto não existe ainda. Começou a fazer o projeto lá atrás. Só que esse projeto não deu continuidade, o que tem hoje na Rebouças é o que vai permanecer até que seja feito um novo projeto e seja de fato aprovado por todo mundo, a propósito. E se for, no caso da Rebouças, só para esclarecer, caso seja feito a ciclofaixa, ela será ampliada ao passeio, para o bordo. Onde é exatamente o lugar que a faixa vai ficar um pouco mais elevada, vai ficar na altura da calçada, dando mais segurança para o ciclista, só isso. A calçada da Rebouças hoje, tem cerca de dois metros e meio de calçada, em média tem dois metros e meio de calçada. Caso seja ampliado, vai ampliar o espaço da ciclovia. Hoje tem cerca de um metro e meio da ciclovia na Rebouças. É isso. Bom, Michele, acho que vamos mudar de tema. Se depois tiver mais alguma coisa para responder, a gente responde posteriormente. Vamos passar a pauta porque as pessoas têm outros compromissos. Vamos lá.

01:41:16 Michele Perea Cavinato: Vamos lá, Dawton. Vamos para a segunda pauta. Tinha colocado lá no chat.

01:41:20 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos lá. Quem vai começar?

01:41:28 Michele Perea Cavinato: A segunda pauta é do Caíque. Programa de meta. É o Caíque e o João Bonetti, qual dos dois começa? Caíque?

01:41:40 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Pode ser.

01:41:41 Michele Perea Cavinato: Vamos lá. Compartilha para você, ou você compartilha?

01:41:44 Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Não, por favor, compartilha ... Isso. Pessoal, bom dia. Bom dia a todos. Bom, sou o Carlos, mais conhecido como Caíque. Trabalho na SMT junto com a Michele e com o Dawton. Hoje a gente vai fazer um panorama sobre como está o andamento do programa de metas. Fiz essa apresentação para vocês, é um panorama bem rapidinho para não tomar muito tempo de todos. O programa de metas busca organizar de forma clara e transparente as ações prioritárias da prefeitura. Ele tem a duração de 4 anos e esse nosso é o 21-24. Ele é composto pelas diretrizes estabelecidas no plano de governo eleito. Todo governante eleito, todo chefe do executivo eleito estabelece as suas prioridades para a cidade através dos planos de governo. Depois de eleito, ele faz esse compromisso com a população através do programa de metas. Pode passar. O Programa de Metas é amparado na Lei Orgânica do Município, no seu artigo 69-A descreve: "Art. 69-A: O prefeito, eleito ou reeleito, apresentará o Programa de metas de sua gestão até 90 dias após a sua posse, que conterà as prioridades, as ações estratégicas, os indicadores e metas quantitativas para cada um dos setores da Administração Pública Municipal". Pode passar. Na SMT, temos ... ele está atribuído a nós, chama-se o SP Ágil. Somos divididos em Secretaria Executiva de Trânsito, a SETRAM, que o João vai apresentar para vocês logo em seguida, e nós da SMT-AT. A AT, que é a Assessoria Técnica, ficou responsável pelas metas 39, 41, 43 e 83. É importante a gente ressaltar que essas metas são compartilhadas entre a secretaria em si, e as empresas vinculadas, que são a SPTrans e a CET. A meta 39 descreve que precisamos realizar 18 ações para a redução do índice de mortes no trânsito. A meta 41, que é implantar nove projetos de redesenho urbano para pedestres. A meta 43, que é implantar 300km de estruturas cicloviárias. E a meta 83, que é implantar 200km de novas faixas azuis, que é o programa Faixa Azul. Como a meta 39 são 18 iniciativas, elas são divididas entre AT e SETRAM. Vou começar pelas da SMT-AT. Essa 39 A tem como diretriz implantar dez projetos de redesenho urbano. Aqui eu escrevi para vocês, eu coloquei as ações que estão em andamento, são os pacotes de segurança viária, que para a 39 A são áreas calmas e vias seguras. A área calma que a gente está em obra agora é a área calma

de São Miguel. Ela está desde o ano passado em obra. As outras ações estão próximas de terminar os projetos executivos, alguns já estão quase finalizados e outros, mais tarde, acho que semana que vem, ou daqui a duas semanas, eles são finalizados. É importante ressaltar que primeiro listamos os projetos executivos dessa iniciativa e depois partimos para a realização de obras. Pode passar para mim, por favor. A iniciativa B, que é conduzir campanhas de comunicação e ações de educação de trânsito anualmente. Essa ação é mais bem desenvolvida pela CET todo ano. Um exemplo disso é o Maio Amarelo, a Semana de Mobilidade, a Semana Nacional do Trânsito, que é em setembro. Essa meta, é importante dizer, foi considerada já concluída. Apesar dela ser uma meta que se repete todo ano, ela é considerada concluída, devido a sua recorrência. A iniciativa C da meta 39 é intervir em pontos críticos de mortes no trânsito, em conjunto com as demais obras de intervenção no viário. Essa iniciativa, também reportamos para a Secretaria de Governo que ela foi concluída. Nessa iniciativa, a CET realizou a construção de 97 faixas elevadas para pedestres, que são aquelas travessias elevadas que ajudam na visibilidade do pedestre. Como o pedestre encontra-se um ponto mais alto da via, ele acaba se destacando, facilitando a visibilidade do motorista, ou do motociclista que trafega na via. Desde 2021, a CET construiu 97 faixas elevadas para pedestres. Essa iniciativa também está concluída por nós. Passou a E, você pulou uma. Isso. Não, já foi. Não pulou, não. essa é implementar programas de renovação de semáforos em 16 vias com alto índice de acidente. Essa iniciativa também é parcialmente concluída. A CET implantou 18 delas, 8, desculpa. U restante dessas 8, a CET elaborou os projetos. Como agora a parte semafórica é competência da SPRegula, a CET encaminhou para eles. Eles estão definindo um cronograma de implantação. A última reunião que tivemos, estava um pouco apertado com o cronograma, por causa da renovação semafórica, de modernização semafórica da cidade. Mas eles iam voltar a se reunir para fazer essa conclusão da meta para a gente bater como concluída. Bom, esse é um serviço de solicitação eletrônica de recurso de multas também, a JARI, são competência da CET para realizar esses planos. A última reunião que tivemos com eles, estavam em desenvolvimento da plataforma, havia algumas coisas que precisavam ser resolvidas, então eles estavam reestruturando esse programa para apresentar à diretoria deles e fazer a parte de finalização, de implantação. Creio que continuem desenvolvendo esse programa até o final do ano para a gente conseguir essa meta. A iniciativa H, que é

