

## CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

**Data:** 07/10/2025

**Horário:** online

### **Participantes**

Alexandre Burgel - Zona Sul  
Aline Pellegrini Matheus  
Allan  
Ana Maria Kind Vitorino  
Anderson Augusto  
Cassio Alves  
Chaves, Cassiano  
Daniel Ingo Haase  
Daniela Mangini  
Dawton Roberto Batista Gaia  
Domingos Pimentel  
Felipe Claros  
Felipe Lara Vogel  
fernando Santiago  
Gelson  
George Queiroz  
Gui  
Guilherme Vignini  
Jackeline Morena de Oliveira Melo  
Jean Carlos  
jean011235  
Jose Goncalves Fonseca Junior  
kenji kawakami  
lea - SMT  
lea smt  
Leandro  
Lucian CTB  
Magno de Santana  
Mário - Oiê Bikers  
Michele Perea Cavinato  
Murilo Pizzolotti De Oliveira  
Natalia - Bike Zona Norte  
Paula Fagundes Mugnato  
Raquel Lourenco Mendes Novis  
read.ai meeting notes  
Ricardo Pradas  
Rodrigo Candido  
Rogério - Jornal Bicicleta  
Tatyana Santos da Costa

Thomas Wang (BZS)

Tiago Mendes

Yang

## **Informe**

1. Passeio Ciclístico da Semana da Mobilidade 2025

## **Pautas**

1. Andamento da expansão da rede cicloviária (apresentação/atualização SMT/CET)  
Andamento da manutenção da rede cicloviária (apresentação/atualização SMT/CET)
2. Atualizações sobre a Ciclofaixa de Lazer (apresentação/atualização SMT/CET) – Ricardo Pradas (SMT/AT)
3. Questionamentos sobre a obrigatoriedade de uso do capacete para funcionários da Ciclofaixa de Lazer (apresentação/atualização SMT/CET) – Ricardo Pradas (SMT/AT)
4. Questionamentos sobre fiscalização e manutenção das estruturas da Rua Domingos Agostim / Rua Bonsucesso / Rua Monte Santiago / Rua Irapé - Tatuapé (Anderson Augusto)
5. Transformação de ciclofaixas em ciclovias (apresentação/atualização SMT/CET)

**00:00:12 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom dia a todos. Vamos iniciar mais uma reunião aqui da Câmara Temática de Bicicleta. Queria começar agradecendo a tudo o que ocorreu e tudo o que aconteceu na minha estadia na Secretaria. Fiquei quase quatro anos. Três anos e meio. Eu acho que é isso. Essa equipe maravilhosa que a Secretaria tem, muito dedicada, muito dedicada mesmo, a todo o trabalho e principalmente a modalidade, esse modal, que é a bicicleta. Vem fazendo um trabalho intenso, intenso mesmo. Tive o prazer de, junto com esse grupo, concluir o plano cicloviário. Na verdade, a consolidação de um plano cicloviário de 1.700 quilômetros, que já está colocado no SEI, inclusive com os funcionais. Para informar, começar a informar para vocês que eu agora estou aqui na CET, assumi uma nova missão aqui. Um novo desafio que realmente é um desafio muito grande aqui na CET. A partir de hoje, quem vai tocar estas reuniões será a Michele. Eu vou estar aqui sempre fazendo companhia para ela, agora como ouvinte, como ajudante da Michele. A Michele agora vai ser a minha chefe. Brincadeira à parte. Eu acho que esse trabalho que é desenvolvido dentro da Secretaria, sempre em conjunto com a CET, não é um trabalho isolado. Esse trabalho passou a ser integrado com outras secretarias. A gente vem conversando bastante. Eu vinha falando muito com as outras secretarias. Tanto é que eu estou colocando um novo, acho que eu queria mudar até a história do plano cicloviário. Eu acho que a ideia é fazer um plano de integração modal de micromobilidade. O plano de integração modal de micromobilidade é muito mais amplo. Ele é muito mais abrangente. Ele é muito mais intersecretarial, vamos colocar assim. É o que se pretende fazer em uma gestão onde algumas secretarias vêm participando conosco dessa proposta, desse modal bicicleta, esse modal ativo, de um modo geral na cidade. A gente vem trabalhando bastante nesse sentido, que acho que isso que é importante a gente colocar aqui. Bom, é isso. É para informar mesmo que a partir de hoje a Michele vai estar no comando. Eu acho que a ideia é que ela possa assumir essa secretaria, Secretária Executiva da Comissão de Trânsito e Transportes. Ela está mais do que capacitada e habilitada para assumir isso. A princípio, acho que o que a gente tem para colocar. Michele, é isso. Se você puder me passar a pauta depois aqui, que eu fiquei sem a pauta aqui. Você passa

aqui no meu WhatsApp mesmo. Eu vou deixar para você e vou complementar à medida que for necessário.

**00:04:28 Aline Pellegrini Matheus:** E você vai cuidar do que lá na CET, Dawton?

**00:04:32 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu assumi a Superintendência de Planejamento aqui na CET. Falaremos muito sobre as atividades, sobre tudo que está sendo desenvolvido aqui e sempre em conjunto com a SMT. Precisa ficar muito claro isso. O trabalho, essa minha vinda aqui, só vai reforçar mais a nossa parceria. Eu nunca tive problema com essa parceria, nunca mesmo, mas ela só vai fazer com que a gente possa debruçar mais nas propostas que a gente vinha fazendo, porque, como a gente vinha fazendo esse trabalho muito pela secretaria, sempre em conjunto com a própria CET. Hoje, a gente pode mudar um pouquinho esse foco, para a gente poder desenvolver esse trabalho em conjunto em tudo que se faz. Então, é isso. Vamos lá, Mi, agora é com você.

**00:05:33 Michele Perea Cavinato:** Lembrando que você continua como coordenador do plano cicloviário da cidade de São Paulo. Então, participará conosco das reuniões. A gente sempre trabalhou em parceria e vai continuar trabalhando. Uma dupla que deu certo.

**00:05:46 Dawton Roberto Batista Gaia:** Com certeza, estaremos sempre juntos. Então, vamos lá.

**00:05:52 Michele Perea Cavinato:** Olha, nós demos uma reforçada na pauta, colocamos dois itens a mais do que foi encaminhado no convite. O primeiro é um informe, é o passeio ciclístico da semana da mobilidade, aconteceu agora no mês de setembro, organizado pela CET. O Kenji está aqui para contar um pouquinho para nós como foi esse evento. Eu vou subir a apresentação. Kenji, está por aí?

**00:06:32 Kenji Kawakami:** Bom dia a todos, Michele. Dawton, parabéns pelos novos desafios. Para quem não me conhece, eu trabalho lá na GMC, na área de marketing da CET. Hoje, fui convidado para apresentar este evento que nós realizamos na semana da mobilidade em setembro. Esse evento aconteceu no dia 14 de setembro, no domingo, foi a primeira atividade da semana da mobilidade que ocorreu no final de setembro. Foi recheado de muitas atividades, com todos os modais, em todas as frentes de trabalho da CET. Esse passeio ciclístico foi organizado em pouco tempo, porque a nova gestão da área de marketing assumiu há dois meses. Esse era um passeio ciclístico que não foi realizado nos anos anteriores. Partimos do zero para organizar sem a experiência anterior e buscando parcerias e buscando o planejamento desse evento. Foi um grande sucesso, nós tivemos o apoio para a divulgação do evento do Pedal Paulista, a Shimano nos deu um apoio muito grande na parte de apoio em relação a colocar um veículo para dar apoio aos ciclistas no caso de problemas mecânicos. O apoio, como sempre, do Samu e da GMC. Nós conseguimos, nesse pouco tempo de divulgação que nós tivemos, a participação de 800 ciclistas. Nos depoimentos nas redes sociais que nós, da CET, vários desses participantes colocaram que o passeio foi muito bem organizado, foi muito tranquilo, não ocorreu nenhum incidente. Todas as vias muito bem preparadas para o passeio. Foi um passeio que teve um percurso de 10 quilômetros, começou lá no início da Praça Osvaldo Cruz, no início da Paulista, e seguiu pela 23 de maio até o Jockey Club. Então, foi um passeio muito tranquilo, muito prazeroso e a Shimano também, junto com a PK3 Bikes, conseguiu um apoio para nós distribuímos três, sortearmos três bicicletas aos inscritos no passeio. Foi um evento bastante saudável e a intenção nossa de incluir este evento na Semana da Mobilidade. É óbvio que a sociedade organizada e outras áreas privadas também fazem muitos eventos similares a esse. Porém, quando a CET, que é um órgão público, que é um órgão que cuida do trânsito da cidade, organiza

um passeio, ela está mostrando para a sociedade que ela incentiva e quer que mais gente possa participar desse modal. Basicamente, é uma forma de educar a população, essa área de educação está dentro da superintendência de Marketing, Mídia e Educação. É uma forma de nós incentivarmos mais gente a participar desse modal. Com isso, esse evento será replicado e nós gostaríamos de realizar mais vezes durante o ano. Basicamente, acho que tem umas fotos que poderiam ser mostradas dos participantes, né, Michele? Foram 800 participantes, nós tivemos muito pouco tempo de divulgação, então nós acreditamos que obtivemos um sucesso muito grande.

**00:11:44 Dawton Roberto Batista Gaia:** Na verdade, eu queria reforçar, né, com essa nova diretoria que está assumindo a CET, e com esses novos planos que a CET tem. Veja que a mobilidade ativa vem assumindo um papel um pouco diferente dentro da própria CET. Com esse evento que foi programado pela CET, é o início, realmente, é o início, mas eu considero isso fundamental, para esse processo de construção de todo esse pensamento dentro da CET, de complemento desse pensamento dentro da CET. Claro, eu não tenho dúvida nenhuma de que nós vamos precisar sempre do apoio de todos vocês que participam dessa câmara temática. Como o Kenji falou, é um primeiro evento. Eu espero que esse evento seja repetido todos os anos nessa data, ou próximo dessa data, né, que a gente vai definir, e que isso seja uma construção. Então, eu diria que é o início de um novo processo nesse modal. É claro que isso é apenas um dos itens que a gente vem construindo nessa nova gestão. Parabéns aí pela iniciativa, né. Que bom que a gente pode contar com vocês aí nessa nova fase, porque é um desafio. Muitos anos de CET, que a gente tem. Eu fiz muitos passeios, né, pela área operacional, passeios e ciclos pela área operacional, e o resultado dessa organização é que, a cada ano que passa, ela se multiplica. É uma progressão de métrica: você vai ver realmente como cresce, como existe espaço para esses eventos na cidade de São Paulo e como existe essa necessidade desses eventos aqui na cidade de São Paulo. É isso. Parabéns ao Kenji. Parabéns ao Fábio, que está à frente dessa superintendência. Espero que, em outros eventos, nesse modal, a gente venha a participar cada vez mais. Não sei se tem alguém.

