

CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: 7/5/2024

Duração: 2h04m

Pauta:

1. Atualização das obras em vigor de expansão e manutenção das ciclovias — Dawton (SMT/AT);
2. Disponibilização no site da CET ou de outra forma pública e conveniente, dos projetos das novas ciclovias e dos projetos de manutenção para aferição das obras. — Dawton (SMT/AT)
(Material de apoio: Os projetos dos 158 km que serão licitados estão disponibilizados no endereço <https://1drv.ms/u/s!AmVQbaGOq4fnzDR08fVjU3Ta7BXe?e=jilHI6>);
3. Resolução 920 para equipamentos não metrológicos. Explicação de como funciona a fiscalização automática, planos da prefeitura e estudo de possibilidade de aplicação para fiscalizar ciclofaixas, ciclovias e calçadas;
4. Explicações sobre a concorrência relançada, que inclui vias que já possuem estruturas e porque vias prioritárias aprovadas nas audiências de 2018/2019 foram excluídas das implantações — Dawton (SMT/AT)
(Material de apoio: <https://diariodotransporte.com.br/2024/04/25/prefeitura-de-sp-retoma-concorrenca-para-implantacao-de-160-quilometros-de-ciclovias-a-r-357-milhoes-veja-os-locais/>);
5. Liberação de verba para as novas implantações e manutenções cicloviárias — Caique (SMT/AT);
6. Andamento do Programa “Bike SP”: Ainda não há liberação de recursos na dotação orçamentária.

Participantes

Aline Pellegrini Matheus - Conselheira
Allan - Abraciclo
Ana Carolina Jacob — CET/DP
Ana Lucia Fiorotti – SMT/AT
Áquilla dos Anjos Couto – Conselheiro (ABRAMET)
Bergo CicloCentro_SP - Conselheiro
Carlos Henrique de Campos Costa — SMT/AT
Celso Gonçalves Barbosa — SMT
Daniela – CET/SET
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT
Edu Rocha — Caloi
Eduardo Rocha Santos
Fabio Saraiva – Imprensa/SETRAM
George Queiroz - Conselheiro
Fernando Miquelin – SMT/AT
Isabella - SETRAM
Jean Carlos Martins do Vale - Conselheiro
Jose Ovídio CET/GFE
Léa – SMT/AT
Lucian CTB - Conselheiro
Luis Gregório – SMT/DPM
Márcia – CET/GPL
Mércia Gomes — ONSV/IBDTrânsito - Conselheira
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Nathalia Marinho – SMT/AT
Pedro Ivo – SMT/AT
Ricardo Airut Pradas – SMT/AT
Rogério Viduedo - Conselheiro
Sara Raquel Miranda de Araujo – SETRAM/AT

Sergio Amaral – CET/GMC

Thomas Tyn Chow Wang - Conselheiro

Yang - SPTrans

Legenda:

... → pausa ou interrupção.

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

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

00:00:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Rapidamente, hoje temos 3 pautas. Atualização das obras, disponibilidade dos novos sites da CET, resolução 920, dicas sobre as concorrências relançadas, liberação de verba das novas implantações e manutenção e o andamento do Bike SP. Podemos começar com atualização das obras.

00:00:33 Michele Perea Cavinato: Dawton, isso que ia te pedir, pedir para o grupo. Não consegui finalizar a apresentação. Se eu puder passar até umas 3, 4 horas para todos os participantes da reunião?

00:00:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Ah, sem problema.

00:00:46 Michele Perea Cavinato: Se puder falar só da manutenção rapidamente. O que está concluído? Jair Ribeiro, Barão da Passagem, Teotônio, Cecília Lottenberg, Santa Eulália Lale e França Pinto. O que está iniciado? Sumaré, viaduto Antártica, Consolação e Metalúrgico. Fora algumas emitidas. Mas até 3h da tarde, passo completo para vocês toda a relação, não consegui terminar.

00:01:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Tudo bem, não tem problema.

00:01:09 Michele Perea Cavinato: Se Você quiser falar alguma coisa das implantações.

00:01:12 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos fazer o seguinte, porque terminei ficando

sem a minha ...

00:01:23 Michele Perea Cavinato: A listinha.

00:01:26 Rogério Viduedo: Por favor, Michele.

00:01:28 Michele Perea Cavinato: Oi?

00:01:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Só para ...

00:01:30 Rogério Viduedo: Você pode repetir, porque não entendi, picotou o som. Você pode repetir o que você falou?

00:01:37 Michele Perea Cavinato: Olha, vê se está aparecendo. O que está concluído: Jair Ribeiro, Barão da Passagem, Teotônio ...

00:01:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Barão da Passagem, Teotônio Vilela, Cecília Lottenberg, Santa Eulália, que foi implantada essa semana. França Pinto, falta o último quarteirãozinho, que estava fazendo uma revisão do projeto, porque não tinha chegado para o nosso projeto. Nós implantamos tudo, exceto esse pedacinho. As obras iniciadas, a Vila Sumaré, viaduto Antártica, rua da Consolação e Metalúrgicos. Essas foram iniciadas há bastante tempo, estão bem avançadas, todas elas. Em fase de conclusão, praticamente, as novas ordens emitidas: Octalles, Zagottis, aquele primeiro trecho que foi implantado na gestão passada, está sendo refeito, está sendo resinalizado, feita a manutenção. São as novas ordens emitidas. A Inajar de Souza, a Brás Leme, a Luis Carlos Berrini, a Santos Dumont, a Nazaré 2. O trechinho da Nazaré, que tem um trecho longo, lá tem uns tachões bem ruins, os tachões. Junto a essas implantações, com essas manutenções e implantações, estamos fazendo um programa de implantação de paraciclos. Eu acho que é importante a gente ...

00:03:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Já tinha colocado, acho que na reunião passada,

mas agora estamos listando. Um pedido das pessoas que queriam conversar pessoalmente, particularmente com o Thomas, para poder ... Ele colocou algumas propostas de ciclovia, de paraciclos em alguns locais, me mandou uma relação. Estamos selecionando. Ele mandou várias relações de vários locais, estamos selecionando. Porque acho que não vou fazer tudo o que ele mandou, mas é uma proposta que a gente vai colocar e se quiserem, a gente pode até passar para vocês. Se vocês concordarem, a gente implanta nesses trechos, mas é uma relação que estou tirando, basicamente, de vocês mesmos, da sugestão de vocês. As próximas estruturas que estão propostas são Jaguará, Joaquina Ramalho, ponte Vila Guilherme, Parque Arariba, ponte Jânio Quadros, Visconde de Taunay, João Carlos Borges, Manuel da Nóbrega. Ciclofaixa São Miguel tinha uma pintura de umas travessias que ficaram faltando no final da história. Cambuci, que também era travessia, acho que veio de algumas reclamações, que vocês mandaram, algumas solicitações de vocês. A Hebe Camargo, que está sendo proposta também. Martiniano de Carvalho está programado para as próximas. O viaduto 9 de julho a ideia é fazer uma correção. Lá a gente não vai esquecer que foi um trequinho que foi implantado sobre o passeio e a ideia é melhorar um pouquinho aquela ciclovia que foi implantada sobre o passeio. Acho que basicamente é isso com relação à manutenção. Temos as que foram, que estão sendo entregues ainda essa semana. Não sei a relação, mas vou verificar. A gente passa, ao final da reunião, essa relação. Bom, o segundo assunto é a questão da disponibilidade no site. Estou vendo aqui como que a gente pode fazer isso, dos projetos que estão sendo implantados. O problema é um projeto que foi contratado, um dos projetos da PPP. É um projeto que foi contratado, passou pelo grupo, o qual nos reunimos constantemente entre SMT e CET, projetos aprovados, contratado e emitido uma ordem de serviço através da PPP e logo em seguida dá início à implantação dos projetos. Esses projetos, estou selecionando todos eles, vou ver como que vamos colocar isso, disponibilizar isso no nosso site. Não sei se vai ser na página da SMT, a gente está verificando como que a vai resolver essa questão, porque vai ser um arquivo muito pesado. Imagina 120 quilômetros de projetos elaborados, colocar numa página, não é muito simples. Mas de qualquer forma, estamos nos organizando para poder ver como que a gente vai atender esse pedido. Não vejo problema nenhum se precisar colocar esses projetos no nosso site. Só precisamos ver como que vai ser feito isso, porque os arquivos foram muito pesados. Sei que quando fizemos a proposta dos 318 a mais, aquele planejamento que a

gente estava fazendo a mais, tivemos muita dificuldade para colocar isso no site. Só os funcionais, quer dizer, é um croqui funcional, com a proposta que a gente estava colocando, tivemos muita dificuldade para colocar, essa que é a verdade. Colocamos aqui com o nosso grupo, terminamos achando o caminho para poder implementar essa proposta. Acho que a gente pode fazer isso daí. Com relação a isso, eu juntei dois assuntos. Se alguém tiver alguma pergunta para fazer, vou abrir já. Não sei se tem mais algum assunto que eu vou falar.

00:08:32 Michele Perea Cavinato: Todos. Praticamente todos são seus. Vamos lá, vamos abrir para o Thomas. Bom dia.

00:08:42 Thomas Tyn Chow Wang: Bom dia.

00:08:42 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia.

00:08:44 Thomas Tyn Chow Wang: Vamos de trás para frente. Olhei os projetos funcionais que acho que a Michele compartilhou por e-mail com a gente. Tem algumas coisas que, se não estiver enganado, são todas da concorrência que vocês querem reabrir. Não sei se é esse o termo, mas retomaram. Tem alguns que já sinalizei, Dawton, para você que já foram feitos. Tem coisa que está ali no meio que foi implantada. Acho que teria que tirar e colocar em outra estrutura. Tem alguns que são, na verdade, estruturas que existem, mas não é implantação recente, então não sei se cai como manutenção, onde que entra, tem que dar uma revisada naquela lista. Não vou lembrar de cabeça, mas te mandei no WhatsApp vários.

00:09:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Lembro que um dos casos foi a Reboucinhas.

00:09:33 Thomas Tyn Chow Wang: É, a Reboucinhas.

00:09:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Sumaré, lembro de uma relação que você me mandou.

00:09:40 Thomas Tyn Chow Wang: A Capote Valente também já fizeram, tem que dar uma revisada naquela lista.

00:09:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim. Essa lista, tranquilamente, a gente vai revisar, tudo que for existente vai para a manutenção. Lembro que o trecho da Rebouças, na verdade, faltava uma ligaçãozinha lá para chegar à Faria Lima, é uma ligação pequenininha até.

00:10:07 Thomas Tyn Chow Wang: É uma praça ali.

00:10:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o que faltava mesmo, que foi colocado naquele pacote foi essa praça. Lembro que estive lá, olhei e falei: mas está faltando, sei lá, acho que quase 50 metros.

00:10:21 Thomas Tyn Chow Wang: É coisa de 50 metros no meio da praça, que o pessoal já passa pela praça, é só sinalizar o caminho por dentro da praça.

00:10:26 Dawton Roberto Batista Gaia: Exatamente. Esse caso, o da Reboucinha é esse trecho mesmo que a gente está colocando. E claro, se tiver... a ideia é trabalhar sempre junto, tanto a manutenção, quanto as novas implantações. Se tiver que fazer alguma correção específica no existente, nós já vamos tentar fazer isso junto, para que as coisas possam acontecer. Por exemplo, a gente está fazendo a manutenção da Metalúrgica. A Metalúrgica tinha uma proposta antiga, que fomos lá fazer as reuniões com o subprefeito. Tudo que foi acertado na época, com o grupo que estava lá. Lembro que estava o Jean, o Felipe Claros, o ... como que é o Aro Meia Zero?

00:11:21 Thomas Tyn Chow Wang: Rogério, eu acho.