implantar o motociclista seguro, foi um programa desenvolvido para a CET através de cursos para motociclistas sobre algumas educações, algumas boas práticas no trânsito, de direção defensiva. Então, essa meta também está concluída. A J é implantar 2.800 novas faixas de pedestres. Essa meta também foi concluída. Essa parte também, a maioria das metas são CET, essa também foi a CET que realizou. Entre janeiro de 2021 e fevereiro de 2024, a CET implantou 7.677 novas faixas de pedestres pela cidade. A iniciativa K, que é o gerenciamento de dados, esse é o CHIP. Isso está conosco aqui na AT. Solicitamos recursos à Secretaria da Fazenda, para fazer a nota de reserva para realizar a licitação, mas precisamos ter o recurso de todo o contrato para dar início à licitação, e esse está sendo um empecilho para a gente conseguirmos fazer a realização dessa meta. Nós temos tudo pronto, o edital está pronto, o TR está tudo certinho, está tudo nos conformes, mas só falta mesmo o recurso para a gente fazer a nota de reserva e publicar o edital. Bom, a L é implantar, ou ampliar 300 frentes seguras, são aqueles boxes de espera, aquele espaço à frente do trânsito, próximo das faixas de pedestres, onde os motociclistas param. De janeiro de 21 a fevereiro de 2024, foram implantados 760 novos boxes de espera. Essa meta também a gente considera como concluída. Bom, a iniciativa M é implementar ações de aumento do tempo de travessia para os pedestres nos semáforos e intensificação da fiscalização de trânsito. Essa iniciativa que está no slide está errada. Essa iniciativa nós consideramos como concluídas. Ela foi feita, se não me engano, parte dela em 2021 e parte em 2022. Bom, a N é implementar mecanismo de fiscalização para excesso de pesos de carga transportada em caminhões. Nessa iniciativa temos pequenos detalhes para ajustar no TR, que é o Termo de Referência, e fazer os ajustes também no edital antes de publicar. Nessa iniciativa, conseguimos recursos no FMDT. No mais tardar, acho que até o meio do ano, em agosto, elas já serão listadas e implantadas. A iniciativa O, que é reduzir a velocidade máxima regulamentada de 50 para 40 km em 24 vias, essa iniciativa é a cargo da CET e eles já cumpriram também, se não me engano, a finalização dela foi em 2022. A 39 P, que é implantar 200 projetos de avanço de calçada ou construção de ilhas e refúgios. Essa iniciativa é muito interligada com a Iniciativa A e com a Meta 41, que nós já vamos passar. Essa iniciativa encontra-se dentro desses projetos de redesenho urbano e segurança viária. Elas também estão nos projetos executivos, que estão próximos de serem finalizados para logo em seguida começarmos a licitação de obras. Bom, é a mesma coisa da iniciativa P. A meta 41 prevê 9 projetos de

redesenho urbano, que ficou dividido que uma parte seria na iniciativa 39 A, os 200 avanços de calçada na 39 B, esses projetos de rota escolar segura, rotas acessíveis e ruas completas ficariam com a meta 41. Ela é o mesmo por ser como um pacote quase que único. São divididas em três pacotes, mas elas estão muito interligadas e a gente dá até ela quase como um pacote único. Então, elas também estão com a finalização dos seus projetos executivos para logo em seguida serem licitadas as obras. Bom, a meta é 43 os 300 km de ciclovia. Nós temos os 3 projetos muito avançados, que é a PPP da COHAB, as concorrências e o 158. A PPP da COHAB, como bem o Dawton explicou, nós estamos em obras, elas estão sendo entregues, os projetos estão sendo desenvolvidos. A concorrência, temos poucas ciclovias ainda que não foram entregues, que estamos, creio eu, bem próximos de finalizar essa concorrência. Faltam alguns ajustes. Os 158 quilômetros, como o Dawton também explanou, o edital foi publicado ontem. Bom, a meta 83, o programa Faixa Azul, é um programa pioneiro no país que a CET desenvolveu. No ano passado a gente implantou aproximadamente 89 quilômetros de novas faixas azuis. É previsto para esse ano a implantação de mais 100 quilômetros para atingir a totalidade dos 200 estabelecidos. É isso. Se tiverem alguma dúvida.

01:56:39 Michele Perea Cavinato: Ok. Caíque, obrigada. Vou abrir a palavra para a Rafaela.

01:56:50 Rafaela Moreira (Convidado): Vocês me ouvem?

01:56:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim. Pode falar, Rafaela.

01:56:58 Rafaela Moreira (Convidado): Na verdade, eu quero fazer uma pergunta. Na apresentação consta como rotas acessíveis aguardando finalização. Acho que todas as rotas, mas em funcionamento, a gente só tem uma, que é a da Vila Clementino. Gostaria que vocês colocassem a porcentagem. Ah, está em andamento 40%, 20%, para ter uma noção, porque no projeto são seis rotas e em funcionamento só tem uma. Elas não estão em finalização. Precisa ver em que parte do processo elas estão.

01:57:51 Ricardo Airut Pradas — SMT/AT: Posso complementar essa, Caíque? Bom dia, Rafaela. Deixa eu ligar direito a câmera. Pronto. Rafaela e demais, bom dia. O que acontece. Esses 3 processos licitatórios que o Caíque comentou, eles têm as rotas acessíveis, rota escolar segura, ruas completas, como foi mostrado e elencado. Estão em 3 processos de licitatórios diferentes. Em que pé a gente está nessa situação? Eles não são ... principalmente esse de rotas acessíveis, eles não são de execução complexa, mas eles precisam estar de acordo com uma série de normas que não é só fazer uma ampliação e botar o piso por outro lado. Eles precisam passar pelo CPA também. Qual é a situação de momento, fazer o levantamento planimétrico, a drenagem, e geometria. Ele está numa parte em que está sendo feito o urbanismo que indica onde vai estar a sensibilidade dos rebaixamentos e a colocação do piso podotátil para fazer a rota de cada setor que está nessas cinco que estão faltando. Logo a gente tem essas aprovações, a gente vai ter esse projeto dado como entregue. A gente já tem em termos de referência e estudo técnico preliminar realizado para essas situações. Qual é a situação? Não consigo botar para licitar a execução, enquanto não tenho projeto finalizado e quantificação desse projeto, que é o que está nesse escopo desses outros que estão em desenvolvimento. A fase que está é: já foi feita toda a parte anterior de levantamento planimétrico, drenagem, pavimentação, geometria. O urbanismo está sendo aprovado tanto por CET, que é a autoridade de trânsito, quanto pela pessoa com (inversamente) [02:00:01] capacitada, a Secretaria da Drica. Tem que passar pela CPA, Comissão Permanente de Acessibilidade, para a gente não ter ninguém interrompendo a execução de curso e falar, não passou na CPA, não fez o estudo corretamente, não passou na autoridade de trânsito. Isso colocado e lançado à rua, a gente tende a ter essa implantação de maneira muito séria, porque não são projetos difíceis. São ampliações de passeios e adequações de passeios e a utilização do piso por um quadro, além de uma estruturação de ter a rota correta, sem obstáculos, a quem precisa dessa rota de acessibilidade de uma maneira mais forte. Acho que ela é necessária para todos nós. A questão de diversidade de capacitação, eu tenho mais idade, os outros aqui também, a gente sente a dificuldade que tem em andar nos passeios da cidade. É uma tentativa de você melhorar rotas que são específicas, a princípio, mas entendimento é que a gente vai fazer isso ao longo de todas as subprefeituras, ao longo do tempo. Ela está muito mais colocada como um programa mais permanente de você melhorar as condições de acessibilidade geral

da cidade do que somente essas rotas específicas, seja rota escolar, área calma, ruas completas e rotas acessíveis. É nesse pé que está.

02:01:49 Michele Perea Cavinato: Obrigada pelo complemento, Ricardo. Vou abrir para Ana Paula. Ana?

