

CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: 09/12/2025

Horário: on-line

Participantes

Alexandre Burgel Zona Sul
Aline Pellegrini Matheus
Anderson Augusto
Caio Vinicius
Daniel Ingo Haase
DPM
Edgar Yamao
Elio Bueno de Camargo
Felipe Claros
Felipe Lara Vogel
George Lima de Queiroz
Gisele Heloise Barbosa
Iphone de Vargas
Jean
Juliana Grassi
kenji kawakami
Lea Lopes
Lea SMT
Mario George Favero
Michele Perea Cavinato
Natalia Forcat
Paula Fagundes Mugnato
Pirajara de Almeida A Junior
Raquel CET
Raquel Lourenco Mendes Novis
read.ai meeting notes
Ricardo Airut Pradas
Rodrigo Candido
Rodrigo Dias Paes Landim
Sara Raquel Miranda de Araujo
Sergio Ricardo d
o Amaral
Yang

Pautas

1. Atualização das Estruturas Cicloviárias que passaram por Manutenção por meio do contrato SMT. Michele, SMT/AT

2. Atualização da implantação de novas Estruturas Cicloviárias. Ricardo Pradas, SMT/AT
3. Problemas na operação da ciclofaixa de lazer. Conselheiros da CTB e Ricardo Pradas, SMT/AT
4. Remoção da ciclofaixa da Rua Verbo Divino - Quais ações foram tomadas para garantir a segurança dos ciclistas?
5. Poste na ciclovia da Av. Escola Politécnica, altura do 2699. Thomas Wang, CTB.

Devolutivas

6. Devolutivas sobre a ciclovia da Berrini
7. Poste de semáforo no meio da nova ciclovia Queiroz Filho

00:00:41 Michele Perea Cavinato: Todos estão vendo? Então, vamos lá. Plano cicloviário, dezembro de 2025. Vou apresentar a manutenção. Estamos ainda com dois contratos. O primeiro foi renovado no dia 25 de novembro, por mais seis meses. Ainda temos material nesse contrato, recursos materiais; porém, para este ano, nós temos 100 mil reais. Então, estamos usando para paraciclos e para manutenções menores. Contrato 2: temos um pouquinho a mais; ele vence só em fevereiro, será renovado também, mas nós temos mais verba. Então, estamos trabalhando em cima de três estruturas grandes, que são a Enajar, a Politécnica e a Luiz Inácio, com o monotrilho passando. Ordem de serviço suspensa: nós sempre colocávamos os nove quilômetros de três estruturas que estavam suspensas, aguardando projetos recentes; porém, pela falta de verba, nós realmente derrubamos elas e, quando tivermos mais empenho, já traremos novamente com novas ordens de serviço. A listagem eu vou passar na apresentação para vocês, então não vou ler tudo, mas foram finalizados 103 quilômetros pelo contrato 1. Acaba não entrando na extensão, mas estamos colocando paraciclos. Finalizados no contrato 2, 55 quilômetros. Em andamento, reposição de gradis, e as três que eu comentei no começo: Monotrilho e Vila Prudente, Escola Politécnica e Enajar de Sousa. Deem uma olhadinha nas fotos. Luiz Inácio, finalzinho de novembro.

00:02:50 Aline Pellegrini Matheus: Michele, posso fazer uma pergunta?

00:02:52 Michele Perea Cavinato: Claro que sim.

00:02:54 Aline Pellegrini Matheus: Reposição de gradis aonde?

00:02:58 Michele Perea Cavinato: Não tenho a lista agora, mas me comprometo a passar para vocês. Ah, o Ricardo está com a mão levantada. Rick, você quer complementar?

00:03:06 Ricardo Airut Pradas: Bom, Aline, infelizmente não é sobre esse assunto. Era só para complementar em relação aos paraciclos. A gente recebeu hoje o retorno da emenda parlamentar e vai fazer adição; tem que fazer aditamento com os dois contratos, de R\$ 350 mil cada um, para dar a ordem de serviço de 500 paraciclos em cada contrato, que é o quantitativo previsto. Era mais para alinhar essa informação dos paraciclos. Vai seguir uma listagem que vem junto com a emenda parlamentar, conforme foi conversado com o gabinete da vereadora. Mas isso é à parte dos R\$ 100 mil que estavam colocados ali para pequenas intervenções. A gente vai fazer essa parte com uma ordem específica, com os locais específicos que foram repassados para nós. Agora, quanto ao gradil, também precisa ter a listagem que a Michele estava controlando.