00:11:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Esqueci o nome do rapaz. Mas é o ... coordenador do Aro Meia Zero, que também está participando, junto com o subprefeito. O subprefeito ficou de fazer uma parte da obra, porque tinha que fazer uma ampliação do passeio. A ideia

era deixar o passeio com ... ele estava com 1,20m, tinha que deixar com acho que 2,70m ou 2,90m, não me lembro exatamente. Ele ficou de fazer a obra e fez a obra. Então, o que aconteceu? Nós sinalizamos, estamos já no finalzinho dessa sinalização. Havia uma parte que estava sobre o passeio, naquela grande praça que tinha uma área de caminhada. Era para colocar na rua. Colocamos na rua, fizemos algumas modificações e estamos implantando tudo de acordo com o que estava proposto. Tudo o que estamos conversando, tudo o que está sendo solicitado, a gente vem procurando atender num formato que estabeleça o equilíbrio mesmo. A ideia é que a gente possa deixar uma ciclovia muito mais segura do que está. Sempre, muito mais segura do que está. Estabelecer um equilíbrio com relação a todos os outros pedidos, que a gente, querendo ou não, terminamos sofrendo essa pressão de todos os lados, do cicloativista — que são vocês —, do comércio, do morador, do veículo de passagem. Então, como estabelecer um equilíbrio em um projeto? É isso que a gente está procurando. Acho que estamos chegando nesse meio-termo. Acho que com relação a, por exemplo, só respondendo a sua pergunta com relação à listagem. Havia lá, por exemplo, fazer uma ciclofaixa na Avenida Sumaré, está lá no pacote também, a Avenida Sumaré, na nova concorrência Sumaré. Como estava dando muito problema aquela ciclovia, por conta do conflito entre o pedestre e a bicicleta. Algumas lajes estavam levantando por conta das raízes das árvores. Resolvemos fazer uma manutenção, uma manutenção bem elaborada da Sumaré, o que já fazia muito tempo que não era feito, essa manutenção era só feita uma repintura e terminava ficando não a contento, vamos dizer assim. Dessa vez nós resolvemos retirar tudo que tinha lá de pintura, tudo que estava estragado, para poder limpar de fato aquele piso, aquele concreto e implantar num formato que realmente deixasse todo mundo satisfeito e ficasse claro, que aquilo dali é uma ciclofaixa compartilhada com pedestre. Claro, o que ocorreu no meio dessa história toda foi que implantou uma faixa azul na Sumaré. Estamos estudando como que vai ser feita essa implantação no trecho solicitado na concorrência. Uma possibilidade é relocar essa faixa azul. Redividir a pista no trecho que dá. O outro é só ampliar esse trecho existente da Sumaré e fazer uma ciclovia separadora daquela área do pedestre. Isso a gente vai achar uma solução para isso, com toda certeza nós vamos fazer uma solução que seja boa para todo mundo. Acho que é isso, não sei se tem mais alguma coisa.

00:15:16 Thomas Tyn Chow Wang: Não sei se entendi Dawton. Vai fazer uma ciclovia ao lado da pista, separada da ciclovia atual, é isso?

00:15:25 Dawton Roberto Batista Gaia: A proposta inicial era fazer uma ciclofaixa na pista, fazer uma ciclofaixa lá no pavimento. Mas é possível, nesse processo, a gente ampliar, como a maior parte do canteiro é bem larga, daria para fazer uma ampliação e fazer uma ciclovia separada da área do pedestre. Mas isso, estamos ainda olhando, estamos observando, verificando. Estou aqui conversando com a CET para ver qual é a solução que vamos achar, porque surgiu a faixa azul e a gente talvez tenha trecho que consiga implantar na pista mesmo. Estamos verificando isso agora. Qual vai ser a melhor alternativa para a gente implantar? Quando a gente chegar nessa conclusão, nós vamos implantar. Basicamente é isso.

00:16:23 Thomas Tyn Chow Wang: Você falou da Nazaré no começo. Tem um trecho da Nazaré que é ciclovia. Ela é junto da calçada, entre o corpo de bombeiros e a Patriotas. Ali vai ser ressinalizado? Porque fizeram a calçada, por causa da obra do museu da USP, e nunca mais fizeram a sinalização. Aquele pedaço o pessoal fica meio perdido, na verdade.

00:16:45 Dawton Roberto Batista Gaia: A intenção, Thomas, é refazer tudo. É ressinalizar tudo que estava lá e trocar os tachões. No caso da Nazaré, que realmente está sem tachão, você já não tem mais visibilidade, uma parte não tem mais o catadióptrico, que é aquele elemento que faz, que identifica quando está no período, principalmente no período noturno. Mas lá vai refazer tudo mesmo, não vai deixar nada para trás não. A ideia é entregá-la totalmente ressinalizada e em ótimas condições.

00:17:27 Thomas Tyn Chow Wang: Se puder pintar a travessia que tem com a Dona Leopoldina e depois incluir a Leopoldina, que cruza na outra ponta da Nazaré, não na do museu. Porque ali, aquele pedaço da Dona Leopoldina está destruído, não dá para andar, a rua inteira está destruída, não é só a ciclofaixa. O asfalto está todo craquelado, já teve alagamento. Ali teria que fazer o recape da rua inteira, incluindo a ciclofaixa. Não dá para ser só tinta, naquela ponta oposta ao museu.

00:17:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Esses trechos onde nós dependemos da SM-Sub, estamos conversando com a SM-Sub para poder, cada vez que entrar, fazer uma ciclofaixa, ciclovia totalmente sinalizada, mas eu dependo do recape deles para poder sinalizar. Logo a gente consiga fazer esse trecho do recape, vamos sinalizar com toda a certeza e recuperar tudo que tem lá.

00:18:28 Thomas Tyn Chow Wang: Falando em SM-Sub, eles deram alguma resposta sobre a ciclofaixa da Rafael de Barros? Foi feito recape e ela está com tipo 1,80m de largura?

00:18:42 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que essa largura não depende dele. Já está pintada inteira?

00:18:48 Thomas Tyn Chow Wang: Já está pintada inteira e parte eles começaram a cortar chão. Assim, 1,80 m de largura é abaixo do mínimo do manual. Não lembro qual era aquela outra medida extrema que vocês têm. Passei lá e não dá para uma pessoa subir e outra descer ao mesmo tempo. Porque ainda tem o degrau na sarjeta. A ciclofaixa que tinha 2,5 m virou 1,80 m. Era ruim porque tinha o degrau na sarjeta. Mantiveram o degrau e diminuíram a largura. Ali é uma ladeira grande, então está perigoso, ali precisa ver porque diminuíram onde já era ruim. Ali vai ter que mexer.

00:19:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não passei lá, mas com certeza a ideia não é reduzir nenhuma largura do que estava sendo implantado. Desde o início a gente vem falando sobre isso constantemente. Não existe previsão de estreitamento de ciclofaixa para nenhuma delas. A ideia é tudo que foi implantado com uma largura menor, que seja refeito.

00:19:59 Thomas Tyn Chow Wang: Tem que refazer. Vocês têm que falar para o pessoal da SM-Sub que está resinalizando, porque a Rafael de Barros é um exemplo, mas a Yuta, por exemplo, vocês mandaram arrumar um trecho, mas tem um trecho que não arrumaram, que ainda está estreito. Tem parte da Yuta que está sem tachão. Então, tem que ver. São dois

exemplos, mas tem outros. Se você pegar a própria Hélio Pellegrino, Faria Lima, as ruas que cruzam, que foram recapeadas, não pintaram de volta a travessia de ciclista. Entendeu? Só pintaram ... algumas pintaram faixa de pedestre ou os quadradinhos brancos, mas não o tapete vermelho na travessia de ciclista. Numa ciclovia como a Hélio Pellegrino, Faria Lima. Acredito em você, mas não boto a fé na SM-Sub. Porque a Hélio Pellegrino, posso todo dia e ela está sem sinalização desde janeiro. Tem que cobrar eles.

00:20:52 Dawton Roberto Batista Gaia: Não tenho dúvida de que vai ser pintado. A gente tem um problema do prazo. Concordo com você, vamos cobrar de fato essa sinalização, não se preocupe. A gente vai, tudo que acho até que já deveria ter sido pintado, não sei o que aconteceu, mas já deveria ter sido pintado. A ideia é que isso não demore muito. Toda vez que é recapeado, isso não demore muito. A gente tem aquela história: precisamos do OK da SM-Sub para poder entrar com a sinalização. É isso. Estamos aguardando, assim que tiver, vamos, de fato, resolver todos os problemas que você está colocando. Acho que tem mais. Acho que está o George e a Aline para ... tudo bem, Thomas? Vou passar para eles.

00:21:47 Thomas Tyn Chow Wang: Sim, sim. Só esse ponto. Ficar em cima da SM-Sub e ver o que eles estão sinalizando, porque as obras que eles estão entregando, as ciclovias diminuem, de fato, nas deles.

00:21:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Vamos lá. George?

00:22:03 George Queiroz: Olá. Tudo bem?

00:22:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, George.

00:22:05 George Queiroz: Bom, vamos lá. Primeiro, comentar um pouco dessa conversa que teve com o Thomas. Fiquei um pouco preocupado com essa questão dessa negociação com a faixa azul. A faixa azul, todo mundo sabe, é um projeto experimental. É um projeto que não tem comprovação de eficiência ainda, ele está em fase experimental, portanto, em relação a uma ciclovia, que não é experimental, que é padrão mundial, não pode ser

preterido de nenhuma forma. Quando você fala que existe uma negociação na Sumaré, inclusive até a possibilidade de pegar uma ciclovia e virar ciclofaixa, ou seja, um rebaixamento. A gente sai de uma estrutura mais segura para uma menos segura, por causa da negociação da faixa azul, que é uma experiência. Isso para mim é muito estranho. Na verdade, é um rebaixamento de uma estrutura mais segura para uma menos segura para o ciclista, para mim, é inaceitável. Imagino que os outros conselheiros concordem comigo. Reduzir, pegar uma ciclovia e transformar em ciclofaixa, para mim é inaceitável de qualquer maneira, em nenhuma hipótese é aceitável, dentro do que a gente imagina como melhores práticas. Esse é um comentário sobre essa conversa que achei muito estranha. O que havia pedido para conversar, estava pensando em falar a respeito da sua exposição sobre manutenção barra construção. Primeiro, na verdade, são duas perguntas. Quero dialogar um pouco com o que a gente falou na reunião do CMTT. A gente falou em relação às obras de manutenção, em relação ao contrato de manutenção que ele foi feito, ele foi firmado no ano passado. Esse contrato de manutenção está em vigor, tem algumas ruas que estão sendo, enfim, com a manutenção, mas, porém, contudo, entretanto, todavia, esta lista de vias está sendo decidida por vocês, mas elas não batem com a auditoria feita em 2022 pela Ciclocidade. Você me explicou, naquela reunião, a viabilidade das vias entrarem no contrato, existem alguns problemas. Não é qualquer via que entra em um contrato de manutenção, porque não inclui recape e tudo mais. De qualquer forma, o que acontece é que a lista não tem absolutamente, tem pouquíssimo a ver com as vias que foram colocadas como sem condição, mais ou menos 18%, em condição muito ruim, ou péssima, ou inexistente. Fica a minha pergunta, se vocês estão fazendo outras vias e essas vias que são colocadas como sem condição, inexistente etc., dentro dessa auditoria. Qual é o recurso que a gente tem para fazer a manutenção dessas vias, posto que o contrato de manutenção não cobre. Então, estamos aqui num ponto cego. Se o contrato de manutenção não cobre a manutenção de vias em determinadas condições, a gente precisa de outro recurso, outro mecanismo. Existe uma série de vias que estão lá na auditoria. Tenho essas vias, a gente tem imagem de Google, posso mostrar, não sei como a gente pode dialogar com essas vias, são cerca de 40 vias, a gente pegou 45 vias. Olhei no Google, das 45 vias que a gente mapeou no Google, apenas 5 ganharam manutenção de um ano para cá. A gente tem que pensar qual é a melhor forma. Se o contrato não cobre, tem que cobrir de alguma forma. Ele

não pode chegar e desistir e dizer que tudo bem, deixa assim. Queria dialogar com você qual é a melhor forma da gente passar o nome dessas vias e a gente pensar, qual é a forma de, já que tem uma verba de recape substancial na prefeitura, o recape está acontecendo a todo vapor. Então, a gente tem que pensar nisso. Segundo, em relação à construção de novas vias, novas ciclofaixas, novas ciclovias. No final do ano passado, vocês afirmaram que iriam ter um grande esforço esse ano com equipes simultâneas de construção de vias e tal. Era tanta obra que iria acontecer que a gente teria que voltar a fazer as reuniões locais, por regiões, as reuniões regionais e tal. Quero saber a quantas anda. Vocês falaram que nesse momento, estamos entrando em maio aqui, a gente teria nove equipes simultâneas em obras. Quantas equipes simultâneas estão fazendo obras para a gente cumprir as metas nesse momento? Ou esta questão acabou não acontecendo por diversos motivos? Essas duas questões. Como a gente cumpre de fato a manutenção nas vias onde o tal do contrato não funciona, não cobre. E dois, como está essa questão da simultaneidade das obras para elas acontecerem com a celeridade que nos foi informada ainda no ano passado. Obrigado.