02:01:53 Ana Paula Lima (Macro Oeste): Oi. Na verdade, acho que é um pedido que já fiz aqui, já coloquei que, quando tem concluído, não vou lembrar o nome agora, gente ... lombadas elevadas. Onde são essas lombadas? Acho que a territorialização dos dados, para gente, é muito importante a gente saber onde que elas estão. Onde que essas coisas estão sendo feitas. Acho que cabe, talvez, uma integração com o GeoInfo, com o GeoSampa, de alguma maneira a gente conseguir ter as metas. Não sei se tem uma plataforma que já existe essa territorialização das ações. Sei que tem a plataforma de monitoramento do programa de metas, mas eu não encontrei o mapa com as ações. Onde essas ações foram executadas, para nós, representantes das regiões, conseguirmos saber quanto tem na Zona Oeste, quanto tem na Zona Leste, quanto tem na Zona Sul. Para a gente é muito importante termos esses dados no território, num mapa, para a gente conseguir acompanhar. Acho que já é um pedido, acho que a maioria das apresentações, quando tem essa apresentação numérica, falta a representação territorial no mapa da cidade de São Paulo. Acho que esse é o meu pedido para a administração, para ajudar os conselheiros e conselheiras na própria fiscalização e no pedido de complementações. Para ficar muito mais fácil termos dados um pouco mais tratados, acho que no mapa, essa é a grande questão. Pelo menos para mim, eu acho importante. Era isso. Obrigada.

02:03:57 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Ana. Caíque, tem algum lugar que possa ser consultado isso de forma pública? Alguma plataforma no site da prefeitura?

02:04:07 Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Não, eu estou até pesquisando.

02:04:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Mas não tem mesmo. Não tem.

02:04:12 Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): É só através de site mesmo. A gente pode mandar para eles depois uma planilha.

02:04:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, é uma sugestão. É uma sugestão. Precisa vir uma relação para a gente poder fazer essa possibilidade, mas não tem hoje. É possível sim. Acho que ...

02:04:31 Michele Perea Cavinato: Dawton, acho que o Fernando quer complementar. Fernando ...

02:04:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Fernando?

02:04:42 Michele Perea Cavinato: Está sem som, Fernando.

02:04:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Alexandre? Qual Fernando?

02:04:53 Michele Perea Cavinato: Fernando, está sem som.

02:04:55 Michele Perea Cavinato: Secretaria de Governo.

02:04:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Ah ...

02:05:02 Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Fernando Pérez. Está sem som, Fernando. Você abre o microfone, mas não sai.

02:05:18 José Renato: No GeoSampa não tem as obras georreferenciadas?

02:05:32 Michele Perea Cavinato: Oi, Fernando, foi você que falou ou não? Chegou ...

02:05:46 Michele Perea Cavinato: Acho que o Codesseira levantou a mão também. Quer complementar alguma coisa, Codesseira?

02:05:57 José Renato: Pessoal, no GeoSampa não tem as obras georreferenciadas?

02:06:03 Michele Perea Cavinato: Ah, é o Zé Renato que está falando, da SMPED.

02:06:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, as obras de áreas calmas, de modo geral, elas estão georreferenciadas lá, sim. O que não tem são essas lombadas, essas lombofaixas, as travessias elevadas, essas não estão. Estou te dando com sugestão que seja realmente colocado e a gente precisa ver como que vai, como que pode atender essa demanda. Mas as obras executadas, elas estão georreferenciadas. Porque lá no GeoSampa a gente não coloca nada que está proposto, a gente só coloca as coisas que já estão prontas. Acho que é o princípio até do GeoSampa.

02:06:49 José Renato: Perfeito.

02:06:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o Carlos Codesseira estava com a mão levantada.

02:06:58 Dawton Roberto Batista Gaia: Abaixou a mão, não é isso? Seu Élio.

02:07:05 Élio: Eu?

02:07:06 Dawton Roberto Batista Gaia: É.

02:07:08 Dawton Roberto Batista Gaia: No próximo.

02:07:08 Élio: Bom dia, pessoal. Carlos Henrique. Você falou de aumentar o tempo do verde, que realmente é desagradável ter que correr. Mas tem também a questão de diminuir o tempo de espera, porque são dados internacionais que provam que a longa espera na travessia incentiva as pessoas a atravessarem o vermelho. Isso é mais perigoso ainda do que o verde. Sobre o semáforo, temos um pedido aprovado de 2017 da Rua Pedro Castelo

Branco com a Corifeu. Depois de sete anos, não tivemos instalado ainda isso. Precisaria dar uma verificada nisso. Sobre o alteamento do cruzamento....

02:08:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Tem alguém com o som aberto.

02:08:23 Élio: O alteamento do cruzamento ... ficou de verificar a necessidade disso na Vital Brasil, dos dois lados da estação do metrô, ou seja, da rua Camargo, e da rua Pirajussara. O alteamento do cruzamento, não só do pedestre, mas do veículo também. Era isso, obrigado.

02:08:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Caíque.

02:08:58 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Opa, conseguem me ouvir?

02:09:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

02:09:02 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Vamos lá. Só uma coisa bem rápida. Primeiro, sobre a meta 39, o item número D, a letra D, sobre os adesivos. Acho que não sei se é o caso, mas seria interessante ter incluído, ou pensar em incluir futuramente, a questão das portas dos veículos. No último dia 23, por exemplo, a gente teve um caso de uma passageira que caiu de um ônibus da linha 70-06-51, que é da *Transwolff*, inclusive, se a gente está pensando em redução de mortes no trânsito e mortes no transporte público. Inclusive, alguns itens de segurança dos veículos podem ser revistos também para garantir que mais pessoas não morram ou se acidentem. Neste caso foi um acidente nos ônibus municipais. Uma observação também sobre a meta 39, sobre também mortes no trânsito. Acho curioso a gente pensar em redução de mortes no trânsito ao passo que a prefeitura vai na contramão da inclusão, da ampliação de radares na cidade. A gente sabe que tem toda a questão de conscientização e educação, mas também é preciso ter esse caráter punitivo. Porque muitas vezes, só mexendo no bolso, algumas pessoas meio que se tocam que elas, não, não podem ultrapassar de 50 quilômetros numa via, se está lá escrito que a placa é até 50. Acho que é muito curioso a gente ter essa meio que contradição por parte do poder público. Só para finalizar, sei que não está colocado na apresentação, mas como tem a ver

com o plano de metas e o plano de metas da mobilidade, acho que é interessante depois, se for pensado assim, trazer sobre as metas sobre transporte público. A meta 45 sobre o BRT da Aricanduva e da Radial Leste, que é uma demanda muito importante da região leste. A meta 47 sobre o terminal do Itaim Paulista, que também é uma luta da população da região, que inclusive foi tirado da meta 46 do corredor que atenderia a toda a Zona Leste, que é o Itaim São Mateus. Poderia voltar, se as metas fossem mais para frente. Acho que faltou um pouquinho dessas informações, talvez, do transporte público.

02:11:37 Michele Perea Cavinato: É a próxima apresentação. Terminando esse bloco de perguntas, a gente já passa para o transporte.

02:11:44 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Ah, então maravilha. É isso. Posteriormente comento. Obrigado.

02:11:54 Dawton Roberto Batista Gaia: George?

