

---

## CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

**Data:** 7/6/2024

**Duração:** 1h37m

**Pauta:**

1. Atualização dos contratos vigentes de novas ciclovias (fotos e cronograma);
2. Atualização do contrato de manutenção (fotos e cronograma);
3. Atualização do BikeSP;
4. Sinalização das ciclofaixas removidas;
5. Atualização da expansão da ciclofaixa de lazer;
6. Atualização da instalação de paraciclos (fotos e cronograma);
7. Atualização das concorrências de novas estruturas (cronograma);
8. Nova licitação para transformação de ciclofaixas em ciclovias.

**Participantes**

Adail – DPM/CET

Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB

Allan - ABRACICLO

Ana Carolina Jacob — DO/CET Anderson Augusto

"Ciclonauta" – Conselheiro CTB

Caio Vinicius – DPM/CET

Celia

Cicccone – SSI/CET

Daniel Ingo

Daniela – Imprensa/CET

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Fabio Saraiva – Imprensa/SETRAM

Fernanda Hayek – SET/CET

Léa – SMT/AT

Lucian CTB – Conselheiro CTB

Luís Gregório – DPM/CET

Marcelo Moraes – DR/CET

Márcia – GPL/CET

Paula

Pedro Ivo - SMT/AT

Eduardo Montezuma – SET/CET

Rogério Viduedo - Conselheiro CTB

Sara Raquel Miranda de Araujo – SETRAM/AT

Sergio

Sergio Amaral – GMC/CET

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

### **Legenda:**

... →pausa ou interrupção.

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

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

---

**00:00:11 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom dia a todos. Enquanto a Michele compartilha a apresentação, nossa pauta é extensa hoje, mas a gente vai tentar passar todas elas. Estamos falando de: atualização dos contratos vigentes de nova ciclovia; atualização do contrato de manutenção; atualização do BikeSP, na verdade, permanece o mesmo, não tem atualização; sinalização das ciclofaixas removidas; precisamos falar, especificamente, do fluxo das ciclofaixas, dessas implantações; atualização da expansão das ciclofaixas de lazer; atualização da instalação de paraciclos; atualização das concorrências e das novas estruturas do cronograma, nova licitação da transformação de ciclofaixas em ciclovias. Acho que pode começar. Pode colocar, Michele?

**00:01:20 Michele Perea Cavinato:** Posso, subindo a apresentação.

**00:01:23 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu não sei se ... entrou a Aline e o Luciano representando os cicloativistas.

**00:01:30 Dawton Roberto Batista Gaia:** O George avisou que está um pouquinho atrasado. Já vai entrar.

**00:01:37 Dawton Roberto Batista Gaia:** Essa apresentação que a gente vai fazer, na verdade, ela repete um pouquinho o que a gente vem fazendo, só para colocar todo mundo na mesma página, sempre na reunião. Na apresentação de novas estruturas cicloviárias, pode passar? Não sei se consegue ... bom, no início, nós tínhamos 699 quilômetros, está 731. Preciso atualizar isso, na verdade, nós já chegamos nos 740 quilômetros, aproximadamente. Tem as novas que entregamos, já deu os aceites às estruturas que a PPP vem realizando, nós já recebemos oficialmente essas estruturas. Já comuniquei a CET para subir no site, eles devem estar se organizando para poder atualizar o site da CET. No nosso mapinha tem os 158 quilômetros que estão nas novas licitações, a gente pode até falar um pouquinho sobre isso já. E o 120 da PPP. O que nós estamos falando aqui? A atualização, acho que a gente pode até mudar um pouco a sequência da nossa pauta e começar falando das concorrências das novas estruturas que está aqui proposto no nosso mapinha aqui. São 158 quilômetros. Na verdade, o que está ocorrendo agora, que está no processo de licitação, está em consulta, ainda não fechou o processo. Estamos aguardando. Desde o início do processo, temos que aguardar todas as manifestações e as empresas entrarem. As empresas que estão se manifestando com relação às propostas de concorrência e buscarem o contrato com a SMT desses novos 158. Por enquanto, não temos nenhuma notificação significativa que possa intervir no nosso processo de licitação. Ou seja, o processo está andando e não teve nenhum óbice por parte de ninguém com relação ao processo. Ele está andando. Acho que falta entre 20 e 30 dias para finalizar o processo. A partir daí, se não houver nenhum problema, vai ser a abertura dos envelopes e tudo mais. As empresas vão apresentar todas as propostas, serão abertas os

envelopes e darão início ao processo. Nesse processo, são licitações de elaboração de projetos e execução de obras que é o facilitador de que isso seja começado imediatamente a implantação desse processo, dessas estruturas. Para isso já tem inclusive dinheiro reservado com nota de reserva e tudo mais para poder dar início ao processo de elaboração do projeto e das ciclovias. Na verdade, esse valor vai se crescendo à medida que os projetos vão sendo aprovados e tendo a possibilidade de implantar e fazer a obra já. Por enquanto, nós temos um valor significativo para poder dar início ao processo, então não tem nenhum óbice, não tem nada que possa impedir, no momento, que esse processo vá adiante. Com relação à PPP, acho que a gente pode ir para as fotos ... tem mais uns 48 quilômetros da concorrência, que eles vão falar um pouquinho também. Então está aqui, volta um pouquinho o slide. Isso, são 158 quilômetros, edital de retomada da publicação, dia 25. São três lotes, são 25 subprefeituras que estão sendo contempladas nesse processo. Todas as estruturas são licitadas, elas já passaram por audiência pública. Constantemente, temos esse problema quando estamos implantando essas novas estruturas. Sempre vem uma pergunta se passou por audiência pública, se teve algum problema, o que está impedindo a implantação depois de liberado todo o processo. Todas elas já passaram pela audiência pública. O prazo contratual são de 18 meses da execução do projeto e a partir da emissão da primeira ordem de serviço que deve ser logo após a contratação do contrato assinado. Pode ir. A contratação de serviço da concorrência, na verdade, a manutenção, temos cerca de 20 quilômetros já implantados nesse novo processo de manutenção. Esse é o 001-002. Na verdade, ele tem mais implantado. O que está ocorrendo é que a implantação não é definitiva porque algumas das obras que foram feitas, que foram realizadas, estamos notificando a empresa. Ela está, de fato, fazendo algumas correções para não cometer o mesmo erro que cometeu naquelas que já entregaram e posteriormente terminou sendo feito o reparo. Aquilo que a gente vem ... se pedindo em todas nossas reuniões e denunciando até alguns problemas que ocorreram nessas concorrências, mas estamos corrigindo, quer dizer, a empresa está corrigindo todos esses problemas que estão ocorrendo. Então, o que está acontecendo

de fato é que, neste momento, não estamos liberando as outras, que tem cerca de quase 10 quilômetros a mais já realizados de obra, que estão numa fase que ... vou dizer que ia aparar as arestas das obras que foram realizadas, mas não achamos que elas estavam em boas condições. É isso, basicamente é isso ..., mas as obras não pararam. Elas, de fato, estão ocorrendo e o compromisso é entregar os 48 quilômetros antes do fim dessa gestão, com certeza ... tem as obras da Cohab, implantados, na verdade, um pouquinho mais, 12 e alguma coisa que já tem implantado, que entregou a última estrutura, que foi a Apucarana. Ela estava, vai, não vai, implanta, não implanta, terminou. Conseguimos concluir a implantação. Ela já está totalmente entregue e está sendo utilizada já pelo ciclista. Temos algumas fotos, concorrência 002, 001, 002, 003. Essas fotos foram feitas essa semana. Fizemos uma visita a essa obra ontem. Ela está indo de vento em poupa e deve, deve não, será concluída com certeza nesse próximo mês aqui. Abraão Ribeiro, ela avançou bastante. Está com, tinha alguns problemas de, na verdade, não foi remoção de árvore, a gente tinha que deslocar essa árvore, mudá-la de lugar na calçada, e está sendo feito. Pelas fotos que vocês estão vendo, ela já está indo e está sendo realizada. Também deve acabar, nesse próximo mês, a Abraão Ribeiro. A Mutinga também. A gente viu ontem, a Mutinga está sendo o alvo de um problema específico dos comerciantes lá. Eles não estão querendo que isso avance. Isso está interferindo bastante no nosso processo de implantação da estrutura. Estive lá ontem e realmente a estrutura está ficando muito boa. Não encontramos problema nenhum com relação ao que está sendo levantado. Tudo que foi colocado por eles, vamos tentar atender, desde que não interfira no nosso processo de construção da estrutura cicloviária. Tudo que for atendido, tanto dos comerciantes, dos moradores que estão contrários a essa sinalização, nós vamos superar. Na verdade, ocorria que tinha um canteiro central. Não era um canteiro central, era um zebrado de dois metros e vinte no centro da via. Ocupamos esse zebrado com uma obra, uma ciclovia que está ficando muito boa nesse canteiro. E a grande reclamação, nesse caso, é que eles não conseguem fazer a travessia de um lado para o outro, não consegue fazer as conexões. Aliás, eram todas irregulares, pelo canteiro central, já que