00:04:18 Michele Perea Cavinato: Sim, eu até tenho essa listagem, acabei não trazendo. Na reunião eu deveria ter trazido, mas, junto com a apresentação, eu encaminho os locais que foram instalados. Para este mês, a ordem de serviço foi dada para 18 gradis, acho, e foram instalados 16. Mas, terminando a reunião, eu passo. Seguindo: Luiz Inácio, ciclovia dos sonhos, né? Todas poderiam ser uma estrutura como essa. Escola Politécnica. E Enajar de Sousa. Próximas ordens de serviço: não houve alteração em relação à lista que eu trouxe na última apresentação, porque a verba que temos agora já está destinada para essas três grandes estruturas. Para o ano que vem, são R\$ 54 milhões para esse projeto, e seguiremos com as manutenções.

00:05:30 Natalia Forcat: Tipo, isso não é uma condição, né?

00:05:32 Michele Perea Cavinato: Opa, então, eu não estou com o microfone aberto, não consigo fechar. Se alguém puder me ajudar aqui. A apresentação de hoje ficou curtinha. Acho que as boas notícias vêm do Ricardo, né, Rick? Da segunda pauta. Vou parar de compartilhar e a gente já abre.

00:05:58 Ricardo Airut Pradas: Tá, pela ordem da segunda pauta, qual delas é, Michele? Implantação de novas estruturas, dois assuntos. O PPP estava sendo tratado pela Ilsa; falta só referendar com a Cohab para a gente retomar os locais e ver se conseguimos colocar mais dinheiro de infraestrutura nas regiões que têm os lotes. Essa é uma conversa que está ocorrendo entre a CET, a Secretaria de Governo e a Cohab, para destinar mais recursos, porque é mais rápido e mais fácil implantar. São 158 quilômetros de ciclovias, dois lotes. Recebi contribuição para responder. Houve apenas uma contribuição em relação a questionamentos quanto ao tipo de material e ao tipo de serviço que estamos licitando. Vamos formatar uma resposta para atender essa contribuição. E a ata de manutenção, da mesma forma, só que com três contribuições. Vamos destrinchar essas contribuições, que são bem extensas, coisas de cinco ou seis páginas cada uma. Precisamos embasar bem as respostas. Vamos aproveitar este final de ano e o começo do ano que vem. O dinheiro, de fato, só estará liberado a partir de fevereiro. Então, não adianta fazer mal feito e rápido, porque isso não resolve, principalmente no caso da ata de manutenção, que é o que mais nos interessa aqui. É o que tem demanda e o que traz risco para quem já está utilizando, muito mais do que a outra parte da licitação, que ainda tem caminho para andar até ter o contrato liberado. Só ressaltar: principalmente para quem tem contato com o pessoal do orçamento, especialmente parlamentares que acabam validando ou não o orçamento encaminhado à Câmara no PLOA, nós precisamos realmente ter o dinheiro disponível em fevereiro, descongelado na dotação de implantação de ciclovias. Se não houver dinheiro descongelado nessa dotação, a gente não consegue abrir o pregão para receber as propostas de implantação de cada lote. Isso precisa ficar bem claro. Acho que o pessoal aqui é engajado o suficiente para acompanhar essa condução e também para agir, solicitando esse descongelamento o quanto antes, não havendo nenhuma impugnação. Na primeira semana de fevereiro, devemos conseguir fazer esse pregão para os 188 quilômetros. Finalmente, não vou nem agradecer aos céus, depois de tantas vezes que tentamos abrir esse pregão e não conseguimos efetivar a contratação. Tem mais algum assunto? Michele, qual é a outra pauta?

00:09:45 Michele Perea Cavinato: Tem, Ricardo, a próxima. Problemas na operação da ciclofaixa de lazer. Eu entendi que os problemas seriam trazidos pelos conselheiros e respondidos com a sua ajuda.

00:09:56 Ricardo Airut Pradas: Deixa eu resgatar o que foi da última semana. A Aline deu uma clareada, e a gente se comprometeu a conversar aqui para ver se havia alguma coisa, no âmbito da

Secretaria, que poderia ser feita. Porque contratar ou não contratar o terceirizado dentro dos parâmetros que estavam lá previstos era o que estava acontecendo. E o que estava sendo colocado, justo ou injusto, tratava de casos omissos na contratação. Não tinha especificação nem do capacete, nem de como precisaria ser utilizado etc. Só falava em substituição do ponto de apoio pelos ciclistas. E aí houve um entendimento, uma conversa, de que eles estariam sendo forçados a usar um tipo determinado de capacete que não queria ser utilizado. Isso foi citado como motivo para não serem mais contratados. No final das contas, isso é uma prerrogativa da empresa, que foge ao nosso controle no que tange ao nome. Não estando atendidas outras questões de contratação previstas em contrato, isso, para a gente, estaria valendo. E foi isso que foi corroborado juridicamente: a gente não tem muito como agir nisso, a não ser recomendar e conversar com a empresa a respeito. Mas não há como exigir que ela recontrate alguma pessoa ou volte a contratar alguém em detrimento de outra, por uma situação que ela entende ser mais simples e mais alinhada aos interesses dela dentro do processo de prestação do serviço. Esse era um comprometimento que eu fiquei, na última reunião, de trazer aqui, para verificar se havia alguma coisa que a gente pudesse realizar.

00:12:03 Michele Perea Cavinato: George, quer complementar?

00:12:07 George Lima de Queiroz: Sim. Vamos lá. Bom, eu estou fora aqui, não consigo ligar a câmera, mas vamos lá. Eu, na verdade, queria fazer uma pontuação. Eu participo da CTB desde 2021, então estou mais ou menos no quinto ano acompanhando essas reuniões. Eu pedi, pela Lei de Acesso à Informação, a lista das ciclofaixas e ciclovias implantadas em 2025. Provavelmente passou por vocês aí. Eu recebi uma lista de 24 quilômetros, na qual dois quilômetros e meio são ciclorrotas. Ciclorrotas eu não considero estrutura cicloviária, mas vocês consideram, tudo bem. De qualquer forma, 21 quilômetros de estruturas feitas em 2025 foi o que eu recebi pela Lei de Acesso à Informação, agora no fim do mês, na virada do mês. Isso acaba virando um padrão. A gente vê problemas técnicos, problemas com licitação, problemas com isso, com aquilo, coisas que são internas, mas o que isso mostra é que continua e segue o desprestígio da pauta da mobilidade na Prefeitura de São Paulo. Esse desprestígio é óbvio, mesmo com a Prefeitura mantendo isso no plano de metas. Até 2024, o plano era fazer 300 quilômetros; fez-se quarenta e poucos. Agora tem um plano de chegar a mil, que foi mudado para um número mais “bonito”, que seriam 270 quilômetros. Quando você tem 270, 280 quilômetros em quatro anos, daria mais ou menos 70 quilômetros por ano. Foram feitos cerca de 20. Por motivos que a Ada já explicou, a gente fica justificando, mas estamos muito atrás. Na verdade, essa meta de 270 veio como um “vou pedir de novo, vou prometer de novo o que prometi e não cumpri na gestão 2021–2024”. Então, eu, como estou no meu último ano como conselheiro da CMTT, estou me desligando. A Aline vai assumir meu lugar. Parabéns para a Aline, vai nos representar, mas é realmente frustrante passar esses quatro, cinco anos, chegando sempre em dezembro, e ver que a pauta não avançou. Não avançou por isso ou por aquilo, os motivos vocês podem elencar, mas o fato é que, na rua, as coisas não aconteceram, ou aconteceram muito pouco. Tem plano, tem projeto, tem estação, tem ministério, aliás, tem secretaria disso, mas, na rua, para a gente que é ciclista, as coisas não aconteceram nos últimos cinco anos. Então, estou terminando minha função como conselheiro de trânsito, depois desses quatro, cinco anos, com uma frustração muito grande de ter visto essa pauta completamente escanteada pela Prefeitura de São Paulo. Creio eu, espero que sim, que seja por questões políticas, e não técnicas. Vejo as questões técnicas, mas elas vêm a reboque da política. O que aconteceu aqui no fim do ano, pelo menos em 2025, chega ao ponto de não conseguir fazer mais uma licitação, não conseguir empenhar a verba que estava orçada para o ano. Então, eu saio dessa função com uma frustração muito grande. É isso, obrigado. Desejo muita sorte para a Aline nesses próximos