02:11:59 George Queiroz: Opa, agora entendi que vai ser falado sobre transporte público, realmente eu senti falta. O comentário que quero fazer em relação, primeiro, na verdade, à escala das propostas que estão no plano de metas. Como a gente vai ficar aqui a dois anos, acho importante a gente imaginar que isso vai ser continuado numa próxima gestão. Vai ter um novo plano de metas, seja qual for a gestão, e a gente precisa entender o tamanho das coisas. Quando a gente fala em área calma e fala em nove áreas, não tem nenhuma pronta, somente uma em execução. A gente vê que a gestão tem muita dificuldade em executar o próprio plano e já é uma meta rebaixada. Nove áreas calmas são ótimo para Piraporinha, ótimo para Teófilo Otoni, mas para São Paulo tem que ter 90, 900, é uma cidade muito grande para a gente falar em nove. Ainda assim não conseguir. A mesma coisa, a gente fala de meta 41, redesenho urbano, nenhuma está feita, e são poucas, é muito pouco a gente falar em quatro, cinco rotas escolares, quando a gente tem centenas, centenas de escolas. A gente tem que fazer muito mais para essa cidade entender na escala. Entendo que essa gestão precarizou a capacidade da prefeitura de atender, a contento, esse tipo de meta, esse tipo de implantação, de acordo com o tamanho da cidade. Parece uma estrutura de uma

cidade pequena. Mesma coisa aqui, gerenciamento de dados, zero. Redução de velocidade, 24 vias. A cidade tem milhares de vias, 24, muito pouco. Semáforo, só em 16, implantou 8. São números muito pequenos, muito rebaixados, e a gente imagina que isso se mostra no resultado, que são o aumento da insegurança viária, o aumento que foi de mais de 25%, não é ao acaso. É uma prefeitura que não tem problemas financeiros, então não faz sentido você estar com equipes pequenas e não está conseguindo implantar metas tão rebaixadas que são do nível de projeto-piloto, ou seja, nem mesmo projetos pilotos estão conseguindo ser implantados, isso é muito triste. Gostaria de, enfim, como dentro do meu caráter consultivo, imaginar que a prefeitura deve aumentar a sua capacidade de fazer esse tipo de projeto, implantar. A gente vai ver agora a mesma coisa no transporte público, as metas já foram rebaixadas na revisão e muito pouco tem acontecido e infelizmente o resultado é prático e não tem sido bom. Muito obrigado, é só um comentário, não é uma pergunta.

02:14:55 Michele Perea Cavinato: Obrigada, George. Caíque, quer fazer alguma finalização e a gente passa para o João Bonner?

02:15:02 Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Não, não. Pode ir. Pode passar.

02:15:06 Michele Perea Cavinato: Então, vamos falar um pouquinho das metas de transporte, João.

02:15:12 João Bonett Neto: Oi, pessoal. Bom dia. Vou compartilhar aqui. Com licença.

02:15:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, João.

02:15:17 João Bonett Neto: Um minutinho. Vocês estão vendo, pessoal? Só confirma para mim.

02:15:40 Dawton Roberto Batista Gaia: Está.

02:15:42 João Bonett Neto: Ok, pessoal. A gente vai apresentar aqui o restante das metas

associadas à secretaria. Como o Caíque, a gente tentou fazer uma apresentação mais concisa. A gente vai tentar passar rapidamente por essa apresentação para dar mais tempo para as pessoas falarem. Eventualmente, se precisar de algum detalhamento, algum esclarecimento, a gente, em sequência, pode, enfim, estar à disposição para isso. Só gostaria de reiterar e lembrar um ponto que acho que a Ana Paula comentou. Acho que talvez o George também falou. Semestralmente existe uma revisão do programa de metas que é publicada. Se existe um relatório, uma revisão e um relatório, na verdade. Às vezes, esse relatório inclui uma revisão, mas o relatório é publicado semestralmente pela Secretaria de Governo. Está disponível no site, basta digitar Programa de Metas. Acho que é uma ferramenta interessante, importante para o monitoramento. Só lembrando dessa ferramenta que pode ser útil aqui. Tem bastante dados, gráficos, informações que talvez a nossa apresentação não consiga trazer. Começando pela meta 44, que é a implantação do aquático, que é uma ligação hidroviária de transportes de passageiros entre a região do Cantinho do Céu e do Mar Paulista. Essa meta, essa iniciativa, está com praticamente todos os preparativos prontos. Existe o início da operação assistida e está programado para agora, nesse primeiro semestre de 2024. Meta 45, que acho que o Caíque comentou, é viabilizar a implantação de corredores de ônibus do modelo BRT, que é o Aricanduva e o Radial Leste. Essa meta é conduzida exclusivamente pela SIURB e pela SPObras. O que a gente tem aqui de status, de situação atual dessas duas iniciativas é que o BRT Aricanduva está em licitação para obras e o BRT Radial Leste está finalizando a licitação, está em contratação. Sobre a meta 46, que é viabilizar, iniciar as obras dos corredores. Há também iniciativas de requalificação de corredores. Vou passar pelos corredores que estão aqui com a SMT. Começando pelo Celso Garcia. É um corredor que está em obras atualmente. O corredor Itaquera, que a gente divide em dois trechos. O Itaquera parte 1, que é essa parte aqui. Ele está finalizando as obras. E a parte 2 tem o projeto executivo concluído. Eles estão finalizando o edital para obras. Só tem um ponto, que a gente gostaria de pedir desculpas. Esse mapa está um pouquinho desatualizado. Foi um erro. A gente colocou aqui um mapa com um *shapefile* que esse traçado foi alterado. Esse traçado do binário aqui. A área técnica da CET entende que esse traçado deixava as paradas, os pontos de paradas muito distantes, isso era pouco viável do ponto de vista operacional, do conforto dos passageiros, então por isso esse foi elaborado um projeto. Na verdade, um plano que o corredor segue

boa parte desse trecho ida e volta na Avenida Itaquera. O binário ficou mais para frente. Uma modificação pequena, mas depois a gente pode encaminhar, se for o caso, o shapefile, ou esse traçado para vocês, está bom? Mas foi uma alteração que visava o conforto dos passageiros e a melhoria da questão operacional. A gente tem o corredor Sabará, que está com intervenções lá. O corredor Miguel Yunes, que tem um projeto concluído já e está finalizando o edital para as obras. Deve entrar em obras agora no segundo semestre de 2024. O corredor Norte-Sul, que atualmente está em licitação, está finalizando a licitação para projeto executivo e obras. Ele também deve entrar em execução no segundo semestre. A gente tem a meta 47, que é a meta de implantação de terminais. São quatro iniciativas que tem lá. O Terminal Jardim Mirim e São Mateus são os que estão com a SMT. O Terminal Itaquera e o Terminal Itaim são os que estão com a SIURB e a SPObras. O Terminal Itaquera está em obras e o Itaim está contratando o projeto. Sobre o terminal São Mateus, ele tem um projeto concluído, está finalizando edital para obras. O terminal Jardim Miriam é um terminal que está em estudo para localização da implantação, foi alterada essa localização por demanda da sociedade, então a área técnica está em constante contato com a sociedade para definir essa localização. Esse é o status desses dois terminais que estão com a SMT, terminal São Mateus e terminal Jardim Miriam. A gente tem a ... só um minutinho. Pessoal, só um pouquinho ... desculpa pessoal. A meta 48 que é a implantação de faixas exclusivas é uma meta que foi concluída em 2023. Atualmente, a gente tem 52 quilômetros de faixas implantadas. É uma meta que está considerada ... Enfim, ela foi alcançada. Vou tentar passar mais rápido, pessoal, para dar mais tempo para a gente conversar. A gente tem a meta 49, que é a meta que, às vezes, o pessoal chama de kit conforto, que é garantir que 100% dos ônibus estejam equipados com Wi-Fi, USB e ar-condicionado. O número que a gente tem hoje dos ônibus, o total, o percentual da frota que tem esses três equipamentos simultaneamente é 67,4%. A gente tem esses números aqui desagregados por Wi-Fi, USB e ar-condicionado. Mas esses números não podem ser somados diretamente, um cálculo pode ser feito diretamente, porque esses três equipamentos precisam estar ao mesmo tempo, no veículo, desculpem. O percentual que a gente tem hoje é 67,4% dos veículos com esses três equipamentos simultaneamente. A gente tem a meta 50, que é garantir que ao menos 20% da frota seja composta por veículos de matriz energética limpa. Atualmente, a gente tem 159 veículos elétricos movidos à bateria e 201 *trolleybus* operando na cidade. Esse número de