**00:14:27 Michele Perea Cavinato:** Alguém quer falar alguma coisa sobre essa pauta? Se informem. Kenji, obrigada, viu? Obrigada por ter trazido para nós.

**00:14:35 kenji kawakami:** Obrigado a vocês. Até mais.

**00:14:38 Michele Perea Cavinato:** Obrigada. Então, vamos lá. Segunda pauta. Eu vou compartilhar com vocês a atualização da manutenção das implantações cicloviárias. É uma pauta recorrente. Nós trazemos todo mês aqui.

**00:15:02 Dawton Roberto Batista Gaia:** A pedido dos conselheiros.

**00:15:16 Michele Perea Cavinato:** Vamos começar pela manutenção. Fazendo só um quadro resumo. Estruturas cicloviárias permanecem as mesmas. 580 quilômetros, o que aumentou as manutenções iniciadas e, o principal, as manutenções concluídas. Nós estamos já com 145 quilômetros, um pouquinho mais até, de manutenções concluídas. Nenhuma OS não iniciada ainda, uma ordem de serviço. A atualização é de ontem. Eu vou compartilhar depois com vocês a apresentação, para não ter que ler todas

as estruturas, mas hoje já são 103 quilômetros pelo contrato 1. Contrato 1, ele foi estendido agora por mais dois meses, nós o temos até novembro e a ideia é de prorrogá-lo de novo, assim que a gente tiver um pouquinho mais de verba. Pelo contrato 2, 42 quilômetros finalizados. O contrato 2 vai até fevereiro. Iniciados pelo contrato 1, tem os paraciclos. Pelo contrato 2, algumas estruturas em andamento, 32 quilômetros. E registros fotográficos, tem Albuquerque Lins, Atlântica, Canindé. Eu coloquei essa foto, achei interessante para vocês verem que o tratamento não é só de pintura, tem o tratamento também dos postos de vistoria, segurança, ciclista.

**00:18:32 Dawton Roberto Batista Gaia:** É importante você ter falado isso, Michele, rapidinho. Eu acho que aquela foto do posto de visita, que parece uma atividade simples, para uma equipe que está fazendo esse tratamento na rede escloviária e fazendo com que ela fique o mais confortável e mais segura possível, é que faz disso. Essa é a diferença desse contrato que está sendo feito pela SMT, pela Secretaria, que conseguimos fazer pequenos reparos, neste momento conseguimos fazer pequenos reparos. Você vê que nesse caso não é nem tão pequeno o reparo, porque está trocando a planta, rebaixando essa tampa, que ela estava com um problema e tinha reclamação que as bicicletas estavam batendo no bico desse posto de visita. É isso aí.

**00:19:38 Michele Perea Cavinato:** Vamos seguindo aqui. Obrigada pelo complemento, Dawton. Rua Elba, Avenida do Estado, Maria Luiz Americano, o monotrilho da Luiz Inácio, Rua Prates, São João, e agora falar um pouquinho da PPP da habitação, situação atual. Dawton, se você quiser assumir essa parte.

**00:20:24 Thomas Wang (BZS):** Oi, Michele, desculpa interromper; Eu quero fazer um comentário. A Tom Pedro ali, Avenida do Estado em torno da Estação Tom Pedro ali, na parte onde ela vem junto ao Expresso Tiradentes. Ela atravessa para ir para a calçada da Estação Tom Pedro, estão fazendo alguma obra ali, não sei se é recap, tapa buraco, e se eu posso estar enganado, se é exatamente ali onde ela acaba ou um pouquinho mais para frente, não lembro que eu estava de carro ali. Já assumiram alguma travessia dela ali perto, então talvez valha dar uma revisitada, porque alguma das travessias...

**00:21:00 Michele Perea Cavinato:** Thomas, volta no trecho, você está pela Avenida do Estado. Ele atravessa para o Parque Dom Pedro, aquele semáforo que é meio conflitante.

**00:21:07 Thomas Wang (BZS):** Isso, aquele semáforo meio em S, meio estranho ali. Eu vim junto do Expresso Tiradentes, ela vai para a direita. Um pouquinho depois do Dom Pedro ali, estão fazendo alguma obra perto de um daqueles veadutos que passam por cima do Dom Pedro, para cair lá no terminal, do lado de lá, no lado do mercado, vamos dizer assim. Ali perto já mexeram em uma das travessias, acho que sumiram com ela, porque recapearam. Um trequinho ali, é uma daquelas travessias perto dos veadutos ali.

**00:21:10 Michele Perea Cavinato:** Não, perfeito. É o Antônio Nakashima, não é? Que sobe para Arranjeu? Eu vou dar uma olhada naquele trecho.

**00:21:42 Dawton Roberto Batista Gaia:** Posso falar sobre isso, Mi? Só para você saber, Thomas, acho que é informação muito importante, que as obras da Radial, elas já começaram e começaram a todo vapor ali. Tem prazo para concluir. Foi dividido em três trechos. Eu acho que o primeiro trecho vai até a Carneiro Leão. Acho que é o primeiro trecho. Está previsto a ciclovia no meio, no Canteiro Central. É um projeto que vai ficar realmente muito bom, vai ficar maravilhoso. O desafio vai ser passar o Alcântara

Machado ali pelo Canteiro Central. A gente está vendo os detalhes desse projeto para poder ficar realmente bem resolvido ali. Mas esse que você está falando já faz parte dessa construção dessa obra de transporte coletivo aí do Radial Leste. Ela vai até Itaquera.

**00:22:57 Michele Perea Cavinato:** As obras estão acontecendo dos dois lados do rio. A todo vapor.

**00:23:02 Thomas Wang (BZS):** Talvez, seja então a intervenção dessa obra.

**00:23:05 Dawton Roberto Batista Gaia:** Provavelmente, foi bom você ter falado, porque uma das coisas que a gente está cuidando muito em todas essas obras, essa história das ciclofaixas, das ciclovias, tem um prazo lá entre o recape, o que foi feito ali, e a manutenção que a gente vai reposicionar as ciclofaixas. Mas eu vou pedir para dar uma olhada nisso para ver o que está acontecendo. Essas obras estão aqui comigo. A gente está tomando conta dessas obras.

**00:23:30 Thomas Wang (BZS):** Tá bom. Obrigadão.

**00:23:43 Michele Perea Cavinato:** Obrigada, Thomas, pela observação. Dawton, quer assumir essa parte da PPP?

**00:23:49 Aline Pellegrini Matheus:** Eu queria falar um negócio também. Eu tinha levantado minha mão, mas sem querer eu abaixei. São a respeito de quatro estruturas e dois problemas que elas têm. Na República do Líbano, eu não sei de que contratos elas são, na verdade, porque eu me perco um pouco nesses contratos, mas a República do Líbano eu passei ontem e ela tem vários buracos nelas, que fazem poças d'água e também que prejudicam ao ciclista passar ali. A gente encontra dificuldade bastante ali. Tem trechos que têm grades e as grades estão bem soltas, assim. Por exemplo, ontem eu fui me apoiar em uma delas e eu quase tomei ali. Está bem difícil ali de circular. A Domingos de Moraes e a Vergueiro também estão precisando passar e numa manutenção que ela está com bastante buraco. Tem tampa de serviço ali de telefonia, onde passa cabo e tal, que elas estão afundadas. Várias grades soltas no caminho. Tem uma grade ali que eu mandei para o Dawton esses dias, porque ela está tombada para o lado de dentro, bem em frente ao Shopping Santa Cruz. Ela está tombada para o lado de frente, bem perto de um poste. O ciclista é obrigado a ir pela contramão da ciclofaixa, porque se ele passar pela mão, principalmente à noite, fica bem escuro. Ali, é um trecho que tem um poste de luz que está apagado e não tem como a gente visualizar. Se a gente for com pressa mesmo e ciclo entregador, por exemplo, que está sempre com pressa, a chance dele cair, se ele não vê ali, é bem grande. Na Paulista, Bernardino de Campos e Paulista estão com várias grades soltas, vários trechos sem grade. Ali, está bem ruim. Eu sei que aquele tipo de grade que tem na Paulista não tem mais, não faz parte mais do contrato, mas, sei lá, pode ser outra grade, outro tipo. Está ficando complicado, principalmente naqueles trechos que ficam na Bernardino de Campos, ou próximo, que os carros ali aumentam a velocidade. A gente já viu o carro capotando em cima da ciclofaixa ali, da ciclovia. Quer dizer, na Paulista o problema nem é tão grande. A gente se vira sem as grades ali de boa, mas na Bernardino de Campos é um pouco mais complicado. É mais apertado. Por último, é o Gubeol que está aquele problema lá, que sempre está fazendo aquela montanhazinha ali, ou fica buraco. Atualmente, está um buraco e está horrível. Está muito difícil de usar aquele trecho ali. São esses problemas estruturais que a gente está tendo.