00:27:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, com relação ao contrato, a celeridade com relação às nove equipes, está na concorrência. A concorrência já está aberta, já é pública. Ela tem um período das pessoas, das empresas entrarem, envolverem, se inscreverem, vamos dizer assim, para poder concorrer. Dependemos ... essas nove equipes estão lá nos contratos de ... não, na concorrência. Então, quem ganhar vai ter que colocar as equipes de acordo com o contrato. Isso dependemos de fato das concorrências. Já está na praça a concorrência. Dependemos deste pacote da concorrência para contratar as novas equipes. Novas equipes de cada um dos lotes. Com relação ...

00:28:59 George Queiroz: Essa vai fechar quando, desculpa, Dawton, quando fecha essa concorrência e quando deve ser o início de obras, mais ou menos, um prazo estimativo.

00:29:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o Pradas está na reunião. Pradas, colocamos, acho que já faz uns 10 dias. O prazo legal, se não me falha a memória, são 60 dias, é isso?

00:29:21 Ricardo Airut Pradas: Deixa eu complementar. Bom dia a todos. Bom dia, Queiroz. Parabéns pela sua colocação no CMTT quanto a rotas acessíveis. A gente compartilha da mesma opinião. No caso, é o seguinte, para cada lote está prevista a comprovação de pelo menos oito ou nove equipes, dependendo do lote, por lote. No caso, dos 258 quilômetros. Só que esse grande esforço depende, logicamente, não tem mais nenhuma impugnação. Acho que a gente conseguiu vencer esses desejos de impugnar. Muito embora, haja vista toda a demanda que a gente recebe e inputs que a gente vê nas redes contra a implantação de ciclovia. A gente nunca sabe de onde vai aparecer algum pedido de esclarecimento, mas vamos ser otimistas. Em 25 de junho deve acontecer o pregão, se não me engano é essa data, dá os 60 dias, porque a contratação é integrada e a partir daí acho que uns 15, 20 dias para homologação. A partir daí a gente já tem essa situação de pegar os croquis, já fazer os projetos, aprovar os projetos e a gente começar a fazer a implantação. Que me lembre do que está ocorrendo na PPP, a gente tem por volta de 4 ou 5 equipes já fazendo PPP. A PPP ainda tem um dispêndio que a gente consegue manter na listagem de cada lote, mas eu gostaria de dar uma complementada em relação, inclusive, a manutenção para ficar mais claro. Todas as ciclovias que já existiam antes na manutenção, antes do contrato de manutenção, elas estão contempladas. Onde está dando a divergência da listagem que o George citou para o que a gente está conseguindo implantar? Necessidade de mexer no pavimento antecipadamente. Quando a gente conseguir que o pavimento esteja em condições de receber a sinalização, seja por ação de tapa-buraco da Sub, seja por ação de recape da SM-Sub, a gente vai agir para atender aquela listagem. O que acho que é interessante, talvez, Dawton, é a gente pegar a listagem que veio lá da Auditoria Cidadã, e listar o que a gente conseguiu manter, e listar onde tem pendências em que fazer a implantação da manutenção seria jogar dinheiro fora. Para ficar claro para o grupo, qual é o sentido da ação. No que tange a outras situações, o que a gente tem recebido de projetos da CET, que é a autoridade de trânsito, a gente tem encaminhado para fazer as ordens de serviço que a Michele listou e prosseguido, porque são locais que estão com condição de receber implantação. Tanto que a gente já está pedindo o aditamento de valor para continuar executando a ata e posterior a gente vai revalidar a ata mais 12 meses, acho que começou agora em junho, julho, vai validar a ata mais 12 meses. George, para ficar claro, todo o parque cicloviário que existia anterior às concorrências 02 e 03, ele está

contemplado na ata de manutenção. O que não dá para ser elaborado e feito seguindo a Auditoria Cidadã é porque tem algum problema de pavimentação, algum problema que impede a gente de executar a sinalização de uma maneira decente e que atenda padrão que a gente conversou aqui sobre reforma e manutenção desse problema.

00:33:34 George Queiroz: O Thomaz que é o secretário? A lista que tenho, para a gente passar essa lista novamente, porque a auditoria tem aquela coisa de mapa. Lembro que listei, assim, peguei e coloquei numa lista. Colocar essa lista bem clara, a gente tirou fotos, puxou o *print* do Google Maps para mostrar como era antes e depois, e, infelizmente, evoluiu muito pouco, já estamos caminhando para uns 8 meses desse contrato, então acho que, imaginando que é uma auditoria que já está até defasada. Então acho que a gente precisa talvez olhar com mais carinho o que a gente tem lá para pensar o que é feito, porque fica parecendo que a auditoria foi feita e está ali meio escanteada. A segunda questão ...

00:34:33 Ricardo Airut Pradas: Só para completar isso, acho que você está certo nisso. Acho que o que falta é a gente listar e botar do lado a consideração acerca daquela estrutura que está na ciclovia e porque não executou até agora. Assim vocês entendem onde está, para a gente ir atrás em conjunto.

00:34:50 George Queiroz: Tem de dois tipos, tem algumas que o pavimento passou, tem umas que inclusive isso passou, não é dessas novas, do asfalto novo. Tem lugares onde o recape passou só na ciclovia, só na ciclofaixa. O que é estranho para a gente um recape só passar na ciclofaixa, tem vias que são assim, e tem outras que você vê claramente que é o tempo passando. Você vê claramente que é o desenho de 2015, 2016. Aquela pintura completa não passou por nenhum tipo de requalificação desde 2015. Estamos falando de 10 anos abandonado. Às vezes, a questão do asfaltamento não está ruim, é a questão realmente do tachão sumir, a tinta sumir por falta de cuidado mesmo. Acho que tem vários casos onde já dava para atacar, para estar feito, que contemplaria em tese o tal contrato, esse tal contrato que não inclui a obra mais pesada. Queria só para passar a palavra. Você falou desse contrato falando em nova ciclovia, ou esse contrato novo, essa licitação nova tem o prazo de mais ou menos 60 dias para fechar e partir daí o projeto. A partir da

assinatura do contrato, a empresa tem quanto tempo para finalizar, para entregar tudo na rua para a gente pedalar. Vamos imaginar que agora seja maio. Vamos dizer que no início de julho, tem o contrato assinado. Vamos lá, melhor cenário. Início de julho, contrato assinado. Até quando eles recebem tudo? Até quando a gente pode pedalar em todos os quilômetros previstos no contrato? É um ano? São 6 meses? São 2s anos? Como está no contrato? Porque eu não li. Sou leigo. Obrigado ... está sem voz.

00:36:48 Ricardo Airut Pradas: O nosso esforço vai ser de cumprir o plano de meta e a gente vai cobrar isso deles. Lógico que a gente não vai querer que eles façam de qualquer jeito para entregar de qualquer jeito.

00:36:59 George Queiroz: Mas a licitação não pede 6 meses para fazer tudo? A licitação provavelmente tem um tempo maior, oficialmente.

00:37:05 Ricardo Airut Pradas: A licitação ...

00:37:08 Ricardo Airut Pradas: São 18 meses.

00:37:10 Michele Perea Cavinato: Dezoito meses. Projeto e obra a partir da emissão da primeira ordem de serviço.

00:37:15 George Queiroz: Então tem um 1 e meio oficialmente. Pelo contrato eles poderiam fazer, vocês tentam acelerar para cumprir o plano, mas o contrato em si dá a eles um prazo de um1 ano e meio para fazer e cumprir esse contrato.

00:37:32 Ricardo Airut Pradas: Lembrando que a gente estava com essa intenção de que o pregão fosse primeiro de dezembro e a gente conseguisse fechar o contrato e começar isso em janeiro. Olha o quanto a gente está defasado em relação a isso por causa das impugnações. Isso não é uma desculpa, mas é uma justificativa de entendimento de onde estão esses 6 meses de defasagem e como a gente já poderia estar melhor a esse tempo nas implantações.

00:38:11 George Queiroz: Ok, obrigado gente. É um pouco frustrante para a gente.

00:38:15 Ricardo Airut Pradas: Imagina para nós.

00:38:19 George Queiroz: São 18 meses, mais 2, mais tanto, acaba ... enfim, a gente quer pedalar, gente. E faixa azul de vento em popa. Vamos que vamos. Obrigado.

00:38:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Aline.

00:38:38 Aline Pellegrini Matheus: Bom dia, pessoal. Primeiramente, quero pedir desculpa pelo barulho, porque estou na estação Luz, esperando o expresso Aeroporto das 11h. Bom, a minha pergunta vai ao encontro da pergunta do George, só que não em relação tanto às manutenções, mas em relação à concorrência que foi relançada. Não sei se é o Dawton, ou o Pradas que pode responder com mais propriedade, mas é o seguinte. Como a lista está bem desatualizada em relação às vias, porque tem muitas vias na relação, a gente passou para o Dawton, que já estão feitas, o Dawton sabe bem. Muitas vias que contam lá já estão construídas e algumas até precisam de correções. Como fica em relação a essas vias? As empresas que provavelmente irão participar dessa licitação precisam saber de alguma forma. Ou essa lista precisa ser atualizada, ou as empresas precisam ser notificadas que essas vias já foram construídas. Porque elas não podem passar um orçamento, uma lista, uma proposta de preço para vocês no pregão que contemple uma coisa que já foi feita, que tem ali uma proposta que vai custar X milhões para uma coisa que já foi construída. Como que fica caso eles passarem um preço numa licitação para uma coisa que vocês já têm, para uma coisa que já existe, estruturas que já foram construídas. Como que funciona isso? Isso, para mim, não fica muito na minha cabeça.

00:40:45 Dawton Roberto Batista Gaia: O que acontece, Aline, é que por isso que a legislação diz o seguinte sobre as concorrências. Você tem a possibilidade de aditar o contrato para mais ou para menos 25%. Exatamente por causa disso, porque você tem contratos que demoram tanto para ir para a praça e consolidar, efetivamente, a contratação

que foi planejada, que termina ficando realmente desatualizado. Então, existe a possibilidade de você aditar o contrato. Então, posso retirar essas vias desse contrato que já estão nesse pacote. É lógico que em um contrato você só paga aquilo realizado, aquilo executado. Com relação a isso, a gente não precisa se preocupar com relação à verba. Não sei se você quer complementar, Pradas, mas a ideia é que posso colocar para mais e para menos nesse contrato.

00:42:03 Aline Pellegrini Matheus: Entendi, mas, do jeito que você acabou de falar, o contrato é tão moroso que dá tempo de você fazer o aditamento para incluir ou excluir. Acho que seria tão mais prático já colocar na praça um edital com as vias corretas para, inclusive, ganhar tempo para não ser tão moroso assim.

00:42:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Gostaria que isso fosse tão fácil do jeito que você está falando, Aline. Sabe por quê? Vou passar a palavra para o Pradas, que pode falar com bastante propriedade sobre essa história desse contrato. Mas, quando você manda um processo para o Tribunal de Contas, com toda a relação, cada vez que você muda um item desse contrato, ele volta para o zero. Ele volta lá no início do zero e você começa toda uma renegociação. Então, é melhor que o contrato vá para a praça com esse formato do que ter que ir lá do início de toda a contratação. Então, isso vai ser tranquilo, vai ser corrigido. Não é que estamos planejando fazer isso desde o início. Não é isso. É que ele surgiu no meio de um contrato para a gente não voltar lá no zero do contrato, mas resolver colocar na praça do jeito que estava. Pradas, acho melhor você falar sobre esse assunto.