ônibus elétrico movidos à bateria, é um número que tem subido e tem alterado semana a semana nesses últimos meses. Esse ritmo tem acelerado bastante agora. Esse é o número que a gente tem hoje. Aqui a gente tem 360 veículos de matriz energética limpa integrando a frota. E por fim, a gente tem a meta 68, que é a meta de redução de poluentes e de gases de efeito estufa da frota de ônibus. Especificamente, são três poluentes que a gente precisa reduzir, que é o NOX, cuja meta era reduzir 25%. Hoje, a gente tem menos 34%. Material particulado, que a gente chama de MP, que a meta era reduzir 40%, a gente tem hoje uma redução de 47%, menos 47%. De CO₂, que a meta era reduzir 12%, a gente tem hoje um percentual de menos 22% em relação aos dados de 2021, que era a base que a gente estava trabalhando. Essa meta foi atingida, é considerada atingida. Existe uma variação nesses dados por conta da quilometragem rodada dos ônibus. É importante, a gente fazia essa ressalva, que existe essa variação sazonal por conta da quilometragem rodada dos ônibus. Quanto mais os ônibus rodam, esses percentuais variam. Mas com a entrada dos ônibus elétrico e todos esses poluentes, esses números, eles devem estabilizar e manter a meta alcançada. Atualmente, o importante é que ela está alcançada. Pessoal, era isso. A gente agradece a oportunidade da exposição. A gente está à disposição para, enfim, se precisar de algum esclarecimento, principalmente, para ouvir os comentários de todo mundo, os comentários, as contribuições. A gente, eu digo a gente, é que todo mundo sabe que existem bastante condicionantes, mas a gente está aqui para recepcionar todas essas contribuições com muita humildade e tentar encaminhá-las da melhor forma possível, porque a gente sabe que isso fortalece a atuação do corpo técnico da prefeitura, da CET, da SPTrans. Era isso, gente. Muito obrigado.

02:25:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado, João.

02:25:41 Francisco Camurça: João ... posso falar? João, queria perguntar se você consegue...

02:25:52 Dawton Roberto Batista Gaia: Só um minutinho. Se inscreve, por favor. Vou passar a palavra para o Caíque. Levanta a mãozinha e entra na fila, por favor.

02:26:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu levantei a mão. A mão está levantada.

02:26:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Está levantada? Eu não estou vendo.

02:26:10 Francisco Camurça: Está sim.

02:26:11 Michele Perea Cavinato: Aqui, Dawton, é o terceiro. Então vai lá, Caíque.

02:26:17 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Posso ir lá, então?

02:26:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

02:26:20 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Vamos lá. Obrigado, pessoal. Obrigado por ter dividido. Isso ficou até bem mais prático. Desculpa até ter comentado antes. Mas vamos lá.

02:26:27 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Recapitular só alguns pontos que acho importante. Meta 39 já comentei. Vamos lá. Meta 44 do hidroviário. Uma das coisas que está faltando, pelo menos, para ficar completo é a questão da conexão dos passageiros do Gaivotas, do pessoal que vem ali pela Belmira Marin, para chegar no terminal do hidroviário. Uma coisa que a gente reparou, chegou inclusive para mim, o pessoal da Zona Sul mandou, mesmo sendo da Zona Leste, mas mandou uma coisa que realmente faz sentido. As linhas que vão atender o hidroviário, não necessariamente, param no hidroviário e não vão atender a todo mundo. A gente viu que vai ter uma redução bem importante de tempo de deslocamento da área 6 para a região de Santo Amaro, para a região que vai atender a outra ponta do aquático. Acredito que é preciso melhorar a conexão das linhas de ônibus, tanto que vem da Belmira Marin, e pensar até em uma linha que vem do terminal Varginha, já que você vai ter conexão com os terminais da linha 9. Então, seria interessante vocês pensarem nesse sentido. Meta 45 sobre o BRT da Aricanduva e da Radial Leste, está atrasado bastante. É uma meta que a gente vê que não tem muita esperança, mas a gente está confiando que vai ter que sair. Porque o que acontece, a gente está falando da região da

cidade que menos tem corredores de ônibus. A gente tem o corredor da Avenida Líder, que não atende toda a Zona Leste, que ainda não estava concluído, e o da Paz de Barros, que é praticamente, para quem mora de Tatuapé para trás, não tem corredor. Celso Garcia é importante? Importantíssimo. Mas para essas demandas que a gente está falando, que vem de Guaianases, Cidade Tiradentes, São Mateus, é extremamente importante, não só o BRT, mas faixas exclusivas e melhoria no serviço de ônibus que vai conectar as estações do BRT. Sobre a meta 47, só reforçando a do terminal, a de construção dos terminais, pensando aqui na Zona Leste do terminal Itaim Paulista, ele seria complementar a meta 46, que era do corredor perimetral São Mateus e Itaim, que foi trocado pelo corredor da Norte Sul. Para nós da Zona Leste, isso foi bastante... estou tentando dosar as palavras, mas ... não foi bom, porque a gente já não tinha corredores. A partir do momento que a gente teria um corredor que iria conectar tanto a Linha 11, a Linha 12, o Terminal São Mateus e o maior conjunto habitacional da América Latina, que é a Tiradentes, que completou 40 anos no último domingo, fica bem complicado a gente explicar para a população por que a gente não tem corredor e por que ele foi tirado. Tem a linha 15 vindo? Tem, mas entre Itaim Paulista e Cidade de Tiradentes dava para sim construir um corredor que vai continuar atendendo as duas estações da linha 11, uma no Itaim na linha 12 e de Guaianases na linha 11. Só voltando um pouquinho, na meta 49, questão dos ar-condicionados, tem uma coisa interessante que é aquela que fala que os itens de luxo, mas, ao mesmo tempo que você tem uma meta para aumentar os ônibus com ar-condicionado, recentemente, no último dia 9, teve aumento da idade média de frota de ônibus, que antes era de 10 e subiu para 12. Então, entra meio que numa contradição, como que vou aumentar o número de ônibus com ar-condicionado se eu mantenho a frota velha? Eu cito aqui algumas linhas: 4313, ele está rodando com ônibus com idade superior a 12 anos.

02:30:33 Caíque Souza (CMTT — Zona Leste): Você tem linhas aqui na Zona Leste que percorrem, que saem dali da região de Itaquera, de Iguatemi, Tiradentes, que são ônibus muito velhos, são ônibus das cooperativas, muitas vezes. Cito as linhas da Pêssego, que estão operando com veículos muito velhos, muito problemáticos. A gente abre um 566 e sempre é fechado daquele com o sentido de: vamos recolher o veículo. Mas o problema continua sem solução. Acho que vocês precisam rever a meta 49 conectando com essa

questão da idade da frota. Só para finalizar, só ressaltando a meta 39 no item D, sobre os adesivos, eu acho que não é só o suficiente, acho que precisa sim de uma ação mais efetiva quanto a veículos abrindo portas, que a gente já teve no último biênio, a gente teve vários casos seguidos. Diminuiu, pelo menos, a mídia não comentou, mas desde o último dia 23 já acende aquele alerta. Será que não é hora de a gente voltar a pensar nessa questão de novo? Pensar como a gente soluciona? Aconteceu de novo. É mais nesse sentido. Agradecer novamente pela apresentação. Se puder disponibilizar também, eu agradeço. Muito obrigado.

02:32:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho melhor continuar fazendo as perguntas e responder todas no final, João. Xênia.