dois anos, porque a tendência é continuar o mesmo foco na mobilidade motorizada: motocicletas, carros, pontes, viadutos, túneis, fluidez, novas avenidas. E nós, que andamos de bicicleta, continuamos no cantinho, no brejo, nas ciclofaixas que somem, nas ciclofaixas que não acontecem e nas ciclorrotas. Obrigado.

00:30:26 Michele Perea Cavinato: Dá uma olhada. Nós temos o e-mail enviado pela CET, mas acho que, para eu ficar lendo, eu até preferia passar para vocês, porque eles mandaram com fotos.

00:30:39 Aline Pellegrini Matheus: A Raquel escreveu alguma coisa e ela está sem microfone.

00:30:44 Michele Perea Cavinato: Faço o encaminhamento. Vocês fazem os questionamentos em cima desse e-mail e eu peço a devolutiva para a CET.

00:30:54 George Lima de Queiroz: O caso da Queiroz Filho foi que a gente já mostrou as fotos. Foi inaugurada recentemente com um semáforo, um poste de semáforo, atrapalhando essa ciclovía nova. A gente só, na verdade, é... enfim, prazo, uma devolutiva de vocês em relação a quê? Porque, obviamente, não pode ficar assim, não pode ficar como está. Espero que ainda esteja na garantia, mas o cidadão tinha falado que era complexo porque é um semáforo e tal. Mas, de qualquer forma, a gente é chato e vai continuar cobrando, porque ficar pedalando e ter um semáforo no meio da ciclofaixa é um pouco chato.

00:31:36 Michele Perea Cavinato: O que nos foi encaminhado é que elas não estão consideradas como encerradas ainda, como concluídas, tanto a ciclofaixa Queiroz Filho quanto a Pacheco Chaves. Então, acredito que essa garantia que você citou ainda esteja incluída. A Raquel mudou alguma coisa no chat.

00:32:07 Aline Pellegrini Matheus: Ela falou que, enquanto a Queiroz Filho e a Pacheco Chaves, a CET não deu aceite por causa dos obstáculos.

00:32:12 Michele Perea Cavinato: Sim. Não está concluída, então.

00:32:19 Aline Pellegrini Matheus: E sobre a Berrini, gente?

00:32:19 George Lima de Queiroz: Deixa eu só falar um pouquinho. A Queiroz Filho é o seguinte: ela começa quando você passa a Ponte do Jaguaré, que supostamente já deveria ter ciclofaixa e ciclovía há muito tempo. Tivemos o problema, há anos estamos discutindo isso. Mas, quando você ultrapassa a ponte, logo ali na chegada, ao lado do Parque Villa-Lobos, existe uma ciclovía que, na verdade, está com o asfaltamento feito, mas não está sinalizada. Ela não tem tratamento de ciclovía, não existe sinalização, não está pronta. Ela só tem o cinza. É possível pedalar, mas não existe o tratamento adequado. E a ciclovía nova, a bonita, foi feita depois que a gente passa a Gastão Vidigal, já indo para o cemitério ali da Leopoldina. Mas, de qualquer forma, tem mais ou menos uns 400 metros de via que foram tratados como ciclovía. Parece ciclovía, tem gosto, tem cheiro, tem cara de ciclovía, mas não está sinalizada. Isso é muito esquisito. A gente sabe que teve problema com a licitação, com a BI, tem a necessidade de fazer faixa azul, tem um projeto novo etc. Mas tem três, quatro quarteirões de ciclovía pronta que não foram sinalizados. É claro que eu acho que, depois que ela for sinalizada, as pessoas vão perceber que também se esqueceram de fazer a ponte. Mas a ciclovía está lá. Ela é necessária, as pessoas pedalam, as pessoas usam, mas não tem sinalização básica. Está tudo zerado ali, como uma obra pela metade. Isso dá uma sensação de falta de capricho da Prefeitura: fazer todo o tratamento e, no final, que é a hora de sinalizar

e entregar, não fazer. Então, o ciclista que vem do Jaguaré, quando chega ali, precisa pedalar por uns 300 metros sem saber se é ciclovia ou não. Parece abandonado. Isso é bem triste, as coisas chegarem a esse ponto, o contrato sendo encerrado, a ordem de serviço feita ou não, paga ou não paga, multa ou não multa, mas a gente, que é ciclista, está vendo um trecho abandonado da cidade, numa área nobre, ao lado do Parque Villa-Lobos. Seria muito importante dar atenção para esse espaço, porque está feio, pega mal. É isso, obrigado.

00:35:06 Michele Perea Cavinato: George, obrigada a você. As pautas estão esgotadas? Querem trazer mais alguma coisa?

00:35:28 Michele Perea Cavinato: Foi respondido que tampas metálicas não são de competência da CET.

00:35:33 eAline Pellegrini Matheus: Não, então, eu sei, eu sei. É isso que vocês vêm falando em toda reunião. A gente cobra em toda reunião e vocês ficam de dar uma devolutiva. A gente sabe que não é competência da CET, mas a gente precisa de uma solução. A quem a gente recorre? Enquanto CTB, enquanto CET, enquanto Prefeitura? Porque as tampas estão apresentando problemas, vão ceder e causar um problema grande, como daquela outra vez que a gente fez a “festa de aniversário do buraco”. Isso não é solução efetiva. Vocês vão esperar cair um ciclista lá embaixo? A gente precisa de uma devolutiva que vá além de dizer que não é competência da CET. A gente precisa de uma solução efetiva. A tampa está causando risco, vai causar um acidente, vai gerar um BO grande, não só para o ciclista, mas para a Prefeitura. E, mais do que isso, pode custar uma vida ou causar um acidente grave. É isso que a gente não quer que aconteça. Isso é muito ruim.

00:37:25 Michele Perea Cavinato: A Aline está coberta de razão. Faço o encaminhamento e passo o número do processo para vocês acompanharem. Não calma a fala.

00:37:39 Ricardo Airut Pradas: Vamos lá. Eu vou procurar e responder. Esse processo eu não guardo o número porque ele me irrita profundamente, não pelo pedido em si, mas pela forma como a situação é tratada. A Berrini está em cima de um córrego. Esses tampões servem para permitir a limpeza do córrego, evitando assoreamento e alagamento da Berrini e da ciclovia. A solução de manutenção que temos hoje elimina esse acesso para as subprefeituras. Então, fizemos todas essas considerações no processo. Já encaminhamos várias vezes para a S&T e para as subprefeituras. A questão é que qualquer solução gera um impacto legal. Se a gente fecha, o Ministério Público vai questionar por que fechamos e causamos alagamento. Não é que não estamos buscando solução. Estamos levando isso para a alta administração. A solução precisa vir da SMSUB, que é a maior interessada no acesso ao córrego, sem causar risco para o ciclista. O processo não é sigiloso, vocês podem acompanhar. Estamos nesse impasse exatamente por isso.

00:41:46 Aline Pellegrini Matheus: Eu compreendo, Pradas. O processo não é sigiloso, mas a gente não tem o número. Se puderem passar, ajuda muito. Também nunca tivemos uma devolutiva como essa, mais explicativa. Agora, enquanto isso, seguimos sem solução. Alguma medida paliativa precisa existir. Não dá para esperar um acidente. Quando o ciclista desvia da tampa, cai no corredor de ônibus, que é uma roleta russa. Já tivemos acidentes graves, inclusive com morte. Isso é muito sério. A Berrini é um centro financeiro, um local visível, qualquer acidente vira notícia. A gente precisa de atenção redobrada. Vamos pensar numa devolutiva já para a primeira reunião do ano que vem. Obrigada.

00:45:02 Michele Perea Cavinato: Se você conseguir colocar o número do processo no chat.

00:45:12 George Lima de Queiroz: Vou fazer umas citações cinematográficas. Tem o filme *Brazil*, do Terry Gilliam, em que a pessoa vai de guichê em guichê e nunca resolve. É isso que acontece aqui há anos. Outro filme é *O Feitiço do Tempo*. Toda reunião é a mesma coisa: Berrini, Eliseu, Berrini, Eliseu. Parece que só vai se resolver quando alguém morrer ali. E tem *O Diabo Veste Prada*, quando a chefe diz: “Os detalhes da sua incompetência não me interessam, quero soluções”. É isso. Obrigado.

00:47:11 Ricardo Airut Pradas: Complementando, Aline, a Natália colocou no chat o número do processo. É esse que está sendo tratado. Inclusive, já há uma resposta encaminhada pelos órgãos responsáveis.

00:47:40 Felipe Claros: Bom dia a todas e todos. O Thomas não pôde participar hoje, mas falei com ele. O caso da Politécnica fica na esquina da Escola Politécnica com a Costa das Cachoeiras. Foi um trecho sinalizado recentemente, mas a calçada não comporta a passagem da bicicleta por causa da localização do poste. Solicita-se uma adequação do projeto para viabilizar o uso do trecho. Obrigado.

00:49:01 George Lima de Queiroz: Como estou me despedindo, vou falar mais um pouco. Durante anos ouvimos falar dos 1.800 km planejados. O Dalton Gaia disse que em 2025 seria apresentado um plano robusto, com esses 1.800 km do PlanMob. Estamos chegando ao fim de 2025 e isso não foi apresentado. Não sabemos se existe, se não existe. Foi um compromisso público, registrado em reuniões gravadas. Promessas cansam. O que salva vidas são ciclovias reais, não ciclovias de PowerPoint. A falta de avanço nessa pauta está ligada ao aumento das mortes no trânsito. Desejo que no futuro a Prefeitura seja mais honesta e não prometa o que não vai cumprir. Desejo boas festas e um bom ano a todos.

00:55:17 Michele Perea Cavinato: George, há uma equipe trabalhando nessa expansão cicloviária. A Leia está na reunião e está debruçada nesse trabalho há bastante tempo. Não sei se os 1.800 km foram concluídos, mas, se não, estão próximos. O Dawton não está aqui hoje porque está em missão na China, buscando equipamentos para segurança viária. Ele deve trazer novidades para todos nós.

00:55:54 George Lima de Queiroz: A vida humana agradece.

00: 56:03Lea SMT: Oi, Michele, obrigada pelas lembranças. E realmente é o que você falou. Inclusive, da última vez, o Jorge já tinha feito essa observação e eu encaminhei para o grupo inteiro o número dos 100. Inclusive, o George estava encaminhado. Foram 1.700 quilômetros que já foram encaminhados para a CET, quer dizer, completam, nos anos, 1.700. á foram encaminhados, sim, para a CET. Agradeço, viu, Michele, por você ter tido a lembrança e ter citado. E, só reiterando, da última vez que o George falou, eu encaminhei isso via e-mail. Obrigada. Obrigada, Michele.

00:56:43 Michele Perea Cavinato: Obrigada a você pelo complemento.

00:56:47 Ricardo Airut Pradas: Deixa eu complementar mais uma coisinha, só, antes da Aline. Desculpa, Aline. Nesses últimos 100, a estratégia é, quando tiverem audiências públicas e tiverem os complementos dos interessados, principalmente cicloativistas, pessoas que têm um uso de tráfego pela ciclovia, colocarem todas as suas contribuições, e a gente ir chegando nesses 1.800 só com as contribuições, no sentido de consolidar o plano não só com o que o poder público achou e estruturou,

mas sim pegar todas as contribuições e também conseguir implantar junto do plano, chegando nos 1.800. Ah, passou? Dane-se. Ah, não chegou? Vamos atrás de chegar. Deu 2.000? Consolida nos 2.000. E aí a gente vai procurando orçamento e meios de conseguir implantar.

00:58:00 Michele Perea Cavinato: Até a Leia, se puder colocar de novo o número do processo Sei.

00:58:09 Aline Pellegrini Matheus: Duas coisinhas, três, na verdade, acho. Primeira coisa: a Nath está sem microfone, mas ela está aqui na reunião. Ela colocou uma questão aí no site sobre a ciclovia da Marginal Pinheiros, acho que é a do lado oposto à da ciclovia do Rio, que é a do Parque Bruno Covas, que é a parte que passa embaixo da Ponte Laguna, que precisa ver a questão da iluminação daquela passagem subterrânea. Eu sei que é uma questão que não diz muito respeito aqui à Prefeitura, que é uma questão mais na esfera do Estado, mas eu não sei se a gente consegue intervir de alguma forma, porque a gente enviou, acho que o gabinete enviou solicitação via ofício e tal, mas a ciclovia ali fica completamente às escuras. E eu não sei se, na parte do Parque Bruno Covas, se vocês conseguem interagir de alguma forma. Se vocês puderem dar uma olhadinha aí no que ela escreveu, porque tem uma interação com a SP Regula nesse ponto aí, não sei se vocês conseguem dar alguma ajuda nesse sentido. Outra coisa que eu gostaria de falar é que, nesse final de ano, a gente está promovendo, tem integrantes nossos aqui do CTB que estão envolvidos, um projeto chamado Bici Arte, que acontece na semana que vem. E seria muito legal convidá-los, se alguém quiser prestigiar, que é um encontro aberto de arte, criatividade, voltado para a bicicleta, mobilidade sustentável, várias oficinas criativas e tal. Se vocês quiserem participar com a gente, pode ir de bike. Ele acontece ali na região do centro da cidade, na Funarte, na Alameda Nothmann, ali no Bom Retiro. O dia todo, no dia 13, a partir das 10 horas até as 6 da tarde.

01:00:06 Michele Perea Cavinato: Se você puder passar algum cartazinho para nós, eu compartilho, inclusive, já está aí no chat. Compartilho com o CMTT como um todo.

01:00:31 Ricardo Airut Pradas: Falando em estar no chat, guardem esse número: 66020202333052. Desde 2023, são 600 quilômetros a mais para chegar nos 1.700, além dos 1.600 que a gente já está com licitação, programação, PPP e 100 quilômetros, mais os 154. Os outros 600 quilômetros estão nesse SEI, que a Raquel colocou o número. Está em análise pela CET, eles estão vendo o que a gente propôs lá. Desde 2023, a Lea está trabalhando nisso.

01:01:09 Aline Pellegrini Matheus: Esse é o que chega nos 1.800 quilômetros?

01:01:12 Ricardo Airut Pradas: Isso, que vai chegando com o que falta para completar 1.800. Então, para quem vai propor e participar de audiência pública e de espaços contributivos, porque são obrigatórios, nós vamos fazer. Sem isso, não vai fechar 1.800. Vai vendo o que está ali e, com certeza, vocês vão falar que poderia ter mais essa ligação, poderia ter mais essa avenida, poderia ter mais esse espaço.

Acompanhem, até para a gente alinhar essas informações, expectativas, e, na hora em que tiver as contribuições abertas para isso, vocês já têm um documento para contribuir com o grupo, com o CMTT, quando a gente pode ir fazendo parte, construindo isso. Essa é a ideia do Dalton, de ter isso desde 2023: alinhar com o CET e construir com vocês o fechamento desse número todo. Eu concordo em parte com o que o Jorge falou, e isso foi uma iniciativa dessa turma que está aqui nesse momento. A partir de 2021, a gente falava: “Tá bom, e como é que a gente chega nos 1.800?”, quando começou a se falar no prazo

que estava chegando. O Dawton falou: “Mas não tem nem os locais ainda resolvidos, definidos”. Eu falei: “Então, a gente tem que começar disso”. Se você não tem nem o plano que você vai querer fazer, como é que você vai licitar? Sai fazendo. E ele, desde 2023, saiu fazendo com a Leia isso, e decorando, e fazendo visitas etc., até chegar no número suspeito de mais 600, que vai chegar em 1.700 e alguma coisinha. E o restante, eu tenho a absoluta convicção de que vai ter uma série de contribuições que vai passar de 1.800 fácil, porque isso está muito voltado à maneira de pensar o planejamento geral, mas quem conhece o específico somos os usuários. Então, a gente não quer ser o dono da verdade específica. É isso.

01:03:33 Aline Pellegrini Matheus: Só acrescentar uma coisa, Pradas. Às vezes, a gente não é muito versado na tecnologia de ver todos aqueles projetos e os arquivos naqueles formatos que tem no processo SEI. Então, se um dia vocês puderem fazer, claro, pode ser para o ano que vem, se vocês puderem fazer um resumo, trazer uma apresentação para a gente desses próximos quilômetros que vão entrar, seria bacana.

Por início do ano, os próximos quilômetros que vão entrar, por exemplo, para 2025, que estão dentro desse SEI, seria um bom começo de ano.

01:04:17 Ricardo Airut Pradas: Eu acho que, assim, até para alinhar e não criar expectativa falsa, vamos chamar assim, atendendo um pouquinho a colocação que o Jorge fez, vamos esperar isso voltar da CET. Quando voltar da CET, a gente alinha e abre para as contribuições gerais, e aí vai fazendo essa construção.

01:04:42 Aline Pellegrini Matheus: Sim, claro, não precisa ser todos os quilômetros que estão ali, mas o que é plausível de executar durante 2025, por exemplo, entendeu? Para a gente ter uma noção do que iria acompanhar mais de perto.

01:05:01 Ricardo Airut Pradas: 2026 já.

01:05:17 Lea SMT: Não, é que já passou desses 600 quilômetros, que eram 600. Eram 318, depois 313. Lógico, em avaliação na CET e tal, uma série de fatores que vão consagrar ou não esses 313, 318, mas já passaram os 600 e já têm alguns complementos. Está muito perto já de completar os 800. Era só isso mesmo.

01:05:50 Michele Perea Cavinato: Então, perfeito. Eu acho que, pelo que eu entendi, não dá para ser trazido ainda porque está em avaliação pela CET, mas eu acho que, assim que for validado, nós podíamos trazer em mapas. Essa era a ideia do Dawton. Diz que ele falou bastante em reuniões.

01:06:10 Lea SMT: Ele está em mapas, Mi. É que a gente trabalha em conjunto com a CTE, então tem essa etapa a ser processada. E, lógico, poderão vir os 313, ou os 318, ou não. Então, assim, consagrando realmente essa etapa da CTE, da PTE e tal, lógico que os demais podem estar olhando. Eu sei que a Aline disse que não é um método comum, como ela citou, mas ele está disponível. Pode ser olhado. Outro dia, até o Felipe Quadros já fez algumas verificações ali em Perus e tal, e assim por diante. Então, pode ser olhado. Sim, eles estão em mapas: mapa geral, mapas setorizados, de todas as formas. Então, eles já podem ir também contribuindo de alguma forma.

01:07:12 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Aline. Obrigada a você pelos complementos. Então, conselheiros, todas as pautas cobertas. Última reunião do ano. Parabéns à Aline, nossa conselheira aqui

eleita do CMTT. Jorge, obrigado por todo esse período que ficou conosco, e eu tenho certeza de que continuará nas câmaras temáticas. Boa tarde, bom Natal a todos. Boas festas. E só lembrando que amanhã nós teremos umas câmaras temáticas de mobilidade a pé. Eu acho que é de grande interesse de todos. Vamos falar de ruas abertas. É um grupo da Fundação Getúlio Vargas, da FGV, que fez uma proposta baseada no Ruas Abertas da Paulista. E, a princípio, é uma proposta replicável para vários locais da cidade. Eles gostariam de compartilhar conosco. Se vocês puderem participar, vai ser um prazer. Todos convidados.