00:43:30 Ricardo Airut Pradas: Deixa eu dar uma alinhada na informação geral, é todo mundo fica com a informação. Aline, isso é motivo de conversas com a Márcia e o Luiz Gregório, que estão na reunião também. A gente faz algumas reuniões pontuais em relação a isso. Os 101 quilômetros que estão para frente, a gente já está revisando. Não reduzindo, mas revisando porque tem coisas que a gente vai conseguir implantar pela PPP. A gente vai implantar antes e já vai alterar porque é um termo de referência que não foi lançado ainda. A gente estava esperando resolver esses pelos 158 quilômetros para ter convicção da aceitação do termo de referência e da maneira de fazer a contratação integrada, seja por

parte do órgão de controle, seja para evitar impugnações futuras em contratos futuros. Mas o que acho interessante, Dawton, é a gente pegar a listagem que te mandaram e a gente bater um por um esses locais. Até para a gente entender se é o caso como o da Reboucinhas que você falou. Se é o caso da Sumaré que era uma mudança de tipologia. Nesses outros casos se são trechos variados. Se no final das contas, em vez de fazer 300, 500, 1 quilômetro de ciclovia, já tiver parte realizada, talvez com o polo gerador, que acontece muito, e sobrarem 500, a gente vai fazer projeto dos 500, vai complementar e isso vai estar dentro do plano e vai pagar 500. Até para entender como a coisa vai funcionar. Mas acho interessante a gente alinhar para entender todas essas ciclovias que foram listadas, teoricamente, como já existentes ou parcialmente feitas. Para a gente alinhar quanto a todo mundo estar na mesma página e entender se se trata do mesmo local, na mesma rua, ou se é um local diferente da mesma rua, ou tem uma denominação genérica, mas está fazendo transversais, ligações com os casos que acontecem. Então, às vezes, a gente tem o nome de, vou chamar genericamente de Avenida Pedro Guelfi, só como exemplo, mas o que a gente está falando das estruturas é de realizar todas as interligações entre elas e outras estruturas existentes. Mas o nome de família, vamos dizer assim, vai ser feito o Guelfi. Acho legal para alinhar, pegar essa listagem que te passaram, a gente senta meia hora, 40 minutos, lista, entende, explica e devolve a informação.

00:46:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Tudo bem. Na verdade, tem 3 ou 4 vias que já estavam lá, por exemplo, a Eugênio de Medeiros é outra que já foi implantada e estava na listagem, foi implantada ano passado e estava na listagem. Porque, na verdade, ela seria Eugênio de Medeiros e Rua Butantã. Era um projeto só. Terminou saindo Eugênio de Medeiros, porque saiu um recape, tinha que ressinalizar, se vai ressinalizar, já ressinaliza com ... assim que terminou, ficou ressinalizando a ciclofaixa com a proposta. Isso é só um exemplo que estou colocando, mas sim, fora essa que eles colocaram nos existentes, eles têm umas propostas. Tem uma proposta lá no pacote que está colocando como ciclo rota, que eles acham que cabe numa ciclovia, numa ciclofaixa. Mas isso a gente pode, lógico, sentar, conversar e passar isso para dentro do nosso grupo interno para a gente poder discutir e depois fazer uma devolutiva oficialmente mesmo. Mas é isso. Eu diria assim, nós não vamos perder nada, como o Ricardo falou, como o Pradas falou. Tem mais 101

quilômetros prontinho para ser relançado logo após essa experiência dos 158. Tudo aprovado, tudo certinho, atenderam todas as notificações que veio da Tribunal de Contas, de todo o grupo que está entrando, das empresas que estão entrando com a possibilidade de participar do processo? Logo em seguida vamos lançar também esse 105 a partir do momento que tudo que for possível reaproveitar desse 101, ou na PPP, ou em outra medida que a gente possa atender imediatamente. Porque essa é a ideia, é antecipar o máximo possível de tudo que a gente está propondo. No caso da Eugênio de Medeiros, por exemplo, recapearam, terminou implantando a Eugênio de Medeiros, ficou muito bom o jeito que foi proposto. Como o recape não subiu a Butantã, infelizmente, se houvesse já subido a Butantã, já estava implantada a Butantã também. É isso. Acho que, sim, a gente pode olhar toda essa listagem, reavaliar e fazer uma devolutiva para vocês com tranquilidade. Não tem problema. Vamos lá, tem mais ... Quem levantou a mão?

00:49:12 Michele Perea Cavinato: Lucian.

00:49:13 Lucian CTB: Oi, gente. Bom dia.

00:49:20 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, Lucian.

00:49:21 Lucian CTB: Obrigado pelo secretário participar também desses tópicos que a gente está discutindo. Vamos fazer um pedido. Primeiro um pedido de diretriz abrangente e depois uma solicitação específica. Tanto para a manutenção, a gente já tinha um compromisso do secretário anterior. Gostaria que isso fosse abordado agora, se ele der um compromisso para o nosso secretário, que os projetos que a gente tem de ciclofaixa, geralmente eles são feitos com a largura mínima, mesmo quando sobra espaço nas faixas de rolamento. As faixas de rolamento de tráfego geral, elas acabam com uma dimensão maior do que a mínima. As ciclofaixas feitas, ou com uma dimensão mínima, ou excepcional, geralmente isso. Tanto da manutenção, quando as ciclofaixas são refeitas, quanto das estruturas novas que têm surgido. Só para reforçar, além do compromisso que a gente já tinha para conversar com o secretário anterior, isso foi uma coisa que entrou no Manual de Desenho Viário. Vou até colocar aqui no texto que tem o item 3.5.2.1, largura das faixas de

tráfego geral. O manual já dizia que quando tem um espaço sobrando nas faixas de rolamento, ela tem mais que o mínimo, e tem uma ciclofaixa que é menos do que a largura desejável, esse espaço seja redistribuído para a ciclofaixa. Até agora a gente não tem nenhuma estrutura que tenha a dimensão desejável. Entre o mínimo e o excepcional, algumas um pouquinho acima do mínimo, mas acredito que a gente não tem nenhuma que tem a dimensão desejável. Isso seria uma mudança de paradigma que a gente já fala bastante. A gente consegue utilizar as estruturas, mas elas ainda são muito estreitas, elas acabam sendo meio excludentes, principalmente, para atrair novos usuários para a bicicleta. Para quem está iniciando, para quem quer pedalar com criança e ir para escola, por causa da dimensão estreita dela. Então se a gente pudesse pegar isso, que está codificado no nosso Manual de Desenho Viário, e aplicar como fosse um compromisso. Premissa básica de todas as coisas que a gente está fazendo manutenção e instalando novos, isso é uma coisa que a gente gostaria muito e que seria uma mudança de paradigma. A outra solicitação específica, dentro da licitação de novas estruturas, eu ia pedir especificamente a substituição da Estado do Israel pela ciclovia da Pedro de Toledo. Eu vou forçar de novo que a gente já fala dessa estrutura fazem muitos anos. Ela foi a estrutura mais votada quando a gente fez como prioritária, quando a gente teve a oficina participativa lá em 2019, então já faz mais de cinco anos que a gente discute essa estrutura. Ela teve até apoio da Unifesp. Às vezes as pessoas falam: passa perto de um hospital. Elas projetam uma preocupação, mas que a gente da UNIFESP, do Hospital Universitário, não é uma coisa que atrapalha. Pelo contrário, é uma coisa que a gente, ou a Universidade do Hospital Universitário, estão solicitando, porque facilita muito a chegada das pessoas para a Universidade, para o hospital também. Já teve até um ofício da instituição solicitando que essa ciclovia da Pedro de Toledo fosse feita. A Estado de Israel é uma coisa que não atende muito. A gente preferia que fosse feita a substituição, que fosse atendido aquilo que foi considerada a prioridade número 1 da subprefeitura da Vila Mariana. Então, sobre esses problemas que a gente está em pauta, por enquanto são isso. Muito obrigado.

00:53:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, com relação a Pedro de Toledo. Existe um esforço enorme da gente colocar a Pedro de Toledo, sabemos que lá não é tão simples resolver o problema. Acredito que a Pedro de Toledo, para poder atender como deve atender,

deveria ser uma ciclovia e não uma ciclofaixa. Dentro daquela proposta que venho defendendo, uma proposta urbanística, onde aumenta o passeio, garanto a circulação da bicicleta em paralelo, retirando esse conflito entre o pedestre e a bicicleta. Acho que ali cabe fazer isso. Inclusive, tem alguns avanços de passeio. Acho que cabe, sim, essa proposta. Vamos pegar um pouco o passeio, colocar a bicicleta para cima e garantir que o pedestre continue circulando com segurança. Porque as calçadas são bastante largas ali, é possível fazer isso. Acho que nesse aspecto você tem razão. Já venho defendendo bastante isso. A gente precisa ver como podemos fazer isso. Na verdade, a ideia era colocar nos 101 quilômetros, essa proposta da Pedro de Toledo. Não sei se é possível a gente trocar nessa fase. Tem a questão do valor específico quando você troca uma pela outra. Você tem o valor específico desse contrato. Não sei se é possível fazer nesse formato. Acho que não é possível. Mas, de qualquer forma, nós temos lá os 101 quilômetros que estão para sair imediatamente após a aprovação de tudo isso daqui. Com relação a isso, eu tenho certeza absoluta de que o compromisso ... vejo que uma prefeitura, quando o prefeito coloca os secretários, eles irão reafirmando sucessivamente os compromissos anteriores, porque o compromisso não é só do secretário, o compromisso é do prefeito quando ele coloca um determinado compromisso. Acredito, de fato, que o Celso, nosso secretário atual, pode assumir esse compromisso até com uma certa tranquilidade, já que foi assumido pelo secretário anterior. Posso, se for necessário, passar a palavra para ele aqui nesse caso. Acho que nós não vamos ter problema nenhum de reafirmar esse compromisso com relação às vias que tiverem a possibilidade de ampliar no processo de manutenção, ou nessas novas vias que estão sendo implementadas.

00:56:49 Celso Gonçalves Barbosa — SMT: Dawton, estou ouvindo. Reafirmo o compromisso. É um compromisso que havia sido assumido. Nós vamos trabalhar assim para cumprir. É isso.

00:57:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, essa é a resposta do nosso secretário. Tem mais alguma questão que você colocou, Lucian? Acho que não.

00:57:19 Lucian CTB: Não, só que fosse atendida a priorização das oficinas e que fosse

feita, se precisar, uma substituição, mas pode ser feito um aditivo para incluir a Pedro de Toledo.

00:57:32 Dawton Roberto Batista Gaia: Isso é possível, sim. Acho que você conhece o contrato bastante pelo que você está colocando. O aditivo é feito posteriormente, quer dizer, é contratada a empresa, ela dá início ao processo de implantação. Uma parte do contrato, dependendo dos itens que já foram elaborados, é possível fazer o aditivo de uma estrutura nova, porque tem muito a ver com o valor total que está sendo contratado. O valor total, se couber dentro daquele contrato, pode ser feito o aditivo. Mas, o que a gente precisa fazer agora, é o que a gente está fazendo. É um esforço concentrado. Toda a secretaria, o secretário, o Pradas, o Zé, a Michele. Todo esse grupo que está aqui, o Pedro, todos nós estamos concentrados em fazer que tudo isso aconteça o mais rápido possível. Para que o que a gente está perseguindo, são os 300 quilômetros, possa de fato ser atendido ainda esse ano. Acho que é isso. Vamos mudar de pauta.

00:58:52 Michele Perea Cavinato: Vamos, Dawton.

00:58:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós falamos aqui ... estamos na pauta 4. A pauta 4 já fizemos, não é?

00:59:05 Michele Perea Cavinato: Vamos para ela agora. Explicações sobre a concorrência.

00:59:11 Michele Perea Cavinato: Opa, não. A 3, resolução 920 para equipamentos não metrológicos. Essa a gente conta com o apoio do Zé Ovidio.

00:59:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Ele está aqui?

00:59:25 Michele Perea Cavinato: Ele está.