02:32:09 Xênia Vaz: Bom dia a todos. Xênia Vaz aqui da Zona Oeste. Faço as palavras do Diego as minhas, porque tem também muito a ver aqui com a região da Zona Oeste aqui no Butantã. Tenho algumas perguntas. A primeira ele falou sobre o kit conforto. Concordo, muitos ônibus possuem esse kit conforto, a maioria não funciona. Tem até alguns momentos em que os ônibus são obrigados a desligar o ar-condicionado para subir alguma subida. Isso aqui no Jardim de Abril acontece muito. E o segundo ponto é, qual percentual representa da frota que foi feito dos ônibus de energia limpa? Ele falou a quantidade, mas ele tem uma meta de 20% e esse porcentual ele não apresentou. Gostaria de saber se seria possível. Segundo ponto, aqui na Zona Oeste também, aqui no Butantã, tanto o João XXIII, quanto o Jardim de Abril, ou o 748A que vai para Lapa, eles sofreram uma grande redução de ônibus. Já por diversas vezes foi aberto o número de protocolo na SPTrans. Falou que iria fazer um estudo, isso já vai desde o ano passado. Fora que está tendo aumento da densidade populacional, porque está fazendo a liberação de novos empreendimentos aqui da Tenda, só que a SPTrans não está acompanhando esse aumento. Está tendo falta de ônibus, principalmente das seis da manhã às sete da manhã, na linha e isso está ocasionando a mais de uma hora para os munícipes ficarem aguardando um ônibus. Isso quando o ônibus vem, ele é um ônibus antigo, então a frota não é nova. Às vezes, é obrigado, como eu disse, a desligar o ar-condicionado e isso ocasiona um problema maior para a população que está dentro do ônibus. Queria saber se existe também alguma meta relacionada a isso, alguma

coisa desse tipo, algum estudo, alguma coisa. Essa é a minha pergunta. Muito obrigada a todos.

02:34:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Francisco Camurça, sua vez.

02:34:47 Francisco Camurça: Muito obrigado. Uma pergunta já foi feita, se você pode disponibilizar o material que você apresentou. A outra questão é a seguinte, a prefeitura tem intenção de cumprir essa meta 21 e 24? Todo esse projeto que foi apresentado? Essa é a minha pergunta.

02:35:14 Dawton Roberto Batista Gaia: Tem mais alguém na fila? Não, né?

02:35:23 Xênia Vaz: Tem um tal de Francisco com a mão levantada.

02:35:25 Michele Perea Cavinato: É o Camurça, acabou de falar.

02:35:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu posso acrescentar só mais uma informação, por favor? É a Xênia, Xênia. Seria possível trazer para a gente quais são os maiores bairros de reclamação relacionados a ônibus. Tá?

02:36:06 João Bonett Neto: Ótimo, gente. Posso, Dawton, responder?

02:36:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Pode responder.

02:36:10 João Bonett Neto: Obrigado. Gente, muito obrigado pelas perguntas, pelos comentários. Vou tentar passar muito rapidamente, tentar responder e interagir com alguns comentários. Sobre as perguntas e os comentários do Caíque, sobre as conexões. Na verdade, acho que são projetos operacionais de linhas de ônibus que alimentam e que fazem essa ligação com os atracadores e com os terminais do aquático. Acho que esse é um ponto muito importante que o Caíque levantou. A SPTrans trabalha toda nova implantação de qualquer tipo de terminal intermodal, pode ser uma estação de metrô, uma estação de trem,

um atracador, ele é pensado pela SP Trans, pela área de planejamento da SP Trans, dentro de um contexto de um projeto operacional das linhas. É feito todo um projeto operacional que faça com que essas, enfim, essas infraestruturas de integração dos terminais sejam estações ou terminais, elas sejam atendidas. A SPTrans se preocupa com isso, há todo um processo de simulação para que garanta essa acessibilidade. Acho que esse é um ponto, sim, muito importante, uma preocupação muito grande que a gente tem que ter no momento de elaborar esse novo, na implantação desse novo modo de transporte na cidade, que é o aquático. Lembrando que esse, pessoal, essa ligação entre o Cantinho do Céu e o Mar Paulista, vai entrar em operação assistida esse ano. Essa operação assistida serve justamente para parametrizar e ajustar tudo o que é necessário na parte operacional. Acho que é um ponto muito importante e legal você ter levantado isso, Caíque. A meta 45, você comentou, de fato, são infraestruturas que estão sendo conduzidas com toda a prioridade pela SUrb e SPObras. A gente não tem muito o que contribuir. Sobre a meta 47, o terminal Itaim está em contratação para projeto, em sequência deve seguir para obra. Você comentou que ele é muito importante dentro do quadro, tendo em vista a instalação do corredor Itaim Paulista São Mateus. Quando o corredor Itaim Paulista São Mateus fazia parte do programa de metas, por conta do grande volume de desapropriações que ia afetar muita gente, ele foi retirado do programa de metas. Não vai ser executado no programa de metas, nesse âmbito do programa de metas. Mas ele continua com grande prioridade dentro do planejamento da cidade. Tem o PlanMob e o PDE, reiteram a prioridade e a importância dessa infraestrutura, que é o corredor Itaim Paulista São Mateus, que é um corredor perimetral na Zona Leste, muito importante. A manutenção do terminal Itaim no programa de metas reflete justamente essa importância que o corredor continua tendo no planejamento. O terminal não foi excluído do programa de metas justamente porque o corredor continua tendo essa importância para o planejamento. Concordamos com você que o corredor Itaim Paulista tem grande importância, Caíque. Sobre a questão da idade da frota, na verdade, o que acontece é que a gente está num momento em que a SPTrans proibiu a entrada de qualquer veículo movido a diesel na frota. Porque todo veículo que vai ser substituído, ele precisa, todo veículo novo que vai entrar, toda substituição de veículo deve ser, necessariamente, substituída por um veículo elétrico. Houve um momento, algumas circunstâncias conjunturais, que houve sim um atraso na meta 50, que é a substituição da frota por veículos elétricos, e por isso teve um

descompasso na idade máxima da frota. A idade média da frota é bem mais baixa do que isso que você falou. Posso pegar aqui com o pessoal, se alguém quiser comentar também. Desculpa, eu não tenho esse número exato, mas ela é por volta de 5 ou 6 anos. Me corrijam, por favor, se estiver falando alguma coisa equivocada. Essa é a idade média da frota.

02:40:49 Francisco Camurça: A idade média é 5 anos.

02:40:52 João Bonett Neto: Muito obrigado, Camurça. Por conta disso, por conta dessa substituição, todo o veículo que vai entrar agora na frota, vai ser um veículo novo, obviamente, e vai ser elétrico. Ele vai ser equipado com todos ... Esse veículo elétrico que está entrando na frota, ele vai ser um veículo equipado com todos esses equipamentos e totalmente acessível. Os equipamentos que eu digo são os equipamentos embarcados, que é Wi-Fi, USB e ar-condicionado. Aproveitando esse gancho, entrando já nos comentários da Xênia e das perguntas sobre o percentual. A gente acabou não colocando. Esses números que a gente tem hoje representam 2,7% da frota cadastrada da cidade e se a gente for considerar a meta, qual o percentual que a gente atingiu da meta, dá pouco mais de 13%. Esses são os números. Ônibus elétricos movido à bateria têm aumentado, toda semana tem entrada, então o número que tem subido tem acelerado nos últimos meses, tá bom? Já aproveitando e respondendo o Camurça, a gente tem dificuldades, claro, conjunturais, para por conta da execução de todas essas metas, talvez os percentuais estejam um pouco baixos, mas todas elas estão mantidas. É a intenção, sim, Camurça, de cumprir integralmente. É a intenção da prefeitura, da secretaria, da SPTrans, da CET, cumprir integralmente todas essas metas. Obrigado, gente.

