

## CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

**Data:** 01/07/2025

**Horário:** on-line

### Participantes

Adail Zerio Jr. – CET/DPM  
Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB  
Amanda  
Ana  
Marcus Buelloni – CET/GPL  
Carlos Henrique de Campos Costa – SMT/AT  
Cassio Alves – CET/DPM  
Daniel – CET/DPM  
Daniela – CET/Imprensa  
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT  
DPM – CET/DPM  
Fabio Kon - IME-USP  
Felipe Lara Vogel – SMT/AT  
Fernando Michelin – SMT/AT  
Gabrielle Chaves – SMT/AT  
Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT  
Jean – Conselheiro CTB  
Lea Lopes – SMT/AT  
Rafael  
Raquel Lourenco Mendes Novis – CET/DPM  
Ricardo C. Paes de Proença  
Rodrigo Candido – SMT/Imprensa  
Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT  
Sara Raquel Miranda de Araujo – SMT/AT  
Sérgio Amaral – CET/GMC  
Vanderlei Torroni – Conselheiro CTB  
Yang - SPTrans

### Pautas

1. Atualização BikeSP – Professor Fábio, USP
2. Programa de Metas – atualização da meta – Dawton, SMT/AT
3. Apresentação da LDO – intervenções previstas na gestão – Carlos Henrique, SMT/AT
4. Transformação de ciclofaixas em ciclovias – Dawton, SMT/AT

5. Apresentação da lista de vias e projetos da licitação de implantações de 160km de ciclovias/ciclofaixas – Dawton, SMT/AT
6. Status do programa de manutenção de ciclovias e ciclofaixas – Dawton, SMT/AT

**00:00:57 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma Câmara Temática de Bicicletas. Hoje, temos algumas pausas. Vamos tentar saber dentro do nosso horário previsto, que está entre 10h e 10h30. Vou começar direto com o professor Fábio, que é do IME, lá da USP. Eu só vou pedir para você fazer uma pequena apresentação, Fábio, da sua apresentação e pode dar início à sua apresentação. Ele vai falar hoje sobre a atualização do Bike SP. Bom dia a todos e vamos lá.

**00:01:48 Fabio Kon - IME-USP:** Acho que a maioria das pessoas aqui já conhece o programa, a legislação do Bike SP e já estão cientes dessa ideia do piloto. Eu vou dar mais uma atualização. São uns slides que eu preparei ali para apresentar para o chefe de gabinete da SMT, para a SPTrans. Vocês sabem que mobilidade de bicicleta é uma maravilha, senão vocês não estariam aqui, eu não vou falar sobre isso. Você sabe que São Paulo usa pouca bicicleta, por enquanto, que tem um mito de que São Paulo é acidentada, por isso não dá para usar bicicleta, quando, na verdade, é um problema mais cultural, segurança viária, infraestrutura cicloviária, segurança pública. Talvez, vocês não saibam que a gente fez um estudo bem interessante lá na USP, usando dados de vários lugares, dados da pesquisa origem e topografia da cidade de São Paulo e um levantamento cultural ali do uso da bicicleta do paulistano e a gente chegou em dados bem interessantes. A gente tem um artigo científico escrito sobre isso e, por exemplo, só para resumir alguns dados que a gente chegou. Atualmente, a gente tem cerca de 400 mil viagens por dia de bicicleta em São Paulo. A gente checou que existem 5 milhões de viagens por dia que são altamente cicláveis, ou seja, seriam muito fáceis fazer. As viagens são feitas em outros meios de transporte, em particular transporte motorizado. Viagens que são feitas em carro e motocicleta atualmente, dessas, 5 milhões delas seriam feitas muito facilmente de bicicletas. Se tivéssemos uma boa infraestrutura, uma mudança cultural, a gente conseguiria mais do que multiplicar por 10 o número de viagens com bastante facilidade, ou seja, seriam viagens fáceis, no sentido de não são muito longas, não têm muita declividade. Aqui, tem o artigo científico, tem dados mais detalhados. Se você pega só viagens de carro atualmente, das viagens de carro, 24% delas, 2,8 milhões, são altamente cicláveis e 1,7 milhões são altíssimamente cicláveis. A gente tem quase 38% das viagens de carro seriam muito facilmente feitas em bicicleta, caso houvesse infraestrutura adequada. Existe esse grande potencial de migração modal, mas ações têm que ser feitas. Uma é expandir a infraestrutura cicloviária, outra é mudar a cultura do trânsito e a outra seriam mecanismos de incentivo, de fomento ao uso do bicicleta e o BikeSP seria um tipo de programa desse tipo. Tem a lei já da BikeSP que vocês conhecem e a gente está fazendo esse piloto que tem como objetivo definir alguns parâmetros, fazer experimentos

com diferentes variáveis e, a partir dos resultados da análise científica dos dados, propor parâmetros para a Prefeitura implementar o programa. Definição de públicos prioritários, definição e teste das principais variáveis que compõem o programa, implementar o caminho inicial dos créditos de mobilidade, criar a primeira versão do aplicativo que pode se tornar o aplicativo oficial do BikeSP e fazer uma avaliação científica do projeto-piloto com sugestões para a minuta do decreto de regulamentação. A gente quer saber se o Programa SP muda a quantidade de viagens que as pessoas fazem de bicicleta e como a quantidade de viagens varia de acordo com diferentes valores de remuneração, isso que a gente vai estudar. A gente quer ver como diferentes grupos respondem a esse incentivo, diferentes gêneros, nível de renda, região da cidade, estudante, trabalhador etc. Esse piloto vai durar, na verdade, três meses. O primeiro mês é mais de testes e depois dois meses com as remunerações mesmo. A gente gostaria de ter pelo menos entre 1.000 e 1.300 pessoas participando do programa, até duas viagens seriam remuneradas por dia. A gente vai dividir em grupo de controle, grupos experimentares e, ao longo da execução do experimento, a gente vai testar diferentes valores de remuneração. Aqui, a gente tem datas aproximadas, os testes vão começar muito em breve. Daqui a pouco, a gente já vai liberar o aplicativo para as pessoas baixarem, depois vai ter um pré-experimento e depois vai ter o experimento mais para frente. Esse aqui é o aplicativo que já funciona. Vocês que estão participando vão conseguir baixar esse aplicativo, talvez até o fim desta semana já que estamos falando, e vão poder começar a testar fazendo viagens para ter certeza de que vocês estão tendo o aplicativo completamente funcional no seu celular. Para fazer um teste completo de como seria o Bike SP, acho que esse piloto vai trazer outras vantagens. A gente vai ter a captura das rotas usadas pelos participantes. A gente vai dar uma anonimizada nessas rotas e a gente vai ter também um questionário sobre o perfil sociodemográfico das pessoas e a gente vai ter uma ideia de como diferentes perfis socioeconômicos respondem ao programa. Em particular, essas capturas de rotas, por exemplo, se a gente tiver mil participantes e cada um fizer 100 trajetos, a gente vai ter 100 mil viagens realizadas na cidade de São Paulo com bicicleta, detalhadas com nível de precisão muito grande. Vai ser a primeira vez em São Paulo que a gente vai ter com altíssima precisão um mapa do uso das vias por ciclistas e isso vai ser um ponto de dados muito rico para embasar o trabalho da prefeitura para a expansão da infraestrutura cicloviária no futuro. É um conjunto de coisas que pouquíssimas cidades no mundo têm. O que eu gostaria de pedir para as pessoas aqui que nos ajudassem é o seguinte, a gente já tem um bom número de inscritos no programa e terminava ontem as inscrições, mas ainda tem uma grande predominância de pessoas de dois aspectos. Primeiro, tem muito pessoas que já são ciclistas frequentes e poucas pessoas que não usam bicicleta ou que usam pouco bicicleta. A gente gostaria de ter mais pessoas que usam pouco a bicicleta, porque é o foco principal do programa que é para trazer novas pessoas para o uso da bicicleta. Queria que vocês tentassem nos ajudar a de alguma forma fazer uma divulgação para pessoas que usam pouco a bicicleta e que poderiam usar mais a bicicleta. O segundo perfil que a gente quer mais, a gente tem a maior parte das

peças está concentrada no centro expandido, na região central, na região oeste da cidade. A gente gostaria de ter pessoas mais dos extremos da cidade, da Zona Leste, da Zona Norte, da Zona Sul da cidade. Se vocês puderem nos ajudar a divulgar o programa, também Zona Norte, Zona Leste, Zona Sul da cidade e com pessoas que não são ciclistas tão frequentes, isso nos ajudaria bastante a ter um piloto mais robusto. Acho que era isso que eu tinha para apresentar. Se tiver alguma dúvida, eu posso tentar responder.

**00:10:31 Dawton Roberto Batista Gaia:** Nossa, você foi muito rápido. Eu acho que é importante, Fábio, que é um programa que a gente vinha tratando disso há muito tempo já. Tentar colocar isso na prática e botar isso no campo. Eu acho que a USP terminou proporcionando essa possibilidade de realização desse piloto. Lógico que ainda temos alguns desafios a vencer dentro do próprio programa.

**00:10:34 Fabio Kon – IME-USP:** Tem mais uma coisinha que eu gostaria de falar, Dawton. Tem um contexto histórico inicial que eu acho interessante falar. Essa lei foi aprovada em 2016. Ficou muito tempo sem nenhuma remuneração e, por volta de três anos atrás, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, na pessoa do Dawton, veio procurar o nosso grupo de pesquisa na USP pedindo ajuda para realizar um estudo para embasar a regulamentação dessa lei. Então, foi a pedido do pessoal da SMT e do Dawton que a gente fez esse estudo e está fazendo esse estudo agora. O estudo é financiado pelo CNPq-FAPESP e pela Tembici, mas a pedido veio da SMT.

**00:11:58 Dawton Roberto Batista Gaia:** Acho que mais importante do que o pedido da SMT, ele partiu dessa força, vamos colocar assim, essa força e essa perseverança em solicitar veio da Câmara Temática mesmo. Em muitas reuniões realizadas aqui, vários dos membros das Câmaras Temáticas, dos conselheiros, dos representantes das Câmaras Temáticas, insistiram tanto em que isso se realizasse e a gente vem trabalhando junto. A gente sabe como é que a gente tem imprimido tanto esforço nesse sentido de fazer esse programa-piloto, porque realmente não é fácil. O programa-piloto depois teremos alguns outros problemas para resolver dentro do próprio programa. Eu diria que, após o resultado de tudo que está sendo feito, não tenho dúvida nenhuma que o resultado será bom. A gente tem um foco e a gente precisa deixar muito claro que o foco que se tem aqui é retirar de fato o usuário do automóvel da pista, para que esse de fato seja transferido para a bicicleta. Como aquele primeiro resultado que foi obtido através do Banco Mundial, onde dizia que realmente existe uma necessidade muito grande de construção de novas conexões, acho que é importante. Não tenho dúvida nenhuma que a junção desses dois programas é que vai obter o sucesso de chegar a 4% de todas as viagens lá em 2030, como está lá no plano clima.

**00:13:56 Aline Pellegrini Matheus:** Oi, bom dia. Bom dia, Dawton, Fábio e demais da SMT. Bom, parabéns pela apresentação. Isso representa uma realização para a gente. Como o

Dawton falou, é uma cobrança que a gente faz aqui de modo recorrente para ver esse projeto andar, visto o tanto de anos que essa lei já foi aprovada e ainda carece de regulamentação. Enfim, minha pergunta, Fábio, vai diretamente relacionada à forma da inscrição. Eu fiz a inscrição, recebi por esses dias a confirmação e tudo mais, mas, assim, eu tenho algumas dúvidas, por exemplo, lá no formulário estava descrito que a gente poderia cadastrar trechos que a gente usa somente de casa para o trabalho, trabalho-casa e escola-trabalho-casa, em diferentes combinações. Eu queria saber se vai ser só isso mesmo ou se vai abrir para qualquer tipo de uso depois, porque a gente limitar o uso do BIC-SP apenas a quem usa como trabalho, por exemplo. O próprio bilhete único, por exemplo, já que a gente usa o bilhete único como parâmetro ali para fazer a remuneração do ciclista. O próprio bilhete único não limita o uso. O tipo de uso que a gente faz do cartão. Eu queria saber se vai ser isso mesmo ou isso só porque é do projeto-piloto. É isso. Outra coisa que eu gostaria de saber é que, isso é uma pergunta mais pessoal, no formulário eu não tenho certeza se eu preenchi o trajeto corretamente e não tinha a opção de voltar para fazer correção nem nada. Eu queria saber como que eu posso verificar isso e se for o caso fazer uma eventual correção.

**00:16:21 Fabio Kon – IME-USP:** Primeira pergunta, quer dizer, eu só posso dizer agora sobre o piloto. Ao final do piloto, a gente vai ter uma recomendação para a Prefeitura, mas a lei diz viagens funcionais, e viagens funcionais eu acho que algumas pessoas interpretam como viagem para trabalho e outras pessoas interpretam como trabalho ou estudo, por exemplo. Depende da interpretação que vai ser quando tiver a regulamentação da lei. Outra coisa importante que a gente tem, você pode cadastrar também hubs de transporte público. Estações de trem, metrô, terminais de ônibus, essas coisas também. Agora, a segunda pergunta, assim que você baixar o aplicativo, que eu espero que seja disponível nos próximos dias, a primeira coisa que o aplicativo vai mostrar são os locais cadastrados para você. Vai mostrar no mapa para você confirmar que está certo. Se estiver certo, você fala que você confirma. Se você precisar fazer algum ajuste, você faz o ajuste lá, fala não, manda nessa rua, nessa rua. Se faltou cadastrar algum, você pode cadastrar, adicionar. Agora, eu acho, pelo que eu me lembro, o aplicativo não permite fazer isso, mas você manda um e-mail para a gente falando "ó, faltou cadastrar tal coisa". Se tiver dentro do limite permitido, a gente cadastra. O próprio aplicativo tem um e-mail ali para você pedir contato.

**00:17:49 Aline Pellegrini Matheus:** Ok, na verdade, acho que é um ajuste, acho que eu coloquei todo meu trecho de bicicleta, mas um trecho é de transporte público, eu acho, de cabeça. Era só fazer esse ajuste mesmo. Mas, quando eu baixar o aplicativo, então eu verifico e qualquer coisa eu entre em contato com vocês. Mas, no mais, é isso. Parabéns pelo trabalho de vocês. Isso é uma grande conquista para nós, assim, a gente está muito feliz de ver isso acontecer, de fazer parte dessa história, de ver essa coisa andar toda para a gente. É muito gratificante. Muito obrigada.

**00:18:24 Fabio Kon – IME-USP:** Uma coisa que eu esqueci de falar também é que, talvez vocês não percebam, mas por trás desse programa tem um sistema de software muito complexo. Quando eu aceitei fazer isso, eu achei que era fácil. Depois que eu vi que era difícil, complicado. Tem muitos componentes de software, tem o aplicativo, tem o servidor, tem o banco de dados, tem o questionário, tem muitos componentes que trocam informações entre si. É um sistema bem complicado que foi implementado.

**00:18:50 Aline Pellegrini Matheus:** Ah, eu imagino, porque, mesmo para um comandozinho que para nós, usuários, parece simples, tem toda uma engenharia por trás.

**00:19:00 Fabio Kon – IME-USP:** Sim. Com mapa, geolocalização, verificar se a viagem foi feita de bicicleta, tem bastante complexidade envolvida.

**00:19:08 Aline Pellegrini Matheus:** Que legal. Obrigada, mais uma vez.

**00:19:18 Dawton Roberto Batista Gaia:** Com relação, só para recordar, Fábio, os prazos dos programas, você tem como dar uma resumida para nós?

**00:19:33 Fabio Kon – IME-USP:** Então, era até ontem o cadastro, mas quando estou falando a gente vai estender, eu acho que até 15 de julho, para as pessoas continuarem cadastrando. A gente quer fazer um foco na divulgação na Zona Norte, Zona Sul, Zona Leste e pessoas que usam pouco a bicicleta. Se vocês puderem ajudar a divulgar com esses públicos, a gente agradece. Provavelmente essa semana ainda a gente vai, a gente está mandando e-mail para as pessoas cadastradas. Se não me engano, para as 1.300 primeiras cadastradas, a gente já mandou um e-mail. Se você não receber o e-mail, procure na sua caixa de spam e marque que não é spam, porque é importante a gente fazer essa comunicação por e-mail. Todo mundo tem que verificar o e-mail e marcar que não é spam, se por acaso cair na caixa de spam. Essas pessoas vão receber o aplicativo, vão poder baixar o aplicativo e começar a testar. Tem alguns cuidados que precisa, por exemplo, o celular tem que estar com a economia de bateria, tem que estar desligado. O próprio aplicativo já detecta, se tiver com a economia ligada, ele vai falar "ó, você tá ligado a economia de energia" e o GPS não funciona direito com a economia de energia. A gente não vai conseguir rastrear sua viagem. Então, desligue e daí você tem que desligar lá. Então, tem esses detalhes que as pessoas têm que, às vezes, tem que aprender como fazer, porque a gente acha que tudo é Android, mas tem diferentes tipos de Android. Cada Android, o caminho para você desligar é diferente. Na página do projeto, a gente tem explicações de como fazer isso também, para os vários tipos de Android. Por isso que a gente vai ter algumas semanas de teste, porque a gente já antecipa que as pessoas vão ter alguma dificuldade para usar o aplicativo. Vão ter semanas de teste para as pessoas baixarem o aplicativo e já fazer algumas viagens com o aplicativo. O aplicativo vai dizer sua viagem foi aprovada, sua viagem foi recusada, e as pessoas vão aprendendo a usar o aplicativo. Na primeira semana de agosto, as pessoas que forem, a gente não tem certeza,

dependendo do número de inscritos, talvez não é todo mundo que vai ser escolhido para participar do piloto remunerado a partir de primeiro de agosto. Depende do número de inscritos que a gente tiver. No final de julho, a gente vai mandar um e-mail para a pessoa falar "ó, você foi selecionado". A gente acha que a maioria vai ser selecionado. Você foi selecionado, e daí, a partir da primeira semana de agosto, já vai ter a remuneração. Só que cada semana vai mudando um pouco a regrinha. A gente vai falar "essa semana, se você fizer quatro viagens, você vai ganhar um bônus, num bilhete único. Na segunda semana, para cada viagem, você vai ganhar X centavos por quilômetro rodado, pedalado, e assim por diante". Toda semana, a gente vai ter um teste diferente. A gente vai estar sempre coletando os dados. O ideal é que as pessoas façam ali até as duas viagens por dia, que podem ser remuneradas. A pessoa pode fazer mais do que duas viagens por dia, mas, a partir da terceira viagem, não é mais remunerado. É isso. Agosto, setembro, provavelmente, em setembro, termina o período de remuneração. Talvez a gente deixe o aplicativo um pouco mais aberto depois de setembro. Mas, final de setembro e outubro, a gente já vai estar fazendo a análise dos dados coletados. Quem sabe, por exemplo, final de outubro ou começo de novembro, a gente já tem alguma recomendação para a Prefeitura. Então, é isso. Ninguém mais tem pergunta? Achei que ia ter um monte de pergunta.

**00:23:26 Dawton Roberto Batista Gaia:** Pois é, eu também. Mas ele é um pouco... como a gente vem falando muito sobre isso há bastante tempo, Flávio. A gente vem esclarecendo algumas coisas, acho que virou isso mesmo, ele virou autoexplicativo. É isso que é importante, que as pessoas compreendam e que se inscrevam, que de fato se inscrevam. A ideia é que a gente possa realmente selecionar uma amostragem onde, de fato, a gente obtenha o resultado verdadeiro do que a gente pretende e tem como objetivo nesse projeto. Eu acho que o Felipe levantou a mão.

**00:24:15 Felipe Lara Vogel:** Flávio, eu queria fazer uma pergunta. Eu sou o Felipe aqui da SMT. Eu queria saber, vocês falaram lá naquele release, eu acho, ou em alguma notícia, não lembro, sobre monitorar com acelerômetro do celular para ver se a pessoa está usando realmente bicicleta ou não. Considerando que tem agora esses veículos autopropelidos, que são quase como bicicletas também, não andam tão rápido, mas andam mais rápido que uma bicicleta. Acho que para pegar uma moto, se alguém for rodar uma moto, seria uma velocidade muito maior. Mas mesmo nesses veículos autopropelidos, é possível fazer essa distinção? Vocês acham que vai ter algum problema com isso ou não? É uma questão mais tranquila.

**00:24:56 Fabio Kon – IME-USP:** Pode ter problema. Então, quer dizer, é impossível você diferenciar uma bicicleta de uma bicicleta elétrica que anda na velocidade da bicicleta. Se ela anda na mesma velocidade da bicicleta, numa bicicleta rápida, a gente não vai conseguir diferenciar. Agora, se ela anda muito rápido, daí sim a gente provavelmente vai detectar que

não é uma viagem de bicicleta. Mas quanto mais próxima ela viajar dentro de uma viagem normal de bicicleta, a gente não vai conseguir diferenciar.

**00:25:35 Felipe Lara Vogel:** Tem razão. Uma coisa que eu pensei, olhando ali no seu estudo, eu não li ainda. Quero muito ler aquele estudo que você falou no começo, sobre a declividade e tal, mas principalmente na subida. Acho que seria mais fácil verificar, porque na subida dificilmente alguém conseguiria pedalar, a não ser que realmente estivesse fazendo esporte em uma velocidade bem rápida. Então, se tivesse como fazer isso, mas acho que é bem mais complexo, estatisticamente.

**00:26:01 Fabio Kon – IME-USP:** A gente não chegou nesse nível de detalhe, de olhar se aquele trecho específico é uma subida e ver a velocidade na subida. Poderia ser feito para o programa real depois. Por enquanto, pelo outro, esse nível de detalhe não vai ter.

**00:26:16 Felipe Lara Vogel:** Não, mas é legal, Fábio. Vamos acreditar na boa-fé, pelo menos no piloto, mas é muito legal. Parabéns.

**00:26:22 Fabio Kon – IME-USP:** Obrigado. Então, acho que é isso.

**00:26:31 Dawton Roberto Batista Gaia:** Você terminou não se apresentando, Fábio. Eu acho que é muito importante. Até para divulgar o trabalho que vocês estão fazendo pela USP, pelo IME.

**00:26:41 Fabio Kon – IME-USP:** Eu sou professor de Ciência da Computação, do IME USP, o Instituto de Matemática e Estatística e Ciência da Computação da USP. Eu já trabalho há quase dez anos nessa área de cidades inteligentes. Uma das coisas que eu faço é mobilidade urbana. Em particular, dentro de mobilidade urbana, meu foco principal tem sido bicicleta. A gente faz estudos baseados em dados, usando ciência de dados relacionados ao ciclismo. Vários de nossos estudos é para ver como fomentar o uso da bicicleta, como embasar a construção de traçada de ciclovias baseados em dados científicos. A gente tem vários estudos nessa área, e esse piloto do BikeSP se encaixa bem. Para fazer o piloto do BikeSP, como envolve remuneração financeira, a gente trouxe também economistas da Fundação Júlio Vargas para trabalhar junto a gente. É uma parceria do IMI-USP, que fez o software e está conduzindo todo o experimento, com esses economistas que ajudaram a fazer o desenho experimental e também vão ajudar a fazer a análise dos dados. Então, é isso. Obrigado aqui pela oportunidade.

**00:27:56 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu que agradeço, Fábio, mais uma vez. A gente sabe da importância de ter pessoas como você, debruçado no problema que a gente vem lutando para poder ampliar cada vez mais esse número de ciclistas viajando para a cidade de São Paulo, fomentando essas viagens. É um desafio, realmente um desafio. Mais uma vez, seja

bem-vindo ao grupo. Que a gente possa desenvolver cada vez mais aplicativos como esse que vocês desenvolveram, que realmente a gente vê que, você até declarou, como é difícil chegar num resultado como esse. Sem dúvida nenhuma, o experimento vai possibilitar que isso seja cada vez melhor e cada vez mais aprofundado.

**00:28:53 Fabio Kon – IME-USP:** Isso. Talvez a gente faça outros pilotos ali no futuro para focar em aspectos específicos. A gente vai querer a ajuda da prefeitura aí também e da Câmara em geral aqui também.

**00:29:04 Dawton Roberto Batista Gaia:** Perfeito. Obrigado. Muito obrigado, Fábio, por esse esforço e por fazer parte do nosso trabalho, o trabalho conjunto. Muito obrigado mais uma vez. Bom, gente, até achei que realmente vocês tivessem mais dúvidas mesmo com relação ao programa de modo geral, mas acho que o mais importante aqui é o passo que foi dado. De fato, isso está sendo implementado na cidade de São Paulo. O próximo item da pauta aqui, nós vamos falar sobre o programa de metas e eu vou passar para o Caíque. Eu acho que já pode falar direto os dois, o programa de metas e a LDO. Seria bom se já me desse uma pauta na outra.

**00:30:15 Carlos Henrique de Campos Costa:** Bom, bom dia pessoal. Tudo bem? Vou falar um pouquinho sobre a primeira lei orçamentária do ano, a LDO, e sobre o programa de metas. Bom, gente, vamos lá. Bom, sobre a LDO, vamos falar sobre a definição legal, atribuições da LDO, a LDO no município e as previsões orçamentárias que ela traz. Bom, a LDO, um instrumento orçamentário trazido pela Constituição de 88, tá no artigo 165 e ela também está na lei orgânica do município no artigo 137, parágrafo segundo. Ela tem como atribuição, um dos papéis dela, definir as metas e as prioridades da administração pública, fazer uma integração entre o PPA e a LOA, a Lei Orçamentária Anual. Ela orienta a administração pública a fazer a LOA para o próximo ano. O município elabora primeiro a LDO, traça as metas e as prioridades, ele analisa os riscos fiscais que podem ocorrer durante o ano, e com base nisso, ele começa a elaboração da LOA. Bom, a LOA no município, a LDO no município de São Paulo, ela é o projeto de lei 441, de 15 de abril. Ela foi votada na última sexta-feira, que foi no dia 27, na Câmara dos Vereadores. Nessa votação, os senhores vereadores aprovaram que a estimativa de receita do município é de aproximadamente 129 bilhões de reais. Dentro dessa LDO, ela possui três anexos que o Executivo encaminha para o Legislativo, de uma forma explicativa, demonstrando quais são os cálculos de arrecadação, as previsões econômicas que a Secretaria da Fazenda espera que ocorram em 2026, para fazer toda uma parametrização dessa estimativa de receita. Dentro dessa LDO, tem os três anexos, são os de riscos fiscais, que a Secretaria da Fazenda aponta quais os riscos que podem afetar a arrecadação, ou até mesmo o dispêndio das despesas. As metas fiscais, lá eles estabelecem o quanto eles esperam arrecadar, com todos os valores de tributos que o município tem competência, e as metas e as prioridades do município. Dentro das metas e prioridades do

município, a Secretaria da Fazenda descreveu basicamente o programa de metas, e colocou lá todas as metas com seus respectivos valores. Aqui, eu coloquei o link para vocês aqui na apresentação, para quem tiver curiosidade de dar uma vida na LDO de lá. Bom, dentro dessa parametrização dos anexos de metas e prioridades, mais especificamente para a gente aqui, os nossos programas, a meta 44, que foi do novo PDM, que atingiu os mil quilômetros de malha cicloviária, está previsto o valor de investimento de 158 milhões de reais. 158 milhões e 574 mil. Lá não tem a distinção de quanto que é para construção e manutenção. Só colocaram essa meta 44. Aqui, nós vamos conversar ainda com o Pradas, com o Dawton. Quando a gente for elaborar, a gente vai ter que alocar esses 158 milhões de reais entre manutenção e construção de ciclovias. Por isso que eu coloquei aqui embaixo na apresentação que esse valor será dividido entre as iniciativas. Acho que o Dawton vai falar mais depois sobre programa de manutenção e de construção de ciclovias. Agora, falando do programa de metas, desse ano, para a construção de ciclovias, eu coloquei aqui uma tabelinha que mostra todas as ciclovias e os programas que foram entregues em 2025. Essa fonte aqui é da CET. Vocês podem dar uma olhada, consultar no site da CET, naquele mapa das estruturas cicloviárias da cidade. Basicamente, esse ano nós entregamos a PPP, algumas obras da concorrência. Também tem o polo gerador. Ao todo, foram entregues 17,9 quilômetros de estruturas cicloviárias. Lembrando que a nossa meta para esse ano, estabelecido pela PSF, foi de 38 quilômetros. Bom, e o programa de manutenção de ciclovias requalificadas em 2025, nós já requalificamos quase 45 quilômetros de ciclovias. Esse programa continua em andamento. Nós temos hoje as obras em andamento. A meta para esse ano era de 30 quilômetros de manutenção cicloviária. A gente já conseguiu ir bem adiante e foi estabelecido a meta para a gente. As ciclovias que o Dawton tem, eu não coloquei aqui, porque ia ficar muito extenso, mas se vocês quiserem, a gente encaminha para vocês depois a lista das ciclovias que foram requalificadas em 2025. Bom, é isso. Mais alguma coisa, Dawton? Pessoal?

**00:38:38 Dawton Roberto Batista Gaia:** Acho que alguém vai perguntar, mas só queria complementar. Tem mais algumas ciclovias novas que estão sendo entregues pela PPP, que elas não estão completas na fase final de conclusão. Na Maré Amália, lá tem 4.700 metros. Ela está fazendo um ajuste no projeto que foi elaborado. Nesse momento, está sendo feita uma vistoria lá com a CET para fazer um pequeno ajuste na ciclovia inteira, mas tem 98% dela concluída para poder entregar para a cidade. Claro que tudo que a gente vai fazendo, a gente vai colocando na rua e os ciclistas vão se manifestando e tudo que é necessário fazer de correção após a implantação. A gente vem trabalhando em cima disso, porque as coisas fiquem realmente de acordo com o que realmente tem que ser feito. Temos a Maré Amália. Acho que vai entrar a Salim, está entrando a Salim. Acho que Santa Inês também. Acho que já está quase pronta também a Santa Inês. Tem aquele auxílio que está no finalzinho também que a gente está entregando. Tem algumas estruturas que, embora não estejam lá no site da CET, porque o acordo que nós temos aqui é que a gente só absorve ela no site quando estiver 100% concluída com a sinalização e tudo mais. É só para dizer que nós continuamos fazendo,

continuamos implantando devagarzinho, mas estamos implantando e realmente nós vamos chegar nas metas que estão sendo propostas e tem provável que isso seja ampliado a cada ano, essas metas. A gente está trabalhando para isso, para que isso seja melhorado cada vez mais. Depois, eu vou disponibilizar lá no site uma planilha para vocês, no site, no e-mail lá do CMTT, para a gente poder disponibilizar para vocês as estruturas que estão sendo feitas. É uma planilha completa que está sendo feita, o que está sendo desenvolvido, o que já tem documentação pronta, porque a gente tem que elaborar um TPOV, que é o Termo de Permissão de Uso da Via para poder realizar a obra. Depois uma listagem com as vias que estão em manutenção. No finalzinho, eu acho que eu pedi para o Filipe fazer um slide. Eu acho que é bom você já colocar, Filipe, se você puder colocar o slide, já mata esse assunto também do problema de manutenção lá. É um resumo mesmo só para vocês entenderem que a gente vem falando constantemente e colocando esses resumos para vocês, para a gente poder... Eu acho que a ideia, além da transparência, está atualizando constantemente o que está sendo feito. E é o seguinte, estamos constantemente fazendo manutenção. Eu sei que, muitas vezes, escutei aqui na própria Câmara Temática dizendo que é um processo lento, que poderia ser mais rápido, mas nós estamos fazendo o mais rápido que nós podemos. Já tem 127 quilômetros que já está concluído, que eu acho que o importante é isso, que a gente está colocando e não parou. Eu acho que para a gente dizer que não parou tanto as novas conexões como a manutenção. Eu estou falando aqui que a gente está tratando já desse item 6 da nossa Câmara Temática aqui, que é a pauta número 6 aqui, do status das manutenções. Depois eu vou passar para vocês as vias que já passaram por manutenção, porque realmente são muitas. A gente não fica tratando aqui de via por via. Depois, eu subo lá no e-mail do CMTT para vocês.

**00:43:26 Aline Pellegrini Matheus:** São duas perguntas, uma em relação ao que o Caíque falou e outra em relação a esse slide. Na apresentação do Caíque, diz lá que tem 17 quilômetros novos em 2025 e 45 quilômetros requalificados. Seria importante saber mesmo quais são esses 45 quilômetros requalificados, porque nesse slide aqui a gente tem a informação de 127 quilômetros concluídos de manutenção e entre manutenção e requalificação entendemos aqui que tem uma diferença entre requalificar e fazer a manutenção. A gente gostaria de saber com detalhes quais foram as vias requalificadas, porque requalificar significa, por exemplo, transformar uma via que era ciclofaixa em ciclovia. A gente quer saber ao certo quais foram essas vias que isso aconteceu. Outra dúvida que eu tenho é esses 9,3 quilômetros que estão suspensos, onde são?

**00:45:00 Carlos Henrique de Campos Costa:** Aline, aquele lá de 45 foi um erro meu de semântica, é só manutenção.

**00:45:05 Aline Pellegrini Matheus:** Então, ele discorda desse slide do Felipe.

**00:45:07 Carlos Henrique de Campos Costa:** Isso, lá é manutenção, não requalificação. Foi um erro meu então de português. Português, semântica.

**00:45:17 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu entendi até a sua colocação e é pertinente, realmente é pertinente. Lá no passado a gente tratava a requalificação, porque como não tinha um programa desse porte na manutenção, o que era requalificação naquela época? Quando nós pegávamos uma ciclovia, fazia fresa e recape, e naquela época nós, eu lembro que foram 310 quilômetros de vias requalificadas naquela época. Por que nós usamos aquele termo? Porque era um pavimento muito ruim que foi transformado em pavimento bom e nós usamos o termo requalificação na época. Então, como isso passou a ser uma coisa rotineira, vamos dizer assim, e sim fazer parte do programa de manutenção, porque nós estamos chamando de programa de manutenção permanente, porque a ideia é que ele seja permanente e nunca mais pare de fazer essa manutenção. É através de uma ata de manutenção. Você tem todas as ciclovias da cidade ali com possibilidade de fazer manutenção todas as vias da cidade, todas as ciclovias ou ciclofaixas existentes na cidade, com possibilidade de fazer manutenção. Cada vez que surgir uma verba, a secretaria, junto à CET, termina fazendo uma priorização da manutenção dessas ciclovias. Então, é exatamente isso que a gente está falando. A outra coisa é que nós estamos em busca de uma nova ata onde nós possamos colocar o programa de fresa e capa dentro da nossa ata de manutenção. É realmente fazer com que a gente possa, de fato, conduzir, fazer gestão do processo inteiro da manutenção. Hoje, eu não tenho a fresa e a capa, eu dependo da SMSUB, que é um contrato da SMSUB, para poder fazer esta manutenção. Ou seja, como se fosse a requalificação da ciclovia, trazendo ela para a realidade que a gente vive hoje, que é, de fato, fazer manutenção. Eu entendo o seguinte, que isso tem que ser uma coisa rotineira dentro da cidade depois. Todas asias que passarem por essa requalificação, ou seja, por essa manutenção, posteriormente, cada vez que for necessário fazer a manutenção, ela simplesmente entra no programa, é elaborado um projeto, e esse projeto é sempre elaborado pela CET, e este contrato está aqui, um contrato de execução, de implantação, da parte da manutenção permanente. Ela está com a secretaria, então, toda vez que houver um projeto disponibilizado aqui para a SMT, nós vamos mandar implantar. É isso. Então, tem várias vias, tem vários projetos que já estão com a CET, e a CET está desenvolvendo o projeto de manutenção, e nós estamos mandando implantar. O que significa isso? Que os nossos projetos cabem ao concreto, ou seja, trocar o concreto da ciclovia, que está sobre o passeio lá, fazer uns trechinhos que isso ajeta, e quando é um pequeno buraco lá na estrutura cicloviária, isso a gente pode até fazer através do nosso contrato, porque, como algumas vezes nós fazemos com o próprio concreto, terminando tampando aquele buraco e resolve, pelo menos provisoriamente, aquele buraco que pode estar trazendo problema de segurança. Basicamente, é isso que a gente está fazendo, e esses números que estão contraditórios aqui, nós vamos corrigir, de fato, para a gente poder andar na mesma linha e na mesma sintonia. Esses projetos suspensos, eles, na verdade, são projetos que a gente elabora, mas eu dependo

de fato que a SMSUB faça o recado para eu poder fazer a implementação do projeto, porque também não faz sentido a gente fazer, ter certeza de que existe uma estrutura onde eu preciso mexer no concreto da ciclovia e no pavimento da ciclovia, não faz sentido eu não sinalizar totalmente a ciclovia. É claro que eu posso fazer o concreto, ressinalizar o concreto e ir dando o trecho do recap. Mas é o que a gente está fazendo, a gente está tentando fazer um acordo, uma conversa com a SMSUB para que isso tenha uma velocidade maior para a gente poder fazer essa manutenção. Eu fico muito preocupado se a CET, se é pelo contrário da CET ou pelo contrário da SMT que está sendo feita a manutenção, o importante é que ele seja feito. É isso. A gente precisa dar velocidade nessas vias que são recapiadas às vezes, e às vezes demora para fazer a manutenção porque tem todo um procedimento de aceite do asfalto. Se ele não é aceite, ele tem que ser notificado e mandar refazer aquele pavimento e se você pintar, você perde essa pintura, você tem que pagar novamente, é isso.

**00:51:22 Aline Pellegrini Matheus:** Agora, esses números que estão aí na tela, eles são totais, acredito, mas eles são totais desde quando? Porque se são 45 quilômetros requalificados esse ano, esses números são desde quando?

**00:51:40 Dawton Roberto Batista Gaia:** Desde o início do contrato, desde que foi assinado o contrato de manutenção.

**00:51:43 Aline Pellegrini Matheus:** Desde 2023.

**00:51:49 Dawton Roberto Batista Gaia:** 23, é isso.

**00:51:55 Aline Pellegrini Matheus:** Entendi. Isso significa que a gente fez manutenção de muito pouco.

**00:52:02 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu falei. Realmente é muito pouco, porque nós dependemos de algumas coisas, e uma delas é da manutenção do pavimento, através da SMSUB. Mas tudo que cabe a nós, nós estamos dando celeridade, porque a gente trabalhando aqui junto com a CET, a CET põe o projeto, quer dizer, nós fazemos as vistorias, aqui é a SMT fazendo as vistorias, certifica essa vistoria com a própria CET, que também vai até o local, até para elaborar um projeto novo e nos encaminha o projeto, e esse projeto imediatamente é programado à implantação. Quer dizer, aqui sempre nós vamos depender da verba disponível para a gente poder fazer essa manutenção, sempre vai ser isso daqui. Então, é isso. Eu concordo com você. Isso podia ser mais rápido, podia ser melhor, mas nós estamos buscando caminhos diferentes para poder melhorar essa velocidade.

**00:53:15 Aline Pellegrini Matheus:** Uma última pergunta. Essas estruturas vistoriadas, 550 metros, 580 metros, elas são vistoriadas antes...

**00:52:20 Dawton Roberto Batista Gaia:** São quilômetros.

**00:53:25 Aline Pellegrini Matheus:** São quilômetros? Tá, beleza. Então tá bom, não tenho pergunta. É que eu queria entender se elas são vistoriadas antes de fazer a manutenção ou depois, porque o depois é muito importante.

**00:53:44 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, elas são vistoriadas antes para poder fazer o nosso programa. Só para você entender o processo, é elaborado um projeto, quer dizer, é feita uma vistoria, nós fazemos uma vistoria, e a vistoria é com registro fotográfico. Mandamos isso para a CET, nós solicitamos que a CET elaborou um projeto. Lógico, para a CET elaborar um projeto, ela vai lá e faz a vistoria também para elaborar esse projeto de manutenção. A vistoria, na verdade, termina sendo dupla. Posteriormente, após a manutenção, aí sim, nós da SMT, eu sou obrigado a fazer um registro fotográfico do antes e do depois, e registrar isso, isso vai tudo para um processo, posteriormente. Eu tenho que fazer um registro fotográfico do antes e do depois para poder emitir uma ordem de pagamento. Eu não consigo fazer esse pagamento, se eu não fizer essa vistoria posterior. Ou seja, essa vistoria posterior significa um aceite da sinalização colocada. Às vezes, acontece que, às vezes, dois, três meses depois, tem algum problema específico nessa sinalização, e nós obrigamos a empresa a fazer, notificamos a empresa e obrigamos ela a fazer essa correção caso seja necessário, por algum motivo que, às vezes, um problema de tinta, às vezes um problema de pavimento que sobe, que levanta. Na verdade, a ideia é constantemente estar fazendo com que aquilo que foi feito, manutenção, ela permaneça com uma qualidade boa dentro da qualidade que é exigida e do tempo que é exigido no nosso processo. A ideia é essa, que o tempo inteiro ela esteja. Por isso que a gente fala manutenção permanente, de garantir que o que foi feito, ele continue sendo bem sinalizado, que ele continue sendo aceito, inclusive, por quem anda de que se trata. Porque eu acho que o grande desafio disso aqui, tudo, sempre é que nós sabemos que os olhos, os olhos, de verdade, dessas manutenções são feitas por vocês, que passam e vivem o dia a dia nessas pedaladas que vocês dão. É isso.

**00:56:15 Aline Pellegrini Matheus:** Beleza. Obrigada.

**00:56:20 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom, temos aqui uma solicitação que está sendo recorrente também, a transformação de ciclofaixas em ciclovias. Nós estamos trabalhando nisso ainda, eu não tenho nada pronto. Nós estamos trabalhando isso, como eu falei na última reunião. É um TR que tem que estar sendo elaborado e até pedir para vocês se vocês têm sugestões para colocar, nos enviar, para a gente poder estar trabalhando nessas sugestões de possibilidades de transformação de ciclofaixas em ciclovias. Para não virar uma coisa unilateral, para falar que nós decidimos isso que vai ser, eu gostaria muito de contar com a colaboração de vocês nessas listagens. Porque, assim, eu preciso simplesmente de uma lista de vias que deverão ser transformadas em ciclovias para poder elaborar um projeto

básico, que é disso que nós precisamos, de um projeto básico. O projeto básico vai nos levar a fazer uma planilha de elementos que vão ser de materiais, uma nova construção de ciclovia. Basicamente é isso. Em cima dessa planilha, eu consigo estabelecer um custo para poder elaborar um TR. O termo de referência é baseado em um projeto e posteriormente transformado em planilha para poder colocá-lo no ar. O termo de referência exige que eu tenha um custo inicial que está sendo proposto. Então, é isso. A gente está trabalhando nisso ainda. Se vocês tiverem sugestão, que vocês já possam colocar, é isso. Não vou ampliar muito aqui, porque realmente não tem muito o que falar. A gente está trabalhando nisso aqui ainda e a gente precisaria realmente dessa ajuda de vocês para a gente poder fazer uma listagem inicial. A ideia é fazer uma lista inicial pequena mesmo, para poder experimentar. De fato, eu me lembro perfeitamente de uma vez. Eu tive uma ideia. Dando essa sugestão até de, junto com o grupo da Câmara que a gente vem reunindo, de transformar e consolidar essas ciclovias, transformando essas ciclofaixas em ciclovias. É isso mesmo. Claro, uma vez transformada, eu sei que a gente vai ter uma resistência. A proposta inicial que está aí no nosso plano cicloviário novo, desses 1.700 quilômetros que já estão nesse seio que nós subimos aí encaminhado para a CET, parte da proposta, grande parte da proposta, já é fazer uma ciclovia que tenha uma característica urbanística mesmo, onde eu trato ali o pedestre junto ao ciclista, e o pedestre junto ao ciclista. Tratar um pouquinho do verde meio ambiente, tratar um pouco desse verde meio ambiente, já tratar das travessias elevadas, nas proximidades, ou seja, é um plano intersecretarial mesmo que a gente está propondo, onde nos locais, o nosso plano está muito focado na periferia. Esses 1.700 quilômetros estão muito focados na periferia, tem muito menos coisas no minianel viário do que na periferia, tem muito mais coisas na periferia do que dentro do minianel viário. Mas o objetivo é esse mesmo, é que as pessoas, os moradores, compreendam o que está sendo feito e que, ao invés de ter uma resistência com relação à implementação do plano, eles queiram o plano na porta da casa deles. É isso que a gente vem falando constantemente, que seja uma calçada mais larga, capaz de absorver o pedestre andando com segurança de um lado e o ciclista do outro se locomover pela cidade. É isso que a gente pretende fazer e nessa proposta desse novo plano. Se vocês olharem, ele já está trazendo um pouquinho disso daqui. Não sei se vocês têm alguma dúvida com relação a isso. Eu levantei aqui a lista dos 160 quilômetros. Eu não vou colocar aqui também, porque é uma lista enorme. Eu vou disponibilizar para vocês lá no CMTT, algumas pessoas já têm acesso a essa lista, porque eu já passei. É claro que é uma lista que precisa ter algumas correções, porque foi feito lá no início do processo de licitação e a gente não poderia perder a oportunidade de implantar algumas estruturas quando surgiu a oportunidade. Por exemplo, uma das vias que estavam lá na nossa listagem da licitação era a Rua Butantã, e a Rua Butantã, quando foi implantada a ciclopasseira Erika Sallum, eu insisti muito que implantasse a Rua Butantã junto, porque ela era uma conexão daquilo que está sendo proposto para a melhoria da travessia do rio, e ela ampliava essa conexão. Claro que, quando foi proposto esse projeto, surgiu alguns problemas na conversão da região de

Medeiros com a Rua Butantã. Estivemos lá juntos, inclusive, fazendo a vistoria, e com certeza essa vistoria está resultando em um projeto que está sendo desenvolvido. A gente vai realmente resolver esse problema definitivamente, porque é um projeto, e tem obra, e tudo que tem obra eu não consigo implantar imediatamente, se eu não tenho um processo legislativo. A verdade é essa. Mas nós vamos corrigir aquilo que foi detectado na nossa vistoria, com certeza nós vamos corrigir. Estou vendo uma outra possibilidade para ver se consigo antecipar até essa obra. Mas, de qualquer forma, o que eu estou dizendo é o seguinte, nessa listagem, sim, tem algumas vias que foram propostas, que já foram executadas, lá na Metalúrgica também. Na Metalúrgica, tinha parte dela que terminou sendo executada, que foi até uma ampliação na Metalúrgica. Claro que existe um desejo de colocar, acho que Pedro de Toledo, acho que foi a demanda que surgiu, quer dizer, uma das vias mais solicitadas nas nossas audiências públicas foi a Pedro de Toledo e a Corifeu. A Corifeu terminou sendo contemplada, e a Pedro de Toledo ainda não ficou contemplada. Eu estou buscando outras formas, inclusive, de trazer e implementar a estrutura Pedro de Toledo na nossa estrutura cicloviária. Tem várias frentes, vamos colocar assim. Pedro de Toledo, estou tentando colocá-la em uma das PPPs, eu dependo dessa PPP para a gente poder implementar algumas estruturas novas. Se eu conseguir implementar pela PPP, eu não preciso colocar na licitação, basicamente é isso. Posso colocar nas duas, porque pode virar isso mesmo. Eu coloco na licitação, depois eu tenho que tirar, porque ela foi implementada via PPP. Mas eu acho que o importante aqui é dizer o seguinte, que não importa como ela vai ser implantada, mas ela vai ser implantada, está na fase final dessa história da licitação dos 158 quilômetros, que virou 160, está na fase final. Fizemos todas as correções que tinham feito, por isso nós não mudamos a listagem, porque se eu mudar e acrescentar alguma coisa na listagem, vai lá para o V0 do processo. A ideia é, de fato, ao longo desse processo, que a gente possa implementar o que for necessário para ser implementado. Acho que é isso que eu tinha para falar com relação à licitação. Eu vou disponibilizar para vocês a listagem, para vocês terem acesso total a essas estruturas que estão nesse processo de licitação histórica. Está no finalzinho já. O que a gente precisa entender é que eu consigo botar no ar agora essas licitações quando o recurso chegar. Nós estamos naquela fase do governo, do governo municipal, que está destinando a verba e está liberando o recurso para fazer todos os processos que a gente tem a implementar. Já tem uma parte do recurso da manutenção, então continua a manutenção a todo vapor. Eu tenho uma parte do recurso da PPP que continua sendo implementada, e é realmente uma parte pequena, mas ela ainda não parou. Nós estamos em busca de mais recursos. O recurso para os 158 quilômetros, que já temos uma parte do recurso também, mas eu preciso do recurso total. O recurso total, se não me falha a memória, são 370 milhões. Acho que 371. Mas, assim, nós estamos em busca dos recursos e eles irão. Então, é isso. Acho que só para finalizar, eu queria dizer o seguinte. O nosso plano de metas é chegar a 1.000 quilômetros, está aí. O plano de metas da prefeitura é chegar a 1.000 quilômetros de novas estruturas cicloviárias. Eu não vou falar revolta, porque

realmente não foi revolta. Mas as pessoas terminam ficando chateadas, porque deveríamos estar entregando 1.400 quilômetros em 2024, e não 1.000 quilômetros. Mas acho que o importante dizer que nós estamos caminhando para poder realmente melhorar esse plano de metas. O importante é que nós continuamos fazendo, nós continuamos implantando, continuamos construindo novas ciclovias e, à medida do possível e do necessário, a gente vai implementando cada vez mais. É isso que eu tinha para falar para vocês hoje. Não tem mais ninguém aqui com a mão levantada, inscrito. Eu queria, mais uma vez, agradecer a todos. Conseguimos terminar dentro do nosso horário aqui. Queria, mais uma vez, agradecer a todos vocês pela presença e informar mesmo que a presença de vocês é muito importante dentro do processo, que todas as solicitações de vocês são sempre consideradas. A gente está sempre implementando, colocando, incluindo nos nossos processos as sugestões de vocês. Eu terminei não colocando nenhuma apresentação hoje da manutenção, mas eu vou deixar para a próxima reunião, porque realmente tem pouquíssimas coisas que foram feitas de manutenção, de novas conexões. Mas acho que eu queria destacar uma apenas, que é uma luta antiga que a gente vem travando, que é o viaduto Pacheco Chaves. Acho que esse, para nós, é uma conquista significativa. Aquelas conquistas que a gente sempre fala que eu acho muito importantes, todas elas são importantes, mas essa especialmente é uma conquista significativa. A obra começou, as barreiras estão sendo retiradas para poder fazer a ampliação do passeio. Logo em seguida, fazer a sinalização e fazer essa conexão tão importante para essa região. Muito obrigado a todos mais uma vez e um bom dia para vocês.