00:59:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Opa, Zé Ovidio, bom dia, a palavra é sua.

00:59:33 Jose Ovídio CET GFE: Bom dia, bom dia a todos. Estou falando pela gerência de fiscalização eletrônica, fiscalização com os radares. O que tenho para dizer é o seguinte. Agora a gente, no início de março, a gente assinou novos contratos, passaram a vigorar novos contratos de fiscalização eletrônica. São oito empresas, oito consórcios contratados para implantar os equipamentos nas diversas regiões da cidade. Nesse contrato está prevista a fiscalização das ciclovias e ciclofaixas. É um tipo de fiscalização que a gente ainda não efetuou aqui por equipamentos de fiscalização eletrônica na cidade. Existe essa previsão contratual. Acho que para você implantar, depende de alguns estudos dependendo de fatores como acidentes, número de acidentes e a alta quantidade de incidência de desrespeito na ciclofaixa, porque o nosso contrato é remunerado por número de faixa. Você tem uma limitação no quantitativo de faixas a serem implantadas, fiscalizadas. E a ciclofaixa é contada como uma faixa à parte. Acho que uma das necessidades que a gente tem é fazer uma avaliação muito criteriosa. Porque a partir do momento que você implanta uma fiscalização numa ciclofaixa, não que seja menos importante que as demais, é uma faixa a menos que você tem para implantar numa via de faixa normal, vamos dizer dessa forma. Acho que o mais importante é isso, está realmente prevista a fiscalização nesses novos contratos, iniciaram agora recentemente, a gente está numa fase de substituição dos equipamentos já existentes por equipamentos novos.

01:02:03 Michele Perea Cavinato: Quem solicitou essa pauta, se quiser fazer algum complemento, Lucian. Vamos lá, Lucian.

01:02:10 Lucian CTB: Obrigado. Desculpa, esqueci o seu nome, quem falou não foi o Celso?

01:02:16 Michele Perea Cavinato: Foi o Zé Ovidio.

01:02:18 Lucian CTB: Ovidio, obrigado. Obrigado pela explicação. Queria entender se isso ia ser a substituição de todos os radares, inclusive, os que existem agora, não é? Então, a ideia é fazer a substituição de todos os radares da cidade, é isso?

01:02:38 Jose Ovídio CET GFE: Isso, eles estão sendo substituídos nos locais que já existiam, até por conta de uma resolução do CONTRAN. Estão todos sendo substituídos, mas mantidos nos locais já fiscalizados, eles estão sendo mantidos.

01:03:00 Lucian CTB: Entendi. O que eu tinha entendimento, que a gente discute bastante, da utilização de câmeras como forma de fiscalização. Tudo que a gente havia entendido, essa resolução para a fiscalização automática, que é mais ou menos o que o carro da zona azul, que passa com a câmera faz: uma fiscalização na hora. É possível utilizar as câmeras da cidade para fazer uma fiscalização dessas coisas não metrológicas? Não tem uma medida, uma coisa binária de sim ou não? Não é uma coisa qual a velocidade que o carro está correndo, mas se é sim ou não de ele estar ... é o carro do rodízio? É o carro que está em cima da calçada? É o carro que está em cima da segunda faixa? Estou entendendo que é isso. É possível a gente utilizar as câmeras em geral da cidade, usar a câmera do carro da zona azul? Usar os outros radares para fazer esse tipo de fiscalização? O que precisa ocorrer para a gente poder expandir essa fiscalização?

01:04:10 Jose Ovídio CET GFE: Com relação à zona azul ... pois não?

01:04:15 Lucian CTB: O que precisa acontecer para a gente ... essas câmeras, são públicas, a prefeitura, a CET vê na câmera que tem algo, uma infração de trânsito ocorrendo e faz uma autuação com base nisso.

01:04:31 Jose Ovídio CET GFE: Com relação à Zona Azul, eu acho que deve ter alguém mais apropriado para comentar, pelo menos foi convidado. Eu falo pelos radares. Você pegaria um equipamento fixo de radar que está instalado no local e você o habilitaria para fiscalizar a invasão da ciclofaixa. Ele tem câmera para dar um zoom na placa do veículo para identificar o infrator e uma imagem panorâmica para mostrar que esse infrator está circulando na ciclofaixa. A fiscalização com os radares seria dessa forma. A gente já fez testes no passado, acho que foi na Vergueiro, colocando um equipamento de radar lá. Evidentemente, o equipamento fica visível e a gente percebeu que o índice de desrespeito

quando você implanta um equipamento é muito baixo. Foi muito baixo. Agora, com relação à fiscalização pelas outras câmeras, não sei se o pessoal está aí para falar melhor.

01:05:44 Michele Perea Cavinato: Eu já estava dando uma olhada aqui, acho que eles não estão, não vieram. Mas posso coletar essa informação e passar para o grupo.

01:06:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, acho que terminou sendo uma colocação muito boa com relação a isso, não é? Eu acho que o George quer falar também, não é George?

01:06:15 George Queiroz: Sim, sim. Sobre a questão de fiscalização. Dawton, rapidamente, acho que falo também pelos conselheiros aqui, a gente teve na mídia, saíram notícias em relação ao prefeito. Queria manifestar o repúdio da gente, da comunidade de ciclistas, em relação a essa ideia, esse decreto de impedimento de aumento do número de radares na cidade. Isso vai totalmente contra as melhores práticas, a postura do prefeito em relação a isso é absolutamente arcaica. Nós, como conselho consultivo, temos a obrigação de manifestar o nosso repúdio a esse posicionamento do prefeito da cidade de impedir e de ser contra o aumento da fiscalização de infrações. Porque nós, ciclistas, pedestres, somos os vulneráveis, somos os principais afetados com esse tipo de postura, com a imprudência do trânsito. As pessoas que estão em carros, estão com seus airbags, estão muito mais protegidas que a gente. Então é uma postura, infelizmente, do prefeito que foi absolutamente lamentável. O decreto que ele passou é absolutamente lamentável. Queria só deixar isso registrado, registrado em ata, que a fiscalização dos imprudentes, dos infratores é importante e ela deve ser ampliada na cidade ao máximo. Isso não é simplesmente uma questão de punitivismo, é uma questão de cidadania e a gente lamenta a postura do prefeito Ricardo Nunes em relação a esse tema. Muito obrigado.

01:07:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado, George. Está registrado. Qual é a próxima pauta? ...

01:08:09 Lucian CTB: Vocês irão falar ... A gente falou só da sessão de radares. Vocês irão

depois conversar com a fiscalização que pode dar um retorno sobre o uso de outras câmeras da cidade para fazer essa fiscalização?

01:08:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim. Na verdade, a gente já tem uma resposta, mas acho que, como cobrei e isso não veio oficialmente, acho que a gente não deve se manifestar, porque a gente precisa que isso seja oficialmente manifesto. Mas tudo bem, a gente vai dar essa resposta para vocês posteriormente.

01:08:55 Lucian CTB: Está bom. Queria propor também, se for possível, que seja feito ... nessa parte de fiscalização, outras cidades, se não me engano, Recife faz uma fiscalização onde o poder público pode fazer um registro de uma infração, envia para a CET deles. Atestada a fiscalização, acho que por questões normativas, o que vinha era uma multa moral. Mas existia essa fórmula. Buenos Aires sei que faz isso, que a cidadania pode fazer uma denúncia, faz o uso de uma câmera, e isso vai para a CET deles. Acho que, se não me engano, eles têm uma conversão assim de 50% das coisas, são bem estruturadinhas, se convertem em multas de fato. Eu ia propor se vocês pudessem estudar um piloto de fazer esse tipo de coisa. Entendo que não pode uma gravação, mas que um agente da CET olhando uma câmera, que é isso o meu entendimento do que você está conversando com essa resolução 920 sobre equipamentos. Que os agentes com poder de fiscalização, olhando uma câmera e vendo uma infração, podem transformar isso num ato de infração, numa multa. Queria que vocês pudessem estudar, não só a parte das câmeras fixas, mas de fazer uma coisa com a população mesmo. Ou seja, um aplicativo da CET, que é basicamente fazer uma transmissão de imagem ao vivo. Não é uma gravação, é uma imagem, tem um agente da CET, atesta o local por GPS do celular, vê que está um carro estacionado na calçada, não tem muito o que discutir, e transforma isso em uma multa. Queria que você registasse essa sugestão e que vocês pudessem estudar isso ou alguma coisa do gênero.

01:11:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós já vimos isso, Lucian, existe essa proposta. O problema é, essas câmeras têm que ser aferidas. Parece simples, mas não é tão simples assim. Elas precisam ser aferidas, precisam ser aprovadas para poder ser inseridas em um grupo onde esse equipamento está aferido e aprovado para fazer esse tipo de atividade. Mas

assim, vamos aguardar vir as respostas oficialmente para a gente poder repassar para vocês. A sugestão que você está colocando é boa, acho razoável. É difícil de colocar em prática, quanto à legislação atual, só isso. A legislação hoje é muito severa em alguns aspectos. Mas é isso. Bom, acho que a 4 já foi, não é, Michele? É o que a gente estava falando. A explicação sobre as concorrências relançadas. Acho que podemos entrar já na quinta, que é a...

01:12:22 Michele Perea Cavinato: Na 5ª, a liberação de verba.

01:12:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Liberação de verba. O Caique vai expor?

01:12:28 Michele Perea Cavinato: Vou compartilhar para ele ... Dawton, comenta a última pauta, só vou compartilhar o link, espera aí, dá um minutinho só ... Bergo, enquanto ele está entrando, você quer comentar alguma coisa? O Bergo levantou a mão.

01:13:33 Bergo CicloCentro_SP: Oi, bom dia a todos.

01:13:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia.

01:13:36 Bergo CicloCentro_SP: Obrigado. Estava escutando vocês pela internet enquanto trabalho. Queria aproveitar o gancho aqui do Lucian. Ele falou um pouco sobre os espaçamentos das nossas ciclovias que estão sendo requalificadas e das novas também. Falando de uma ciclovias específica que me traz muita preocupação. Queria reforçar isso aqui, aproveitar que o nosso secretário, espero que ele esteja aqui ainda, para ele estar ciente dessa solicitação que a gente vai fazer aqui.

01:14:23 Celso Gonçalves Barbosa — SMT: Ótimo.

01:14:26 Bergo CicloCentro_SP: Estou falando em nome do CicloCentro, de todos os coletivos aqui, mas principalmente do CicloCentro, falando das estruturas do centro. Tem uma preocupação muito clara sobre a ciclovias, ou ciclofaixa, ou ciclocoisa, vai depender um

pouco de como vocês fizeram esse projeto, da Aclimação, que é uma via que está prevista para acontecer, espero que brevemente. Também da Queiroz Aranha. Essas duas que fazem uma ligação super importante na região do Cambuci com a Aclimação e com a zona sul da Vila Mariana. Elas têm características que precisam ser levadas em consideração e tomar muito cuidado na execução delas. Senão a gente vai repetir erros já que foram feitos na Conselheiro Ramalho e na Dom Pedro. A Aclimação tem essa característica, possivelmente, vai ser uma via no centro e ela precisa ser elevada. Vou deixar isso bem claro, porque ali é uma via rápida, uma via de descida e subida e em curva. Se você não fizer isso, a gente vai ter problemas sérios de atropelamento, quedas, e tudo mais. Então, precisa ser uma via elevada. A gente já está vivendo coisas muito estranhas na Conselheiro. Como é uma via que não é elevada, os carros simplesmente ao fazer uma volta, fazem a volta em cima da ciclovia e vão embora. Não estão nem aí se vem gente ou não., eu mesmo já quase trombei um carro ali. Quando estou falando de carros, são de todos, desde a polícia até entregador. Motoboy, principalmente, nem se fala, os caras fazem a hora que quiser. Então é muito importante que essa via seja elevada. Não sei como vocês estão prevendo, mas os planos técnicos precisam ver isso e na hora de fazer orçamentos também. A outra via, que eu estou falando é a Queiroz Aranha, que desce da Ana Rosa, e vai fazer a conexão ali com a Topázio e com a Paula Ney também. Ali é uma via que precisa ser em buffer, porque a gente tem um conjunto famoso ali de prédios, antigos inclusive, e param-se muitos carros naquela lateral. Para quem está descendo do lado esquerdo, não dá para ser no meio da calçada, porque tem muitas árvores, não dá para ser no meio da via, porque é uma via que passa ônibus, é só um fluxo e muito carro, então precisa ser em buffer. Estou apontando isso, porque a gente já falou isso no passado. Como o Lucian vem dizendo e outros integrantes do nosso comitê, a gente muitas vezes aponta para vocês, mas quando a gente vai ver na execução, sai daquele jeito qualquer. Vou comprar essa briga desde já, porque essas duas vias são muito importantes para aquela região, que é da região central, e que é muito carente. A ciclovia da Pedra Azul acabou de ser eliminada, com asfalto novo, já está há algum tempo lá, ela também é muito importante e está fazendo um movimento que a gente sempre fala que é construa e eles virão. Pelo menos estava fazendo. Muita gente acessando para ir ao parque, para fazer as conexões lá para a Vila Mariana, para ir para o fundão ali do Cambuci. A gente precisa ter cuidado na hora de planejar, na hora de implementar, porque senão dá errado.