02:42:39 Michele Perea Cavinato: Ana Paula.

02:42:50 Ana Paula Lima (Macro Oeste): Acho que o assunto traz ... a gente queria muito que tivesse a Câmara Técnica dos ônibus, que nós não temos ainda. A gente queria muito que tivesse. Porque a gente gostaria de trazer essas questões nesse espaço da Câmara Técnica.

02:43:20 Dawton Roberto Batista Gaia: Essa vou responder. Estamos buscando essa alternativa de ter mais uma Câmara Técnica. Só vou passar uma informação para vocês. Ontem, eu e a Michele saímos daqui 10 horas da noite. Vou repetir. Dez e meia. Dez e meia eu estava fechando o estacionamento. Nós saímos daqui 22h30, para vocês terem uma ideia. Não é que reclamamos à toa, estamos com uma sobrecarga, não é possível fazer uma Câmara Técnica neste momento. É isso que estamos falando. Não é possível. Gostaríamos muito, mas enquanto não tem a Câmara Técnica, todos os questionamentos são abordados aqui e a gente está dando as respostas e atendendo todas as demandas que seriam ... caso, fosse a do transporte coletivo. Mas estamos, sim, vendo a possibilidade de nos organizar para poder fazer isso. É que, fisicamente, hoje não conseguimos fazer isso. Vou insistir em responder para vocês que nós não conseguimos fazer mesmo. Pode passar isso para nós mesmos e é isso mesmo que a gente está falando. Enquanto não tiver mais infraestrutura, não estamos dando conta nem do que nós temos. E não é choramingando, que não é isso que nós estamos fazendo, porque não é isso mesmo. É isso. Mesmo para poder montar uma câmara, a gente precisa ter todo um preparo antes, não é uma coisa tão simples. Estamos buscando, tentando buscar um pouco mais de recurso humano, estamos tentando buscar. Quanto esse recurso chegar, podemos pensar em conjunto com o SETRAM, com o SPTrans, porque é lógico que depende deles que toda a área técnica com relação ao transporte coletivo, todas as demandas, elas são submetidas a ela e, em conjunto, daremos um andamento a essa proposta, essa demanda.

02:45:35 Idernani do Carmo: Dawton, só uma dúvida. Essa câmara técnica seria a câmara temática?

02:45:41 Dawton Roberto Batista Gaia: É uma câmara temática exclusiva para o transporte coletivo, essa que é a proposta. Bom, não tendo mais nenhum questionamento, nenhuma pergunta, gostaria de agradecer a todos os participantes.

02:46:03 Michele Perea Cavinato: Dawton, duas pessoas pediram a palavra ao término das inscrições, ao término das pautas.

02:46:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não vi.

02:46:10 Michele Perea Cavinato: Foi o Idernani. Não, na verdade, foi ... o Idernani pediu por aqui, levantou a mão. A Marta, conselheira, se ela...

02:46:18 Dawton Roberto Batista Gaia: Opa.

02:46:20 Michele Perea Cavinato: São assuntos, acho que fora das pautas.

02:46:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Sem problema, eu acho que pode. Idernani, começa com você, por favor.

02:46:27 Idernani do Carmo: Só fazer uma participação e só queria dar uma sugestão. Nas próximas reuniões, creio que encurtaria muito o tempo e daria oportunidade para todos participarem, Dawton. Se possível, por exemplo, for feita, 3 pautas, as 3 apresentações, e depois das 3 apresentações, quem quiser tirar dúvida, fazer algum comentário, anotar, a participação dessa pessoa é só fazer uma vez. Porque acaba, por exemplo, a mesma pessoa participando das 3 pautas, 3 perguntas, e às vezes uma pergunta completa a outra pauta e acaba tirando, às vezes, a oportunidade de uma pessoa que queira participar e acaba não participando porque acha que vai tomar muito tempo. Está bom? Isso é só uma sugestão.

02:47:15 Dawton Roberto Batista Gaia: Observado e já aceito sua sugestão. Já tá aceito. A partir da próxima reunião já será com esse formato.

02:47:22 Idernani do Carmo: É só uma sugestão que eu creio que...

02:47:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, está aceito já. Concordo com você. Agora deixa fazer aqui minha participação que eu solicitei.

02:47:33 Idernani do Carmo: Eu gostaria de fazer uma menção direcionada ao conselho

aqui sobre dois temas que desde 2019 eu abro o debate aqui no Conselho mesmo. O qual já foi aprovado em votação no mesmo ano e, nesses últimos dias, até enviei um ofício falando da necessidade dos mesmos. O que gostaria de falar e expressar é a nossa, a minha e a de todos, a solicitação encarecidamente da criação de uma câmara temática para a discussão do transporte privado de passageiros por aplicativos. Eu entendo, e muitos parceiros também, que esse tema é de extrema importância para a cidade de São Paulo, tanto para os motoristas que realizam esse trabalho, quanto também para os cidadãos que utilizam. Esse serviço, Michele e os demais. O transporte por aplicativo de passageiros, tem se consolidado como uma alternativa de mobilidade urbana, eficiente, conveniente para a população. No entanto, enfrentamos desafios e necessidades específicas que precisam ser abordadas de forma adequada. A criação dessa Câmara temática permitiria uma discussão aprofundada sobre questões como regulamentação, segurança, qualidade do serviço, impactos no trânsito e na mobilidade urbana, entre outros aspectos relevantes. Além disso, eu e demais parceiros de sociedade civil, solicitamos a inclusão de duas cadeiras destinadas ao sindicato de motoristas de aplicativos na bancada dos operadores de serviços de transporte. Acreditamos que a participação ativa dos trabalhadores e da sociedade civil nesse debate é fundamental para garantir a efetividade das políticas públicas relacionadas ao transporte privado de passageiros por aplicativos. Também usar nossa experiência e conhecimento acumulados que podem contribuir significativamente para a melhoria desse serviço em benefício de todos. Portanto, quero ainda reiterar o nosso pedido para que seja dada a devida atenção a essa demanda. Esperamos contar com o apoio de todos aqui, conselheiros, para a criação tanto dessa Câmara Temática e também na inclusão das duas cadeiras destinadas ao sindicato e representação dos motoristas de aplicativos. Mais uma vez, quero agradecer a oportunidade de manifestar a minha preocupação e me colocar à disposição total para contribuir nesse debate e nas construções de soluções, melhorias que privilegiem a qualidade de serviço e satisfação de todos os usuários e os munícipes da cidade de São Paulo. Está bom? Mais uma vez, obrigado pela oportunidade.

02:51:12 Dawton Roberto Batista Gaia: Quem mais está com a mão levantada?

02:51:14 Michele Perea Cavinato: A Marta tinha pedido a palavra.

02:51:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou passar primeiro para a Marta, George, depois eu passo para você. Vamos lá, Marta.

02:51:33 Michele Perea Cavinato: Sem som, Marta ...

02:51:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou passar a palavra para o George, Marta, enquanto você tenta resolver esse problema técnico, está bom? George, vamos lá.

02:51:59 Marta Porta: Bom dia.

02:51:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Opa, pode falar, Marta.

02:52:01 Marta Porta: Rapidinho, gente, porque esse sistema está difícil. Sobre a reunião técnica que tivemos. Foi decidido o seguinte, depois de muito falar, de escutar todas as partes, de entender a parte de cada um, vamos apresentar uma proposta de mudança no regimento interno para fazer reuniões técnicas adicionais com ritual de reunião ordinária, com tema específico de pauta única com horários alternativos e a participação de técnicos que têm interesse no assunto. Estamos elaborando a proposta e logo vamos ter que fazer todo aquele caminho para que seja visto pelo conselho para ver se pode ou não pode ser feito. Queria esclarecer esse assunto antes de sair. Esta semana, se Deus quiser, poderei entregar essa minuta para ser considerada. Só isso, muito obrigada. Desculpem.

02:53:07 Michele Perea Cavinato: Marta, obrigada. Recebendo esse material, eu compartilho com todos os conselheiros. A decisão do grupo é fazer essa alteração. Agora o George.

02:53:23 George Queiroz: Opa! Vamos lá. Duas coisas. Primeiro, Dawton, nosso amigo Jean, lá da Zona Leste, grande amigo, mandou uma mensagem aqui: fala, por favor, ele quer um pedido que a gente, na Câmara Temática da Bicicleta, tenha maior acesso aos projetos antes deles serem implantados. Isso é uma demanda antiga nossa. Que a gente não seja

surpreendido com projetos depois que as favas já estão contadas. Isso é um pedido do Jean. Estou reproduzindo aqui para você. Também subscrevo. A minha questão também é uma coisa que já teve a ver com a gestão, com o biênio anterior, em relação às imagens da gravação das reuniões. Inicialmente, sou partidário histórico de que as reuniões voltem a ser presenciais, já discutimos isso várias vezes, reitero a importância de a gente ter, pelo menos, reuniões livres, olhar no olho. O segundo pedido também foi recusado, que também era a ideia dessas reuniões serem transmitidas pelo YouTube, como acontece em várias outras instâncias da prefeitura, do governo do estado, não é nenhum bicho de sete cabeças. Também foi recusado, mas eu gostaria de reiterar o meu desejo. E a terceira coisa é a questão da disponibilização das gravações, já que não é presencial e não é transmitido. No biênio cheguei, a gente chegou a pedir as gravações que fossem enviadas. Esse envio foi recusado. Pedi por lei de acesso à informação a gravação das reuniões foi recusado, e para nossa surpresa, ao final do biênio, surgiu no YouTube todas as gravações que foram recusadas. O acesso às imagens dessa reunião, que é pública, de pessoas que estão aqui por espontânea vontade. Queria saber qual é a política em relação a isso. Gostaria que essas gravações, já que não está sendo transmitida, que seria o ideal para a transparência, que fossem disponibilizadas assim que as reuniões aconteçam. É o que acontece na discussão em várias outras secretarias, nas operações urbanas. Tenho como acompanhar essas gravações, saber o que está acontecendo na cidade. Não gostaria de ter essas gravações publicadas só daqui a dois anos. Eu achei isso muito ... não foi legal, porque a gente tinha conversado sobre isso e foi dada a justificativa de que havia problema de liberação da imagem das pessoas. Isso é uma mentira, não é? Porque todos fomos eleitos e estamos numa reunião que é pública. Gostaria que, pelo menos esse é o terceiro pedido, já que os dois foram recusados, que essas gravações sejam já disponibilizadas no YouTube imediatamente, assim que possível, para a gente conseguir ... para a população ter transparência sobre o que está acontecendo aqui e isso aqui não seja uma reunião, enfim, de poucas pessoas, etc. Esse é o meu pedido. Muito obrigado e até a próxima reunião.

02:56:37 Michele Perea Cavinato: George, as gravações estão no site do CMTT.

02:56:42 George Queiroz: Em quanto tempo essa reunião vai ser colocada à disposição?

02:56:47 Michele Perea Cavinato: O tempo de eu baixar a gravação, encaminhar para a informática, eles geram o link do YouTube e nós publicamos. Vai pelo menos uns dois dias.

02:56:59 Vanderlei Torroni: E a transmissão ao vivo continua impossível?

02:57:04 Michele Perea Cavinato: Por enquanto, não foi liberado a gravação.

02:57:08 George Queiroz: Faço esse pedido novamente para esse biênio, se for possível a tecnologia ter essa disponibilidade de transmitir automaticamente, inclusive a questão de comentários da população, eu acho interessante para a transparência. Obrigado.

02:57:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Seu Élio, por favor.

02:57:29 Élio: O senhor João, da SETRAM, lembrar da necessidade de que os ônibus de piso alto sejam substituídos por piso baixo. Se precisar, algumas rotas sejam as ruas adequadas para essa necessidade e não continuar com piso alto nas periferias como nós vimos até agora. Obrigado.

02:58:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Ana Paula?

02:58:08 Ana Paula Lima (Macro Oeste): Ontem, tivemos a primeira reunião da Comissão Organizadora da Conferência das Cidades, na verdade, a gente ... não sei se esse é o espaço, mas tivemos um indicativo de data para a Conferência das Cidades e era o pedido para, nesse dia da conferência, ter o passe livre. Provavelmente seria dia 22 e dia 23, é um indicativo ainda do mês 6, ainda não é uma data fechada, mas só para orbitar aqui, para a gente ver a possibilidade de, no dia da Conferência das Cidades, termos passe livre para a população conseguir participar da Conferência das Cidades. Acho que vai ser sábado e domingo. No domingo já temos, mas no sábado também há a possibilidade do passe livre para as pessoas participarem da Conferência das Cidades.

02:59:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos fazer o encaminhamento e ver. A demanda nós vamos fazer o encaminhamento, está bom, Ana? Acho que é isso SETRAM e as SPTrans. O George permaneceu com a mão levantada, acho que esqueceu de baixar a mão, não é?

02:59:29 George Queiroz: Esqueci de baixar.

02:59:32 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que acabaram as demandas, já passamos 10 minutos do horário do nosso planejamento. De qualquer forma, é o seguinte, acho que atendendo a proposta do Iderani, na próxima reunião, vamos conseguir cumprir o nosso horário previsto. Primeiro, eu queria fazer um complemento que todo o nosso planejamento da rede cicloviária, tem mais de 318 quilômetros, está lá no site da SMT, caso as pessoas queiram acessar o mapa, o KMZ, alguma relação que foi colocada. Lá, fazer alguma observação, um complemento. Vou agradecer muito porque o objetivo é exatamente esse, que as pessoas possam contribuir com a melhoria dessa proposta que está sendo feita. Acho que isso é muito importante. Lá também, nessa proposta, já tem uma prova exclusiva dos paraciclos, da implementação paraciclos já nessa proposta. Esse é o complemento da minha apresentação. Queria agradecer muito a todos que participaram dessa reunião, que foi muito boa, em especial aos conselheiros que nos ajudaram muito nesse planejamento e na organização dessa reunião. Acho que é um pouco isso mesmo, todo mundo trabalhando junto. O Iderani acabou de fazer a proposta de fazer todas as apresentações e depois abrir a palavra para as pessoas. A ideia é que a gente construa junto mesmo uma reunião cada vez mais objetiva, mais clara. O mais importante, é o que a gente tem observado e que tenho lutado aqui internamente dentro do grupo da SMT, em conjunto com o secretário, a gente não pode esquecer que quem está à frente de tudo isso é o secretário, é que dessas sugestões e dessas demandas saiam ações específicas e que tenham frutos de todas as propostas que estão sendo feitas por aqui. Mais uma vez, agradeço a todos e uma boa tarde.

03:02:05 Alan: Valeu, Dawton, valeu, Michele.