tinha o zebado amarelo e os tachões, legalmente, ele tem valor de uma calçada. Ninguém podia circular sobre esse zebado. Bom, a obra está sendo feita. Hoje estão fazendo, pelo menos, me garantiram que hoje fariam uma concretagem, só faltando o finalzinho da obra. Então também, como será concluída a obra no próximo mês, com certeza essa obra será entregue também. No mês que vem. Talvez vocês viram pelas redes sociais, mas um vereador colocou no Ministério Público, para impedir a obra. De qualquer forma, estamos dando andamento e dando encaminhamento para esse processo, que ele seja realizado o mais rápido possível ... na PPP da habitação, na verdade, vou repetir algumas coisas que agora estão concluídas. A Apucarana está aí. Duarte de Azevedo. São seis ou sete estruturas que foram implantadas na PPP da habitação. Depois, vou pegar a planilha, passar novamente para vocês, para poder atualizar o processo da PPP da habitação. Ele não parou. Com certeza, o nosso cronograma que estou tentando fechar, esse cronograma ainda esse mês, com relação a todo o processo, que são 120, na verdade, são 125 quilômetros de rede cicloviária pela PPP. Falaram 120 quilômetros, mas são 125 quilômetros ... com possibilidade, inclusive ... Júlio. Desculpa, com possibilidade de ampliação, tendo em vista que tem mais quatro novos lotes que estão mudando de fase. Esses novos lotes têm possibilidade de acrescentar estruturas cicloviárias nesses novos lotes. Deve ocorrer ainda no final deste mês, os lotes já mudaram de fase, mas os outros vão mudar também. Então ... isso ... eu fiz, ainda não consegui concluir que isso nós estamos fazendo junto com a CET, esses novos lotes. Isso passa por um processo interno entre a Secretaria e a CET de elaboração dessas propostas, na verdade, são funcionais elaborados e colocados para inclusão de elaboração de projetos. Eu fiz uma estimativa, existe uma possibilidade de aproximadamente uns 30 quilômetros desses lotes que vão entrar, ou seja, estamos falando de 125 quilômetros das estruturas já existentes da PPP, do contrato, do convênio entre a SMT e a Cohab com possibilidade de ampliar mais 30 quilômetros. Isso vai nos ajudar a acrescentar esse número de ... ampliar a rede cicloviária através desse contrato. Vamos lá ... a manutenção, esse contrato está indo muito bem. Foi publicado no dia 15 do 6, na ata de ...

só um minutinho vou desligar meu celular. Desculpa ... na ata de registro de preço, que permite a manutenção de toda a rede cicloviária na cidade de São Paulo, exceto as novas estruturas que ainda não estão nesse pacote, mas tudo o que for antigo, anterior à assinatura do contrato, cabe na manutenção. É uma ata de preço, portanto, depende sempre de uma verba que é sendo disponibilizada. Nesse momento, nós temos, nesse contrato, 64 milhões já assinado, já em plena atividade, vamos dizer assim. A empresa, o consórcio está sendo, está implantando, está renovando essas redes cicloviárias. Até o momento já foram, são 9,3 quilômetros de estruturas que foram ressinalizadas e já estão em atividades novamente. Na questão da manutenção que já está finalizada: a Jair Ribeiro; a Teotônio Vilela; a Barão da Passagem; a França Pinto; a Rua da Consolação; Cecília Lotemberg; a Metalúrgico, que acabou de concluir também; a Santa Eulália; a última que foi realizada foi o Parque da Mooca. Tem uma ciclovia, aliás, não sei se essa ciclovia está dentro da estrutura da nossa rede cicloviária no nosso site, ou seja, para contabilizar. É uma ciclovia grande, estive lá, é muito significativa, veja só, 1.460 metros de extensão. Ela é bem utilizada, fui lá durante a semana, fazer a vistoria por conta dessa manutenção, e realmente é uma ciclovia que termina até fazendo ligações pelas laterais, pela entrada e pela saída do parque. São 3 ou 4 entradas e saídas, que terminam ligando a ciclovia da leste, com a Taquari, tem outras ligações, mas principalmente internamente. E, claro, como isso tem horários de abertura e fechamento dos parques, a gente vai mantendo uma caracterização diferenciada do que a gente fala de rede cicloviária. Vamos lá. A Parque da Mooca ficou muito boa. A Cecília Lotemberg. A Santa Eulália. A Santa Eulália tem uma característica diferenciada. Nesse caso específico, vamos ter um pouco a largura dessa ciclovia, que foi implantada com a faixa azul, e terminou sendo revitalizada um pouquinho mais larga do que tinha, sem ter sido retirado com o trânsito de passagem para ser melhor utilizada. Aí a França Pinto, também totalmente revitalizada, foi feito ... na verdade foi uma espécie de um micro (inint) [00:21:23] para poder fazer essa pintura sobre essa via. Pode passar. Rua da Consolação. Rua da Consolação era um pedido antigo que estava lá. Acho que foi uma obra da SMSub, que terminou mudando

uma parte da geometria nesse roteiro central, e está sendo resinalizada. Acho que tem passado quase dois anos sem manutenção, as obras estão sendo feitas. Enfim, está resinalizada justamente nessa conexão entre a Consolação e a Xavier de Toledo. Marquês de São Vicente. A Marquês de São Vicente foi separada em duas partes. Essa parte é a parte que podem ver em boas condições. Então, o nosso contrato prevê apenas que seja feita manutenção. Pintura, ou seja, a sinalização horizontal e vertical. Não tem pavimento no nosso contrato. A parte que nos cabia, que seria a manutenção, o pavimento que foi vistoriado e estava em condições, fizemos a manutenção. Tem um segundo trecho que precisa ser feita a manutenção do pavimento. Estamos aguardando, caso seja feita a manutenção do pavimento, a recuperação do pavimento, vamos entrar com a sinalização posteriormente. A Santos Dumont, estão vendo. Fazia bastante tempo que estava precisando fazer a manutenção. Já está restabelecido também, já está entregue. A Octalles, foi uma ciclovia, na verdade, que foi feita na gestão passada. Umas máquinas para fazer a manutenção do córrego subiram nesse concreto. Acabou rompendo o concreto, danificou muito o concreto nessa ciclovia. Quando o nosso concreto cabe, o concreto, trocamos toda essa parte da ciclovia, feito um novo concreto e está lá. Ficou muito boa a recuperação dessa ciclovia. Nessa ciclovia, especialmente, havia um problema específico que terminou sendo resolvido. Uma das larguras não estava satisfazendo, estava dentro das normas, mas estava diferente do restante do pavimento. Continuamos corrigindo ela. Ficou muito melhor do que estava. Bom, temos mais outras ordens de serviço emitidas que serão feitas a manutenção. Estou falando da Inajar de Souza, Brás Leme, a ligação. Depois tem Berrini, Nazaré, Vila Prudente, trecho 1 da Vila Prudente. Todo mundo sabe que são locais onde vocês têm um pavimento concreto, como cabe no nosso contrato, vamos fazer a recuperação desse pavimento e fazer a manutenção. Tem um item que fala sobre o lançamento de paraciclos. Estamos fazendo, na verdade, estamos nos organizando para emitir uma ordem de serviço para os paraciclos. A ideia de fazer essa ordem de serviço, é que venham sugestões por parte dos cicloativistas, que serão submetidas à CET para uma aprovação dessa relação ... a ideia é que em



todos os locais onde houver a manutenção, quando estiver nos nossos contratos, que vier a possibilidade de implantação desses paraciclos, vamos inserir no nosso contrato. Vamos colocar os paraciclos. Lógico que isso tem que ter a aprovação de todas as nossas áreas envolvidas, para a gente poder dar encaminhando a esse processo.

**00:26:47 Lucian CTB:** Quanto paraciclos seriam?

**00:26:53 Dawton Roberto Batista Gaia:** No nosso contrato, caberiam 700 paraciclos. Isso contratualmente, temos condições de colocar 700 paraciclos nas redes. Estamos falando de contratos, de possibilidades. A ideia é que isso seja distribuído nas redes onde estamos fazendo a manutenção. Estão sendo colocados nos locais onde a PPP da habitação com as novas estruturas, estamos preparados para isso também. Bom, então é isso. As próximas estruturas. É uma lista enorme que a gente tem para fazer. Então, basicamente ... acho que é o último slide ou tem mais alguma coisa? É o último. Basicamente, funciona o seguinte, no caso da manutenção, solicitamos, é feita uma vistoria pela empresa, mandam umas fotos. Através dessa vistoria, solicitamos a elaboração do projeto para a CET. Após a elaboração do projeto que foi enviado, disponibilizamos para a contratada. A contratada faz uma vistoria novamente daquilo que foi, do projeto que foi elaborado, e a partir daí é dada uma ordem de serviço para fazer essa manutenção. Todos os itens que cabem no nosso contrato, que estiverem projetados, podemos implementar. Basicamente é isso. Bom, não sei se vocês querem ... vou abrir para perguntas, se vocês quiserem. Acho que falei um monte de coisas, também tratando vários assuntos ao mesmo tempo. A nossa pauta aqui é primeiro atualização dos contratos vigentes, atualização da manutenção, instalação de paraciclos, atualização das concorrências das novas estruturas e das licitações, não, faltam outros assuntos. Bom, então ...