Fica uma coisa estranha. A gente aponta, não é feito, o que acontece? Parece aquela piada que os caras estão lançando agora. Os cientistas apontam que o desastre vai acontecer, ninguém dá bola, principalmente as pessoas que estão nos lugares decisórios, no final, a merda acontece e fica por isso mesmo. Nós aqui, a gente pode até fazer essa analogia, nós ciclistas que andam e que muitas vezes dedicam parte voluntária da vida para observar, A gente está alertando vocês. Nós somos esses cientistas. Levem o que a gente está falando em consideração. Queria deixar anotado para todos que estão, o secretário. Pontualmente, essas duas vias. Obviamente tem outras. A mesma da Conselheira precisava ser elevada e a da Dom Pedro também. Mas a gente sabe que isso vai ser difícil, mas então não vamos repetir os erros. Queria deixar isso apontado. Obrigado.

01:20:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Foi muito bom você ter falado isso, Bergo. A gente tem falado desde o início do nosso, pelo menos que participo do CMTT, que o nosso grande desafio na cidade é conquistar os espaços na via primeiro. E, posteriormente, essas ciclovias, essas ciclofaixas, essas pessoas que você citou, serem transformadas em ciclovias futuramente. É um pacote específico, vamos dizer, é uma contratação específica de projeto, que é você transformar essas ciclofaixas em ciclovias, ou seja, passa a ser uma obra, um contrato de uma obra mesmo. Você põe guia, sarjeta, gradil, dependendo da largura, você é obrigado a colocar o gradil. O valor deste equipamento na rua, que chamo de equipamento urbano, denominado ciclovia, ele termina sendo um valor muito expressivo. Via, sarjeta, passeio e ainda você tem que colocar o gradil. O gradil hoje, o valor do gradil é muito alto, ele continua com 30% do valor de um projeto, para vocês terem uma ideia, quando você coloca ele na ciclovia inteira. É claro que a gente vai sempre buscando fazer no formato onde você tem a certeza absoluta de que está garantindo a segurança. Às vezes, a Ciclo não saiu na largura que nós gostaríamos, porque naquele momento não é possível fazer nesta largura. Mas com certeza o nosso pensamento e o nosso planejamento estão focados, sim, em um futuro bem próximo, transformar tudo que é possível de ciclofaixa em ciclovia. Pois, o que for possível já construir nesse modelo da ciclovia, nós vamos construir. O que couber no orçamento, porque, como falei, hoje a nossa grande luta é ocupar esse espaço na rua para colocar a ciclofaixa, que não é fácil, vocês sabem, vocês estão juntos conosco aqui nessa luta. Não é fácil conquistar esse espaço lá na via. Mas é isso, a gente de fato quer fazer com

que isso seja uma coisa transformada numa infraestrutura que será definitiva. Nunca mais alguém vai poder pensar em querer desativar por motivo qualquer. Só para fechar aquela parte que coloquei no início. Mandeí recentemente para a CET, para a gente abrir o nosso mapa da ampliação da rede cicloviária. Coloquei algumas vias que nós estamos entregando através da PPP, que é Duarte Azevedo, Manoel Gaia, Apucarana, Carlos de Campo e Astarte. São essas cinco vias que acabamos de fazer. Faltam detalhes muito pequenos, vamos dizer, para poder concluir totalmente esses ciclos. Mas elas já estão sendo utilizadas. Lá no caso específico da Pucarana, entupiu um bueiro e ficou a poça d'água fazendo buraco no meio da pista. Entramos em contato com a subprefeitura, a subprefeitura foi lá, tirou, substituiu a boca de Lobo, o bueiro, e agora nós vamos voltar lá fazer o pavimento novamente e terminar. São uns 5, 10 metros a mais de pavimento que terminou rompendo porque a água terminou destruindo o pavimento lá. Por causa da água que estava sendo empossada. Então é isso. Estamos ampliando a nossa quilometragem, deve subir mais uns 6 quilômetros aproximadamente. Quem levantou a mão? O George e o Vidueto, é isso? É o George?

01:24:54 Michele Perea Cavinato: É o George.

01:24:57 George Queiroz: Não, foi sem querer, desculpe, desculpe, perdão.

01:25:01 Michele Perea Cavinato: O Vidueto levantou e abaixou aqui.

01:25:06 George Queiroz: Acho que o Viduedo está com um problema de microfone, ele pediu para perguntar a respeito das concorrências 002 e 003, a quantas andam? Essa é a pergunta do Viduedo, que ele não consegue falar. 002 e 003.

01:25:27 Ricardo Airut Pradas: Deixa complementar, Dawton. George Viduedo, se não estiver ouvindo, escreve aqui no chat, que depois a gente tem contato para esclarecer qualquer outra dúvida. De diferente do mês passado, iniciou a Raimundo Pereira Magalhães o trecho previsto na obra da concorrência. Da listagem que você tinha no mês passado, essa é a diferença nesse conjunto de estruturas.

01:26:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, acho que vamos para nossa última pauta.

01:26:23 Rogério Viduedo: Está me ouvindo?

01:26:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Agora sim.

01:26:29 Rogério Viduedo: Vou reforçar aqui, aproveitar que o Celso ainda está aqui, o secretário. Para quem estimo melhoras. Esse problema que falaram que a ponte da Jaguaré está com dinheiro pago já. Já vi lá, tem um milhão de reais pago para a Habiten, ela já fez a ciclovia na Queiroz Filho, que interliga. Vi que vocês têm um problema muito grande ali com a avenida Queiroz Filho, porque essa ciclovia comeu um pedaço das faixas. Não vai dar para pôr faixa azul, não tem como, a não ser que tirem ... a gente fica, aí ele saiu, só porque eu falei ele saiu. Mas tudo bem, a gente tem quase 10 quilômetros.

01:27:10 Celso Gonçalves Barbosa — SMT: Quem saiu? Eu estou aqui.

01:27:13 Rogério Viduedo: Ah, perfeito. Alguém inclui as suas iniciais. Faltam 300 metros da ponte do Jaguaré. A gente não tem mais quase 10 quilômetros, porque a ciclovia vem lá de cima da Raposo Tavares, pega a Politécnico Caim, tem a ciclovia nova, da segunda parte da Avenida Jaguaré, que passa pela Corifeu, passa pelo ... a segunda parte. Ela vai todinha ali pelo ... depois da Miguel Frias e Vasconcelos e para na ciclovia da Ponte Jaguaré. É uma loucura isso. É um dinheiro que não está utilizado com mais de 300 mil pessoas que moram ali nos distritos do Rio Pequeno. Eu fico indignado porque a gente não vê nada sobre isso. Quando chega na reunião, a equipe não quer saber, não quer falar. Tem o problema na Avenida Alvarenga, a rua Alvarenga, a ciclovia está lá parada porque resolveram fazer ela em cima de uma calçada que não tem condição entre a USP e a ponte da cidade universitária. Se ali vai ser uma ciclovia, gente, meu Deus do céu, vai ser eleita a pior ciclovia do mundo. Também dinheiro gasto lá, já investiu 500 mil reais e a ciclovia não fica pronta. Assim como a Freguesia do Ó, e assim como outras tantas que estão aí. Começou a Raimundo Pereira de Magalhães, beleza, começou, mas quando é que termina? Essa aí é a

minha indignação. Obrigado.

01:28:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, anotamos a sua fala, Rogério. Estamos lutando para poder implementar o restante de tudo que a gente está propondo, de tudo na concorrência. Vamos para a última pauta, Michele?

01:29:19 Michele Perea Cavinato: Última pauta, vamos lá. Liberação de verba para as novas implantações e manutenções cicloviárias. Vou compartilhar aqui a apresentação ...

01:29:44 Carlos Henrique de Campos Costa — SMT/AT: Bom, pessoal, bom dia, bom dia a todos. Como explanado nas reuniões passadas, esses são os principais programas de ciclos para 2024, que são a PPP, o projeto de 158, as concorrências, o programa permanente de manutenção e a ciclofaixa de lazer. Na primeira apresentação do ano, apresentamos os valores desses projetos que estimávamos gastar ainda em 2024. As concorrências, os 158 quilômetros, eles têm os valores de R\$ 371.555.217,89. A PPP, nós estimamos gastar R\$ 60.187.853,93. As concorrências, R\$ 4.000.000,00. O contrato de manutenção são 55.041.393,00 e as ciclofaixas de lazer consomem 41.700.000,00. Bom, esses recursos vêm dos cofres públicos, da Fazenda e do FUNDURB. O FUNDURB está um pouco restrito o seu uso de verbas. Então, a maioria desses programas serão do Tesouro Público, nos cofres públicos. Para construção de ciclovias, nós recebemos da Fazenda R\$ 100 milhões e do FUNDURB nós temos R\$ 23.677.000. Desses R\$ 100 milhões que recebemos, dividimos 60 para a Cohab e 40 a gente mandou para os 158 quilômetros que eram necessários para a gente fazer o lançamento do edital, a publicação do edital, que se não me engano, saiu dia 25 do 4. Para a manutenção de ciclovia, recebemos 58 milhões, quase 59 e passamos R\$ 31,292 para o contrato de manutenção e R\$ 27,520 para o gastos da ciclofaixa de lazer. Os recursos não foram todos liberados pela Secretaria da Fazenda. Então a gente teve que dividir um pouco desse dinheiro, um pouco desse dinheiro que veio para os programas para a gente não parar, para a gente dar andamento para conclusões dessas obras. Aqui, anexei os contratos, as notas de reserva do dinheiro que a gente fez. Aqui nós temos a nota de reserva, as dotações, qual o fundo, de onde veio. Vocês podem olhar aqui que o saldo da dotação amarelo foi de R\$ 100 milhões, que foi o valor liberado.