**00:27:13 Dawton Roberto Batista Gaia:** Deixa eu só falar. Foi bom você ter me lembrado, porque quando você me passou aquele assunto da grade da Paulista, da Bernardino, eu já conversei lá com a manutenção da CET. Nós estamos elaborando os projetos já. Eles vão resolver esse problema de todas essas grades. Agora, o problema está comigo mesmo. Nós estamos elaborando esses projetos para poder mandar para a manutenção. Com relação a todas essas grades da Paulista, Bernardino de Campos é uma grade diferente, realmente é diferente. Essas grades sempre dão muito mais trabalho para fazer a manutenção. Mas já conversei com a área de manutenção da CET. Nós vamos trocar todas elas e vamos restabelecer ela exatamente como era antes. Isso aqui vai ser resolvido e eu pretendo resolver isso o mais rápido possível. Eu não, nós, porque aqui ninguém trabalha sozinho. Mas estamos conversando com a manutenção para fazer isso daí. Com relação a esses outros, tanto o Beoch quanto o Indianópolis, acho que foi o que você falou, o que a gente tem feito é cobrado, essas vias nós não podemos assumir a manutenção ainda, porque tem um contrato de garantia com a empresa que fez. Nós temos que cobrar que a empresa que fez, que está lá com um monte de problema, a gente sabe disso, mas eles têm que ir até o local e têm que refazer tudo aquilo que está mal feito, tudo que está quebrando eles têm que refazer. Então o problema é administrativo mesmo, viu, Aline? Não é falta de vontade de querer resolver, não é mesmo? É um processo que deu muito trabalho para a gente, como todos vocês sabem. Eles foram penalizados várias vezes, a gente está lá, está correndo um processo paralelo para poder resolver algumas questões, mas com certeza nós estamos cobrando deles que eles refaçam tudo. Tudo aquilo que não ficou bem feito. É isso, né? É bom vocês irem nos lembrando, já que vocês estão pedalando direto nessas vias, principalmente você, que fazia esse percurso, porque é uma oportunidade pra gente cobrar deles essa atitude mesmo deles refazerem. Vai chegar um ponto lógico que nós vamos assumir essa manutenção e nós vamos ter que, provavelmente, refazer boa parte disso que foi feito. Legalmente, eu não posso fazer isso ainda. Infelizmente, nós não podemos assumir essa manutenção. Por exemplo, não sei se vocês viram, uma das fotos, uma das estruturas que a gente foi fazer vistoria, foi lá do monotrilho, o monotrilho estava lá, meio que abandonado, há muito tempo, o pavimento todo rachado. Eu, pessoalmente, fui fazer várias vistorias lá, fui fazer vistoria junto com a sua prefeita e, realmente, ela estava em uma condição muito ruim. A qualidade do que está sendo feito agora lá no monotrilho, realmente, é espetacular. Veja que é uma coisa mais definitiva que a gente está fazendo. Eu não vou dizer que não pode dar problema em alguns casos, porque é sempre uma estrutura de concreto armado e tal. Pode dar problema a qualquer momento por uma agilitação de solo, um carro que sobe em cima, terminando destruindo o que a gente fez antes da cura. Mas o que tem sido feito nesses últimos anos, depois que se assumiu a nossa manutenção, a qualidade realmente tem sido espetacular. Eu não posso reclamar, eu falo isso com muito orgulho, porque não foi fácil, foi uma dedicação deste grupo que está aqui, para poder fazer um contrato bem elaborado que possa realmente atender o anseio de todos nós, de vocês e o nosso, para fazer dessas estruturas de Escoviar uma estrutura realmente com segurança, confortável, e que as pessoas possam querer utilizar e fazer os trajetos e as viagens delas no dia a dia. É isso.

**00:31:54 Aline Pellegrini Matheus:** E eu sei que existe uma certa dificuldade, mas é possível acionar, por exemplo, a Sabesp? Porque tem uma região ali na Vergueiro, perto da França Pinto, na altura da França Pinto, que tem uns afundamentos da rede deles na ciclovia. Se pudesse dar uma acionada neles, como vocês são entes públicos, de repente.

**00:32:51 Dawton Roberto Batista Gaia:** Vê o local e a gente passa via GOV, para o Maurício Gontijo,

para a gente poder tomar providência para notificar eles mesmo, a Sabesp.

**00:33:05 Aline Pellegrini Matheus:** A gente passa para você então, depois, certinho. Obrigada.

**00:33:16 Dawton Roberto Batista Gaia:** A PPP, parte do nosso contrato a gente concluiu, porque foram entregues as obras. A gente está refazendo os nossos acordos aí, ainda tem o acordo do lote 10 que está em vigor. A gente está refazendo os outros acordos e o objetivo dele é ampliar esse pacote do acordo de cooperação. Então, nós temos, acho que, se não me falo da memória, encerrou o lote 7 e o 9, acho que encerraram os lotes porque concluíram as obras. Nós estamos refazendo o lote 1, o lote 12, nesse momento, que são lotes grandes. Nós estamos refazendo aí o acordo, né, já está na fase final. Hoje, temos cinco lotes, que estão em tramitação. Opa, tem alguém com o microfone aberto, por favor. Está na fase final. É uma fase administrativa mesmo, aqui onde quem assina esses acordos são os secretários. Quer dizer, nós fazemos todo o processo burocrático, administrativo, tratamos via jurídico e aí quem assina a assinatura final são os secretários. Já estão todos aprovados, que eu acho que é o mais importante isso, né, que já estão todos aprovados. Muito em breve será assinado. Eu acho que alguns contratos anteriores foram encerrados porque realmente foram concluídos e outros porque venceram o prazo e a gente está renovando os contratos. É simples assim. Mas o mais importante é que, assim, não parou. Estamos lá, aquelas três últimas que a gente tinha apresentado.

**00:35:34 Michele Perea Cavinato:** O que eu coloquei só do lote 1 e lote 10, que eles estão ainda com ordens de serviço gatilhadas.

**00:35:41 Dawton Roberto Batista Gaia:** Então, José Pinheiros Borges, para vocês terem uma ideia, que é o novo lote. Esse lote 10 tem, se não me falarmos a memória, são 26 quilômetros, esse lote 10. Só José Pinheiros Borges ficou, acho que é 8,2, não sei se é 7,9 ou 8,2 quilômetros de extensão, mas o mais importante é que essa está prontinha para a gente poder engatilhar assinando os acordos e a gente pode dar início ao processo. O processo é elaboração de projeto, que o nosso projeto, ele está bem adiantado, porque foi um projeto básico, bem elaborado, vamos dizer assim, e vai ser elaborado o projeto executivo. Isso deve acontecer muito rápido. A Nossa Senhora da Saúde, né, que é o lote 1, que vai dar continuidade ao existente, lá para o outro lado. O Viaduto Grande de São Paulo, que é o grande desafio, realmente, a travessia também do rio lá, acho que no mesmo formato que foi feito lá o Pacheco Chaves, né, que terminou ficando bem legal mesmo, o Pacheco Chaves está numa fase final, que eu estou conversando com a Ilume, a Ilume que vai retirar os postes, na verdade ela vai mudar os postes de lugar, porque os postes da iluminação ficaram no meio da ciclovia, né, sobre o viaduto, e eles vão remover para o bordo externo. Eu fui fazer a vistoria lá junto com eles, e eles vão remover isso para o bordo externo. Mas está naquele processo também de planejamento deles. É um processo administrativo que passa lá internamente, mas o mais importante é que eles vão remover. A ciclovia está em pleno vapor, está em uso, acho que é o mais importante, ela está em uso, o que vai ocorrer de fato é que ela vai melhorar, mais que no momento que forem colocados os postes nos bordos lá. Vai continuar lá aquele Cipriano Barata, Manifesto, Salvador Simões e Amparo, que é aquela região do Ipiranga que faltaram algumas conexões, que estão lá no nosso plano cicloviário desde o início, essas vias, e vão ser dada continuidade. Quer dizer, nós estamos falando de dois lotes aqui, né, tem o lote 1, vai entrar o lote 4, vai renovar o lote 5, o lote 5 me parece que ele vai ser ampliado também, tem o lote 6 que vai entrar, que é um lote novo, que vai mudar de fase também, porque hoje ele está na fase administrativa lá interna da Cohab. A gente está tratando de colocar essas novas estruturas para poder subir no lote, porque isso

depende sempre do... O limite do lote é regional, o limite geográfico e o limite financeiro de cada empreendimento que está sendo... Por causa do tamanho do investimento do empreendimento. Vai subir o lote 8, quer dizer, são lotes que tem lá na Zona Sul, lá no extremo. Se não me falha a memória, eu não lembro exatamente a localização, mas é perto do Jardim Ângelo, então vai ser uma oportunidade de fazer algumas estruturas naquela região, interligando inclusive com os terminais na proposta lá. Quer dizer, a Cohab, eu diria o seguinte, esse convênio entre Cohab e SMT é um convênio que está dando certo, ele é contínuo, ele não para nunca, a CET elabora os funcionais, aprova os funcionais, a SMT, em conjunto com a Coab, elabora os projetos executivos e constrói essas ciclovias. Hoje, nós estamos falando cerca de 140, tem mais de 140 quilômetros para poder inserir nesse processo de construção. Então, eu diria que eles só vão mudar se tiver alguma outra obra de grande porte nesta área, nessa região desses lotes que estão planejados. Que foi o caso, por exemplo, do lote 5, o lote 5 tinha lá, uma das estruturas que estavam no lote 5 era a radial leste, e ele foi retirado por conta do corredor que está sendo construído lá, então não fazia sentido eu ter esse lote sendo construído pela PPP se estiver construído pelo corredor. De um modo geral, ela realmente é uma parceria que visa promover a mobilidade sustentável e segura, com benefícios significativos da cidade. Lógico que esses benefícios terminam incluindo a expansão da rede ciclovia área, uma melhoria na segurança do ciclista e, mais importante, a continuidade de todas as obras que a gente vem planejando e dando prosseguimento. É isso. Acho que da PPP, é isso mesmo.

**00:41:29 Allan:** Olá, bom dia. Dawton, parabéns pelo novo desafio, muito sucesso. Parabéns para a Michele também, que agora vai estar à frente deste grupo. Dois pontos rápidos, até porque eu vou precisar me retirar já já. Um deles é referente a umas comunicações visuais que eu reparei que tem algumas faixas agora e algumas ciclovias sobre dicas de segurança, equipamento de segurança. Achei interessante a iniciativa. Como eu não pude participar das últimas reuniões, eu não sei se essa iniciativa saiu daqui, mas, de qualquer maneira, achei interessante. Se houver ampliação dessas mensagens de segurança ou, enfim, essas pautas, assim, é do nosso interesse como Abraciclo. Então, pode contar conosco. O segundo ponto é, ainda reforçando o tema que a Aline e o Dalton comentaram sobre gradis. Eu vou até compartilhar rapidamente aqui minha tela uma que eu já havia sinalizado na Luiz Carlos Berrini, número 1618. Essa placa aqui, não sei se vocês estão visualizando o meu mouse. Essa placa já está afundando, assim, de uma maneira bem mais complicada do que está aqui agora na imagem do Google Maps. Eu já havia sinalizado há umas três ou quatro reuniões atrás que havia só uma abinha que estava para cima e agora ela está de fato afundando, colocaram até alguma coisa em volta, mas está extremamente perigosa. É só o único ponto de atenção aí com relação a esse tema. Muito obrigado. Porque está bem perigoso ali, tá bom, gente? Desculpa, já vou ter que me retirar, mas referente ao tema da comunicação, de dicas de segurança, havendo qualquer tipo de evolução deste projeto, podem me contactar, enfim, estou à disposição para compartilhar também conhecimento e, enfim, ideias.

**00:43:24 Dawton Roberto Batista Gaia:** Com certeza, se você puder colocar um e-mail aqui, depois no chat, nós vamos conversar com você, viu? Bom, esse produto é um produto que nasceu das câmeras temáticas, sem dúvida nenhuma, sempre nasce daqui, essas iniciativas. A gente está dando vida a eles. É quem está dando vida à área de marketing. Se você quiser realmente participar, deixa aí o e-mail, a gente vai conversar com vocês aí. A área de marketing vai conversar com vocês, com certeza. Com relação a aquelas placas, acho que, não sei se foi você, Aline, que colocou também aquela foto, eu estou atrás disso. Porque a última vez que nós conseguimos foi num contrato emergencial, através da Secretaria das Subprefeituras, eles terminaram melhorando essas chapas. Agora, isso tudo tem um prazo de validade e precisa ser refeito. E o objetivo, a gente está tratando disso. Eu já, há um certo tempo, a gente está

tentando fazer. É um contrato à parte, porque aquilo é um córrego que pertence à Siurb. Olha só aqui. Quem faz a manutenção é a SMSub, e tem uma ciclofaixa em cima. São três secretarias envolvidas no problema e parece que nenhuma quer resolver. Não é, nós estamos tentando resolver, sim. Eu queria muito poder fazer um contrato da própria rede escroviária, e o objetivo é trocar essas placas, e arrumar essas placas. Fazer em concreto, e não da forma que foi feita da última vez, que elas ficaram longe de tudo, e terminou virando aquele problema da abertura delas, no centro também, que a roda da bicicleta entra. Mas nós estamos tratando disso para ver se consegue fazer, talvez, até uma nova licitação, um contrato emergencial. Porque quando começa a aparecer, realmente, e dar esse problema de segurança, a gente tem que tratar emergencialmente, senão, daqui a pouco, como você falou lá na mensagem que você mandou para mim, daqui a pouco tem um ciclista dentro do Rio. Então, a gente está correndo atrás, Aline? Só para isso. E muito obrigado, por ter lembrado a gente, de fazer isso.

**00:45:59 Michele Perea Cavinato:** Então, vamos lá. Questionamento sobre a obrigatoriedade do uso de capacetes para funcionários de ciclofaixa de lazer. Eu não sei quem encaminhou. Eu recebi pelo Thomas, não sei quem fez o questionamento. E qual é a dúvida?

**00:46:18 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu sei desse assunto, Michele, porque me chegou também um WhatsApp. Que estava usando o capacete para skate. É um capacete de skate. Então, a informação que chegou é essa. Mas eu fui consultar, falei aí com os gestores do consórcio. A Natália quer completar alguma coisa, Natália?

**00:47:06 Natalia - Bike Zona Norte:** Não, você pode terminar. Quando você acabar, eu comento.

**00:47:14 Dawton Roberto Batista Gaia:** Se pode, se o capacete estava errado, nós consultamos lá toda a legislação. O capacete, na verdade, ele é para os dois. Tanto para a bicicleta quanto para o skate. Mas o mais importante, acho que a dúvida era essa, era a obrigatoriedade do uso do capacete. Eu estou conversando lá com o Renato, que é o gestor do consórcio lá. Porque, assim, ele, como gestor de um processo, ele tem que garantir que, se ocorrer um acidente com o funcionário dele, com a bicicleta, ele tem que estar de capacete. Ele termina dizendo que ele só contrata as pessoas se as pessoas usarem o capacete no momento que estiver pedalando. Eu entendi que era isso. É obrigatório o uso do capacete no momento. Porque eles fazem algumas vistorias de bicicleta. Os funcionários deles lá fazem algumas vistorias de bicicleta. Então, o que eu entendi, que eu conversei com o Renato, é que eles são obrigados a usar o capacete nesse percurso. Eu diria o seguinte, se eu fosse um empresário e tivesse ciclistas andando e trabalhando para mim, eu obrigaria a usar o equipamento de segurança. Eu não teria dúvida nenhuma que tem que usar o equipamento de segurança. É uma garantia. Como é contratual, ele falou, olha, quem não estiver disposto a usar o capacete, não vou contratar, ponto. Eu concordo com ele. Nós não podemos intervir nessa relação de empregado e funcionário ali. Quando ele pega a bicicleta e sai. Se tiver alguma coisa diferente, vocês precisam me falar aqui, porque eu volto a falar com o Renato.

**00:49:20 Natalia - Bike Zona Norte:** Oi, Dawton. Eu fui na ciclofaixa de lazer encontrar o pessoal. Porque eles me comentaram sobre o incômodo que eles estavam tendo com essa situação. Inclusive incômodo e revolta. Porque é o seguinte, muitas das pessoas que já passearam esse trabalho de se movimentar na ciclofaixa, porque às vezes tem que tanto ir ocupar um lugar de uma bandeirinha. Que vai para o banheiro, precisa sair para comer. Como levar garrafinhas de água. Esse pessoal que fica se movimentando na ciclofaixa de lazer, todos eles já usavam os seus próprios capacetes. Com as

características que eles achavam melhor para a segurança deles. Com a nova obrigatoriedade de um capacete que não tem características próprias para bicicleta, as pessoas foram proibidas de usar os capacetes deles para usar um capacete que não é apropriado para bicicleta e ainda obrigadas a assinar um contrato, não um contrato, uma autorização. Caso tenha algum problema com esse capacete de baixa qualidade, eles têm que pagar 70 reais e eles têm que usar esse capacete e não podem mais usar os próprios capacetes deles que eles prefeririam usar. Qual que é a demanda dos trabalhadores? É que eles possam usar o capacete deles e não sejam obrigados a ter que assinar aquele documento. Que tem a questão do dinheiro. Por um capacete que não tem a menor qualidade, que não é apropriado para bicicleta.

**00:51:06 Dawton Roberto Batista Gaia:** Ah, eu entendi, Natália. Mas é uma relação de empresa-funcionário. Se o capacete estiver errado, não estiver dentro das normas, eu concordo com você, tem que mudar mesmo e tem que colocar dentro da norma, tem que regularizar isso. É como se todos os funcionários da CET, os agentes da CET, resolvessem, ah, eu não quero mais usar o uniforme, eu quero usar uma roupa que eu considero melhor para trabalhar, mais confortável.

**00:51:47 Natalia - Bike Zona Norte:** Então, mas se fornecesse, por exemplo, alguma peça de uniforme que não tivesse uma qualidade apropriada, eles poderiam exigir que fosse trocado. No caso, se a empresa quer obrigar eles a usarem um capacete, tem que ser, no mínimo, um capacete para bicicleta. O capacete que foi fornecido não é um capacete para bicicleta, não tem nem aprovação do Inmetro, nada. Isso eu acho que tem que ser verificado.

**00:52:14 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu me comprometo em conversar, acho que o Ricardo deve estar falando. Acho que ele vai responder. Mas eu acho que pode existir um compromisso se realmente for um capacete que não oferece segurança, que ele não passou pelo Inmetro, acho que tem que trocar mesmo. A gente vai verificar isso, fica tranquilo. Fica tranquilo. Deixa eu só, acho que vou passar a palavra para o Ricardo direto, para ele, talvez ele responda isso, né, Ricardo?

**00:52:48 Ricardo Pradas:** Deixa a Aline e o Thomas também falar depois. Na hora de eu falar sobre os outros assuntos, eu complemento.

**00:53:00 Aline Pellegrini Matheus:** É o seguinte, o Código de Trânsito Brasileiro não obriga o uso de capacete. Vem essa questão que eles obrigam o empregado a assinar um termo que não é obrigatório por lei o uso. A gente embate nessa questão de eles assinarem um termo que não é obrigatório o uso. A minha questão é essa, de obrigar um funcionário, tudo bem, tem a relação patrão-empregado? Tem. Mas obrigar uma pessoa a usar um item que não é obrigatório o uso por lei é complexo. E ainda usar um item que não é aprovado pelo Inmetro, um item que não é próprio para uso com bicicleta, um item que não proporciona conforto, que esquenta. Eles têm reclamado bastante do calor. O cara fica parado o tempo todo ali com a bandeirinha, não vai sair do lugar, ainda tem que usar um item, sabe? É esse tipo de denúncia e reclamação que a gente recebe. E mais, quem não está usando ali, por exemplo, se tira o capacete enquanto está parado, tudo a gente já recebeu denúncia de gente que foi demitida por conta disso. O problema está ampliando, está ficando complexo ali e é isso que a gente está trazendo para vocês. Para avaliar isso com cuidado, com carinho, que a situação está merecendo.

**00:54:44 Natalia - Bike Zona Norte:** Perfeito. Posso fazer só um comentário mais? O problema é que a pessoa que não quer assinar aquele documento, se responsabilizando por um capacete que não tem a qualidade apropriada e se comprometendo a pagar, caso tenha qualquer problema com um capacete.

Inclusive, já tive até um relato de uma pessoa que o capacete caiu no chão, quebrou. De tão ruim que é. A pessoa vai ser obrigada a pagar 70 reais. Tem pessoas que não quiseram assinar esse documento e elas não foram mais convocadas para trabalhar. Eu acho assim uma grande injustiça, sinceramente.

**00:55:30 Thomas Wang (BZS):** Posso tentar resumir aqui? Muito vai e vem. Acho que tem uma questão, você obrigar o capacete como item de segurança é uma discussão válida porque tem uma relação contratual e trabalhista. Isso é uma coisa super válida. Acho que tem dois pontos. Um, o capacete fornecido, eu peguei um deles no último domingo e dei uma olhada. Ele é péssimo, assim. Não cheguei a olhar, não tinha adesivo nenhum de metro, ABNT, nada no que eu peguei. Não tinha nenhuma certificação naquele que eu peguei, pode ser que caiu o adesivo ou algo assim, mas não tinha. Ele é um... Não serve para nenhuma queda, nem de bicicleta, nem de skate, nem nada. Estou te falando porque eu peguei ele e olhei. Não tinha nenhuma certificação. Você está obrigando a pessoa a usar um capacete que aparentemente não é certificado, não é de boa qualidade. Você está vetando que ela use o capacete que ela já usa, que provavelmente já tem alguma qualidade, porque a pessoa foi lá, escolheu com cuidado e investiu o próprio dinheiro nisso. Você está, além disso, responsabilizando a pessoa por um material ruim, que pode não ter problemas e não garante segurança dela. Se a gente for na linha que o Bandeirinha ou o pessoal da ciclofaixa de lazer é obrigado a usar um capacete e se responsabilizar por isso, a gente entende que a empresa que cuida da ciclofaixa de lazer daqui a pouco vai estar querendo obrigar a pessoa a alugar uma bicicleta específica. O caminho jurídico disso começa a ficar muito torto, muito problemático. Nessa lógica, a empresa deveria fornecer uma bicicleta também, já que a pessoa depende da bicicleta, os caras que fazem a rendição dos Bandeirinhas. Começa a ir por um caminho muito torto e a gente está recebendo muita reclamação de pessoas que trabalham há anos na ciclofaixa de lazer, antes mesmo dessa empresa assumir, que nunca teve nenhum problema desse tipo. Gente que literalmente falaram para a pessoa assim, ok, você não vai assinar e se responsabilizar por capacete, você não quer usar, acabou para você. Dessa forma. Então, o que a gente está pedindo para vocês, SMT, como o contrato está com vocês, acredito eu, verificar isso, porque isso pode dar um barulho muito grande. Não estou nem pensando no aspecto político da coisa, mas trabalhista da coisa. Claro, pega mal ter esse tipo de problema para um projeto tão legal que já tem há 15 anos, mais de 15 anos, se não me engano. Então, é esse o alerta. Conversar direito com o pessoal da empresa, porque se é para obrigar a usar um capacete, ok. Um capacete de boa qualidade. Se a pessoa já tem um capacete de boa qualidade, certificado, não faz sentido ela ser obrigada a deixar o capacete dela e usar outro. Mesmo porque ela vai se deslocar até o local onde ela pega esse capacete, onde ela pega as coisas da ciclofaixa de lazer, que ela tem que fazer as entregas, usando o capacete dela. Ela vai ter que carregar o dela para usar um ruim. Esse é o ponto principal. Vale a conversa direito com o pessoal que cuida disso. Se for o caso, a gente pode participar também. Perfeito.

**00:58:44 Ricardo Pradas:** Você já está na minha pauta, Michele? Porque eu já emendo a pauta, depois a gente considera e faz uma consideração geral sobre tudo, que fica mais fácil. Então, deixa eu dar um complemento de ciclofaixa de lazer, aproveitar que você está aqui, Aline, Thomas, Natália agora. Está na hora, já recebi algumas propostas vindas de gabinete e vereador sobre a implicação de ciclofaixa de lazer. Está na hora de aparecerem essas propostas de todos, porque no ano que vem a gente vai começar a mexer com isso. Por que eu peço com tanta antecedência? Porque nós precisamos passar para a CET, a CET vai quantificar os locais, vai dizer se é possível, se não é possível, vai devolver os que forem possíveis pela CET. Nós temos que passar para São Paulo Transporte para eles verem se não tem nada programado, nada que impeça nas faixas inclusivas ou corredores para a adoção desses locais, para aí

sim tentar compor uma ampliação de ciclofaixa de lazer e tratar disso com a autoadministração. Então, esse é o primeiro assunto em relação à ciclofaixa de lazer. No segundo assunto, o que foi comentado aqui, entendo eu, salvo uma conversa que a gente vai fazer com o jurídico aqui, nós podemos sugerir ou recomendar o que foi proposto aqui. Agora, nós não vamos ter ingerência, imagino eu, legal sobre contratação ou não contratação, obrigação ou não obrigação de uma empresa terceira para o serviço que está sendo prestado. O que nós queremos é que tenham as pessoas, que tenham os cones, que tenham ativação e isso é o que é aferido no final das contas. Lógico que eu entendo a preocupação de vocês e o que está sendo recebido, mas eu não vejo isso como uma coisa que nós possamos impor para a contratada, principalmente porque não estava previsto capacete como insumo do contrato, dado que não é obrigatório o seu uso e a gente não deve ter uma ingerência sobre isso, só para deixar uma visão de saída que a gente tem sobre o assunto, salvo uma orientação diferente do nosso jurídico, isso em relação a essa questão do capacete.

**01:02:10 Lucian CTB:** Eu diria que, em geral, os contratos dispõem sobre uniforme e se a empresa está tratando de pedir um uniforme, eu sei que uma das premissas básicas usuais é que, quando é pedido o uniforme, ele não pode ser cobrado do funcionário. Então, eu diria para isso, eu acho que, ainda que o capacete em si não tenha sido previsto, deve ter no contrato de referência um parágrafo sobre o uniforme e eu acho que dá válido vocês darem uma olhada nisso aí para ver como que se dá.

**01:02:56 Ricardo Pradas:** Tá, deixa eu alinhar isso. Verdade, tem a linha sobre uniforme, de postura, de utilização, de logotipo, até a gente teve que conversar com eles para alinhar com o novo programa de agramação de logo e colocação de nome. Vamos conversar, estamos conversando com o Secem em relação a isso, mas esta função que vocês levantaram de um ciclista que substitui o orientador, ela nem estava prevista no contrato. Eles colocaram como uma maneira de conseguir dar uma melhor qualidade na prestação do serviço. Se não me falem memória, estou falando tudo isso de saída para me comprometendo a rever o contrato e ver onde a gente pode agir de uma maneira que não seja recomendação do que foi conversado aqui. Não sou contra, eu acho que é válido. Eu também, andando de moto, eu quero usar o meu capacete, me incomoda muito quando eu estou com alguma coisa emprestada, alguma coisa que não é o que eu uso normalmente, eu me sinto inseguro. De bicicleta a mesma coisa, lembro de gente do poder público que se recusava a usar capacete e aí ninguém poderia obrigar a situação, mas é essa a condição. Eu vou rever esse contrato, vou ver onde está isso e se tem essa possibilidade de não ser uma recomendação, ser uma conversa instando a colocar ou em última análise incomodar o autofomentor, a nossa relação com as contratadas não é ruim, ela é muito boa de prestação de serviço e a gente tentar alinhar isso de uma outra maneira atendendo o que foi trazido aqui.

**01:04:58 Michele Perea Cavinato:** Perfeito, ainda sobre essa pauta, algum comentário a mais? Aline, como encaminhamento vocês vão nos passar?

**01:05:11 Aline Pellegrini Matheus:** Sim, eu coloquei no chat, a gente já passou algumas vezes sugestões para ampliação da ciclofaixa de lazer e a gente encaminha novamente.

**01:05:26 George Queiroz:** Bom dia. Em relação a essa ampliação de ciclofaixa de lazer, eu acho que é muito importante que a gente exista um alinhamento entre o que é ciclofaixa de lazer e a ciclofaixa de trabalho, a ciclofaixa permanente, que é a que a gente vai usar na segunda, na terça, na quarta. Eu sempre vi a ciclofaixa de lazer como uma formação, uma formação do ciclista, o ciclista iniciante, a criança, e

também a formação do próprio território, os locais onde, vamos dizer, ainda não tinham estrutura cicloviária. A ciclofaixa de lazer começou quando praticamente não existia estrutura cicloviária na cidade. A ideia é que começa com uma faixa de lazer aqui e as pessoas do território começam a entender que a bicicleta é um modo viável, que ela pode ir até o centro da cidade, pode ir até algum lugar e não morre de cansaço etc. Então, para mim, a sinergia de uma expansão, ela para mim não é assim, ah, eu gosto da avenida tal, seria legal que tivesse a avenida da tal, em consonância com a expansão da rede cicloviária. vão ser feitas novas ciclofaixas, ciclovias permanentes na cidade, o ideal é que, de repente, uma possibilidade é que a ciclofaixa de lazer seja, vamos dizer, o começo. A gente começa com ela temporária e a gente acostuma as pessoas, inclusive na questão da oposição, as pessoas, ninguém anda de bicicleta, etc. Aquele tipo de coisa que a gente sempre ouve há mais de dez anos. Mas a expansão tem que estar, vamos dizer, alinhada com isso, inclusive que a gente já chega num ponto onde a gente já entende, isso é um entendimento, eu acredito, que é pacífico aqui dos ciclistas da Câmara Temática, de que onde tem ciclovia já não faz mais sentido, especialmente quando não tem patrocínio. Tem ciclovia, para quê que eu tenho que pôr cone, cone, cone? Já tem a ciclovia. O ideal é que a gente usasse esse recurso para a gente expandir, expandir, expandir o tema, expandir e evitar, vamos dizer, acho que é bom para todo mundo, inclusive para o poder público que recebe aquela oposição chata, chega vereador, chega clube de diretor, logista, chega quando a gente tem uma ciclofaixa nova na cidade. A gente, como Câmara Temática, acredito que não é necessário essa sobreposição e a ideia de expansão. Por isso, eu coloco isso de forma, como o Pratas falou de forma com antecedência, eu não acho que a gente tem que somente falar assim, ah, eu gosto, seria legal ter uma avenida radial, ah, seria legal ter na avenida, mas eu acho que seria implantada em locais onde há um planejamento futuro de implantação de faixa permanente para que a gente evolua, evolua de forma permanente, porque a ciclofaixa de lazer, ela desmonta no domingo, na segunda vem o entregador, vem o ciclista de trabalho, vai pedalar onde. A gente é muito preocupado com a estrutura permanente, inclusive em relação ao custo. O custo de uma ciclofaixa, cada implantação é caro e o valor se soma, a gente começa a ver que uma parte desse valor podia aos poucos virar, obviamente, estrutura permanente e a gente sabe que o ritmo de estrutura permanente está, infelizmente, deixa a desejar, nos deixou a desejar nos últimos anos. Fica esse meu comentário de forma um pouco abstrata, não quero falar de uma avenida, mas que a gente possa pensar nisso, que o poder público possa ter isso em mente, essa sinergia entre as duas, a ciclofaixa de lazer, como começo de conversa. Obrigado.

**01:09:33 Ricardo Pradas:** Vou concordar, Jorge, vou concordar muito com você, porque eu acho que é um item a mais para a gente analisar entre o viável e o inviável CET e o inviável SP Trans, que seja uma outra diretriz. E aí, tem um facilitador com o Dawton, ainda que tenha uma perda dele não estar aqui na Secretaria, ele já entende do assunto num dos locais que vai fazer essa validação, esse entendimento, essa análise do outro lado. Eu acho que é mais um ponto para ser pensado e mais uma diretriz para ser seguida quando a gente avaliar, porque a gente, lógico que, dentro de todas as contribuições, a gente pode chegar num caso que o poder público fala o seguinte, olha, tem 114 quilômetros e nós vamos chegar em 150, ou 140, ou 200. A gente vai ter um indicador, qualquer que seja ele, de ampliação, ou até nenhuma ampliação, e talvez essa condição que você colocou seja uma condição para a gente fazer da ciclofaixa de lazer realmente o indutor do incentivo, que seja de final de semana com a família, virar uma prática rotineira para quem está na região. Não como o excludente, não.

**01:11:01 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu acho importante colocar como mais uma diretriz, acho mais importante ainda é que isso venha deles. Que essas sugestões das novas estruturas que vão compor aí a ciclofaixa de lazer, que venham deles, porque eu acho que ninguém melhor do que eles para poder nos

fornecer essas propostas. Então, é lógico que tem um consenso deles com relação a isso, com relação ao uso da ciclofaixa de lazer como indutor. Como em alguns lugares, como possibilidade de utilizar aquela ciclovia pequenininha, pequenininha que eu falo, é normal, ele usa no dia a dia para poder usar com a família, porque eu acho que o que vem mais sendo discutido isso, eu lembro de uma fala do Lucian, que ele falou, ah, seria muito bom, é muito bom quando eu posso andar com o meu filho do meu lado, então eu tenho uma largura para isso. É lógico que se eu tivesse uma ciclofaixa, uma ciclovia definitiva com essa largura, seria espetacular. Não sei se cabe na nossa cidade hoje uma estrutura desse tamanho, mas é isso, eu acho que é uma luta. É um caminho que a gente tem que buscar, é verdade, tem que buscar.

**01:12:34 George Queiroz:** Eu acho que se a gente tiver uma possibilidade, eventualmente, que isso seja, assim, a gente tem saudade do tempo da CTB, quando o pessoal abriu o mapa numa mesa e a gente pudesse rabiscar. Não sei como isso seria feito em algum tipo de oficina, porque eu só dizer aqui o nome de uma avenida, aqui outra e tal. A gente entendeu o que é que a comunidade gosta, assim, quer como futura expansão permanente e a ciclofaixa de lazer ser uma parte avançada. O que a gente acha complicado é essa coisa de botar o cone em cima do tachão, assim, a gente está pagando para a pessoa botar um cone em cima do tachão, é uma coisa que para a gente já ficou esquisito, a gente acha que o recurso e a ideia que ela vem, ela é anterior à rede cicloviária da época de 2014, 2016, que ela possa avançar e até falando, o calor que vocês recebem, inclusive até hoje, vocês fazem a ciclovia nova lá no Tremembé, lá vem o vereador, lá vem o fulano no Facebook, lá vem não sei o que, como que vocês podem mitigar esses efeitos? A ciclofaixa pode ser uma ferramenta. A gente tem uma rede que se expande além dos 700 quilômetros que a gente tem, para a gente virar 850 quilômetros, vamos dizer, pelo domingo e às poucas a gente ir alcançando, uma ferramenta já, vamos dizer, consolidada na cidade, mas a gente tem que usar, acho que a gente pode usar de forma mais interessante, casado com o planejamento cicloviário, que não seja somente uma coisa que vamos privatizar e vamos fazer um covescote e tal, a gente está preocupado também com o que acontece na segunda-feira, obrigado.

**01:14:23 Ricardo Pradas:** Deixa eu colocar mais uma coisa aqui, o que está sendo colocado aqui pode ser um lance-paradigma. A gente está pensando em um negócio que foi concebido originalmente como patrocinador, que gostaria de ter locais de evidência com muita gente andando, faz dois anos que a gente está pagando e vamos fazer mais dois anos que o poder público está financiando a ciclofaixa de lazer. Sendo o poder público que está financiando a ciclofaixa de lazer, eu acho que essa ideia ganha mais ainda sinergia com o indutor do fomento da mobilidade ativa, não só bicicleta, eu acho que a redução do espaço do carro, o estreitamento, ele provoca uma série de vontades de se ter também ruas abertas em outros locais. Eu acho que tem um ganha-ganha possível aí, porque não tem um patrocinador. Acho que essa que foi feita anteriormente foi muito na esteira de conseguir viabilizar a instalação de um programa que nós não gostaríamos que fosse perdido, se pegou os mesmos locais, se financiou e agora a gente tem essa outra possibilidade, inclusive, por bem ou por mal, porque não tem um patrocinador para ciclofaixa.

**01:15:50 Dawton Roberto Batista Gaia:** Estou me vindo aqui agora, Pratas, eu achei muito interessante esse diálogo, porque será que não cabe um híbrido? Porque, assim, uma parte ele precisa sustentar, o patrocinador precisa ter o interesse dele atendido, o interesse dele junto com, eu estou falando de uma integração de um plano, lógico, e onde a família vai pedalar, o ciclista vai pedalar no final de semana, e é onde a gente quer expandir essa estrutura. Eu acho isso pode ser pensado bastante nesse sentido, e eu acho que caberia, eu não vou falar, porque realmente fazer uma câmera temática presencial, está muito difícil hoje para nós aqui, mas uma reunião de trabalho nesse sentido, eu estou dentro, não teria problema

nenhuma fazer um reunião de trabalho nesse sentido. É um reunião de trabalho, sentamos e reunimos, quer dizer, não é câmara temática, para a gente poder até fechar uma proposta, para poder o Ricardo levar adiante, que agora está aí com o Ricardo e com a Michele. Esse trabalho de levar para o secretário, porque esse é o papel, para o secretário subir a todos os patamares, mas eu acho que a construção de um processo é um paradigma diferente mesmo, é uma função de um novo processo de uma ciclofagem de lazer, e eu acho que ele híbrido talvez caiba mais e seja mais factível. Bom, acho que é isso.

**01:17:48 Ricardo Pradas:** Eu tenho convicção disso. Eu vou dar um exemplo das diversas praças que subprefeitura tem que fazer toda a zeladoria, seja ponta de árvore, corte de grama, tem locais onde você faz um termo de cooperação e ele assume o local e faz sua propaganda lá, pode pensar uma coisa que é um termo de cooperação para determinadas estruturas dentro do constrato, deixar isso em aberto, ele adere na mesma maneira que se faz para a subprefeitura em relação à praça, por exemplo. É uma coisa que a gente pode deixar em aberto, pensar nisso no termo de referência, alinhar com jurídica possibilidade. Ao longo do processo, se alguém quiser financiar parte do que está sendo ampliado, está sendo feito, a gente oferece e tem o local com esse subsídio da iniciativa privada fomentando ainda.

**01:18:50 Dawton Roberto Batista Gaia:** Você acabou de fazer o resumo de uma PPP.

**01:18:52 Ricardo Pradas:** Sim. Eu falei de um jeito mais doce para todo mundo se importar. Não tem jeito. A PPP, se você não tiver um suporte do empresário interessado naquela modalidade.

**01:19:09 Dawton Roberto Batista Gaia:** Ela não avança. Então, você vê, não teve, só continuando aqui, para a gente não estender muito nesse assunto, mas o que aconteceu com a nossa ciclofaixa de lazer? Tinha lá uma empresa grande patrocinando, de repente ela se sentiu tão torpediada pelos próprios cicloativistas, eu me lembro que eu conversei com algum dos patrocinadores até, eles me falaram, pô, mas eu estou fazendo tanto, botando recurso aqui para poder patrocinar a ciclofaixa de lazer. Eu falei, não, calma, você está botando recurso para dar visibilidade à sua empresa e esse modal é muito bom. Vamos retomar essa conversa, que eu acho que eu vou concordar com você em parte. É isso que acontece. As pessoas vêm porque têm interesse, algum interesse específico, mas ela tem que saber que ela vai atender o interesse dela em um determinado ponto, mas tem que atender o interesse do restante, daquela comunidade, daquele grupo que está interessado em pedalar. O resultado disso é uma PPP mesmo e não tem jeito. Porque isso perdeu tanto interesse que nós, para não perder essa, eu diria, a ciclofaixa de lazer, que eu acho muito importante para a cidade, acho mesmo importante para a cidade, o Poder Público terminou assumindo o ônus de contratar uma empresa, fez uma licitação e contratou uma empresa para poder fazer isso. Então, eu acho que talvez a gente, se pensar em alguma coisa híbrida, eu acho que pode até ficar mais próximo dessa proposta do George, eu acho que vale a pena a gente dar continuidade.

**01:20:56 George Queiroz:** É importante, Dawton, que a gente conduza e não seja conduzido. Obrigado.

**01:21:00 Dawton Roberto Batista Gaia:** É isso aí, perfeito. Vamos mudar lá?

**01:21:05 Michele Perea Cavinato:** Mudando de pauta aqui, aproveitando que você já está com o microfone, transformação de ciclofaixa em ciclovia, a gente acabou retornando essa pauta para a reunião, se você quiser, aproveitando sua presença.

**01:21:14 Dawton Roberto Batista Gaia:** Por incrível que pareça, eu comecei a construir isso com o

Pradas, então o Pradas pode até falar melhor do que eu agora e pode até falar com propriedade. Porque nós começamos a elaborar um termo de referência, que ainda é realmente uma minuta do termo de referência, e nesse processo de mudança nós terminamos dando uma pausa, mas o que a gente precisa agora é selecionar, porque a proposta inicial, eu conversando com o Pradas, a proposta inicial era selecionar 25 quilômetros, fazer um projeto piloto, selecionar 25 quilômetros para poder atender essa demanda. Eu, na época, eu conversando com o Pradas, a gente falou que seria muito bom se nós atendêssemos uma demanda onde hoje nós temos uma pressão muito forte. A gente tem essa pressão de todos os lados, da sociedade civil organizada, do morador, do comerciante, que está querendo retirar aquela ciclofaixa dali, para a gente não perder estrutura. Talvez, pudéssemos começar por estas, que você ganha a ciclovia naquele local e ele passa a ser definitivo. Você ganha de volta o morador achando bom, porque aquilo não está impedindo-o de fazer. Porque o problema dele que ele não pode estacionar, é porque é uma ciclofaixa, então ele não pode estacionar porque hoje a legislação, quando você implantou uma ciclofaixa, você não pode estacionar o veículo. Se você botar uma ciclovia, ele vai ter de volta o estacionamento dele e a gente vai reduzir essa pressão do morador e do comerciante. Não estou aqui discordando, não estou aqui colocando se é importante ou se não é importante o estacionamento para o veículo, acho que não cabe aqui essa discussão, se ela tem valor ou não tem valor, eu acho que o importante é que, todos vocês sabem. Eu sou um mediador, eu gosto muito de resolver as coisas conversando, eu gosto muito do diálogo, eu gosto muito de chegar perto daquela pessoa que me bate, e falar, vem cá, vamos conversar, deixa eu entender porque você está me batendo, até quanto você tem razão de estar me batendo, e se eu posso te dar alguma resposta que satisfaça o motivo dessa pancadaria em cima desse assunto que a gente está tratando. Eu tenho certeza absoluta de que o diálogo é capaz de remover todas as interferências e traduzir isso em construção, eu acredito que é o diálogo que constrói, é o diálogo que faz de tudo isso, de todo esse trabalho que a gente vem fazendo, um sucesso. Eu vejo sempre eles reclamando, produziu muito pouco, fez uma proposta muito grande, produziu muito pouco, não implantou o que deveria, realmente não adianta eu ficar aqui falando, dando desculpas porque não implantou. É lógico que a gente sempre vai cair no mesmo ponto, existe uma prioridade geral da prefeitura, onde dá menos ou mais importância para determinados assuntos, e a nossa obrigação, e aí sim eu faço a meia-culpa. Tem que ser assim, a nossa obrigação. Eu tenho um plano cicloviário, não é mais plano cicloviário, agora tem outro nome. Eu estou aqui propondo até a partir de hoje, que seja um plano de integração modal de micromobilidade, porque ele traz as outras entidades para dentro do nosso processo, da nossa proposta. Ele traz as outras secretarias para dentro desse desejo de fazer dessa cidade uma cidade melhor, porque é isso, tenho certeza absoluta que em todas as secretarias tem pessoas querendo fazer esse plano de integração modal, tenho certeza absoluta, quando alguém está construindo lá o córrego, por que não fazer um parque linear contemplando lá a bicicleta e o pedestre, fazendo daquele lugar um lugar bom para toda aquela sociedade. Toda aquela comunidade que vive naquela região. Porque se vai construir um parque, por que não pode contemplar dentro do parque dele uma estrutura cicloviária capaz de dar o lazer naquele dia, e para nós, por que não podemos, em volta desse parque, ampliar os passeios e fazer uma estrutura cicloviária nos bordos do parque para poder fazer com que as pessoas venham até esse parque e entrem dentro do parque para poder ter dias de lazer com a família. Quando falo de plano de integração modal de micromobilidade, estou falando de um plano intersecretarial. É isso.

**01:27:09 George Queiroz:** Bom, vamos lá. Essa pauta aqui, o pessoal coloca meio, porque a gente é insistente mesmo, somos ciclochatos. A gente não joga palavras ao vento aqui, tem muita gente boa aqui nesse grupo de conselheiros. Os companheiros aqui da Câmara Temática, pessoal que tem muita qualidade e que está na rua, pedalando, sofrendo, os xingamentos etc. Ao mesmo tempo, tem muita gente

com muita qualidade aqui. Posso falar aqui, todo mundo que está aqui, do Ciclonauta, Felipe, Thomas, Natália, Lucian, pessoal bem bacana, que a gente não está aqui falando por falar. A gente tem estrutura. Quando a gente fala que precisa melhorar, vamos dizer, fazer o upgrade, porque houve no começo do plano essa ideia de que a gente precisa ganhar o espaço. Ganhar o espaço. A gente luta por um pouquinho de terra, um espaço protegido para a gente, e que a gente pode melhorar. Acontece que, com o tempo, as coisas vão se consolidando de uma forma e, nesses últimos tempos, as coisas estão piores para a gente. Vocês sabem disso, que a gente tem agora a questão das motocicletas, as invasões das ciclofaixas. Por que a gente pede? Se a coisa é uma ciclovia, a gente vai reduzir muito a questão da invasão de motos, que é uma questão real, notória, a gente recebe da comunidade e a gente vive isso. Uma convivência difícil com a motocicleta que tem ganhado muito número nos últimos tempos. E a questão da segurança viária, que a gente também está falando. A gente sabe, a gente tem números, os números são da própria CET, de que onde a gente tem estrutura cicloviária cada vez melhor, a gente tem redução de sinistralidade da via para todo mundo. Redução para pedestres, para carros, para todo mundo, ela é melhor para todo mundo. A gente vê nos últimos anos o aumento do índice de sinistralidade e a gente vê as notas da prefeitura que não contemplam aquilo que a gente sabe como ciência, que é necessário qualificar o viário da cidade. Quando o índice de sinistralidade aumentou, as pessoas começaram a morrer, a gente não se surpreendeu, porque isso é ciência. Quando a gente mantém o viário, não evolui no viário, a gente, infelizmente, isso custa sangue no asfalto. Não quero que seja o meu, não quero que seja dos meus filhos. A gente está falando de forma muito prática, e isso precisa estar o discurso afinado com o orçamento público. A gente teve essa semana, a Folha colocou o cálculo ali, foram 7 bilhões de asfalto, 7 bilhões para o carro passar. Isso fora agora os planos rodoviaristas de túnel, esse tipo de coisa que a gente sabe que não contribui para a segurança, para a minha segurança, para a segurança de todo mundo, não contribui. Quando a gente fala que precisa de ciclovias melhores, é porque as ciclovias estão cada vez piores. A gente sabe que agora vocês inventaram essa história de meia ciclovia, meia ciclorrota. Inventaram isso aí, que foi uma agressão a gente fazer um negócio que é meia ciclovia, ciclorrota. Uma agressão ao manual de obras da própria CET. A gente pede para ser melhor, porque a gente está vendo que está cada vez pior. O que foi feito na Rua Butantan, o que foi feito agora no Tremembé, a gente sabe que não está contente, e os números comprovam que não está sendo feito contento. Quando a gente fala assim, poxa, teve que fazer uma ciclofaixa por restrição orçamentária, quando a prefeitura tem o maior orçamento de sua história e tem essa possibilidade de gastar R\$ 7 bilhões de forma discricionária em asfalto, a gente sabe que não existe uma restrição orçamentária para a gente. Existe uma restrição política, onde politicamente existem outras prioridades. Mas a gente está aqui, vamos continuar enchendo o saco, porque a gente tem ao nosso lado a ciência, a literatura, a literatura, vamos dizer, de dados etc. A gente não joga porque a gente quer, porque eu gosto de pedalar e que bicicleta é muito legal. A gente está pressionando para um modelo de cidade muito melhor e a gente fica muito chateado quando vê na prática coisas como a ciclovia, que é meia ciclorrota, meia ciclovia de 80 centímetros. São coisas práticas que ultrapassam a nossa vontade, vamos dizer, talvez ideal, que a gente tivesse o maior número de ciclovias possível. Existem muitos lugares onde podia ser melhor, mas infelizmente a questão política trabalha contra a segurança viária da própria cidade. Muito obrigado.

**01:32:14 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito obrigado a você, George. É lógico que algumas coisas que você falou eu concordo completamente, e outras não, mas isso faz parte da nossa democracia. É claro que nós estamos sempre trabalhando para uma cidade melhor, não tem dúvida disso. Esse objetivo, e a gente tem falado aqui, dentro da CET não existe nenhuma possibilidade de fazer um projeto que não se pense em segurança nesse projeto que está sendo elaborado. É isso que a gente está fazendo.

**01:33:42 Michele Perea Cavinato:** Dawton, vamos avançar, então, para a última pauta. Chegou um questionamento sobre fiscalização e manutenção das estruturas da rua Domingos Agostinho, rua Bom Sucesso, Monte Santiago, Irapé e Tatuapé. Então, a gente está falando da estrutura Bom Sucesso. Eu fiz um PowerPoint rapidinho, só para a gente contextualizar um pouco. Se vocês me permitirem aqui. Então, é uma estrutura que tem cerca de 500 metros de extensão. Ela é formada pelas vias que eu acabei de citar. Domingos Agostinho, Bom Sucesso, Monte Santiago, Irapé. Ela é bidirecional. Passa ao lado da calçada, mais sobre o leixo do carro sável. O principal, vamos lá. Primeiro, fiscalização. A gente fez um levantamento, dia 1º de janeiro até ontem. E foram efetuadas 25 autuações relacionadas a ciclovias ou ciclofaixas. Desrespeito às ciclovias ou ciclofaixas. Transitar com veículo em ciclovia ou ciclofaixa, estacionar, deixar de reduzir a velocidade de forma compatível. Sobre manutenção. Foi feita uma vistoria no dia 28 de agosto. Só conferir se é isso, mas é. 27 de agosto. Os projetos já estão com a contratada. Ela vai passar por manutenção. Realmente, o asfalto está bem desgastado. A gente conta com a colaboração de vocês, para nos trazer essas estruturas, para nos informar dessas estruturas que estão precisando passar por manutenção. Só em complemento a essa pauta, nós fizemos um levantamento no mês de setembro. O número de autuações relacionadas a ciclovias ou ciclofaixas foi de 852. Referência é setembro de 25. Eu queria saber quem pediu essa pauta, se ela está contemplada, se vocês querem trazer mais alguma coisa. Não sei quem que nos encaminhou. Mas o principal é saber que ela foi vistoriada e ela será contemplada pela manutenção.

**01:36:13 George Queiroz:** Foi o Anderson Augusto que pediu. Ele está em reunião. Não sei se ele está em QAP. Se ele puder especificar, porque a Zona Norte são os territórios das pessoas.

**01:36:47 Michele Perea Cavinato:** Nós puxamos as imagens realmente e ela já tinha sido vistoriada pela equipe de campo. Já tinha sido realizado o projeto e passado para a manutenção. Vai ser realizada.

**01:37:01 George Queiroz:** Isso é bom. Quem está na rua sabe.

**01:37:06 Aline Pellegrini Matheus:** Nath, será que não pode contribuir com essa estrutura?

**01:37:12 Natalia - Bike Zona Norte:** É que não sei qual foi a ciclovia que o ciclonauta Anderson indicou. Qual que era o endereço?

**01:37:23 Michele Perea Cavinato:** Mas ela é Zona Leste, George. É Zona Leste, sim, sim. A Raquel complementou aqui.

**01:37:29 George Queiroz:** O Anderson é unipresente. Ele está em todas, pode ver.

**01:37:50 Felipe Claros:** Bom dia. Vou dar uma atualização, porque a gente fez recentemente a auditoria cidadã da estrutura cicloviária. Essa foi uma das que a gente passou. Ela foi uma das que a gente constatou de fato que tinha problemas de pavimento, de sinalização. É bom saber que ela está na fila para passar por manutenção, porque de fato ela era uma das que tinham condições muito precárias. Acho que a gente priorizar essas estruturas é muito importante para a gente colocar toda a rede numa condição boa, para que numa próxima auditoria a gente tenha um índice ainda mais elevado de infraestruturas em condições adequadas para os ciclistas. Muito obrigado.

**01:38:34 Dawton Roberto Batista Gaia:** Nós é que agradecemos, Felipe, pela contribuição, porque eu

acho que essa contribuição dessa auditoria cidadã ela realmente é muito significativa para o nosso processo de manutenção. Isso está motivando, inclusive, não sei, talvez o Pradas possa falar sobre isso. Está motivando, inclusive, que a gente faça uma alteração, inclusive no nosso próximo processo de manutenção. Eu vou passar a palavra para o Pradas, acho que é melhor.

**01:39:11 Ricardo Pradas:** Bom dia, Felipe. Inclusive, a gente comentou quando na nossa reunião sobre a auditoria cidadã, o fato de a gente não ter movimento flexível impediu pelo menos 10% dos 17% que vocês levantaram de condições ruins barra precárias de serem resolvidos. E a gente, para todos eles, esses 10%, a gente tinha solicitado o recape, o tapa-buraco, alguma manutenção que permitisse a gente fazer isso. A resposta sempre é citando o decreto do Bruno Corras. Oremos todos para que a gente consiga fechar essa ata, que venham pessoas que queiram deter essa ata para a gente executar. A gente vai conseguir fazer uma grande parte desses que dependem do pavimento, sem depender de outra pasta da prefeitura que tem outros direcionamentos, que tem outras metas para cumprir, para ter uma ideia de como anda bem essa história da manutenção. Sem o fato de a gente ter ainda esse pavimento flexível, a gente está com um terço da meta cumprido e em menos de 25% do tempo de mandato na meta que tem de manutenção de 150 quilômetros, já foi quase 50, só esse ano. Com esse impulso, se a gente tiver o horário e tiver esse contrato com o pavimento flexível, a aceleração vai ser muito, muito boa em relação a isso, não temos dúvida. Mas esse ainda continua dependendo da mesma situação. A gente está se baseando nisso para poder, inclusive, ter feito essa outra, em termos de referência para a ATA, para ele seguir em frente, já contemplando uma maneira de atender esses locais onde estão na diretoria.

**01:41:25 George Queiroz:** Se vocês me permitem só uma parte em relação à Zona Leste mesmo. É porque não deu tempo de a gente poder colocar isso em pauta, mas questão de rede social, a gente recebe coisas, e eu sou aqui da Zona Oeste, não conheço tanto a Zona Leste, o Fundão lá, enfim. Eu recebi um vídeo recente aqui sobre a ciclovia, mostrando a ciclovia da Avenida Paulo Freire. Eu cheguei a olhar no Google Maps, eu vi que ela é recente, essa ciclovia, ela tem um ano, um pouco mais do que isso, e o ciclista está pedalando nela. É constrangedor, porque a ciclovia é uma ciclovia, que ótimo, tem grades dos dois lados, que ótimo, protegendo todo mundo. Ela parece perfeita, tirando de que existe uma quantidade de postes, de coisa de sinalização, no meio dela, não no meio da faixa, onde seria separando esquerda e direita, fluxo e contrafluxo, mas totalmente aleatório, totalmente aleatório, e o pedalar da pessoa parece um videogame, uma coisa constrangedora, porque existe a questão justamente dessas pedações de metais, de placa, um poste grande, mas não é possível, gente, é possível que eu queria... Seria muito importante que vocês dessem uma olhada nisso, isso viralizou na rede social, que a gente colocou lá, e apareceu o gringo dando risada, vergonha internacional de colocar uma ciclofaixa onde a pessoa não tem como andar minimamente reto, porque tem uma própria estrutura pública no meio dela, no meio de onde a pessoa pedalaria, ali na Paulo Freire, não chegou ao meu radar, porque para o fundão as coisas demoram mais para chegar aqui, do outro lado da cidade. Muito esquisito, acho que não sei se vocês conhecem essa estrutura, queria que de repente para a próxima reunião desse uma evolutiva, porque são coisas, não é só de recapitamento, não é só de pintura, não é só de desgaste, isso nasceu assim. Queria que vocês dessem uma olhada, é bem varejinho mesmo, mas, desculpa, viralizou de tão estranho que é aquilo ali, Avenida Paulo Freire, perto de um parque. Enfim, é isso, obrigado.

**01:44:17 Thomas Wang (BZS):** Só uma coisa, a gente já pediu a ciclopasseira Parque Novo Mundo, Parque Piqueri. A resposta que veio no e-mail, Michele, foi, a Super Urbanismo informou que vai ser tratada uma reunião futura, porque o projeto ainda se encontra em fase de definições. Na verdade, a gente

queria que fosse trazida a equipe da Super Urbanismo para a gente falar da região, dado que tem pessoas nossas que conhecem a região. Porque, uma vez que é feito o projeto, tudo isso, a gente quer, é mais difícil alterar um projeto que já está em andamento. A gente queria fazer algumas sugestões antes deles desenharem, vamos dizer assim, antes de ir para a prancheta. Porque a gente consegue já fazer algumas considerações, incluir algumas coisas antes de começar a desenhar. Porque se não vem como um projeto, vamos dizer, resolvido, pronto, e aí fica muito mais difícil.

**01:45:53 Dawton Roberto Batista Gaia:** Com relação ao Parque, o presencial, isso nunca teria acontecido. Tem uma proposta de uma ciclopasseira ali na rua Tietê, mais ou menos na altura da Tuiuti. Tem uma proposta dessa ciclopasseira. Só que o que eu não vi ainda. Eu ainda não vi o projeto, porque deve estar em desenvolvimento. Na verdade, tem muitas propostas, que estão sendo desenvolvidas de ciclopasseiras. Eu fiz um trabalho junto com a Leia, só para vocês entenderem. Eu fiz um trabalho junto com a Leia. Eu não me lembro quantas ciclopasseiras eram, se eram 16 ou 17 ciclopasseiras, contando aí ao longo do rio. Foi até um dos assuntos que eu tratei com o Sacha, lá atrás. Eu conversei bastante com o Sacha. O Sacha falava tanto da importância de transpor barreiras. Nós até demos o nome de transposições, nessa proposta. Nós encaminhamos essa proposta para algumas secretarias, na época SP obras, fiz alguns contatos e tal, porque foi a história. Foi um sucesso, a ciclopasseira, porque não construir mais ciclopasseiras no restante da cidade? No plano de integração modal, é isso que eu vou chamar de hoje em diante. No plano de integração modal, nós conectávamos dois lados do rio. Eu tinha ciclovias ou ciclofaixas passando de um lado e do outro, mas não tinha essa conexão. Nós pegamos todo esse plano e onde tinha pontos para fazer propostas, nós propusemos. Na época, a conversa era ou fazer uma ciclopasseira ou fazer uma espécie, ampliando a ponte para poder melhorar, baixar o custo e melhorar essa conexão. O resumo da história é esse. Com isso, vieram várias outras propostas. Uma delas foi essa que já estava sendo estudada pela Operação Urbana, que é a ciclopasseira Panorama que foi apresentada aqui para nós. Tem mais umas duas ou três que estão sendo propostas. Fora isso, foi essa das pontes. Acho que é a Leia que levantou a mão.

**01:49:15 lea smt:** Oi, bom dia a todas. Vou falar aqui. Complementando sua colocação sobre as pontes, quando nós fizemos esse trabalho, era para a marginal toda, né? E aí nós tínhamos aquele levantamento que tinha algumas estruturas que passavam no meio, algumas laterais, e aí tinha que adequar a subida da ciclofaixa, ciclovia, desculpa, da marginal, adequando com acesso às pontes. Tinha essa questão que tinha que ser resolvida. Lembra? Essa era uma das questões. Mas a intenção era realmente adequar todas, inclusive dar continuidade na ciclovia da marginal pela marginal. Essa era também uma proposta. Então, complementando o que você falou, a gente considera todas. Só que a gente prioriza algumas em função de viabilidade, como essa questão que eu citei agora, a respeito de facilitar o acesso. Isso é uma coisa. Aproveitando, já que você falou sobre essa questão das pontes, é que também tem a questão lá da Paulo Freire, se não me engano, a educador Paulo Freire é na Zona Norte, não sei se é essa que vocês estão falando. Mas, complementando aqui, a gente já enviou ali, inclusive o cruzamento com a Soldado, esqueci o nome dela, acho que o pessoal do DPM vai lembrar direitinho. Tem um probleminha ali no cruzamento, que os carros estão invadindo, e a gente já viu isso, e a gente já mandou o encaminhamento da geometria, essa geometria já. Eu lembrei. Então, a Paulo Freire realmente, a Paulo Freire realmente precisa de uma priorização ali, aqueles postes, mas não só ela, mas o cruzamento dela com a Soldado, alguma coisa, talvez o pessoal do DPM tenha de pronto isso na cabeça. Mas só para falar aqui no grupo, já está sendo tratado isso. É isso.

**01:52:53 Dawton Roberto Batista Gaia:** Perfeito. Muito obrigado. Bom, já que vocês me escutam, eu tenho que sair da reunião agora, porque realmente, não sei se tem mais algum assunto.

**01:53:15 Thomas Wang (BZS):** Depois, então, a gente pensa nessa questão das ciclopasseiras como um todo, e talvez Dawton, Leia, não sei quem mais está envolvido, mostrar para a gente quais pontos vocês pensaram que é mais, vamos dizer, prático, tecnicamente, fazer, e ver quais locais a gente conhece. No caso do Parque Novo Mundo ali, do Piqueri, no Parque Novo Mundo a gente tem alguns ciclistas ali que viram a divulgação nas redes sociais e queriam fazer algumas sugestões ali. Algumas eu já incluí num mapa que eu te mandei anterior, Dawton, mas tem algumas outras considerando a ciclopasseira, onde ela vai descer etc., para depois vocês analisarem. Era mais isso.

**01:53:53 Ricardo Pradas:** Então, Dawton, se você quiser convocar para a gente discutir e jogar o mapa na mesa, como o Jorge falou, fala com a gente. A gente reserva aqui o mesaninho. Tem espaço para fazer esse tipo de coisa. Só avisar.

**01:54:06 Dawton Roberto Batista Gaia:** Vamos ver a agenda deles, a nossa, e vamos marcar. Bora trabalhar.

**01:54:57 Michele Perea Cavinato:** Finalizando. A bola é tua. Contemplamos todas as pautas. Gostei da ideia que o Thomas deu. Realmente, poderia ter abordado a SP Urbanismo dessa forma. Mas não pedindo para que ele trouxesse. Eu acho que ele entendeu que era uma apresentação como foi feita. Era um projeto pronto. Um panorama. Ele queria trazer algo nesse nível. Nós poderíamos falar para ele. Não, venha nos ouvir. Ouvir o grupo que conhece a região e tem muito a contribuir. Talvez, a gente possa abordá-lo dessa forma. Não sei se dá tempo de marcar para a próxima reunião.

**01:55:28 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sobre passarelas, teremos muitas novidades.

**01:55:34 Thomas Wang (BZS):** Olha lá, criando expectativas, hein, Dawton?

**01:55:36 Dawton Roberto Batista Gaia:** Pode criar que vai valer a pena.

**01:55:39 Thomas Wang (BZS):** Olha, que a gente cobre, você sabe, hein?

**01:55:39 Ricardo Pradas:** Precisa ser entendido que o Dawton, na superintendência da CET, nos poupa trabalho no sentido de não ter que explicar o que a gente quer. Daqui que a CET faça. Fora o fato dele ter deixado todo mundo aqui com um monte de trabalho, só eu herdei 25 processos dele, tinha 68 para a gente encaminhar, que a gente herdou. Deixar a Michele como herdeira tem um ganho potencial muito bom para quase todas as questões de mobilidade ativa na sua bicicleta.

**01:56:20 Dawton Roberto Batista Gaia:** Gente, muito obrigado a todos, mais uma vez. Parabéns, Michele, pela nova responsabilidade e desafio.

**01:56:34 Michele Perea Cavinato:** Que herança que me deixou. Estou muito feliz, muito feliz mesmo. É isso. Obrigado a todos. Boa tarde e até a próxima reunião.