**00:29:39 Lucian CTB:** Dawton

**00:29:41 Dawton Roberto Batista Gaia:** Oi, fala, desculpa.

**00:29:43 Lucian CTB:** Daquela vez que você estava falando da possibilidade de ampliação de novas estruturas das ciclovias, essa ampliação, você falou que é no contrato das PPPs, é isso?

**00:29:59 Dawton Roberto Batista Gaia:** No momento da minha apresentação, Lucian ... existem sete lotes, o contrato total são 12 lotes. O total dos convênios entre a SMT e a Cohab são 12 lotes. São 12 lotes que estão sendo construídos edificações de interesse social. Desses 12 lotes, nós temos 7 lotes que já estão ativos, que estão na fase 2, que já existe convênio assinado entre a SMT e a Cohab. Fora ... nesses sete lotes, temos 125 quilômetros de redes cicloviárias já contratadas, vamos dizer assim, já estão assinados os acordos, que são 5 vias que já passaram pelo processo interno entre a SMT e a CET, onde já houve as aprovações da CET com relação aos projetos. Esses projetos a gente senta ... vínhamos sentando semanalmente com a equipe do Luiz, a gente vai fazendo essas ... para agilizar o processo da aprovação do projeto, estamos sentando semanalmente e dando OK em todos esses projetos. Nesses projetos, temos 7 lotes. Fora esses 7 lotes, tem mais 4 lotes que estão mudando de estágio. Nesses 4 lotes, existe uma possibilidade de ampliar mais, aproximadamente, 30 quilômetros. Estamos falando de uma limitação geográfica desse empreendimento, dessa habitação, e uma limitação financeira, porque existe uma limitação geográfica e financeira com relação a onde está sendo construída essa habitação. Eu fiz uma estimativa de que existe a possibilidade de implantar aproximadamente mais 30 quilômetros nesta região, ou seja, tem um lá na Zona Sul, tem mais um na Zona Leste. Sempre a nossa limitação, ela é geográfica e financeira. Dentro dessa limitação, teríamos mais 30 quilômetros para ampliar a nossa rede cicloviária, ou seja, poderíamos chegar, através da PPP da habitação, a cerca de 150 quilômetros. Só para a gente poder dar um número. Estamos nesse processo de mudança de fase e de aprovação desses projetos. Na verdade, já existe

proposta desses projetos. A gente só precisa confirmar, fazer esse acordo entre a SMT e a CET para dar andamento a esse processo.

**00:32:56 Michele Perea Cavinato:** Dawton, Rogério levantou a mão.

**00:33:02 Rogério:** Estão me ouvindo bem?

**00:33:04 Dawton Roberto Batista Gaia:** Estamos ouvindo, Rogério.

**00:33:06 Rogério:** A minha questão são os contratos 3, 4 e 5 de 2022 da SMT. Você falou que vão estar prontos até o final do ano, mas o contrato ... não acompanhei direito, mas a última previsão da Secretaria é que deveriam terminar, a Habiten incorporação e construções, deveria terminar até o final de agosto, que é o aditamento, acho que o sexto aditamento de prazo. Eu chutei, não tenho certeza, mas já aditou bastante, porque os contratos foram assinados em abril, março, abril de 2022. Já faz 2 anos e 4 meses que os contratos da Habiten, da concorrência 002 e 003, você disse que elas não estão paradas, Dawton. Mas elas estão paradas porque a matéria que vi a última vez, tinha Radial Leste, 25% concluída. Ponte do Jaguaré, 75% concluído. Campo de Bagatele, 75% concluído. Ponte da Freguesia dos 95%. Alvarenga, 90%. Inclusive, já volto no Ponte do Jaguaré. Falou que começou a Mutinga, beleza. A Ordem e Progresso já tinha começado na última reunião. Raimundo Pereira de Magalhães também começou. Vamos diminuir aqui as obras que não começaram, mas as obras que não terminaram continuam as mesmas. João Batista Conte não iniciada, Najib Farah Maluf não iniciada, Jacu Pêssego não iniciado. Jacu Pêssego parece que é um pedacinho pequeno. Ponte do Jaguaré, passei lá, eles cortaram acho que 30 metros da ciclovia, foi feito um corte, está rolando aquele programa emergencial de pontes do Ricardo Nunes. Passei lá e vi, cortou o pedaço da ciclovia, agora pode tirar, não são mais 75%, deve estar agora 70%, porque tirou aquele pedaço. Queria entender, principalmente a Rua Alvarenga, que é uma ciclovia bem grande que liga lá a ... onde ... agora fugiu o nome.

**00:35:48 Dawton Roberto Batista Gaia:** Vital Brasil.

**00:35:49 Rogério:** Vital Brasil. Não, antes, mais para trás, aquela que tem as fendas, aquela ciclovia das fendas.

**00:35:55 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eliseu de Almeida. Eliseu de Almeida.

**00:35:59 Rogério:** Liga Eliseu de Almeida. A Simone, faz tempo que ela não vem aqui, não faz parte mais, mas ela comentou comigo que da liga Eliseu de Almeida com a Rua Alvarenga, tem que passar na Rua Sapetuba e tudo mais. Ali, os caminhões já passaram por cima, já destruíram. Aquela ciclovia que já tem aqui, vocês mandaram 90% concluído. Não sei da onde, mas aquela ciclovia está na calçada, com árvore no caminho. Você acredita que eles vão terminar isso? Queria que me explicasse se vão terminar essas aqui. São várias que estão paradas, você colocou lá os 48% no mapa como se já estivesse pronto. Isso daí é uma falta de transparência.

**00:36:48 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não é não, me sinto até bastante tranquilo para falar sobre isso, viu Rogério.

**00:36:53 Rogério:** Você não colocou todo o quadro. Você colocou só as coisas boas que você fez. Você só colocou as coisas boas que foram feitas. Ah, bonitinho aqui, bonitinho ali e tal. As coisas que têm que ser conversadas e explicadas para as pessoas que se dispõem a participar desse negócio. Eu não recebo salário para estar aqui. O George não recebe, a Aline não recebe, ninguém recebe. Vocês estão aí porque estão trabalhando, no horário de trabalho de vocês. A gente não tem esse mínimo de transparência. O prefeito, deixa passar o avião ...

**00:37:26 Dawton Roberto Batista Gaia:** Rogério ...

**00:37:27 Rogério:** O Prefeito, só um minuto. O prefeito foi falar no dia mundial lá, como é que era? Semana passada. Ele foi ... Maio Amarelo, acho que é evento do Maio Amarelo, alguma coisa assim. Peguei o vídeo dele falando: nós já temos 100 e poucos construídos. Com certeza vamos terminar os 300, porque se não é a metade já está próxima. Falei, gente, que mundo que esse povo vive, eles acham que a gente é o quê? Simplesmente é isso, é...

**00:38:00 Dawton Roberto Batista Gaia:** Rogério, deixa falar para você um pouquinho. Por que me sinto tranquilo com relação a todo esse processo? Bom, primeiro, o nosso maior desafio, vou colocar dessa forma, acho que é dessa forma que entendo, o nosso maior desafio é fazer com que esta empresa que foi contratada conclua as obras dela. Por que o que significa o litígio? Só para você entender, você deve saber disso muito bem, só vou colocar aqui para todo mundo compreender isso. Um litígio significa que vamos encerrar o processo exatamente onde está, vira uma briga interminável e ninguém mais pode mexer nessas ciclovias enquanto não houver uma nova ... enquanto não concluir o processo, enquanto não houver uma nova licitação. Então, é claro que o nosso objetivo é, sim, fazer com que a empresa, mesmo com toda essa briga que nós... existe um problema específico com relação, dentro do contrato, o problema é que eles não estão realizando a obra do jeito que gostaríamos que eles realizassem. Ela está sendo notificada diariamente com relação a tudo que está sendo feito, mas o objetivo não é encerrar o contrato nesse momento, o objetivo é que eles terminem a ciclovia. Tanto é que eles entraram novamente e estão fazendo mais algumas ciclovias. Ficaram parados alguns meses que estava esse desacordo, vamos falar assim, entre o que estava sendo acordado e o que estava sendo realizado, eles estão corrigindo tudo o que estamos pedindo para ele corrigir, porque é isso que tem que ser feito mesmo. É isso. Na verdade, eu quero que ele conclua a obra dele. Eu não quero interromper a obra nesse processo para não ter problema maior lá no futuro. Então, com relação a esse processo, eu estou me sentindo bastante tranquilo e acho que, sim. Com relação à transparência, Rogério,

estamos tendo mais transparência possível com relação a tudo o que está ocorrendo. Se você quiser ver o que está sendo feito, pode marcar comigo, vou lá fazer, vou mostrar a obra para você junto. Pode ir junto comigo, se você quiser ir lá fazer a vistoria. Podemos ir juntos ver as obras que estão sendo feitas neste momento. Tem obras que não deram início ainda? Eu concordo. É assim ...

**00:40:38 Rogério:** Você está falando uma parte da verdade. Existe ciclovia que vocês não deixaram a Habiten fazer. Ciclovia do Jaguaré, o Pradas mesmo disse que não vai fazer porque está vendo o problema da motofaixa. Na Radial Leste, também ele disse que não vai fazer porque vai entrar o corredor de ônibus. E agora eu vi que funcionou. O corredor de ônibus vai entrar lá. É isso que eu estou querendo dizer da transparência. Se eu não estou aqui para perguntar, as pessoas que estão vendo, que estão assistindo à retransmissão, vão achar que, puxa, vai terminar. Com certeza, você disse. Com certeza, até o final do ano vai terminar esses 48 quilômetros. E agora você está dizendo que não. É isso que estou chamando a sua atenção para que ...

**00:41:23 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu não falei para você nenhum momento que não.

**00:41:25 Rogério:** O eficiente, a equidade, a isonomia, aquelas coisas todas que a Constituição manda. As leis que regem as concorrências públicas e as reuniões, que é o motivo de existir a reunião da Câmara Temática, do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, é calcado no princípio constitucional de que a gente faz a fiscalização popular. O que é bom a gente mostra, o que é ruim a gente esconde. E a gente tem esse problema sendo arrastado ...

**00:42:04 Dawton Roberto Batista Gaia:** Se você não deixar eu vou te cortar. Você escutou? Se você não me deixar falar, vou cortar a sua fala e você não vai falar mais.

**00:42:11 Rogério:** Pode cortar.

**00:42:12 Dawton Roberto Batista Gaia:** Você tem que me deixar falar.

**00:42:13 Rogério:** Tudo bem, querido. Pode cortar. Fica à vontade. Se quiser me tirar, fica à vontade. Fica registrado que vocês não estão fazendo a transparência.

**00:42:22 Dawton Roberto Batista Gaia:** Você quer fazer política aqui na nossa reunião. Não vou permitir isso. Você me desculpa.

**00:42:26 Rogério:** Mas isso aqui é uma coisa política, Dawton.

**00:42:28 Dawton Roberto Batista Gaia:** Mas não vou permitir que você faça política na nossa reunião, porque a nossa reunião é uma reunião técnica. Estou tentando fazer com vocês, com você especialmente, dando esclarecimento de onde você está me perguntando. Não falei em nenhum momento que não vou fazer os 48 quilômetros. Em nenhum momento falei isso. Não sei onde você tirou essa frase, mas não coloquei essa frase...

**00:42:46 Rogério:** Você falou que a empresa vai encerrar agora do jeito que tiver. Então seja mais claro.

**00:42:50 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, eu não falei isso. Eu falei ao contrário. Falei que o rompimento do contrato significa encerrar o contrato do jeito que ele está. é isso que não estamos fazendo. Estamos fazendo o possível para que ele seja realizado até o final. Isso foi muito claro com relação a isso. E com relação, por exemplo, ao que foi parado lá na Radial Leste. Eu recebi uma publicação de SPO que iria ter um corredor de ônibus. Sou obrigado a tomar providência com relação ao que fui informado. Fui informado oficialmente que vai ter um corredor, não posso dar continuidade a uma obra

que já dei início, mesmo tendo sido contratada, tendo sido informado oficialmente que vai ter um corredor. Não posso dar continuidade a isso, que realmente seria um prejuízo ao erário com relação a esta obra especificamente. Então, não é que não vai ter o corredor lá, não é que não vai ter a ciclovia. Haverá uma ciclovia através de um projeto desenvolvido e que foi para a praça e tem um ganhador, que já tem um ganhador, e será realizado um corredor de ônibus que nesse projeto está embutido uma ciclovia. Não tem cabimento dar continuidade a um projeto que sei que será destruído, será demolido para poder construir o corredor. Interrompemos a obra ali. Exatamente no processo, no momento que ela parou. A justificativa é essa ...

**00:44:20 Rogério:** Mas eu tive que estimular.

**00:44:21 Dawton Roberto Batista Gaia:** Olha só, todo o nosso esforço está no sentido de concluir todos os processos. Está no sentido de concluir todas as obras solicitadas, que foram permitidas, que foram contratadas. É o esforço que a gente está fazendo. E o esforço é intenso, você pode ter certeza.

**00:44:44 Rogério:** A gente pouparia bastante tempo aqui, se você já viesse com o quadro e mostrasse, já falasse e resolvesse, a gente passava para outra. Mas, a insistência de não mostrar. A insistência de não mostrar o que está acontecendo. Mas a gente sabe o que está acontecendo, porque a gente está vendo. Essa é a minha ...

**00:45:04 Dawton Roberto Batista Gaia:** Acabei de mostrar. Você entrou atrasado, Rogério. Acabei de mostrar.

**00:45:07 Rogério:** Não entrei não, estou assistindo desde o começo.

**00:45:09 Dawton Roberto Batista Gaia:** Mas você viu as fotos que elas colocaram.



**00:45:11 Rogério:** Está tudo gravado. Assisti tudo. Estou sentadinho aqui gravando. Só não estava aqui para culpar a banda de internet.

**00:45:18 Dawton Roberto Batista Gaia:** Olha só, mostramos umas obras ...

**00:45:21 Rogério:** Você quer que transmita uma coisa para você?

**00:45:24 Michele Perea Cavinato:** Vamos passar para frente, vamos abrir a fala para a Aline.

**00:45:29 Rogério:** Vamos passar para a frente, porque esse caso é um caso que será sempre a mesma coisa. Vou estar sempre na reunião cobrando que vocês mostrem todos os trechos da concorrência 002 e 003. Obrigado, gente.

**00:45:42 Dawton Roberto Batista Gaia:** OK, Aline.

**00:45:50 Aline:** Oi, gente, boa tarde. Aliás, bom dia, tudo bem? Bom, queria saber duas coisas a respeito das manutenções e daquela lista de vias que a gente já havia falado que havia sumido. Aquelas vias apagadas e tal, como está a respeito das vias que diminuiu as larguras? Como ficou? Por exemplo, a Uíta, enfim, aquela lista toda que a gente passou, que ainda permanecem as vias com as larguras, principalmente as vias que diminuiram as larguras, ainda permanece as larguras menores. A Rafael de Barros, por exemplo, e tudo mais. Outra questão que a gente está bastante preocupado é com aquela obra do metrô na Vergueiro. Sei que é a obra do metrô que vocês não conseguem influir muito, mas acho que poderia haver uma conversa da Secretaria de Trânsito com o metrô a fim de haver, pelo menos, uma alternativa para o ciclista. Porque ali está muito perigoso, não tem alternativa nenhuma, inclusive até para o pedestre está difícil o acesso. Está muito limitado aquela obra, enfim, até para o carro, tem uma via só para o carro passar, uma faixa de enrolamento de um lado da pista. Enfim, tem que ter uma alternativa. O ciclista não pode ficar rendido ali por um espaço tão longo e estar prejudicado. Eles

destruíram completamente a ciclovia, tiraram a divisão do meio. Não tem mais nada da estrutura que foi feita. Mas o mais importante é que o ciclista precisa de um espaço para passar. Não pode ficar rendido. Precisa mesmo de uma intervenção de vocês. Não é possível que o metrô vá lá, faz tudo e vocês não falem nada, que vocês não acessem, não conversem. Olha, precisa de uma alternativa, ou que vocês não vão lá verificar. Não é possível assim. A gente já, por exemplo, o metrô já foi lá e já fechou muito mais da metade do espaço da Praça do Ciclista, por exemplo. Não sei se não houve uma conversa de vocês com eles. O espaço ali também não tem sinalização e não oferece um espaço seguro para o ciclista passar na Praça do Ciclista. Agora a gente perde um novo espaço que é importante e que é necessário para o ciclista passar, principalmente, não falo só no domingo, na ciclofaixa de lazer e tal, mas no dia a dia, os cicloentregadores, nós que vamos trabalhar todos os dias. Estou passando ali praticamente todos os dias para ir para o metrô Luz. É necessário que eles passem. A gente perde um espaço muito importante para passar. Então, solicito, gostaria até que ficasse registrado, bem registradinho na ata, para vocês conversarem com o metrô para oficializar uma passagem segura para a gente por ali. Está bom? Obrigada.

**00:49:36 Dawton Roberto Batista Gaia:** Aline, me comprometo em fazer esse contato. Não terei resposta para você agora, mas me comprometo em fazer esse contato através do metrô ou com a própria CET, que é quem faz a coordenação operacional e a gestão de todas essas obras na via pública, que a CET é responsável por isso. Mas me comprometo em fazer esse contato e te dar um retorno antes da próxima reunião. Vou ver o que a gente pode fazer com relação a esses dois casos que você citou, tanto da Paulista quanto da Vergueiro, verificar o que pode ser feito com relação à garantia para o ciclista, um espaço mínimo que traga segurança para ele transitar por esses locais. Sei que não é fácil, que em todos os lugares onde você tem uma obra do metrô, eles terminam interferindo bastante com relação ao trânsito, ao pedestre. Veja que na Vergueiro, tirou inclusive uma faixa de veículo, além da ciclovia, tirou mais uma faixa de veículo. Mas verei o que a gente pode fazer com relação à

segurança do ciclista e como pode ser feita essa gestão para a gente poder resolver esse problema de um modo, de uma vez por todas, com relação à segurança. Me comprometo com relação as vias que estão sendo implantadas mais estreitas, o projeto que é implantado é sempre em cima de um projeto que a CET elaborou. É um projeto elaborado pela CET e que existia, sim, um compromisso da CET, existe ainda esse compromisso da CET de não estreitar nenhuma das vias que foi das ciclofaixas que já estavam implantadas. Manter no mínimo as larguras que já tinham. Inclusive, tinha uma possibilidade de ampliação de algumas vias, caso fosse possível nos novos projetos, como alguns projetos que a gente está fazendo. Estamos conseguindo ampliar nessas manutenções, algumas delas ampliamos as larguras das ciclofaixas. Vou ver o que aconteceu com a Rafael de Barros. Vinha conversando com o Thomas, ele me mandando, inclusive, via o WhatsApp, que estreitou. Terminei, não consegui ir até lá, dar uma olhada nem na Rafael de Barros, nem na ... qual que é a outra lá? Na ...

**00:52:21 Aline:** Uita ... que foi feita pelo Asfalto Novo, que não foi feita no projeto de manutenção. Lembra que a gente falou ...

**00:52:31 Dawton Roberto Batista Gaia:** Acho que eles estavam corrigindo a Julian Maria Uita. Entendi que eles estavam corrigindo a Julian Maria Uita. Eles chegaram a retornar umas larguras na Julian Maria Uita, não sei se concluíram o projeto da ampliação. Mas vou dar uma olhada e depois te dou um retorno com relação, até para saber por que reduziu. Se vai ampliar, ou se não vai ampliar, até para poder dar uma resposta definitiva com relação a esse assunto, porque senão todas as reuniões a gente vai ficar falando sobre esse assunto. Se não for ampliar, tenho que falar o motivo, porque que não ampliou, porque estreitou lá. Tranquilo, vou falar com a CET e a gente vai ver o que aconteceu nesse sentido. Acho que é isso. Tem mais alguma coisa? Acho que não. Respondi tudo. Respondi.

**00:53:32 Michele Perea Cavinato:** Lucian.

**00:53:32 Lucian CTB:** Dawton, apareceram aqui, já que foi falado ...

**00:53:37 Dawton Roberto Batista Gaia:** Lucian, fala.

**00:53:39 Lucian CTB:** Oi, acho que para facilitar um pouco o fluxo de operações, acho que ia ser bom se nas futuras reuniões, para fazer a apresentação dos contratos, fizesse a listagem de todas as estruturas e daí pudesse fazer ... deixasse uma tabela, que fica fácil de ver o que já começou, o que avançou, o que ainda falta. Isso precisa ser uma boa prática para deixar bem organizadinho e não ... já fica exibida todas as estruturas, é fácil ... às vezes, a gente lembra de uma estrutura ou outra que a gente vê na tabela, facilita. Essa coisa da manutenção, acho que seria interessante, já que falaram que tem algumas estruturas que iam ser alargadas, mas a gente não sabe quais. Seria bom se os lotes de manutenção, mesma coisa, tivesse uma lista, também fosse informada a largura da faixa que tem manutenção, e comparar com o projeto, o projeto original de quando ela foi instalada, aquele projeto tinha a largura, a manutenção tem ... toda a manutenção tem o projeto, aí ia ter tanto a largura de como ela fica, do que teve a mesma dimensão, quanto também o que foi ampliado, para a gente ter uma lista organizada de quais são as estruturas que estão sendo ampliadas, porque a gente não tem essa informação nem para poder fazer um demonstrativo de, olha, a gente teve interações com a prefeitura, eles nos ouviram e olha só que avanço que a gente teve nessa estrutura. A gente não tem nenhuma lista disso. Se também tivesse apresentado uma lista das estruturas de manutenção, fosse colocado o que está no projeto, de largura delas, e daí foi essa comparação, seria muito bom para a gente poder ter esse controle e ter um dado consolidado da prefeitura.

**00:55:47 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não vejo problema nenhum fazer isso. Não tenho essa ... essas larguras, o que foi ampliado. Sei que foi ampliado. Algumas foram ampliadas a 10 centímetros, outros 15 centímetros.

Foram ampliações mínimas, mas elas foram ampliadas. Quase todas elas foram ampliadas. A ideia é manter um padrão de largura significativo que não seja muito grande. Pode ser muito grande, sim, não tem problema. O problema é que a experiência que a gente teve em alguns lugares, quando você põe uma ciclofaixa bidirecional muito larga, o veículo invade para fazer as conversões. Sei por que fizemos isso nas análises da Alberto Marinho. Vira um inferno, porque você tem o veículo entrando para fazer a conversão e entrar na rua perpendicular, ou saindo da rua perpendicular e entrando através da ciclovia para poder acessar via a jornalista Roberto Marinho. A experiência lá não foi boa. Não foi boa mesmo, posso falar isso com maior tranquilidade, porque estava lá ainda no planejamento, quando foi feito o projeto. Lutei para que esse projeto fosse mais largo, acho que a solução definitiva para um projeto como esse é você ter avanços de passeio nas esquinas, um projeto muito maior, que infelizmente não cabe nos nossos contratos. Mas é um novo, vamos dizer assim, que é um novo pensamento, é romper o paradigma com relação a tudo que a gente vem projetando nessas novas ciclovias. Vem aqui no nosso último item, que até o nosso último item é a transformação das nossas ciclofaixas em ciclovias. Isso exige um planejamento significativo por parte da CET em conjunto com a SMT. O planejamento não é só um planejamento de projeto, é um planejamento onde você tem que estimar o custo e você buscar esse recurso para poder fazer esse novo projeto e implantar, executar esse novo projeto. Todo mundo sabe que é muito o custo financeiro. O recurso que tenho que buscar é muito maior para poder fazer uma ampliação de passeio a ponto de dar à ciclovia condições ideais, mas é isso que a gente tem que buscar. Acho que cabe, sim, no processo de planejamento da cidade, de fazer essas ampliações. Não vejo nenhum problema com relação a isso. A gente tem que fazer um planejamento que não seja feito todas as vias de uma única vez, mas que seja feito paulatinamente até que se chegue a uma medida razoável de número de ciclofaixas, de estruturas implantadas, que possam trazer essa segurança para o ciclista. Sou muito a favor disso. Você sabe que foi uma das sugestões que fiz, foi essa ampliação desse passeio a ponto de estar ... tenho até utilizado uma nova terminologia, não estou falando mais em ciclovias, estou

falando em intervenção urbanística, onde você capacita o seu viário a dar realmente segurança e retirar os conflitos entre o pedestre e o ciclista. Se você der um espaço para os dois, mesmo que seja num espaço partilhado, se você tiver largura para os dois, os dois vão transitar lá com tranquilidade, sem conflito. Não tenho dúvida com relação a isso, não tenho dúvida nenhuma. Se isso acontece em outros países, por que não pode acontecer aqui? Mas ele é objeto, ele tem que ser objeto de um planejamento onde possibilite buscar esse recurso depois. Então, estamos debruçados, sim, em cima disso, aqui na secretaria, estamos debruçados em cima disso. E não é um processo simples, é um processo bastante complexo, porque envolve um valor significativo para poder fazer essas ampliações, mas vai chegar o momento que vamos apresentar isso para vocês, o que pode ser feito. É isso.

**01:00:37 Lucian CTB:** Mas olha, ainda naquela questão. Depois, quero fazer um comentário só sobre a proposta de nova licitação, só para não queimar a pauta, mas é isso. Já que tem o projeto de reforma e tem o projeto original, queria que vocês tabulassem essa informação para a gente saber quais estão passando pela manutenção e estão recebendo o aumento. A gente quer, sim, na verdade, a posição da Câmara Temática, a gente quer as faixas mais largas possíveis e que essa questão da invasão ela é melhor resolvida com a criação de ... com a instalação de segregadores, com a instalação de postes, com a instalação de pradinhos, ou com outras intervenções, como o alargamento de calçada, como você falou, do que fazendo a ciclofaixa mais estreita. Porque não é só uma questão da invasão, mas é uma questão de uso que tem muitos usuários excluídos por causa da largura estreita das ciclofaixas que são feitas. Também porque gera conflito quando a gente tem velocidade diferente. Quando tem usuários diferentes, alguém está pedalando para a escola e tem um entregador, não tem espaço para ultrapassagem, essa falta de espaço para ultrapassagem gera muito problema. A gente prefere que vocês solucionem o problema da invasão, construindo segregador, seja fazendo fiscalização, também uma coisa que a prefeitura tem que fazer, do que rebaixando o produto e fazendo uma ciclofaixa mais estreita. Além disso, pontualmente, ali

nas fotos que você apresentou das estruturas, estou repassando as fotos também, teve um questionamento sobre uma delas, deixa pegar aqui, foi feito concreto em cima das fotos existentes. E a Mutinga mesmo. Nas fotos da Mutinga, na parte embaixo, na direita, não sei exatamente qual o método possível, mas eu estou vendo que tem as formas de madeira e delimitando meio que uma sarjeta em concreto, ela está sendo feita direto em cima do asfalto. Questionaram isso do concreto. A concretagem está sendo feita direto em cima do asfalto já velho, se não tem efeito na qualidade e na durabilidade, e mencionaram a Hugo Beolchi, de Metro Conceição, que teve isso. Ficaram trincas no concreto cedendo, porque foi feito em cima do asfalto, sem nenhum preparo. Queria saber se isso tem alguma intervenção ou o quê.

**01:03:24 Dawton Roberto Batista Gaia:** É verdade, Lucian. Essa obra, fui visitar ontem. Estão fazendo uma ancoragem nessa calçadinha que eles estão fazendo, que ela tem cerca de 30 centímetros de separação. A parte interna útil da ciclovia está ficando com 2,20, 2,30 na parte útil, mais 30 centímetros de cada lado. Fizeram uma ancoragem e passaram uma barra de ferro. Isso foi o que observei ontem. Tem uma ancoragem no pavimento, e uma barra de ferro longitudinal nessa calçadinha para dar um reforço estrutural. Não sei se essa solução é a melhor de todas, mas é o que está sendo feito para poder fazer essa obra rapidamente e entregar essa ciclovia para uma estrutura.

**01:04:19 Lucian CTB:** Só para entender a tipologia, você falou calçadinha, é só aquela muretinha lá? E a ciclofaixa é o espaço do asfalto no meio, é isso? Não vai ter concretagem intermediária?

**01:04:33 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, é o asfalto no meio, é o asfalto no meio.

**01:04:36 Lucian CTB:** Entendi, obrigado.

**01:04:38 Dawton Roberto Batista Gaia:** São duas canaletas, laterais e a ciclofaixa está no meio.

**01:04:43 Lucian CTB:** Ah, não estava entendendo essa tipologia.

**01:04:46 Dawton Roberto Batista Gaia:** A solução está ficando boa com relação à solução do conceito, vamos dizer assim. Acho que ficou muito bom lá e até um conceito diferenciado do que a gente vinha implantando no restante da cidade ainda. Mas espero que isso termine rapidamente para a gente poder sinalizar e poder dar uso, porque lá está fazendo essas duas ciclovias, juntando as duas vai dar quase três quilômetros. Acho que um pouquinho mais de três quilômetros. A Mutinga e a Raimundo. É isso. Na verdade, o grande desafio agora é ocupar o espaço. É isso que a gente está buscando. Ocupar o espaço e cada vez melhor esse espaço ficar diferenciado e ficar melhor com relação a tudo que se pretende. Bom, eu acho que... falando da transformação das ciclofaixas em ciclovias, acho que a única ... tenho a sinalização das ciclofaixas removidas, acho que faltou esse item, Michele?

**01:06:11 Michele Perea Cavinato:** Dawton, acho que tem um informe sobre o Bike SP, o Pedro trouxe para... é um informe, é bem rápido. Depois entra no fluxo da sinalização das ciclofaixas removidas.

**01:06:23 Dawton Roberto Batista Gaia:** Caiu, o Pedro caiu aqui, ele vai voltar. Enquanto isso, pode passar o fluxo, vamos passar. Vê se ...

**01:06:34 Michele Perea Cavinato:** Vou chamar, então, a Fernanda Hayek, da CET.

**01:06:37 Dawton Roberto Batista Gaia:** Isso.

**01:06:38 Michele Perea Cavinato:** Ela vai passar. Fernanda, bom dia.



**01:06:48 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom dia, Fernanda.

**01:06:50 Fernanda Hayek:** Tudo bem? Bem, como se procede a ressinalização da ciclovia, após recape. Recebemos informação das vias que serão recapeadas pelo SMSub. Lá tem duas áreas, SMSub e SMSub Atos, duas coordenações. Eventualmente, da Sabesp, tínhamos, até o ano passado, uma relação de empurros. Essas guias, nós temos conhecimento, nós elaboramos os projetos, vamos lá, localizamos projetos existentes no nosso acervo. Esses projetos são projetos para manutenção da ciclovia após o recape, reinstalação do ciclo 1, ressinalização. Esses projetos são encaminhados e disponibilizados no nosso sistema corporativo de gestão de projetos. Aguardamos o aceite dos órgãos competentes pelo recape, SMSub e SMSBiat, quanto à conclusão desses recapes. Apenas após o aceite, a sinalização é indicada para a ressinalização desses locais. Os projetos ficam disponíveis na nossa área da sinalização e após o recebimento do aceite, esse projeto é implantado. Perfeito? Vou pedir uma coisa para você, Ricardo, por favor.

**01:08:31 Montezuma:** Bom dia a todos. Vocês estão me escutando também?

**01:08:36 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sim, sim.

**01:08:38 Montezuma:** Me perdoem a tosse. Estou com um finalzinho de pneumonia, mas vamos lá.

**01:08:49 Dawton Roberto Batista Gaia:** Todos nós.

**01:08:50 Montezuma:** Todos nós. Mas exatamente isso que a Fernanda colocou. Recebemos essas listagens com as vias envolvidas. Essas vias são diferenciadas.

**01:09:22 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não sei se você escuta, mas travou, viu, Montezuma?

**01:09:26 Michele Perea Cavinato:** Voltou.

**01:09:27 Dawton Roberto Batista Gaia:** Pode continuar. Você deve estar com o microfone desligado, Montezuma. Eu não estou escutando. O seu som deve estar desligado.

**01:10:03 Montezuma:** Pronto, voltou? Voltou?

**01:10:06 Dawton Roberto Batista Gaia:** Perfeito.

**01:10:07 Montezuma:** Estou só retomando a informação. Realmente em cima dessas listagens dos recapes, entramos em contato com todas as gerências envolvidas para que se elabore, ou que se retome os projetos originais das vias. Em algumas situações existem até algumas implantações, então esses projetos são revisados, às vezes, tem uma atualização das normas. São revisados para serem implantados corretamente. Uma das preocupações repassada para as gerências é justamente com relação a vias onde já existiam ciclovias, ciclofaixas. Para haver uma atenção especial para que essa implantação seja mais ágil possível para a retomada da sinalização original. Mas nós não temos como fazer essa implantação antes do aceite que vem encaminhado pelos órgãos competentes. Se tem uma implantação e depois o pavimento não é aceite, tem que ser refeito. Todo o custo implantado e a energia implantada para a elaboração para a implantação dessa sinalização, ela se perde. Existe essa atenção e a cobrança junto aos órgãos competentes para que nos informe o mais breve possível o aceite, a situação atual desse pavimento. De posse desses projetos, tem o encaminhamento da sinalização para ser feita essa implantação o mais breve possível. Perfeito?

**01:12:05 Michele Perea Cavinato:** Perfeito. Montezuma, obrigada. Lucian? Acho que o Lucian quer fazer alguma pergunta.

**01:12:09 Lucian CTB:** Eu ia apontar, vocês falaram do processo, e muito depende do aceite da aprovação, a gente já comentou algumas vezes. Para reforçar isso, a gente está com um problema nesse fluxo de trabalho, que é, como vocês sempre falam, é o tempo de aceite. Vocês sempre falam que, a gente sempre aponta que sumiu tal ciclofaixa, questiona e acho que geralmente o problema vocês falam, a gente está esperando o aceite e essas coisas é algo que já se estendeu, às vezes, por mais de meses, vários meses. Tem um problema no fluxo de trabalho que a gente queria que tivesse um reposicionamento de qual é o procedimento. Não sei se dá para colocar um tempo de que as fiscalizações para aceite, sim ou não, sejam feitas no dia seguinte do processo de manutenção. A gente claramente tem um gargalo e precisava de uma solução para resolver esse gargalo, porque pelo que eu vejo, pelo que vocês contam, é aí que a gente impacta com o que a gente pode mudar.

**01:13:33 Montezuma:** Fernanda, você quer comentar a respeito das autorizações?

**01:13:37 Fernanda Hayek:** Em relação ao que a gente prevê, é que a contratada finalize a ciclovia durante o período em que a sinalização definitiva foi retirada durante o processo de recape. A gente tenta realizar nesse formato. Em relação a agilizar os aceites, procuramos de imediato contatar a SMSub, a SMSub Hab, quando temos o conhecimento de alguma via recapada, independente do caso do nosso agente em campo que, eventualmente, a gente não tenha recebido isso da secretaria. Reiteramos, agilmente entramos em contato com os dois representantes para poder termos esse tipo de informação, tanto do recape quanto o aceite mais breve possível. Nosso processo compreende essa etapa de tentar agilizarmos para a retomada das sinalizações de ciclovia na via.

**01:14:56 Lucian CTB:** Fernanda, desculpa, você falou que nesse processo a empresa está responsável por fazer uma sinalização intermediária ou sinalização provisória. A gente não tem visto. Seria colocar um cone, fazer uma pintura fria, não sei qual que é, mas a gente tem ficado com as ciclofaixas só apagadas, não tem tido essa sinalização intermediária.

**01:15:19 Fernanda Hayek:** A contratada recebe essa autorização, que mantivemos com orientação de não recorrer a uma tinta fria, mas sim uso de um material de canalização temporária da via, barreira, cone, que viabilize essa segurança nas ciclovias. Fazemos a nossa fiscalização nos locais e, ao identificarmos, eventualmente, que não ocorre esse tipo de coisa ou eventualmente recebemos acionamento de vocês, ou de qualquer outro órgão, fazemos essa fiscalização e temos uma área interna aqui que comunica imediatamente a contratada para tentar repor esse material. Muitas vezes a CET acaba repondo com o material dela, visando a segurança do ciclista. A gente tem procurado fazer isso.

**01:16:13 Montezuma:** É importante ressaltar que em todas as autorizações de recape, esta informação de obrigatoriedade de colocar uma sinalização temporária, ela é efetiva em todas as autorizações que envolvem as ciclovias. A fiscalização é mais intensa nessas vias, fiscalização nossa, aqui da nossa equipe de campo, justamente para ter passo a passo e verificar se está sendo atendido ou não, mas é uma competência da empresa executante fazer essa sinalização. Existem sinalizações diferentes. No caso, quando a obra está sendo executada, que o maquinário está na via, existe a preocupação, visto não ter a possibilidade de montar uma sinalização temporária repondo a faixa, visto o maquinário está na via. Então é feita uma orientação por intermédio de banners e faixas para que naquele trecho, onde está sendo executado, onde estão posicionados os equipamentos, o ciclista avance e suba na calçada e ultrapasse esse trecho. Mas após a conclusão da execução da obra do recape, da presa e do recape, efetivamente o único empecilho de implantar a

sinalização oficial é realmente o aceite do recape para que se possa estar implantando por definitivo. Entra também pela autorização, esta necessidade, enquanto isso não é executado, enquanto a implantação da sinalização não é executada, que a empresa tem que se manter com o material ao longo do trecho da ciclovia, protegendo, pelo menos resguardando os ciclistas na via. Esta é a nossa ação com relação a agilizar e cobrar da empresa esta sinalização neste período.

**01:18:48 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu gostaria de pedir o complemento, acho que o Ciccone, nós convidamos o Ciccone lá da sinalização para participar deste processo, veja como é complexo. Ainda tem a parte da sinalização que vai entrar. Se o Senhor Ciccone puder complementar, vai ser muito bom. Acho que vai ficar mais completa a nossa apresentação aqui. Ciccone, não sei se você está escutando. A palavra é sua.

**01:19:21 Ciccone:** Bom dia a todos. Complementando o que o Montezuma já falou, a gente fica sempre na dependência ... Sim. A gente fica sempre na dependência do aceite. Recebendo aceite, vendo o projeto, em média, a gente está entrando em torno de 3 dias na sinalização das vias recapeadas. Priorizamos sempre as sinalizações, como as travessias de pedestre, as faixas para ciclistas. A demanda que a gente tem é muito grande, a gente está procurando atender a cidade toda e isso quase ao mesmo tempo. Teve muita via recapeada, agora está cadenciando um pouco, mas a gente já chegou a receber uma grande quantidade de projetos. A gente trabalha com 4 lotes na cidade, com limitações. A gente não consegue estar em 20, 30, 40 ruas ao mesmo tempo. A gente faz o levantamento das prioridades e vai dando andamento.

**01:20:40 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom, acho que essa era a grande pergunta que estava sendo feita desde o início do processo. Porque a prioridade é, a partir do momento que for dado o aceite, quando começa esse início de implantação, até de pre-marcação da via. Ele está nos dizendo aqui o

seguinte, a partir do terceiro dia após o aceite do pavimento, é dada a autorização para que seja feita essa sinalização.

**01:21:12 Ciccone:** Dawton, é assim, a gente recebeu o aceite, essa comunicação de aceite, em até 3 dias a gente entra com a sinalização, ou seja, com a pré-marcação. O acionamento da empresa, a ordem de serviço é emitida, imediatamente após o recebimento deste aceite, abrindo o projeto logicamente.

**01:21:40 Dawton Roberto Batista Gaia:** Perfeito, eu acho que é isso. Alguém tem alguma dúvida com relação a isso? Vou abrir para perguntas, para ver se alguém tem mais algum questionamento, alguma dúvida? Acho que não, acho que nesse caso estão satisfeitos. Agradecer a Fernandinha, Montezuma, Sérgio, Ciccone. O Ciccone está na nossa apresentação. Muito obrigado aos 3. Acho que podemos dar encaminhamento para os seguintes ...

**01:22:26 Pedro Ivo:** O que ele está fazendo lá? O que ele está fazendo aqui?

**01:22:32 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu vou passar só a palavra para o Pedro aqui, para ele falar sobre o Bike SP.

**01:22:39 Pedro Ivo:** Olá pessoal, bom dia, tudo bem? Olha como gosto de ficar perto desse homem aqui. Muito bonito. Pessoal, tudo bem? Bom dia, brincadeiras à parte, em relação ao Bike, estamos no mesmo compasso de espera, cobrando, pedindo, acompanhando, torcendo a cada encaminhamento que vai, a cada job, para que saia os valores que a gente tem a rubrica para executar o projeto-piloto. Mas não tem sido uma atuação fácil. Como a gente falou, não depende só da gente, a gente tem que atender as prioridades da fazenda, mas a gente continua insistindo. O secretário, em que pese ele esteja, ele tem até passado por cirurgia, acho que na última semana, mas ele está acompanhando. Também está imbuído. A gente está, estamos nos esforçando o máximo para tentar fazer com que isso saia do papel, que a gente possa,

pelo menos, iniciar o projeto-piloto. Mas, por hora, não tenho ainda muita novidade boa para dar para vocês. Beleza? Fico à disposição se alguém quiser tirar alguma dúvida.

**01:24:04 Lucian CTB:** Obrigado, Pedro. Então, eu só quero deixar registrado... Eu só quero deixar registrado para... Não, Pedro, obrigado pela informação. Só quero deixar registrado pela ata que a gente lamenta essa demora. É um projeto muito barato, que, assim... onde está empatando isso? As pessoas têm uma falta de vontade de dar continuidade, que é um projeto de um montante de dinheiro muito pequeno para fazer algo que a gente já vem discutindo há muitos anos. A gente, acho que vou fazer a recomendação de retirar verba que está alocada para programa de recapeamento, que a gente já tem, já supera um bilhão de reais. É um montante que poderia bancar o BikeSP sem fazer uma grande, sem fazer uma grande interferência no montante total desse programa. Vou fazer essa recomendação, pedir para registrar essa sugestão.

**01:25:09 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito obrigado, está registrado. Bom, acho que tem mais alguma pauta?

**01:25:24 Michele Perea Cavinato:** Dawton, as outras acho que acabaram sendo contempladas na primeira que você englobou tudo, que são os paraciclos, atualização das concorrências, novas estruturas.

**01:25:35 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom, então gente, só para a gente encerrar. Acho que a nossa reunião...

**01:25:42 Lucian CTB:** Dawton, você já tinha falado sobre transformação de ciclofaixa em ciclovia, mas assim, não quis entrar em detalhes nisso que a gente ainda está falando das novas estruturas da manutenção.

**01:25:54 Dawton Roberto Batista Gaia:** É, a verdade, terminei antecipando, mas é isso mesmo, ele depende de um planejamento que está sendo feito. Posso dizer que eu estou fazendo isso, que eu junto com a Léia estou fazendo esse planejamento do que tem de possibilidade e o que pode ser feito nesse processo e a futura contratação, que vai ser um contrato novo, porque é um contrato de uma nova obra. Deixar de ser uma ciclofaixa para ser uma ciclovia é um contrato de obra e eu tenho que... esse planejamento, inclusive, tem que ser planilhado, não é só planejar. Tenho que dar estimativa de curso, tem uma elaboração de TR. Esse TR não está sendo elaborado ainda porque o planejamento ainda não está pronto. Se vocês quiserem entrar com sugestões com relação à possibilidade de transformar a faixa de ciclovias, está super aberto a sugestão de vocês, porque é isso que nós estamos fazendo. Nós já estamos fazendo nos novos processos que a gente está planejando, e a ideia é estar trazendo o que já é existente, mesmo que sejam algumas apenas, mas dá o início ao processo de transformar isso em ciclovia. Tenho defendido, tenho falado constantemente que é realmente um sonho nosso. Da Secretaria, dessa Câmara Temática, com certeza posso falar por todos nós, inclusive por vocês, que o sonho de todos nós é que você possa sair da sua casa com a sua bicicleta com segurança e ter certeza que vai chegar no lugar com segurança através de um local que está muito bem sinalizado e muito bem seguro. E sonho maior do que esse é quem tem um filho pequenininho poder pegar o filho do lado dele e sair pedalando nessa ciclovia. É quase que transformar a nossa cidade em uma ciclofaixa de lazer. Acho que o exemplo mais bem utilizado com relação a tudo isso é a ciclofaixa de lazer, onde você pode pegar a sua família e pedalar. Então, eu posso transformar a cidade inteira em uma ciclofaixa de lazer? Não, acho que não consigo, não adianta falar que isso será possível, porque não é possível pelas limitações que temos com relação a todo o viário e os paradigmas que nós teremos que romper antes de chegar a esse ponto. Mas é possível, sim, dar o início desse processo e começar a transformar essas faixas em ciclovias. Então, com toda certeza, acho que a grande defesa, a grande resistência hoje do comerciante é ele não poder estacionar na frente da loja dele. Com essa proposta de ampliar o passeio,



garantir que o pedestre e o ciclista possam conviver sem grandes conflitos e com segurança, é você ampliar esse passeio e garantir que, se for necessário, caso seja necessário, você ter essa possibilidade do estacionamento. É claro que a gente tem defendido constantemente que cada comércio tenha seu espaço específico para fazer sua carga e descarga, fazer a vaga para o seu cliente fazer as compras dentro do seu comércio, que é isso que diz a lei. Qualquer comerciante deveria ter seu espaço específico para poder estacionar o seu veículo. Sonhamos com isso, que realmente a gente possa fazer isso. Mas, enquanto isso, vamos ampliar os passeios e tentar fazer essa convivência de uma forma muito mais harmoniosa do que ela é hoje. Então, realmente, hoje, vejo que a grande dificuldade que temos nas implantações, sei porque tenho acompanhado todas elas, é quando tem um comércio e o comércio fica muito insatisfeito porque a partir do momento que eu implanto uma ciclofaixa na porta dele, porque ele acha que ele é dono daquela rua também, que não é, eu tenho consciência disso, ele acha que nós estamos tirando a vaga de estacionamento exclusivo dele. Então é isso, acho que nós de fato queremos transformar essa cidade em uma cidade onde seja o mais democrática possível, onde as pessoas possam andar com segurança, pedalar com segurança, andar de patinete com segurança e que realmente seja uma cidade onde possamos conviver com alunos. Muito obrigado a todos, mais uma vez, a nossa reunião. Obrigado aos convidados que fizeram a apresentação.

**01:31:21 Lucian CTB:** Então, Dawton, a gente gostaria de encaminhar para ter um termo de referência para poder essa possível licitação, a gente entende que é uma obra nova, é isso que a gente queria, então é uma licitação nova. Já de sugestão, já adianto tanto a Avenida Rebouças, transformação toda ciclofaixa da Avenida Rebouças em ciclovia. Acho que posso adiantar a Vergueiro. A gente vai ter a Vergueiro também, todo o eixo da Vergueiro, Domingos de Moraes, Jabaquara. A gente pode levantar outras sugestões. Não sei se é o que pensei de cabeça, mas que com certeza são importantes.

**01:32:01 Dawton Roberto Batista Gaia:** Pode levantar e pode nos passar aqui na Câmara Temática.

**01:32:05 Lucian CTB:** Perfeito. Sugiro também, novamente, que tem um excesso de alocação de recursos no Programa Asfalto Novo de recapeamento, tem mais de 1 bilhão por ano, é muito mais do que a gente conseguiu ter empenhado em todos os últimos 10 anos para ciclovias e ciclofaixas, então acho que podia ter realocação de recurso e isso cobriria as obras, daria para a gente fazer tudo que a gente está no nosso planejamento e nas nossas intenções do Programa Ciclovias.

**01:32:37 Dawton Roberto Batista Gaia:** Com toda certeza é isso mesmo. Acho que a alocação de recursos, não sei se é essa a sugestão correta, porque não importa se é tirar daqui ou tirar de lá. Acho que o que importa é que esse programa não seja o único da SMT, que isso seja intersecretarial, onde todas as secretarias possam estar envolvidas. Quando for fazer um programa de calçadas pode fazer um problema que já possa ampliar o passeio com essa proposta de estar criando espaço já para compartilhar com a ciclovia ou para partilhar com o usuário da bicicleta ou dos patins Mobilidade ativa de modo geral. E é isso, o verde, o ambiente para poder tratar neste local uma possibilidade de colocar lá uma vegetação que seja conveniente, que atenda realmente àquele modal que está sendo utilizado naquela calçada, que não seja uma árvore que realmente tenha que romper as calçadas e terminando dando problemas no futuro. Quer dizer, você vê que são medidas que não cabem com uma única secretaria. Ela é um plano, deveria ser um plano intersecretarial para a gente poder estar tratando isso juntos. E é isso que nós estamos fazendo, fazendo uma proposta para que isso possa evoluir nesse sentido. Eu acho que tem tudo para poder chegar nesse ponto. E só para completar e para fechar, O projeto original que foi feito na Rebouças, ele foi feito para ser uma ciclovia. O projeto original da Rebouças realmente era uma ciclovia. Eu acho que eu já falei até nessa câmara, mas o problema maior que nós tínhamos na Rebouças são aquelas gárgulas. As gárgulas são aquelas

águas que saem dos prédios com todos os lençóis freáticos, e aí você tem aqueles bombeamentos de água para o lado de fora. Aquele volume de água é tão alto que vai ter que fazer um projeto específico só de drenagem para isso, para você não afogar as bombas que estão dentro dos prédios. Eu me lembro fazendo uma das vistorias e um único prédio tinha 35 gárgulas. Você imagina 35 canas de 4 polegadas cada um saindo ali no meio do asfalto, isso realmente precisa ser feito um projeto de drenagem que possa comportar isso e a água não possa retornar para as garagens. E dá um problema muito grave com relação a isso. Então, de um projeto que parecia simples fazer uma calçada mais larga, passou a ser um projeto mais complexo por conta dessa drenagem específica que tem que ser feita nesse projeto. Mas é isso mesmo. Os problemas têm que surgir e nós temos que ter condições de buscar alternativas capazes de atender esses problemas que surgem na elaboração do projeto. Com certeza, nós vamos ter essa condição. É isso, gente.

**01:35:55 Michele Perea Cavinato:** Dawton, posso só fazer um pedido? O nosso site do CMTT está passando por auditoria pela CGM, eu já tinha conversado com os conselheiros, se eles puderem encaminhar atualização do pleno, atualização dos conselheiros da sociedade civil para nós colocarmos no site. Passei até uma planilha já preparada em Excel, se eles puderem preencher.

**01:36:20 Dawton Roberto Batista Gaia:** Legal. Acho que o pleno ficou, Thomas, quem ficou o pleno de vocês? Ficou o Thomas ou tem outra pessoa?

**01:36:28 Michele Perea Cavinato:** Mas tem todas as outras vagas, os representantes regionais, sul, norte, leste, oeste, dentro.

**01:36:35 Dawton Roberto Batista Gaia:** Ah, entendi. Perfeito.

**01:36:37 Michele Perea Cavinato:** Das organizações, das associações.

**01:36:41 Dawton Roberto Batista Gaia:** Está bom.

**01:36:42 Michele Perea Cavinato:** Uma atualização geral.

**01:36:43 Aline:** É, o secretário ficou o Thomas mesmo.

**01:36:45 Dawton Roberto Batista Gaia:** O Thomas ficou o secretário?

**01:36:49 Aline:** Ficou.

**01:36:50 Lucian CTB:** Está bom.

**01:36:52 Dawton Roberto Batista Gaia:** Se vocês puderem preencher, eu agradeço, para a gente poder atualizar o nosso site.

**01:36:57 Michele Perea Cavinato:** É a única câmara que falta, o resto está em ordem.

**01:37:01 Dawton Roberto Batista Gaia:** Gente, muito obrigado. Um bom dia a todos e bom almoço. Mais uma vez, obrigado.

**01:37:13 Aline:** Obrigada a todos.

**01:37:15 Fernanda Hayek:** Um bom almoço.

**01:37:17 Dawton Roberto Batista Gaia:** Obrigado.

**01:37:18 Ciccone:** Bom dia.

**01:37:19 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom dia.