Então, o valor da reserva para o 158 foi de R\$ 40 milhões, tem um centavinho aqui, que sobrou R\$ 59.999.999,99. Pode passar, por favor. Então, esses R\$ 59.999.999,99 que sobraram, reservamos para a PPP da Cohab. Essa é a nota de reserva, que fizemos e está inserido no processo da PPP. Bom, para as concorrências, fizemos a reserva via FUNDURB. Aqui em cima vocês podem olhar que está escrito Órgão. A dotação 98.00, que é o Fundo de Desenvolvimento Urbano. A classificação 98.20, que significa que é a Secretaria Municipal de Transportes. Daquela dotação dos 23, na dotação, acho que eles não atualizaram ainda, o SOF não está atualizado, tinha R\$ 18.778.000. Nós separamos R\$ 633.000,00 para o contrato 3, que o histórico de reserva está errôneo aqui, está errado. Pode passar, por favor. Bom, na mesma seara, para as concorrências, o contrato 4, ele foi separado 1.021.000,00. E no contrato 5, nós separamos 898.000,00. Todos eles são oriundos do FUNDURB, esse dinheiro. Bom, aqui é o programa permanente de manutenção. Ficou um pouco pequeno porque queria que abrangesse quase toda a nota de empenho. Então aqui, como tinham R\$ 31.299.000,00 nós empenhamos todo esse valor, ou seja, o que tinha de disponível nós colocamos na manutenção sem que afetasse o funcionamento da ciclofaixa de lazer. A ciclofaixa de lazer e a manutenção saem da mesma dotação. Então, com os recursos disponibilizados, tivemos que dividir um pouco para manutenção e um pouco para ciclofaixa. Eu só peço desculpa porque eu tive que ocultar aqui os nomes, endereços, CNPJ, banco, dados bancários da empresa, do consórcio de manutenção. Mas eles estão disponíveis no SEI. Bom, a ciclofaixa de lazer, a nota de reserva, foi de R\$ 27.520.000,00. Bom, é importante conhecer gente, que assim que as novas emissões da remessas, da Secretaria da Fazenda mandem para a SMT, liberem novos valores, a gente pode alterar esses valores, pode aumentar o número de reservas, o número de empenho, para dar continuidade nesses projetos. Então, por exemplo, nós precisamos muito de dinheiro para os 158 quilômetros e assim que o edital for finalizado para a gente começar tão logo as obras. Então o edital de 158 quilômetros foi publicado em dia 25 do 4. A PPP da Cohab, acho que o Dawton já falou, as obras estão em andamento, as concorrências também estão. Então ele está sendo executado e a ciclofaixa de lazer é ativada nos finais de semanas e feriados. Bom gente, é isso, qualquer dúvida ...

01:37:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Jean, você me ouve?

01:37:10 Celso Gonçalves Barbosa — SMT: Oi, Dawton. Pessoal, deixa só dar uma palavra rapidamente, por gentileza.

01:37:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Claro, por favor.

01:37:19 Celso Gonçalves Barbosa — SMT: Primeiro dizer para todos, que ouvi atentamente a reunião, os técnicos anotaram todas essas reclamações, as orientações, tudo que vocês passaram. Então, isso vai ser analisado. Vou tomar a frente disso, em conjunto com o Dawton, com a equipe, para a gente poder estudar quais as melhores maneiras de a gente poder ajudar e fazer todos os projetos de uma forma que fique bom para todos, ok? Mas, tenho que deixar vocês, deixar a reunião agora por conta de agenda. Já está na última pauta, agora acho que o pessoal toca sozinho. Então, agradeço a presença de vocês. Obrigado. Boa tarde a todos. Vou ter que sair da reunião.

01:38:11 Lucian CTB: Secretário, antes de sair, como a pauta é orçamento, percebi que não tem destinação orçamentária para o Bike SP. Acho que é um programa muito importante que a gente vem falando dele faz seis anos. Acho que você tem noção da importância de como ele seria uma mudança de paradigma, como ele seria muito bom para mudar a cultura. O decreto do prefeito lá do Saudades, ele mudou o plano de segurança viária para estabelecer que o plano cicloviário é uma das prioridades do mandato. O Bike SP, tem uma verba necessária para o projeto-piloto funcionar, muito irrisória. Queria saber se você podia concentrar um esforço para esse projeto-piloto sair, que a gente está esperando o piloto faz muito tempo e ele tem um valor muito diminuto para poder estar rodando.

01:39:06 Celso Gonçalves Barbosa — SMT: Sim, eu tenho conversado com o Dawton a respeito disso, está no nosso radar. Não é uma coisa que a gente abandonou. Sim, está no radar. Estou discutindo isso com eles aqui. A gente teve uma mudança na estrutura do departamento financeiro da nossa secretaria. Isso foi recente. Agora a gente vai poder ... vou conversar com o meu pessoal para a gente poder ver como que a gente vai viabilizar esse projeto, mas realmente está no nosso radar. Sei da importância dele. O Dawton tem me

cobrado muito isso, a gente está bem de olho para fazer acontecer, até porque o valor é muito baixo mesmo, você tem razão. Está bom? Nas próximas reuniões nós já devemos ter alguma novidade a esse respeito, ok? Então é isso. Alguém gostaria de falar mais alguma coisa? Senão, preciso realmente sair da reunião.

01:40:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, secretário, pela sua participação. Obrigado.

01:40:26 Celso Gonçalves Barbosa — SMT: Boa tarde, bom dia.

01:40:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado por participar. Jean?

01:40:37 Jean Carlos Martins do Vale: Olá, tudo bem, pessoal? Boa tarde. Conseguem me ouvir?

01:40:41 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

01:40:43 Jean Carlos Martins do Vale: Que bom. Tenho algo para falar, mas vou ser bem sucinto. Acredito que vocês já tenham passado pela pauta a qual vou me referir. Porém, como estou no meu horário de serviço, estou fazendo bastante força para conseguir estar aqui. Só queria pedir, Dawton e a todos da SMT e da CET, que compartilhassem com a CTB os projetos viários das ciclovias e das ciclofaixas que estão sendo implantadas. Sei que vocês já discutiram sobre isso. Imagino que vocês já tenham chegado em algum tipo de consenso. Quero agradecer ao Jornal Bicicleta que está transmitindo ao vivo essa reunião. Assim que estiver disponível à noite, vou poder assistir e ver o que vocês discutiram de uma forma mais eficiente. Então, só vim mesmo fazer essa participação bem breve e sucinta para deixar registrado como é muito importante que a CET e que a SMT compartilhe esses projetos com os conselheiros da CTB. Porque não tem como a gente fiscalizar, nem ter dimensão de como estão sendo executados os projetos sem a gente ter acesso aos projetos. Não tem como a gente saber o que vai ser feito antes de ser feito se a gente não tiver acesso a esses projetos viários. Bom, acho que é isso. De uma forma bem breve, acho que é esse

meu ponto. Muito obrigado a todos. Vou sair aqui, Dawton, por favor, se você quiser responder, vou ter muito prazer em assistir o que você vai me responder daqui a 15 minutos, está bom? Muito obrigado.

01:42:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou ser rápido, Jean. Já tratamos esse assunto e estamos verificando. Vamos tentar colocar, vamos verificando o formato que vai ser colocado, que realmente colocar todos os projetos numa plataforma como a nossa, não é simples. Tive dificuldade de colocar os 318 croquis das propostas que estamos fazendo dos funcionais da proposta. Imagina colocar um projeto completo nessa plataforma. Mas estamos usando o SEI para colocar todos eles. Não sei qual vai ser o formato, mas a gente vai achar um jeito de colocar esses projetos para vocês acompanharem. Mas é isso. Vamos lá, George.

01:43:19 Lucian CTB: Está certo. Muito obrigado. Boa tarde.

01:43:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Boa tarde. George, você queria?

01:43:25 George Queiroz: Comentário rápido. Essa apresentação que vocês fizeram sobre as concorrências, o orçamento, que vocês fizeram, acho que foi parecido com o que vocês fizeram no CMTT. Só assim ... a gente também deixando registrado, como para mim é informação repetida, eu sinto a obrigação de repetir que essa parte orçamentária, essa parte burocrática, ela fica, sei que é difícil para vocês, mas a gente precisa dizer sempre que o PowerPoint não salva vidas ainda. O que salva vida é a ciclovia no chão, feita com a gente pedalando. Sei que existe esforço de vocês, mas assim, a gente comemora, a gente acredita com a bicicleta na rua pedalando no lugar. Porque sei que existe uma série de problemas, mas sempre falo que a crítica não é pessoal, mas são coisas que a gente do lado de cá fica muito, muito descontente. A gente fica muito descontente quando vê as coisas não acontecendo. O PowerPoint está ali, está bonito, existe o orçamento, existe a concorrência. Existe a licitação, existe o projeto, existe isso, aquilo, outro, mas o que é mais importante não tem, que é na rua, as coisas acontecendo, salvando as nossas vidas, infelizmente não está acontecendo. Então, esse comentário eu sou obrigado a fazer toda vez que vejo essa

apresentação. Porque parece que está tudo acontecendo e, na verdade, está acontecendo no ritmo muito inferior ao que foi proposto, ao que foi prometido, ao que foi colocado no plano de metas, está muito inferior. A gente fica em uma encruzilhada. Se vocês prometem, e a promessa é dívida. No momento que coloca eleitoralmente, o político colocou eleitoralmente, foi colocado no plano de metas, dois anos depois foi reafirmado no plano de metas e não acontece, não chega na rua, tem alguma coisa que não está certa, alguma coisa precisa ser feita, que seja não prometer. Olha, não temos como fazer neste ritmo, então não prometam, porque quando é colocado no plano de metas uma vez e colocado duas vezes, a gente se sente na obrigação de cobrar, porque está lavrado oficialmente que isso tem que acontecer. Então, no momento que a gente não está e a gente tem lá 30 e poucos quilômetros de 300. Tem alguma coisa errada, eu sei que ninguém é punido por isso oficialmente, mas a gente é punido. Estou colocando aqui, não é crítica, repetindo que não é crítica pessoal, mas eu falo também, de novo, tenho a liberdade de falar em nome do CTB, dos nossos amigos conselheiros, que a frustração da comunidade que anda de bicicleta, dos militantes da mobilidade sustentável, é muito grande. A frustração é muito grande porque a gente não fica olhando PowerPoint. A gente quer pedalar, andar de bicicleta e chegar em casa vivo, seguro. Obrigado, gente, e até a próxima reunião.

01:47:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu serei muito forte a atender a seu pedido, programar para o ano que vem, para a próxima gestão, 50 quilômetros e atender a meta. Mas não é isso que eles vão fazer, não. Vou insistir em buscar metas arrojadas, metas que sejam um esforço, porque eu acho que o mais importante de tudo isso é que a gente se esforce em fazer aquilo que está se propondo fazer. Tivemos muitos problemas. Tivemos várias intercorrências, a adversidade resolveu interferir nos nossos planos, nós vamos vencer. Estamos aqui para poder chegar de frente com essa adversidade e vencer essa adversidade. É isso, vamos lá.

01:47:52 George Queiroz: Você entende que a gente fica chateado, não é Dawton? Porque quando é prometido, a gente fica realmente em dúvida. A gente sabe que tem coisas que acontecem que a gente, dentro do poder público, a gente não tem que saber, enfim, coisas que são de Estado, mas a gente fica com duas caraminholas. Se existe um problema de

gestão ou um problema político. Existe uma das duas coisas, ou as duas. Se existe um problema técnico, lembro no momento da faixa azul, quando teve um problema técnico, o prefeito foi e cortou cabeças, vou demitir. Se isso é um problema técnico, temos um problema técnico, então temos que mudar a forma de gestão. Se temos um problema político, temos que mudar a política. Alguma coisa tem que mudar, porque a toada que rola é muito ruim para a gente. É isso, muito obrigado.

01:48:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Bergo?

01:48:58 Bergo CicloCentro_SP: Olá, estão me escutando?

01:49:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

01:49:01 Bergo CicloCentro_SP: Ótimo. Vou aproveitar, só deixa, de quem estava falando das dotações orçamentárias, que veio do FUNDURB e citou nominalmente a divisão da manutenção com a ciclofaixa do lazer. Quero apontar uma questão que a gente, nas nossas conversas com ativistas, a gente já comentou um pouco sobre isso. Para otimizar, primeiro que a gente vê com muita preocupação o uso do FUNDURB, os absurdos que acontecem, como foi o caso de tirar dinheiro para fazer recapeamento de asfalto. A gente sabe que isso não é uma coisa positiva, porque no final das contas o primo pobre que é a mobilidade ativa sofre. Quando ele fala que a manutenção tem que dividir o mesmo fundo com a ciclofaixa do lazer, a gente fica pior ainda. Porque, tudo bem, são coisas que se complementam, mas, ao mesmo tempo são coisas diferentes. A ciclofaixa de lazer é usada para o lazer. A manutenção é para uma infraestrutura que é para ser perene, ou pelo menos o máximo de tempo para ser perene. Então, isso é uma coisa de preocupação. Outra coisa que tem a ver como o sistema de ciclofaixa de lazer foi caducando e ficou agora com uma certa interrogação em cima da ciclofaixa de lazer que muitas vezes parece até que é, sei lá, caixa dois, lavagem de dinheiro. Agora a gente tem até as bicicletas que são gratuitas e a gente sabe que outros operadores que estavam lá tinham qualidade para fazer e foram excluídos sumariamente do processo. Tem agora um ponto bem específico, técnico, que queria apontar. Ver que a gente, como Câmara Temática da Bicicleta, não pode ajudar a repensar o

uso desse dinheiro. Porque a gente já falou inúmeras vezes de tentar entender como as ciclofaixas estão sendo feitas, muitas vezes em lugares muito ermos, e outras vezes em lugares que já tem uma ciclofaixa, já tem uma ciclovia. A gente acaba sobrepondo duas estruturas que no final das contas, pela grana concorrem. Vou falar para vocês, se tiver que escolher pessoalmente entre ciclofaixa de lazer e manutenção, eu escolho manutenção e feitura de novas ciclovias, porque é uma coisa que ficar, vai se manter. A ciclofaixa de lazer monta e desmonta a cada feriado e final de semana. Então, de novo, a gente queria entender e talvez um dia a gente faça uma reunião específica para falar disso. Acho pontualmente um pouco não lógico usar uma ciclofaixa onde já tem ciclovia. A gente acabou fazendo uma estrutura grande ali para um lugar que as pessoas já passam e tem lugares que seriam interessantes que acabam não recebendo. Acho que é uma reflexão que estou trazendo, ou pelo menos uma indução a essa reflexão que é importante vocês fazerem. Porque conceitualmente dividir uma grana que já é pouca para concorrer é dose. Dói mesmo, porque a gente sabe que só do FUNDURB foi tirado algo como 50 milhões para fazer asfalto. E, aliás, parafraseando o nosso querido Covas, que infelizmente faleceu, eu chamo isso de asfalto como queijo derretido, porque asfalto muitas vezes que está em lugares desnecessários, asfalto já tem buraco. Enfim, tem uma série de críticas, mas não cabe. A gente sabe que esse asfalto foi totalmente político, fora de prazo, fora de lugar. Enquanto outras ruas não têm asfalto. Você vai lá no Paris, no Rio Pequeno, ou mesmo aqui onde o George mora ali, Vila Gomes, está um horror. É só rua cheia de calombo, buraco. E os caras resolvem fazer asfalto na Paulista, que custou ... só o asfalto da Paulista custou R\$ 14,8 milhões. Tem coisa de sentido proposital. Mas, enfim, tudo bem. Entendi, não vou ficar entrando nisso. Só queria falar para a gente entender sobre essa coisa da ciclofaixa do lazer. Obrigado.

01:54:18 Dawton Roberto Batista Gaia: É, eu, assim ... fiquei escutando aqui. Esse assunto você tem que levar para a subprefeitura, para a secretaria da sua subprefeitura, fazer um documento e se manifestar lá. Acho que você tem o direito de fazer isso, acho que você deve fazer. E não tomar nosso tempo aqui na Câmara Temática com esse assunto, que você sempre vem abordar a questão do pavimento. Tudo bem, se você estiver falando de pavimento na ciclofaixa, eu estou super aberto, todos nós estamos super abertos para

escutar. Ficar reclamando de pavimento, porque a prefeitura está gastando não sei quanto. Esse assunto não é na nossa Câmara Temática que você tem que trazer. Você sempre traz esse assunto. Não acho isso saudável, porque é uma câmara técnica e a gente está querendo otimizar o nosso tempo máximo para poder tratar do assunto ciclofaixa, ciclovia, ciclofaixa de lazer, porque esse é o assunto que a gente tem que tratar aqui. Eu não estou te repreendendo não. A ideia não é essa mesmo. A ideia é só para você entender mesmo, para a gente otimizar nossa reunião sempre com relação a isso.

01:55:25 Bergo CicloCentro_SP: Beleza, não estou me sentindo repreendido, mas enfim, se é isso, pode seguir a conversa sem abordar mais sobre isso.

01:55:33 Dawton Roberto Batista Gaia: É isso mesmo, para a gente poder realmente avançar nas nossas questões aqui. Você usou um termo que achei muito ruim. Também não vou responder, mas você falou, pode ser lavagem de dinheiro. Isso é horrível, você falar um negócio desse numa Câmara Temática como a nossa, que a gente leva tão a sério o nosso trabalho. Você colocar uma coisa como essa, fica horrível. Você imagina se a gente resolver pegar isso que você falou e levar para frente? Fica ruim, não tem porque, a gente termina ignorando essas coisas. É uma falácia totalmente desnecessária, A ciclofaixa de lazer surgiu na Câmara Temática. Ela surgiu aqui também, foi abordada várias vezes. Inclusive, na Câmara Temática foi solicitado que se ampliasse essa ciclofaixa de lazer. Tem um pedido, tem uma proposta de mais 300 quilômetros. De chegar a 300 quilômetros na ciclofaixa de lazer. Terminou não avançando isso, porque a gente está tratando de fato da ampliação da nossa estrutura cicloviária, mas assim, é claro, você emitiu a sua opinião. Tenho certeza de que tem outras opiniões diferentes. Eu cansei de ver aqui o Lucian defendendo a ciclofaixa de lazer, por isso, o Lucian dizendo, como é bom poder pegar minha família e pedalar lado a lado na ciclofaixa de lazer no final de semana, porque ela proporciona isso. Porque a ciclofaixa, a ciclovia hoje não proporciona. É só uma característica completamente diferente. Só para esclarecimento, não é nem resposta, é um esclarecimento mesmo. A característica da ciclofaixa de lazer, o próprio nome diz. É uma ciclofaixa de lazer, onde eu posso pegar a minha família, eu, minha esposa, meus filhos, e sair pedalando pela cidade onde a prefeitura nos proporciona esse lazer. A ciclofaixa não. A ciclofaixa é um meio de lazer também. Ela é

possível ser utilizada como lazer, mas ela é mais do que isso. É uma infraestrutura fenomenal da rede cicloviária, que atende várias demandas da cidade, inclusive o ir e voltar para a escola, ir e voltar para o trabalho, quer dizer...

01:57:50 Bergo CicloCentro_SP: Dawton, desculpa. Vou só recolocar isso, porque não sou contra a ciclofaixa de lazer, ao contrário. Mas a ciclofaixa de lazer, sei o histórico dela, desde 2007, 2008, quando saíram dos parques e botou as pessoas na rua. Ela tem uma função muito ... teve uma função muito clara. Mas estou apontando uma coisa muito objetiva que é sobre concorrer dotações, dinheiros, para uma coisa que é paliativa. Então, é paliativo. Quando você está falando ir para a escola. Escola num domingo ...

01:58:25 Bergo CicloCentro_SP: Estou falando sobre como vai para a escola ...

01:58:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Você está sendo muito pontual. Porque o valor total são R\$ 560 milhões para a rede cicloviária. Esse é o valor. R\$ 560 milhões. Esse é o valor total da rede cicloviária que está se propondo a fazer os 300 quilômetros. Preciso pegar esses R\$ 560 milhões e botar na nossa conta? Não. Eu vou colocando à medida que a gente vai construindo. Vou pegando dinheiro, colocando na conta e nós vamos construindo. Vou buscar mais dinheiro, pego na conta e vou construindo. É uma questão de administração do poder público. Estamos falando da Secretaria de Finanças, que é isso que a gente faz. A gente coloca propostas para a Secretaria de Finanças, ela pega todo aquele pacote da prefeitura inteira e fala, olha, eu não vou te deixar na mão, você tem uma proposta, você tem o compromisso, quando eu falo a você, não sou eu, Dawton. É a secretaria, é a prefeitura. Tem uma proposta para dar andamento e não parar a sua proposta, eu vou disponibilizar esse valor para você. Nesse momento, nós colocamos 100 milhões e dividimos nesse formato. Mas, a partir do momento que a gente vai implantando e gastando esse dinheiro, vamos dizer assim, nós vamos buscando mais recursos. É isso, é uma conta, é uma administração financeira pública que a gente tem que dar conta o tempo inteiro. Mas não estou aqui, não estou querendo debater esse assunto, estou querendo só te agradecer, porque a ideia, em nenhum momento, aqui, nessas últimas horas que vem falando, se fala que vai faltar dinheiro. O que a gente precisa é vencer essa parte administrativa das

concorrências, que realmente é muito difícil, a gente sabe, quem conhece um pouquinho da administração pública sabe como é difícil você botar uma concorrência na rua. Por mais esforço que a gente faça, tem impedimentos legais que não consigo mudar a data, eu tenho prazos para poder dar respostas, o Tribunal de Contas tem prazos para me responder. Parece que estamos dando uma desculpa porque não conseguimos chegar onde gostaríamos de ter chegado, mas não é. São coisas que a gente vai vencer, e não é falta de planejamento, pode ter certeza. Realmente, estamos tentando vencer essa batalha administrativa, acredito que a gente vai vencer. Bom, eu acho que ... muito obrigado. Acho que o George está com a mão levantada, vai falar de novo ou esqueceu? Acho que o George esqueceu a mão levantada. Então, são meio-dia e 12, passamos quase uma hora do nosso planejamento. Queria agradecer a todos mais uma vez pela reunião, muito boa hoje, foi muito legal. Bom dia a todos. E até a próxima.

02:01:38 Lucian CTB: Dawton, desculpa, uma outra coisa. Eu não tinha entrado nas pautas, só ... bom, não vou alongar, já que a gente está encerrando. Mas a gente estava discutindo ultimamente os saques externos para a bicicleta. Sei que já houve alguma discussão nisso antigamente do transporte de bicicleta nos ônibus, para discutir com a SPTrans. A gente queria saber se vocês podiam trazer para a gente quais foram os impeditivos e por que a gente não teve isso. A gente queria saber se dava para começar o estudo de alguma coisa em caráter experimental para a gente voltar. Porque sei que tem outras, não sei se é Juiz de Fora, outras cidades já faziam uso do hack externo nos ônibus. E é uma coisa que faz bastante diferença para o sistema, a gente tem os suportes dentro dos ônibus articulados, mas o externo poderia ser introduzido em todos os ônibus. Uma organização para a gente poder juntar um material para avançar um pouco nessa pauta de qual que é o status hoje, porque se pode ou se não pode, se é uma proibição específica ou se é só um buraco na regulamentação. E daí a gente poder discutir futuramente, mais para a frente, um projeto piloto, alguma coisa assim, uma coisa experimental.

02:03:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Legal, legal. Eu acho ... poderia me colocar com uma pauta. Poderia até fazer uma coisa separada disso, porque é um estudo, realmente. Sei que o Rio de Janeiro teve um problema, porque começaram a roubar as bicicletas que

estavam presas lá atrás. Tiveram um problema.

02:03:19 Lucian CTB: É verdade, eu lembro disso.

02:03:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Você põe uma bicicleta lá, sei lá, uma bicicleta super valiosa, você põe lá, o cara olha e fala, opa. Vai, pega a bicicleta e leva embora.

02:03:31 Lucian CTB: Tem um sistema que o usuário prende, mas só o motorista consegue liberar. Fica na frente, que o motorista consegue ver. Tem coisas assim.

02:03:40 Dawton Roberto Batista Gaia: Tem essa história que a gente começou a falar sobre isso, mas depois terminou desaparecendo. Mas podemos tratar desse assunto, sim, ver com a SPTrans. O problema sempre vai ser o seguinte, quem é que vai dar garantia dessa bicicleta. O usuário subiu no ônibus e ele tem que bancar caso roube a bicicleta. Mas de quem é a responsabilidade? Porque parou nisso. Lembro que a proposta parou aí. As empresas que estavam lá a contratar falaram, não vou dar garantia disso, eu não consigo fazer isso. Não cabe no meu contrato, sei lá. Mas tudo bem, vamos lá. Vamos abordar esse assunto. E a gente pode conversar paralelamente a isso antes de colocar na pauta, está bom?

02:04:26 Lucian CTB: Perfeito, então. Obrigadão.

02:04:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado a você. Então, gente, muito obrigado e agora é de verdade. Bom dia. Bom almoço para todos.

02:04:34 Lucian CTB: Bom almoço para todo mundo. Obrigado.

02:04:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado pela participação de todos. Muito obrigado mesmo.

02:04:42 Michele Perea Cavinato: Bom dia a todos.

02:04:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos.