

REUNIÃO CÂMARA TEMÁTICA DA BICICLETA - CTB**Horário: 10h00****Data: 04-02-2025**

Participantes	Cadeira
Adail	DPM/CET
Alexandre Bürgel - Zona Sul	Conselheiro - CMTT
Aline Pellegrini Matheus	Conselheira CTB
Anderson Augusto "Ciclonauta Urbano"	Conselheira CTB
Carlos Henrique de Campos Costa	SMT/AT
CASSIO - DPM	DPM/CET
Daniela	Imprensa/CET
Dawton Roberto Batista Gaia	SMT/AT
Elio	Conselheiro - CTMP
Fabio Saraiva	Imprensa/SETRAM
Felipe Lara Vogel	SMT/AT
Felipe Placiano Claros	Conselheira CTB
George Queiroz	Conselheiro - CMTT
Jackeline Morena de Oliveira Melo	SMT/AT
Jean	Conselheira CTB
Lea	SMT/AT
Lucian CTB	Conselheira CTB
Luciana Trindade Trindade	Conselheiro - CMTT
Marcelly	SMT/AT
Marcos Dias Ribeiro	Calói
Marcus Buelloni	GPL/CET
Mário	Conselheiro - CTB
Michele Perea Cavinato	SMT/AT
Paulo Alves	SMT/AT
Pedro Ivo	SMT/AT
Rafael Drummond	Conselheira CTB
Raquel	DPM/CET
Renan Villarta	Conselheiro - CMTT
Rodrigo Dias Paes Landim	SMT/AT
Sasha	Conselheira CTB
Sérgio Amaral	GMC/CET
Ricardo Pradas	SMT/AT

Thomas Wang	Conselheira CTB
Vanessa Gac Leal	SETRAM/AT
Welton	DPM/CET
Xenia Vaz	Conselheiro - CMTT
Yang (SPTrans)	SPTrans

Pautas

1. Planos do Secretário para essa gestão: diretrizes e prioridades.
2. Lançamento do Programa Bike SP: próximos passos – Caíque Costa (SMT/AT).
3. Transformação de ciclofaixas em ciclovias: situação do edital de requalificação – Dawton Gaia (SMT/AT).
4. Problemas na ciclofaixa da Rua Butantã: identificação e soluções – Cássio Alves (DPM/CET).

“Recebemos uma reclamação referente à implantação de uma ciclofaixa na contramão de direção e de uma ciclorrota no sentido do tráfego. Esclarecemos que, no trecho mais estreito da via, a largura disponível é de 3,8 metros. Diante disso, adotamos uma faixa livre de 0,80 metro para ciclistas e reservamos 3,0 metros para a circulação de veículos, incluindo caminhões, além da devida sinalização horizontal”.

5. Sinalização da ciclofaixa da Av. Rebouças: prazo para conclusão
Projeto elaborado, aguardando TPOV.
6. Integração entre Rua Butantã e Rua Eugênio de Medeiros: revisão do projeto – Conselheiros da Câmara Temática de Bicicleta.
7. Ciclovia da Av. dos Bandeirantes: qual a nova previsão de implantação? – Dawton Gaia (SMT/AT)
8. Execução da ciclovia da Ponte do Jaguaré: Cronograma atualizado – Ricardo Pradas (SMT/AT)
9. Expansão do programa Ciclofaixa de Lazer: Situação do aditivo e ampliação – Dawton Gaia (SMT/AT)

00:00:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma Câmara Temática de Bicicleta, a primeira do ano. A nossa pauta hoje é um contanto de consistência. Plano da Secretaria para essa gestão, diretriz e prioridades, lançamento do programa Bike SP, os próximos passos, transformação das ciclofaixas em ciclovias, foi apontado aqui alguns problemas na rua Butantã, sinalização da ciclofaixa da Rebouça para conclusão, integração entre a rua Butantã e o agente Medeiros, que termina sendo o mesmo problema da rua Butantã, ciclofaixa da linha do Bandeirantes, qual a nova precisão para a implantação, execução de ciclovias na ponta de Jaguaré, expansão do programa de ciclofaixa de lazer. Bom, eu acho que nós podemos começar falando sobre os planos da Secretaria para essa gestão, diretriz e prioridades. Bom, falta estar aí planos de secretaria para essa gestão diretriz e prioridades. Ricardo, você quer começar e a gente vai falando?

00:02:32 Ricardo Pradas: A gente está programando no PDM, é isso?

00:02:42 Dawton Roberto Batista Gaia: É, acho que um pouquinho, é um pouquinho, só para a gente, porque como não está concluído ainda e está sendo discutido. Acho que era bom fazer uma rápida, só para tirar um pouco dessa ansiedade, acho que vale a pena.

00:03:00 Ricardo Pradas: Bom dia a todos. É o seguinte, a gente pegou o que a gente tinha feito sem querer bolar nada mirabolante demais, e sim conseguir atender o que a gente não conseguiu atender, no plano de metas anterior. Então, a situação desse início de gestão, é a gente ter uma série de projetos de segurança já elaborados e que a gente pode começar a licitar e realmente, efetivamente, implantar, a começar pelos projetos de acessibilidade que ficaram da gestão passada. A situação dos quilômetros de ciclovia está sendo tratada de uma maneira de a gente conseguir liberação de recursos o mais breve possível, o que espera implantar os três lotes, depende muito de não ter mais nenhuma interrupção jurídica, técnica, de órgãos de controle. E os demais itens que a gente viu no plano de metas passado, como avanço de calçada, faixa azul, rotatórias, a gente pediu para a CET o que eles tinham condição de executar, porque chegou uma hora que a gente não tem mais avanços ou rotatórias para fazer, eles deram uma prévia para a gente, a gente estava encaminhando também lá para a Seplan, agora, para formatar esse plano de metas do próximo quadrilho. Então, não esperem nada de mirabolante novo em relação ao diferente que a gente vem fazendo. Lógico, se aparecer alguma coisa, pode aparecer no meio da gestão a faixa azul, a gente vai incluir novamente e vai revisar o plano e incluir no plano de metas como uma das prioridades a implantar. Vamos ser mais ou menos no mesmo ponto. Então, vamos começar com a primeira pergunta, que é a de transporte, que veio da área de transporte do Estado, e o secretário de geomarca está tocando a gente, é uma pessoa que está mais afesta das situações do município, e a planificação acabou seguindo muito o que tinha em relação à continuidade, já que é uma continuidade de gestão, a continuidade do que estava já meio no que era um ponto de condição do prefeito já entender do que se tratava e não ter nenhum questionamento nas prerrogativas. Nada diferente do que a gente veio tratando nos últimos dois anos, pelo menos, só com mais subsídio agora para conseguir efetivamente executar, principalmente, mobilidade a pé, que estava bem atrasada em relação às outras. Levando em conta também que o Bike SP tem dotação prevista, tem rubrica diferente dos outros anos, é uma possibilidade da gente conseguir efetivar. Já foi feito também pelo Pedro Ivo um contato para a gente ter um termo de cooperação para fazer avaliação que nos indique o quanto vai ser, como é possível investir nesse programa. Nós vamos tentar também para ver se conseguimos a ampliação tão desejada da ciclofaixa de lazer, voltar a fazer uma solicitação pública de verificar se há empresas também interessadas nesse patrocínio. A vantagem de conseguir uma situação dessas é que a gente vai conseguir liberar mais dinheiro para a implantação do programa cicloviário. Intermete, o Dawton tem feito um esforço gigantesco para a gente consolidar todo o restante que falta para os 1.800 quilômetros previstos no plano de mobilidade da cidade, e continuou sendo uma meta para o município alcançar, que a gente não quer relevar. A gente quer ver se a gente consegue o erário e os projetos suficientes para conseguir alcançar esse objetivo, principalmente pensando um pouco mais no texto para essa Câmara Temática. Acho que é isso. E se tiver dúvidas, a gente vai tirando e falando sobre o estado da situação de cada programa. Acho que é isso.

00:07:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que é importante ficar bem frisado que o nosso trabalho de consolidação do planejamento dos 1.800 quilômetros continua ativo, ele continua em

pleno vapor aqui. Faltam aí cerca de 200 quilômetros para poder concluir essa consolidação do plano, ou seja, hoje nós temos 1.800 quilômetros consolidados, que a partir do momento que tiver mapeado e com o KMZ, a gente pode até disponibilizar para as pessoas que quiserem verificar, debruçar sobre a proposta, para poder fazer até uma sugestão, se quiser, com relação ao que está sendo proposto. Mas isso é importante, que a gente continua focado na complementação do plano para os 1.800 quilômetros. Com relação ao Bike SP, eu acho que o Ricardo terminou falando, mas eu acho que vou passar a palavra, acho que tem pessoas querendo falar aqui, deixa eu ver aqui, desculpa. Acho que a Aline e o George. Então, primeiro vou passar a palavra para a Aline, depois a gente continua.

00:09:15 Aline Pellegrini Matheus: Bom, bom dia a todos. Feliz Ano Novo. Primeira reunião do ano. A gente já começa com uma surpresa, que não é tão surpresa assim para nós, a gente já está um pouco acostumado. Bom, na primeira pauta do dia, na primeira pauta da nossa reunião, a gente foi até alimentado com uma expectativa, planos do secretário, em falar suas diretrizes e prioridades. A gente já vem para a reunião sem a presença do secretário. A gente esperava que ele fosse se apresentar, que ele estivesse na reunião. A gente começa mais um ano sem a presença do secretário na reunião. A gente não sabe quem é, a gente não conhece, mais uma vez, o secretário de Mobilidade e Trânsito da cidade de São Paulo, que mudou, e a gente não sabe quem é, não conhece a pessoa que vai, em tese, guiar e trazer as diretrizes que são a guia do nosso trabalho, o caminho que a gente teria que seguir, o caminho que essa secretaria teria que seguir. Isso que está na nossa pauta, pauta do dia, a primeira pauta do dia que a gente queria conhecer quais são, qual é a guia, qual é o caminho que essa secretaria tem de seguir. A gente esperava conhecer isso na primeira pauta do dia. Eu queria entender também quais são as prioridades que a secretaria vai ter, quais são as prioridades, no sentido assim, o que que a secretaria vai fazer primeiro, o que que a secretaria, quais são as obras que terão prioridade na secretaria, o que que vai fazer primeiro, vai fazer uma auditoria do que precisa ser feito, vai fazer a manutenção primeiro do que é mais urgente. Porque a gente tem muita coisa precisando de manutenção, vai fazer as conexões primeiro do que precisa fazer, vai fazer as ciclovias que foram prometidas e não foram entregues, quais são as prioridades que a secretaria tem. O secretário nem se apresenta na reunião, não traz nenhuma diretriz, não traz o que que vai ser prioridade. Então, a pauta número um da nossa reunião a gente vê que já não foi cumprida. Essa é a nossa primeira pauta, e essa é a minha primeira fala da reunião. Obrigada e bom dia.

00:12:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, Aline, mas eu vou, se me permite, discordar de você, porque existe prioridade, sim, existe uma prioridade. Nós estamos seguindo rigorosamente tudo que já foi planejado na gestão passada e está dando continuidade, e o que que significa isso, dar continuidade? Significa que estamos concluindo lá os 48 quilômetros que estão sendo implantados, eles continuam sendo implantados lá pelas concorrências que tinham sido feitas lá em 2020, em 2022, em 2021, elas continuam sendo completadas lá lentamente, que a gente tem vários problemas lá no contrato, mas elas estão sendo sanadas e estão sendo implantadas. À medida do possível, a gente está conseguindo implantar. Os problemas que vão surgindo nós estamos sanando com a empresa que foi contratada, depois tem a questão dos 158 quilômetros que nós estamos debruçados sobre isso, ainda não está concluído, porque está na fase de apresentação de documentação das empresas, na fase de notificação e questionamento. Nós estamos numa fase administrativa que nós não vencemos ainda, que faz parte mesmo do processo de licitação desse porte. A gente não pode esquecer e realmente é

uma licitação muito grande, 158 quilômetros de rede escoviária num contrato realmente muito significativo. Nós estamos falando de quase 400 milhões, 370 milhões de investimento. Isso é uma prioridade, sim, acabado essa fase administrativa que nós estamos passando com relação a essa contratação. O certame vai ser concluído e contratadas as empresas que foram ganhadoras, com toda certeza. Isso faz parte da nossa prioridade e nós temos que vencer essa questão aí. Depois, tem as implantações que não pararam ainda, que são as PPPs, nós continuamos implantando e a cada dia a gente vem colocando essas vias sendo construídas, essas novas ciclovias e ciclofares sendo construídas e regulamentadas, vamos colocar assim, sinalizadas, e está sendo colocada à disposição dos ciclistas. Então, esse processo ele não parou, ele está dando continuidade. A gente precisa só deixar claro que isso continua sendo uma das prioridades da Secretaria, eu estou falando da bicicleta, da rede cicloviária, que faz parte do assunto dessa Câmara, tem outras prioridades da Secretaria, mas nós vamos tratar dessa prioridade, especificamente com relação ao planejamento e execução das obras para os ciclistas. Então, sim, existe prioridade, existe prioridade e nós estamos correndo atrás. Temos mais 101 quilômetros que já foram passados, inclusive, por audiências públicas, que a medida do possível, nós estamos vencendo todas as fases administrativas, todas as notificações que estão sendo feitas com relação ao 158, a partir daí nós vamos lançar os 101 quilômetros que já passaram por audiência pública, então nós estamos falando já de, no mínimo, 370 quilômetros que nós estamos falando, para a gente poder dar início ao processo de priorização de implantação dessa rede escoviária. Então, é isso. Fora isso, nós temos lá os 318 quilômetros que já passou, nós colocamos, inclusive, não sei se está disponível para vocês aí, com relação ao planejamento que já consolidado, inclusive com os funcionais. Então, a prioridade não deixou de existir, a gente precisa deixar isso bem claro, não deixou de existir e é claro que o que a gente vai fazer é, a partir do momento que eu tenho lá, um pacote para consolidar essas questões de ampliação da rede escoviária, a partir desse momento eu vou atrás do recurso. Então, é lógico que para todos esses que eu já citei, que são os 48, os 158 e os 120, vai, da PPP, esse recurso, ele está garantido e vai ser disponibilizado. Então, eu sei que estamos tão ansiosos quanto vocês, com relação à implantação mesmo desse pacote, disso que está sendo planejado, porque planejar é muito legal, é bom, é trabalhoso, mas bom mesmo é quando ela está funcionando, a gente sabe disso, a gente está correndo atrás disso. Então, acho que é isso.

00:17:50 Aline Pellegrini Matheus: Sim, mas o que eu digo é em termos políticos, em termos de presença, a pouca importância que a Prefeitura e a Secretaria dão para nós, enquanto sociedade civil, de não estar presente aqui no debate político, de não ter a presença do secretário aqui nos debates, de ele nem se apresentar na primeira reunião do ano, o quanto que isso é simbólico para a gente e demonstra a pouca importância que a Prefeitura dá para esse debate, para essa presença aqui de nós, da sociedade civil, o quanto que isso é importante e caro para nós e pouco importante para a gestão. Isso demonstra para a gente assim, desde sempre, eu estou aqui pelo menos há uns quatro anos, aqui três, quatro anos nesse debate, nesse entrave com vocês, e eu vejo, assim, se o secretário esteve conosco, já trocamos de secretário umas três vezes, e se eles estiveram com a gente três vezes, um cada, é muito. É muito triste ver que na primeira reunião do ano, sequer demonstra esse interesse por nós e por esse diálogo, demonstra o pouco diálogo que quer se ter com a gente. Enfim, isso que nos entristece, demonstra que a gente não tem importância nenhuma, essa é a questão, essa é a minha queixa principal, e de não demonstrar, você vem aqui, demonstra, dá a sua cara à tapa, demonstra aqui algumas questões, alguns planejamentos que tem. Mas o que a gente vê, buraco na ciclovia da

Rebouças, uma ciclolinha de 80 centímetros na passarela recém-inaugurada, na continuação da passarela da Erika Salom. A gente vê ciclista sendo ameaçado e atropelado em cima de uma calçada. A gente vê motociclista em cima de ciclovia e ciclofaixa todos os dias. Recentemente, a gente viu carro circulando em cima de ciclovia mesmo, não é nem ciclofaixa. Então, assim, o que a gente vê é bem diferente do que a gente planeja. Fica difícil a gente ver essas consolidações do que está sendo planejado, fica difícil a gente ver as diretrizes e as metas e os planejamentos sendo cumpridos quando nem a gestão se manifesta parceira, se manifesta do nosso lado, se manifesta junto à sociedade civil, se ele nem presente consegue estar numa reunião por ano, como diz o nosso regulamento. Então, fica registrado, gostaria que constasse em ata, Michele, que o nosso descontentamento, nem na primeira reunião do ano o secretário está presente, tá bom? É isso a minha queixa, obrigada.

00:21:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que de tudo que você falou acho que eu queria comentar apenas uma, que é a questão que você falou da Rebouças. Aliás, isso faz parte da nossa pauta aqui, que é o problema. Eu, assim, vou ser bastante sincero com vocês com relação a isso, eu acho isso muito injusto, essa colocação de vocês com relação à Rua Butantã, injusto por um único motivo. A ciclofaixa da Rua Botantã também é uma ciclovia que, solicitada por vocês há muito tempo, realmente, foi um resgate da solicitação do passado e que terminou sendo atendida por conta e pela força da implantação da ciclopassearela Érika Salom. A gente terminou implantando em conjunto com a ciclopassearela. É lógico que a gente vê problemas ali naquilo no que vocês estão chamando de ciclolinha. Mas vocês têm de reconhecer que ali é, nesse trequinho, nesse único trecho, eu vou fazer um parêntese nesse único trecho, a rua realmente é muito estreita, ela é estreita. Então, é uma decisão que nós temos que toma. A gente não implanta aquele trequinho de ciclovia e vira uma ciclorrota ou a gente pensa em garantir parte da ciclovia com uma ciclovia, uma ciclofaixa mais estreita, vamos dizer assim. Pelo menos nesse primeiro momento, para poder atender essa conexão e não deixar sem essa conexão nesse momento. Mas, no restante, eu passei por lá, ela está com uma qualidade excelente no restante da ciclovia, está numa largura razoável, está confortável, está seguro. O único trequinho que ficou para resolver o problema, vamos dizer assim, por isso que eu acho injusto é que tudo no entorno que foi pensado com relação à ciclopassearela Erika Salom todos os problemas que nós conseguimos identificar nas histórias, eu falando assim eu, o Cássio, nós estivemos lá fazendo as histórias, olhamos tudo o que tinha no entorno, todos os problemas que surgiram nós terminamos dando soluções, até uma solução bastante razoável com relação ao que estava sendo proposto. Lógico, ficou lá esse pedacinho. Eu não vou falar que está mal resolvido, porque eu não considero mal resolvido, porque ela ficou realmente estreita. Eu vou concordar com vocês que ela ficou realmente estreita, mas é melhor do que não ter esse problema. É claro que é um lugar que precisa ser repensado, é claro que é um lugar que precisa ter uma solução melhor para aquele problema específico. Eu acho que, sim, até a gente conversando e falando sobre esse assunto, depois da pancadaria que recebemos pelas redes sociais com relação a isso, talvez a gente possa alargar esse passeio e colocar e eu acho que não tem outra solução. São talvez duas medidas, alargou um pouquinho o passeio, fazendo aquele trecho uma ciclovia de fato, para poder garantir que o ciclista tenha segurança naquela curva que é uma curva muito acentuada para melhorar a segurança do ciclista. Vamos colocar assim, nessa curva que está bem acentuada. Acho que fazer colocar algum elemento para acalmar o tráfego e reduzir a velocidade nessa chegada que não é obrigada pela loja de vendeiros. Acho que a solução que a gente tem que correr atrás é dessa e nós vamos correr atrás, não está esquecido. Vocês podem falar: "mas por que

“você não planejaram isso antes? Por que você não resolveram isso antes?”. Não, eu acho que as coisas estão surgindo e a gente está os problemas que vão surgindo a gente vai resolvendo de fato. A gente vai correr atrás para resolver o problema. Acho que é isso assim o que me entristece é que não existe da parte de vocês, isso realmente interessa, não estou pedindo confete, realmente não quero confete, nenhum de nós quer confete aqui, porque nós temos a consciência da obrigação que nós temos com relação à nossa responsabilidade na elaboração do projeto. Mas, como a gente tem o reconhecimento quando se conquista alguma coisa que vocês estão buscando há tanto tempo? É isso mesmo. Eu sempre me lembro do Sacha falando, é uma solicitação que faz mais de 30 anos, que foi pedido e só foi feito agora, então, só foi feito agora. A gente não pode esquecer disso, que neste momento a gente está fazendo e está buscando soluções para os problemas que estão surgindo na medida do que está sendo plantado. É isso. Eu não vou estender mais essa minha fala, porque eu acho que cabe, sim, a gente achar uma solução para melhorar aquele problema, aquele problema que surgiu após aquela implantação. Então, nós vamos sim correr atrás e nós vamos dar uma solução para aquilo também. Só isso que eu posso falar para você, Aline. Vou passar a palavra aqui para o George.

00:27:07 George Queiroz: Bom dia. Vocês me ouvem? Bom, feliz Ano Novo a todos. Minha primeira participação aqui neste ano. Espero que a gente tenha um ano prolífico de boas novidades. Mas, a primeira forma, a fala do Pradas, primeiro, eu me sinto bem representado pela fala da Aline, obrigado. A fala do Pradas foi em relação à ideia de que a noção de que, claro, existe uma continuidade do projeto e que a secretaria vai seguir, vamos dizer, no mesmo diapasão do que vinha seguindo. Isso é preocupante para a gente. Por quê? Se eu pegar uma fala de uma ata de reunião de dois anos atrás, eu vou ver o Dawton falando exatamente a mesma coisa. Nós estamos fazendo uma licitação, vai acontecer isso, vai acontecer isso, vai acontecer isso, aquilo, aquilo, aquilo outro. A gente pode falar das intenções, as intenções de Michele, as intenções de Dawton, as intenções de Pradas. Outra coisa é o que acontece, de fato, no mundo real, para a gente que usa bicicleta, para a gente que pedala. Existe a gestão, vamos dizer, o mandato 2021-2024 falhou em cumprir o plano de metas, na área cicloviária, ficou muito aquém do plano de metas, falhou e a gente pode, claro, as justificativas já foram dadas aí, mas é fato que para a gente que é ciclista, a gente que anda na rua, pedala e sofre os problemas, não aconteceu o que foi prometido. E isso, se a gente for seguir o mesmo diapasão, a gente vai ter problemas, que é essa lentidão, toda essa dificuldade, as coisas não acontecendo. Também segue no mesmo diapasão, a ausência do secretário, espero que não seja mais um carimbador, uma pessoa que vem aqui, dá oi e tal, e a gente não tem contato. O terceiro para mim, assim, também me preocupa a fala do Dalton de agora, que é o seguinte, assim, a gente tem uma câmara temática de ciclistas, pessoas que são ativistas, que estão na rua, pedalando, estão vendo os problemas. E quando, e a gente entende que do outro lado, essa necessidade de comunicação podia, vamos dizer, eliminar muitos desses estresses. Você falou que fez vitórias, o que que custava, o que que custava para a gente no momento do planejamento, antes das coisas serem feitas, a gente conversar sobre, falar, temos um problema aqui no começo da rua Butantã, temos um problema na esquina, vamos pensar na melhor solução, mas a solução tem que vir também do ponto de vista do ciclista, porque eu entendi que as pessoas que planejaram, e desculpe todo mundo que está pedalando naquele lugar agora, todo mundo que está vendo as cenas na internet, está vendo naquele trecho, que quem fez, não pedala. Porque, não só não pedala, como não procurou quem pedala para a gente falar assim, olha, vamos ver o que que a gente faz. Eu vi que é estreito, mas agora, a gente pedalar num trecho

muito curto, eu tive lá, eu estava de noite, estava chovendo, o trequinho que vocês colocaram, estava cheio de água, resultado, fui para a contramão, de noite, e aí eu tenho de agradecer? Não, a gente tem que procurar soluções antes, e como é que a gente sabe as soluções? Com esse tipo de local, aqui tem uma Câmara Temática, tem um monte de gente que é muito boa, tem gente que entende, tem gente que está na rua, para a gente antever os problemas. Agora, fazer, a gente tem a surpresa de como é o projeto, a gente viu que o projeto foi remendado, a gente viu que foi feito e depois foi refeito, tem lá o feito e o não feito, e basicamente, obviamente, nenhum ciclista passou em uma dessas vistorias. Então, a gente começa num diapasão que é a dificuldade, vamos dizer, a dificuldade em implantar novas estruturas, que não aconteceram, e que pelo visto também vão acontecer em ritmo lento, nesse novo mandato, a falta de comunicação com a parte política, a falta de comunicação com a parte técnica, e o resultado está na rua, e isso também a gente tem que falar, bateu, 2024 bateu o recorde de morte de ciclistas, ou seja, o que a gente está falando aqui não é abstrato, morreram 46 ciclistas, é recorde de morte de ciclistas, recorde de morte de motociclistas, recorde de morte de pedestre, dos últimos 10 anos, a gente retrocedeu, entendeu? A gente fica aqui tendo de pendurar bicicleta branca por conta dessas coisas, isso interfere, e a gente sabe, isso é dado da CET, que cada ciclovias bem feita reduz o número de sinistros, isso é fato que vocês mesmos aferiram, então a gente não tendo contato político, não tendo contato técnico, a gente que sofre na rua, eu tendo que pedalar de noite na contramão porque um lugar está cheio d'água e o outro está com uma coisinha de ciclorrota que a gente nem sequer considera a estrutura cicloviária, então assim, eu peço pra vocês que na verdade revejam essa ideia de apenas fazer uma continuidade, vocês vão sofrer um escrutínio maior, nesse mandato, em relação a segurança viária, e na parte de cicloviária, estão muito aquém do que deveriam ter feito, assim, do que deveriam ter feito nesse primeiro mandato, então é preciso uma mudança positiva, uma mudança política, uma mudança técnica, uma presença e uma um contato melhor com as pessoas que estão de fato nas ruas sofrendo, então é isso que eu peço pra vocês e espero que realmente a gente tenha um mandato positivo porque a gente é encantado de ver esse tipo de notícia e a gente, enfim, seguimos, muito obrigado.

00:32:47 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, George. Eu posso dizer o seguinte, nossos canais aqui do CMTT, da Secretaria, da nossa área, eles estão superabertos aqui para vocês, e a própria Secretaria do CMTT está superaberta para vocês fazerem sugestões. Eu não vejo problema nenhum com relação a isso, e não mesmo, muito pelo contrário, eu faço questão de poder acolher essas sugestões que vocês têm, que seria muito mais amigável, assim, de todo mundo, sugerir. É claro que quando a gente vê uma implantação de uma determinada estrutura que, de repente, ao invés de receber um telefonema de alguém, ou um e-mail de alguém, que a gente sabe que tem os nossos contatos, falando "olha, eu fui lá", porque é aquilo que eu falei, eu não quero, a gente não quer confete, nós fomos lá, fizemos uma vistoria, olhei, olhei a implantação, tudo que está em volta, isso aqui está razoável, isso aqui está bom, mas isso aqui está ruim, quer dizer, a minha, o meu estar chateado, vamos colocar assim, é que a gente recebe simplesmente pelas redes sociais. É como se alguém quisesse aprender a fazer barulho. Eu sei que não é, eu sei que não é, eu sei que é um direito que vocês têm de reclamar e isso é democrático, vocês poderem reclamar e pedir pelas redes sociais, mas seria muito melhor que a gente recebesse um telefonema e falasse: "Dawton, o Cássio, o Michele, podemos lá dar uma olhada, fazer uma vistoria naquilo que foi implantado e a gente tem uma solução, a gente tem uma sugestão para vocês". Seria ótimo a gente fazer, a gente ter essa tratativa

com vocês, é isso que eu penso que uma Câmara Temática pode chegar.

00:34:56 George Queiroz: Mas você não pode fazer isso antes, Dawton? Antes, vamos dizer, antes, quando teve esse problema, porque teve o problema, vocês viram o problema, vocês refizeram, podia ter chegado, podiam ter chamado a gente antes, porque eu tenho mais coisas a fazer. Por exemplo, existe a necessidade de ter um semáforo, naquele lugar que atrapalhou, existe uma necessidade de semáforo para ciclistas ali no Lago da Batata, na entrada na Paz Leme, qualquer coisa, existe uma necessidade, que a gente poderia. Eu estou te falando isso agora, mas numa vistoria anterior, a gente poderia estar falando, isso não foi tão falado, porque aquela cena ali, ela é bizarra, o que a gente chama de ciclolinha. O ideal é que a gente converse sobre os projetos, antes do fato, porque depois do fato, vai ficar remendando, eu posso aqui te falar, mas é assim.

00:35:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Olha só, George, toda vez que eu coloco essa questão para vocês, a resposta que você, você começa respondendo dizendo o seguinte, eu tenho mais o que fazer, então olha só, a sua fala começou exatamente dessa forma, nós temos, eu sou culpado, eu tenho outras atividades para desenvolver, eu sei disso, todos nós temos, e é claro que eu gostaria muito que vocês pudessem contribuir, e nós estamos super abertos, lógico, quando nós identificamos o problema, na elaboração do projeto, poderíamos ter chamado vocês, eu acho que sim, a gente poderia ter chamado vocês, mas, não chamamos, a questão está aí, e nós vamos resolver, é isso, eu acho que nesse caso específico, a gente vai tratar, e depois a gente vai, se vocês quiserem até fazer a vistoria em conjunto, estamos abertos para fazer a vistoria em conjunto, se vocês quiserem alguma proposta, estamos superabertos, é isso que eu estou querendo te dar como resposta, George, e para o grupo aqui. É isso. Eu vou abrir aqui a palavra para o Luciano, senão a gente não sai dessa primeira parte.

00:37:06 Lucian C.: Oi, gente, bom dia de novo. Bom estar de volta. Muito bom. Faço coro ao que as falas foram antes dos outros membros, particularmente por que o secretário não esteja aqui, ele que devia dar o tom da gestão, e das coisas que foram faladas da gestão, ficaram faltando, então alguns elementos foram nem sequer mencionados, que a gente cobra sempre, que é a transformação das ciclofaixas em ciclovias. Isso é uma coisa que está faltando e bem frustrante a gente começar o ano com "olha, não esperem nada mirabolante, não esperem nenhuma novidade", sendo que tem coisas que a gente não faz, que a gente está pedindo faz muito tempo. Por exemplo, essa requalificação das ciclofaixas em ciclovias, coisas básicas, tipo a prefeitura só se articular internamente para a gente poder compatibilizar os projetos de ciclovia com as obras da calçada, para a gente poder realizar uma obra única, isso seria muito fácil de fazer, e a gente está há anos aguardando isso. No planejamento para este ano, nem falaram do número de mortes que cresceu, que é um negócio muito importante que deveria estar faltando, a gestão, e isso não foi provocado, só como perguntado pelo George, e, assim, dar um exemplo muito bom, que é essa questão da ciclofaixa, da ciclopasseira, que acabou de ser inaugurada e podia ser uma coisa muito legal, podia ser um símbolo da gestão estar começando com o pé direito, podia ser uma coisa comemorativa. O que acontece é que ela é apagada, porque tem um trecho intransitável. Então, a gente não consegue chegar nela. A gente tem uma sarjeta de 80 centímetros que não cumpre o próprio manual de legislação, o manual de desenho da prefeitura, muito menos os outros manuais de referência. Não é aceitável jogar para a torcida e falar "olha, a

gente passou 30 anos esperando, era ou isso aí, que é ruim, ou nada". Essa dicotomia é falsa. A gente passou 30 anos esperando, quando ela foi feita, ela podia ter sido feita direito. Se tivesse sido feita direito, tanto aqui quanto em redes sociais, as pessoas não estão gastando o seu tempo comemorando, falando "olha, que legal, agora a gente tem uma estrutura da hora na Honduras, e liga na nova ciclopasseira, que é muito legal de passear". É isso que a gente teria feito. Se a gente tivesse feito uma estrutura inteira, mas ela não está. É muito simples, toda vez que você vê uma estrutura, pergunta, como é que eu espero que um adolescente passe por aí para ir para a escola? E pronto, a pergunta, vocês se fazem, e daí vocês respondem com um pingão de honestidade, sim, é possível ele passar por ou não, eu teria medo que ele passasse por isso. Isso já devia ser simples e óbvio, se a estrutura fosse refeita, não. É muito de estar de volta, quem faz direito, faz uma vez. Então, a gente podia estar comemorando a estrutura, mas ela não foi feita direito, então ela tem que ser refeita mais uma vez. E seria importante até para o secretário estar aqui, de novo, porque aí ele entenderia que, assim, se ele reclama de recursos, os recursos seriam bem empregados se a gente não tivesse que refazer essas estruturas. Queria que deixassem claro, vocês falaram que a gente tem, falaram muito que, olha, o que a gente vai fazer é tentar continuar o que a gente não fez na gestão passada, só que agora a gente tem uma nova meta, que é assim, vocês têm que tirar os atrasos, mas tem que chegar a 1.800 km de estrutura cicloviária segundo o PlanMOB. Isso vai ser atingido? Então, acho que era isso.

00:41:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, acho que respondendo, acho que a única pergunta que saiu no final foi essa, nós estamos sim buscando esses 1.800 km. Isso é um esforço de toda a Secretaria com relação a esse número, existe uma lei hoje, e a gente está correndo atrás de atender, pelo menos neste momento, existe a lei e a gente está correndo atrás de atender isso que está sendo exigido na lei. E para isso nós temos que nos esforçarmos, começando nesse sentido. Você falou com relação à transformação de ciclofaixas em ciclovias, bom, eu não sei se você lembra, mas quem colocou lá atrás essa primeira proposta foi até eu que coloquei essa proposta como proposta de transformar realmente algumas coisas na época, eu lembro que na época existia uma resistência, colocar a bicicleta para cima da calçada, compartilhando com o pedestre e tal. Nesta nova proposta que a gente vem colocando, é realmente fazer uma requalificação que realmente possa fazer da ciclovia ou ciclofaixa uma estrutura que possa decidir, o adolescente, o meu filho de 10 anos pode pegar a bicicleta e andar nessa ciclofaixa que ela é segura. É isso, a gente busca isso, realmente busca. É uma cidade cheia de problemas, uma cidade com modais que estão lutando entre si, que a gente precisa compartilhar, que a gente precisa realmente compatibilizar esses modais, mas a gente em nenhum momento se pensa em fazer alguma coisa que possa prejudicar a segurança para eles se cicloviarem. É claro que, dependendo um pouco dessa nova gestão, de troca de secretário que as pessoas estão se posicionando com relação a algumas coisas, esta requalificação vamos dizer, para poder transformar uma ciclofaixa em ciclovia, ela tem de ser intersecretarial. Tem de estar decidido, porque uma parte da calçada hoje é da SP, do SMSUB, da Secretaria das Subprefeituras, e parte da calçada também pertence à SMT. É uma coisa que precisa ser conversado, para a gente poder decidir como é que vai ser colocado, como é que vai ser feito, como é que vai ser feito esse projeto, como tem de ser elaborado o TR e quem tem de elaborar o TR. Acho que o nosso problema agora, nesse momento, é exatamente isso. Essa proposta está, ela está em pé ainda, ela não deixou de existir. É um plano, eu sei que você vai falar não, vocês estão falando disso faz dois, três anos, mas é assim mesmo, a gente luta para poder fazer com que os nossos planos sejam executados, mas infelizmente nós

dependemos de outras secretarias em algumas coisas.

00:44:59 Lucian C.: Vocês já fizeram alguma reunião com essa outra secretaria?

00:45:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Só para fechar, com essa secretária, com esse secretário novo, não, mas nós estamos buscando.

00:45:13 Lucian C.: O que vocês reuniram com o secretário anterior, então?

00:45:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, eu não consegui reunir com o secretário anterior, é isso que eu estou te dizendo. Eu não consegui falar com o secretário anterior sobre esse assunto. Segundo ele, tinha um problema de sobreposição de objetos, então tinha de elaborar um PR compartilhado, então, nós vamos resolver. Eu quero que você entenda que nós vamos resolver.

00:45:45 Lucian C.: Mas você falou que nos últimos três anos vocês não fizeram nenhuma reunião lá.

00:45:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, não é isso. Nos últimos três anos, com relação a esse assunto, nós não fizemos mesmo. Não fizemos mesmo. Então, porque, a primeira, sim. Quais são as vias que nós queremos que seja dada prioridade para poder fazer esse alargamento da calçada para fazer essa província? É preciso fazer um plano para a gente poder fazer isso. E para fazer esse plano, tem de fazer em conjunto, tem que fazer junto com eles. É isso. Ah, vocês podem se fazer, é possível, fazer a proposta junto com vocês, como o George está falando. É lógico que eu posso abrir para vocês, para vocês participarem também do plano. Não tem problema nenhum a gente fazer um plano e traçar uma prioridade nesses planos com relação a poder elaborar o PR e fazer uma parte disso de uma implantação. Então, é isso. Nós queremos fazer está no plano, está na nossa apresentação, e só precisa resolver esses problemas com relação às outras secretarias. É isso. Bom, eu acho que a gente falou do lado, eu terminei me perdendo aqui com relação à nossa pauta aqui. Vamos lá. A transformação da ciclofaixa. Isso já passou da transformação da ciclofaixa. Eu acho que podemos falar da Bandeirantes antes. Eu acho que a integração da Butantã com a gente de Bandeirantes, nós já tratamos aqui intensamente. Acho que podemos pular também essa daí. Problemas da ciclofaixa da Butantã, eu acho que já foi falado também.

00:49:19 Calos Henrique de Campos Costa: Gente, desculpa, mas realmente essa rede está superproblemática. Vamos lá. Espero que todos estejam bem. Bom, sobre o Bike SP, nós, solicitamos recursos para a LOA no ano passado, para esse ano, em 2025. E a Secretaria da Fazenda atendeu o nosso pedido e colocou 152 mil reais na LOA, só que esses recursos estão congelados. Então, nós montamos um processo pedindo o descongelamento. Só que, no início do ano, a gente tinha detectado que o convênio da GUSP precisaria ser renovado. Acho que o convênio vai até o meio desse ano, ou até abril, se não me engano. Então, a gente jogou logo no início do ano, fez essa detecção, e já também encaminhou um pedido, a gente está fazendo todos os trânsitos internos, para fazer a renovação desse, desse convênio com a GUSP, para a gente implantar esse programa ainda no primeiro, nesse ano. Talvez esse primeiro semestre. A gente precisa da renovação desse convênio, e a Secretaria da Fazenda atendeu o nosso pedido de liberar esses recursos dos 152 mil reais, para a gente

dar andamento no projeto. É isso.

00:51:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Só para complementar, ontem eu conversei com o professor Fábio Kohn, que é um dos representantes do nosso convênio na USP e que vem encabeçando essa parte de estudos, que ele é o chefe do pós-graduado, acho que da Matemática, pós-doutorado da Matemática. Ele que vem encabeçando todos os estudos. Eu pedi, porque ele me viu, que eu enviasse um e-mail, pedi que ele enviasse um e-mail para a gente poder dar andamento a essa continuidade do nosso convênio. Ele ficou de me mandar um e-mail hoje. Falei com ele na sexta-feira e ficou de me mandar um e-mail hoje. Então, isso daí, realmente, eles estão bastante adiantados com relação ao próprio projeto-piloto. Já fizeram vários testes, várias experiências. Então, eles têm bastante dados, para a gente poder dar andamento a isso. Com certeza, o sucesso desse projeto-piloto vai ser enorme. Eu não tenho dúvida nenhuma com relação a isso.

00:52:32 Lucian C.: Bom, você falou que o recurso está congelado e você falou que estão aguardando o descongelamento para seguir o plano. Eu queria que você elaborasse qual que é o plano. Tipo, é terça, quinta-feira, o dinheiro é congelado, descongelado, supomos. Quais são os passos? E o que que acontece? E qual que é o cronograma a partir dessa liberação de verba, por favor?

00:53:04 Calos Henrique de Campos Costa: No início de janeiro, quando a gente viu que esses recursos foram liberados, quando a gente foi montar o processo, a gente já sabia que a vigência do convênio seria até, eu não sei, eu não me lembro se é até abril ou se é o final de março. Eu posso confirmar com você, mas eu, desculpa pela memória. O plano de trabalho são seis meses. Então, o plano de trabalho não ia dar completo na vigência do convênio. Então, o que que a gente fez? A gente pediu a prorrogação do convênio e assim que a gente tiver um ok da USP, ou da SAP, da MT, a gente vai encaminhar esse processo, assim, o mais rápido possível para eles, a Secretaria da Fazenda, liberar esses recursos. Assim que eles liberarem esse recurso, que tem de passar por deliberação da JOC, a gente toca esse processo para frente. É assim, teve o acerto do convênio, que eu acredito que o Dawton falou, que está muito bem encaminhado para ser renovado. Assim que a gente tiver o ok, a gente encaminha o processo para a Secretaria da Fazenda. Já depende da JOC liberar esse recurso para a gente.

00:54:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Só para completar, está encaminhado aqui internamente, a Secretaria está encaminhando internamente, tá, Lucian? Estou aguardando mesmo o e-mail da USP, porque eles têm de demonstrar interesse na continuidade do processo e lógico que vai demonstrar, e tem total interesse, está desenvolvendo o trabalho.

00:55:00 Calos Henrique de Campos Costa: Isso a gente até falou com a nossa diretora aqui da DAF, está tudo pronto já para sair assim que ocorrer essas coisas.

00:55:07 Dawton Roberto Batista Gaia: E os próximos passos, a pergunta que você fez, os próximos passos é pegar o cronograma, e aí o cronograma é da própria USP, que está desenvolvendo o trabalho, e dar, disponibilizar o recurso para ele poder, fazer o projeto piloto com relação a tudo que foi pensado. É isso. O próximo passo é execução do que foi planejado, que acho que está faltando. Só

isso.

00:55:39 Lucian C.: Mas o que é esse está planejado? Essa é a pergunta, gente. Vai começar o piloto? É o que a gente vai criar? Criar a identidade visual? Ou a gente vai reunir ciclistas? É isso que a gente está perguntando.

00:56:00 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, não. O projeto-piloto, um dos acordos que nós temos, a Secretaria e a própria USP, é que para não prejudicar o projeto, vamos colocar assim, para não prejudicar o projeto, eles vão dar andamento ao cronograma que eles têm. Todo o procedimento, e todos os contatos que vai fazer a própria USP com relação a esse problema. Ele até pediu que a gente não abra muito com relação a isso, para não prejudicar o programa piloto e que os dados não sejam contaminados se tiver alguma informação que não deveria ser dada. Só isso. Eu nem tenho muito o que falar com relação a isso. Vamos colocar assim. O que eu tenho é que existe um projeto piloto completo, todo, eu vou até afirmar para você, eu sei porque todos falaram, já fizeram várias experiências, e várias experiências boas, em relação ao próprio programa, e o programa tem tudo para dar certo. É exatamente isso. Só falta a gente colocar esse recurso no programa. Parte do programa, inclusive, eles fizeram com o próprio recurso deles. Todas as experiências iniciais, eles terminaram conseguindo parte do recurso para dar andamento. Então, está muito bem caminhado. Está mesmo. Posso te afirmar que está bem caminhado. É isso. Eu sei que cria uma ansiedade para a gente não poder falar muito sobre o programa piloto, porque eles mesmos pediram para a gente não falar. Então, é isso. Mas vai acontecer, tá? Bom, vamos lá. Vou mudar de assunto, vou colocar aqui a Avenida dos Bandeirantes, que foi uma das coisas que terminou ocorrendo no meio desse processo.

00:58:06 Lucian C.: Desculpa, vocês pularam. Qual vai ser a resposta para os problemas da Butantã?

00:58:13 Dawton Roberto Batista Gaia: A resposta é que vamos debruçar no problema, em conjunto com a CET, claro, com certeza, eu até coloquei duas sugestões. Talvez, ampliação do passeio neste lugar, onde realmente é muito significativo o problema do estreitamento da ciclofaixa. E, provavelmente, a possibilidade de colocar um acalmamento de tráfego nesse trechinho, para que os veículos realmente passem com uma velocidade bem baixa quando eles saem da Urgência de Medeiros em direção à Butantã. Mas a gente está estudando ainda e ainda não está concluído. Mas isso será feito rapidamente e a gente está correndo atrás disso. Só para você entender.

00:59:06 George Queiroz: Então, você se compromete a procurar os ciclistas do Bike Zone Oeste antes de fazer novas intervenções no local? Procurar o Bike Zone Oeste, a Simone, tem um monte de gente, só para ter um pouco de *input* dos ciclistas do local.

00:59:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu me comprometo e vou falar mais. Pode marcar qualquer dia desta semana que nós vamos fazer a vistoria conjunta. Diga a data e a gente vai fazer a vistoria conjunta. É um compromisso que eu marco com o Cássio lá e a gente vai lá fazer uma vistoria conjunta com o cicloativista, para a gente poder falar a respeito. Dando continuidade. O Rio dos Bandeirantes. O Rio dos Bandeirantes era uma das vias que a gente vem batalhando bastante com relação à implementação na rede escloviária, nas estruturas escloviárias, que é uma via de ligação muito

importante entre a região da Pinheiros, da Berrinha ali, vamos dizer assim. E a proposta é fazer uma ligação, inclusive, com a Rádio Auleste, só para vocês terem uma ideia. Esta proposta da Bandeirantes tem quase nove quilômetros e nas vistorias que nós fizemos, na elaboração do projeto, nós encontramos alguns problemas específicos. com relação à largura da via. O problema mais grave se deu em cima dos viadutos ali da imigrância. Ali, realmente o viário é muito estreito. Nós temos o projeto totalmente elaborado ao longo da Bandeirantes e falta um trechinho e a solução do problema nesta região dos viadutos. Uma solução boa era fazer uma ciclo-passarela, inclusive fazendo a conexão com o Ricardo Jaffé embaixo, que é muito mais significativo, vamos dizer, em termos de custo de uma implementação de uma rede cicloviária. Ele estava num dos lotes da PPP, onde tinha uma limitação financeira desse lote, vamos colocar assim. Nesse planejamento dos lotes, terminou surgindo, não sei se vocês conhecem, mas a prefeitura cede o lote, o terreno, e o convênio, o contrato permite que o empreendedor faça lá o investimento. Então, surgiu um novo lote recentemente, neste próprio lote onde estava a Butantã, aliás, num outro lote próximo da Bandeirantes, que, primeiro, o limite geográfico fica muito mais próximo desse lote, desse novo lote, e o valor desse empreendimento termina sendo mais significativo com relação à construção dessa rede cicloviária. Bom, só para vocês entenderem, porque ele saiu do lote 1 e foi para o lote 2. O lote 2 é um lote que pega a vinha dos Bandeirantes, a região ali da Bandeirantes, e vai em direção ao Jardim Zoológico, mais ou menos nessa região, onde fica lá o empreendimento. A justificativa técnica, financeira e geográfica fica muito mais coerente com esse empreendimento desse lado, que é a ligação do empreendimento nessa nova estrutura, inclusive com novas estruturas, com novas estruturas que a gente está olhando. Bom, então, é um lote 2, um novo lote, que está sendo, mudando de fase. A primeira fase é uma fase de determinação dos acessos desse empreendimento. E a segunda fase é quando se tem a possibilidade de construir esse empreendimento, e dentro dessa construção, permite que as medidas de infraestrutura no entorno, elas sejam possíveis de ser executadas. Essa fase que ela entrou agora, que é o lote 2. Nós estamos definindo essa nova rede de cicloviária. A Bandeirantes, que já tem um projeto elaborado, vai ser colocado nesse lote 2, e nós estamos fazendo um novo traçado, para levar até a ideia inicial, até conversando com o Cássio aqui, a ideia inicial é, a princípio, levar até o Jardim Zoológico, fazer uma ligação. Jardim Zoológico, Jardim Botânico, aquela região do Simba Safari, aquela região ali dos parques, vamos colocar assim. Então, mudou de lote, e a gente está subindo esse lote para uma segunda fase. O que significa isso? Só para vocês entenderem. É um convênio que precisa ser elaborado, novo, e ser assinado pelos dois secretários. Isso tem ocorrido com uma certa tranquilidade, a gente faz a proposta, e nós estamos nessa fase agora de estudar as propostas que vão ser implementadas nessa PPP. Basicamente, é isso. Já existe a Bandeirantes, eu posso, assim, eu posso tomar a decisão de assinar imediatamente esse convênio e colocar a Bandeirantes, somente a Bandeirantes, e mudar de fase esse lote já, ou já fazer esse lote com a Bandeirantes e toda essa conexão com o Jardim Zoológico. Então, passamos nessa fase. Eu estou conversando com o Cássio, a gente está fazendo uma proposta de conexão até a Bandeirantes, até o Jardim Zoológico, e vai mudar de fase e vai fazer o convênio. Estamos nessa fase. Não é que nós desistimos da Bandeirantes de jeito nenhum. A Bandeirantes já está ativa, sim, e está mais do que nunca ativa. Então, só para vocês entenderem, eu estou inclusive pensando em dividir a Bandeirantes em etapas para poder dar início até a implantação de alguns trechos da Bandeirantes, para não ficar parado lá esperando toda a solução de todos os problemas que possam surgir. Acho que quem está com a mão levantada é o George.

01:07:01 George Queiroz: Só para a gente constar, nessa reunião que a Avenida Bandeirantes, a primeira divulgação de que haveria ciclovia na Bandeirantes foi em 2019. Em 2021, a gente teve o início da gestão do segundo mandato Covas. Teve um mapa mostrando o que ia ser feito nessa gestão. Eram nove quilômetros. Achei muito interessante ser feito, mas o tempo está passando demais. E a gente vê mudança, vamos ver, não vamos ver. É um pouco muito frustrante uma coisa divulgada em 2019 a gente chegar em 2025 e ver que nem sequer existe a modelagem de onde está o contrato, onde vai, quem vai fazer, quem não vai, seis anos depois. É esse tipo de lentidão que deixa a gente um pouco frustrado em relação às prioridades. Nesse meio tempo, em tempo recorde, apareceu faixa azul. É um lugar que a estruturante poderia servir a muita gente. A gente tem a noção dos ciclistas que estão no lugar, que pedalam ali. É obviamente perigoso. É um lugar de racha. Os ciclistas que têm de andar por lá, especialmente entregadores, a gente vê as cenas, não é ideal. E obviamente muitos ciclistas que sequer cogitam pedalar por lá, porque realmente é necessária uma estrutura. A gente pede um carinho. Só isso. Porque, depois de muito tempo, a gente fica muito cético com a possibilidade de acontecer uma coisa que está seis anos depois do anúncio em imprensa. Não é que foi anunciado em reunião interna ou em algum documento. Foi anunciado, colocado na imprensa. A gente tem os links e a gente fica com esse link. Link, nota de imprensa, não salva a vida de ninguém. Muito obrigado.

01:09:10 Thomas W.: Oi, bom dia. Eu recebi alguns questionamentos pelo WEX Zona Sul da ciclovia da Carlos Caldeira, que está emperrada até hoje. Estava nesse mesmo lote que foi aprovado lá em 2019. Aquele eixão que a gente vistoriou lá em 2018, Dalton, saindo da Vitorino Goulart, indo até o Sesc Interlagos. Eu lembro que até foi compartilhado algum rascunho de projeto, não sei qual o termo técnico ali, que até hoje estão me perguntando ali. Fora a questão da Atlântica de Pinedo ali e a interligação da Atlântica com a Totonno Vilela. Você tem alguma posição dessas daí?

01:09:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Olha, são duas coisas. São assuntos diferentes. A Carlos Caldeira está, neste momento, impedida por conta das obras que estão ocorrendo lá na região e ela hoje está sendo utilizada como uma via alternativa, reversível. A via inteira está sendo utilizada como reversível e foi suspensa a obra por conta dessa obra que está sendo executada ali na região. Então, isso com relação à Carlos Caldeira. Com relação aos outros, a gente está respondendo fora da pauta, mas a gente vai responder. Com relação ao que foi planejado lá, nas vistorias que nós fizemos, ela está no nosso pacote de 318 quilômetros lá que a gente inseriu no plano cicloviário. Ele está inserido, sim, para a gente poder dar andamento nesse processo de implementação daquela região. Então, não está fora do nosso planejamento, não. Realmente não está fora do nosso planejamento. Então, é isso. Nosso próximo assunto aqui é Ponte Jaguaré. Pradas, você quer falar sobre a Ponte Jaguaré?

01:11:37 Ricardo Pradas: Posso falar. Já era sabido. A gente foi dizendo que tudo estava acontecendo, estava previsto. Ainda estamos discutindo com a Abitem, junto aos as implantações das concorrências 03 e 203. A gente estava esperando isso terminar. O contrato terminou. Teve uma resposta que está pública. A Adriana me colocou que é fiscal do contrato e não contrato. Não foi executado. A gente vai dar como obra não executada, contrato não executado. O secretário não quis mais adiar isso, senão o secretário. E nós vamos dar como um projeto não executado. Isso posto,

agora nós podemos colocar ela em algum outro modelo de contratação, seja PPP, seja uma outra contratação dos 158 km, dos 101 km, e realmente executar como deve ser feito, dado que não houve acordo de execução com a contratada. Então, a gente pode fazer todos os recursos administrativos, eles foram feitos, pode ser verificado no contrato, na fiscalização do contrato, nas diversas missivas, chamamentos e notas de execução emitidas pelos fiscais do contrato para a contratada e a justificativa de busca de que não iam fazer e ponto final. A gente precisava esgotar esse recurso para não executar por outro contrato e ser cobrado depois pelo Tribunal de Contas porque executou por outro valor, por outro contrato, dado que esse contrato previa essa execução por um valor já significativamente enxuto. Agora, a gente vai partir para esse outro modelo de procurar uma outra maneira de executar dado que não foi executado pela contratada. Se desconta isso, a gente já tinha falado disso anteriormente, isso só ratificou que foi conversado ao longo desse tempo e foi confirmado que eles se omitiram de executar com as justificativas deles que nós não aceitamos e vamos dar em execução.

01:14:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Só para completar, eu sei que está fora da pauta, Ricardo, mas o posicionamento oficial com relação ao Carlos Caldeira também ficou fora?

01:11:37 Ricardo Pradas: O Carlos Caldeira, sim, mas esse teve um pedido do órgão de controle, do órgão executivo de trânsito, de revisão do que ia ser implantado, então a gente não ia implantar uma coisa para ser retirada e reimplantada. A mesma coisa com relação à Radial Leste. O corredor BRT ia destruir tudo o que nós fizemos e isso é uma situação muito ruim com o dinheiro público, é exemplo do que foi, foi até relatado nesse mesmo fórum no caso da Sena Madureira, só que no caso da Sena Madureira nós não tínhamos a informação na época da execução da implantação que ia ser retomada a obra do túnel. Sendo retomada a obra do túnel, ela já estava implantada na Sena Madureira e aí precisaria ser revista, mas foi dinheiro gasto. Em vez de gastar o dinheiro na Radial Leste, na Carlos Caldeira, para ser retirada e ser refeita de outra maneira, esses dois foram solicitados para ser retirados da execução do contrato 5 de 2022. No caso da Jaguaré, não é essa a situação. No caso da Jaguaré, a situação é que nós queremos a execução e ela não foi executada pela contratada.

01:15:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Quer completar já com a ciclofase de lazer? Você começou a falar da ciclofase de lazer?

01:51:51 George Queiroz: Posso falar da Jaguaré? Posso fazer uma intervenção? Bom, a gente recebeu aqui, teve acesso a um documento, no processo sei, documento à defesa da Habitem sobre esse imbróglio, um documento do fim do ano. Eu vou ler aqui rapidamente. Na ocasião, a CET informou a CET que seria implantada uma faixa exclusiva de motocicletas sobre o tabuleiro da ponte. Com isso, constatou-se que a remoção da barreira New Jersey impediria a coexistência da faixa de motocicletas e ciclovias, devido à limitação do espaço. Em função disso, a prioridade foi dada à instalação de faixas azul para motocicletas. Além disso, a necessidade de reversão das faixas de trânsito do trecho e horários de pico também impôs limitações adicionais à execução da ciclovia, uma vez que qualquer intervenção sobre o leito carroçável prejudicaria a fluidez do tráfego, especialmente no sentido bairro-centro e centro-bairro. O que eu li aqui é que a ciclovia não foi executada porque a prioridade era ser feita uma faixa azul. Se isso aqui está correto, isso é um absurdo, posto que a faixa azul é uma experiência, ela não consta ainda nos manuais do Contran, e ciclofaixas não são. Ciclofaixas

são uma política estabelecida e que comprovadamente é necessária para a cidade e já estava paga. Se isso é verdade, nós temos um problema muito sério de prioridades no momento que foi falado aqui inclusive sobre a questão da fluidez, da reversão. Nós estamos numa situação, a Jaguaré continua numa situação horrorosa para quem caminha, para quem pedala, é o contraste total em relação à lindíssima ciclofaixa Erika Sallum. Muito obrigado pela faixa, pela passarela Erika Sallum, de primeiro mundo, tão de parabéns, mas em relação à Jaguaré eu não tenho como a gente se sentir frustrado de uma obra que foi paga e que esse tipo de empecilho tenha sido cogitado para que o ciclista não tenha uma faixa e a passarela ela é, a passarela não, a calçada ela é exígua, ela é maltratada, todo o tempo é recapiado, a parte do viário é todo o tempo tem recap, tem isso, tem aquilo e a calçada ela tem buraco o tempo inteiro, tem pedra solta. Eu desafio todo mundo a passar, a caminhar lá em segurança, porque é difícil. Eu tenho vertigem e a gente tem de ler que houve uma paralisação, porque havia necessidade de colocar uma faixa de motos. Se isso é verdade eu tenho, eu tenho que manifestar meu total repúdio, pelo menos a essa alegação da Habitem de que uma obra é paralisada por conta de uma faixa azul. Caso ok, vamos colocar a faixa azul, o processo vai ser reiniciado pelo visto, vai ser contratado uma nova empresa. Gostaria muito, Dawton, que a gente pudesse ter um diálogo interessante sobre os processos, sobre o projeto, como que vai ser feito, como não vai ser feito, porque dessa forma me parece bem claro que no próximo processo vem uma ciclofaixa de 80 centímetros, de 70 centímetros, alguma coisa que mal cabe o guidão da bicicleta, como a gente discutiu no início da reunião. Fica a minha manifestação sobre esse problema que se se arrasta por muito mais tempo do que nós ciclistas merecemos, imaginando que a obra chegou a ser contratada. Muito obrigado.

01:19:50 Ricardo Pradas: Eu vou fazer essa consideração. Eu acho que você está correto na indignação. Vou reafirmar o que eu acabei de afirmar em um momento atrás. Em momento nenhum, diferente da Carlos Caldeira e da Radial Leste, a fiscalização desse contrato para essa estrutura específica deixou de questionar e cobrar a execução sobre o tabuleiro da ponte Malgrado a divisão e necessidade de reavizamento, por conta da sinalização de faixa azul. Aquele alargamento para conter o espaço cicloviário é necessário. A gente não quis abrir mão disso. Tentamos viabilizar por outras maneiras junto à reforma da ponte. Inclusive, não tinha condição, não era previsto isso e a empreiteira alegou o que alegou, como cedeu ali, mas em momento algum houve essa priorização da faixa azul. Sim, a nossa cobrança. Isso pode ser verificado no mesmo processo de gestão da contratação, da execução do contrato 004, se não me engano. Todas as missivas para a execução, todas as cobranças de execução e a resposta, a última, cobrando essa execução foi dada dessa maneira que você leu e o restante dessa discussão não será mais técnica, vai passar a ser jurídica, mas a gente entende que não foi executado. Aí, sim, a gente está livre para poder conseguir executar por outro modelo de contratação. Antes disso, havia o risco de eles resolverem fazer ou alegarem que o poder público quis pagar mais ou pagar para outra contratada para executar uma coisa que já estava contratada anteriormente por eles, num contrato vigente tão simples ou complicado quanto isso. A alegação dela é uma alegação que ela não encontra fato na cobrança que a secretaria e essa assessoria técnica da pessoa direta que é fiscal do contrato fez reiteradas vezes durante todo esse tempo, com os diversos aditamentos de prazo, que a gente teve para não dar na execução, lá em 2022 mesmo, quando foi estourado o primeiro prazo de execução. Dadas as dificuldades da contratada, a gente quis manter isso para tentar executar o máximo possível dentro desse contrato, antes de conseguir achar outras

maneiras de executar. Até porque a gente tinha uma carência de execução de ciclovia. Você imagina sem a execução desses três contratos quanto a menos de quilômetros já teríamos ainda na cidade, além do que já está de defasagem. Essa foi uma maneira que a gente encontrou de privilegiar a execução do que já estava em contrato, mas houve negativo e a gente não pode obrigar fisicamente as pessoas da contratada a executar uma coisa que está previsto em contrato. São as sanções administrativas possíveis na sequência e agora a gente consegue sem ônus nenhum ao agente público, como já aconteceu aí no começo do ano prosseguir em relação a essa execução de uma outra maneira por um PPP ou por outro contrato.

01:23:40 George Queiroz: Pradas, me permite. Eu entendi então que, como foi encerrado o contrato, estamos meio que na estaca zero em relação à ponte. Eu não tive acesso ao projeto, não sei como é o projeto, mas a existência da nova ciclopassarela lá de Pinheiros deixa muito claro também isso. Uma coisa que sempre foi pedido e como é importante o acesso à ciclovia do Rio Pinheiros, não sei se existe qualquer previsão de acesso da Jaguaré ao Rio Pinheiros. Existe pelo parque existe, eu tenho uma entrada, eu teria que entrar pelo parque e fazer a volta, mas existe aquela ponte pequenininha. Existe alguma possibilidade de ter alguma coisa parecida com o que foi feito em Pinheiros, de uma entrada direta da ponte a ciclovia do Rio Pinheiros? Isso é impossível? Realmente, eu não vi nada de projeto. Eu tive acesso a esses documentos, mas não vi o projeto. É claro que a existência de uma ciclovia central que está sendo devida é importante, mas, enfim, existem oportunidades que a gente pode aproveitar ou não. Queria ter um debate sobre isso. A nossa sinergia com essa ciclovia que é sempre a cobrança de falta de acesso e tudo mais e eu sei que tem o acesso vindo do parque, mas todo o acesso é bem-vindo a essa ciclovia, porque ela pode ser muito melhor utilizada do que já é. Obrigado.

01:25:24 Ricardo Pradas: Concordo, George, eu acho que é uma outra concepção que a gente vai ter que se debruçar no sentido de privilegiar esse tipo de situação, em relação a compartilhar nas pontes para veículos. Eu acho que é uma maneira muito mais segura ser a ciclopassarela, como existe hoje a Erika Sallum. A gente pediu isso em um polo gerador junto ao Parque Global também para ver se tem junto a Ponte Morumbi entre a Ponte Morumbi e a Estaiada também para acesso na ciclovia Mario Covas do Parque Mario Covas, ao longo da Marginal. São obras que têm um valor muito significativo, vocês sabem.

01:26:10 George Queiroz: Pradas, deixa eu te interromper. Me desculpe. O que acontece na verdade é o seguinte. A ciclopassarela está feita, não estou imaginando de ter uma nova ciclopassarela, não estou imaginando que a ciclovia, como eu estou na ciclovia da Cidade Universitária. Na Cidade Universitária, eu tenho lá o acesso direto na ponte mesmo e, no Jaguaré, para eu acessar a ciclovia, eu teria de atravessar, entrar no parque e lá dentro do parque fazer a transposição, você entendeu? Não acho que é necessário a ciclovia desse nível da Erika Sallum, eu acho que nem a Erika Sallum a gente poderia ter usado a Eusébio Matos. Enfim, mas a ideia é da do acesso direto, de quem está pedalando. Eu estou na ponte, na ciclovia da ponte, que Oxalá seja feita um dia da ponte, eu tenho acesso tal qual é feito na Cidade Universitária, porque isso é uma facilidade para a gente um caminho a mais. Obviamente, eu não tenho que fazer a volta de ir até lá a estação do trem. Enfim, não a ideia de uma nova ciclopassarela, eu sei que vai ser feito lá no panorama, isso aí já está tudo bem, mas inclusive essa

ideia dos acessos mais lógicos para as nossas linhas de desejo, se eu estou pedalando, eu quero ir para a ciclovia. Fica essa e como tem esse espaço que é aquela ponte velha lá, não sei se existe algum plano de fazer alguma coisa com aquilo, a ponte velha que fica no meio. Enfim, a gente fica pedalando e a gente fica olhando para a ciclovia. A gente passa por cima de uma ciclovia e fala “poxa, por que não tem um acesso?”. É frustrante, porque a gente já está pedalando em condições muito ruins sem ciclovia e a gente passa por cima de uma ciclovia, fica uma coisa um pouco ilógica para a gente que está. Fica uma provocação de pensar possibilidades. Eu não estou imaginando que não é uma coisa urgente, mas é possível dentro do contrato, mas é são caprichos, são caminhos que a gente pode ter com o planejamento global da rede de conexão total, de atender a linha de desejo do ciclista. A gente tem uma rede que realmente funciona, que atrai o trabalhador e com segurança. A gente passar por cima de uma outra ciclovia embaixo e ficar “poxa, como é que eu faço para acessar isso que está embaixo?”. Poxa, são mais 800 metros, 500 metros para o ciclista. Isso é muito complicado, porque nós estamos usando o nosso esforço físico. Quanto menos isso é natural da mobilidade ativa, então pensar algum tipo de conexão, pelo menos aos moldes da Cidade Universitária. Enfim, era uma coisa que seria bacana para a gente. É isso. Obrigado.

01:29:12 Ricardo Pradas: Até para te alinhar, Gerge, e todos que estão na reunião. Quando na época do ciclista Ricardo Teixeira e todo mundo deve ter acompanhado o motovia da marginal que saiu em diversos jornais previa o espaço cicloviário na borda oposta. Quando isso foi levado ao governo do estado para pegar a concessão e executar para o município, a Secretaria de Planejamento do Estado pegou toda a ideia e levou para o estado, inclusive o acesso de ponte para a ciclovia da marginal, da ciclovia da marginal para as pontes, e encamparam isso de uma maneira a revelar do que a gente estava planejando. Essa situação em algum momento pode estar sendo vista na concessão do hidrovial dos rios que o governo do estado está fazendo. Que não obstante a gente vai adaptar quando for chamado a falar além disso, logicamente a gente está pensando, o que o Dawton pensa quando ele pensa no plano cicloviário, na estrutura cicloviária como um todo. A gente gasta muito tempo imaginando conexões e eu tenho com certeza que essas conexões, ele e a Leia têm se debruçado muito para tentar fazer o máximo possível de acesso mais direto. A gente sente, a gente ouve algumas coisas estranhíssimas, quando vai apresentar as ciclovias para subprefeituras que reclamam que a gente está implantando em área comercial. Quando a gente fala do tamanho do que vem por aí em algumas situações, eles falam “mas você tem de fazer outros caminhos, mas esse caminho é mais longo e mais íngreme e não tem comércio. Então, não tem interesse, eu não preciso tanto da ciclovia para proteger o modal como eu preciso de voos comerciais e onde passa tem, transporte coletivo também”. Então, essa é uma discussão que a gente faz, defende em todas as áreas que a gente vai explicar implantação, notadamente PPP e outras. Eu tenho certeza de que o Dawton também está se debruçando principalmente nessas conexões para complementar toda uma rede junto ao plano. Essa da marginal que não parece que é uma estrada, mas é a maior via da cidade não é 23 de Maio, essa é a maior via da cidade. Aqui, tem mais gente circulando. Tem razão de ter o acesso o mais rápido possível, desde que ele seja seguro o suficiente para fomentar o uso do modal.

01:31:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Só complementando, para vocês terem uma ideia, junto à Leia, nós estamos fazendo um trabalho específico que nós chamamos de transposições. É um trabalho específico mesmo para poder trabalhar junto a outras secretarias. Então, fazer um trabalho onde plano

ciclovitário integra totalmente com a malha, não esquecendo que é preciso vencer as barreiras das pontes para poder integrar os dois lados. Esse trabalho que está sendo chamado de transposições está sendo inclusive tratado um pouquinho com a SP Obras, é quem detém hoje os contratos das pontes através de alguns contratos específicos, mas que existe a possibilidade, sim, de ter um tratamento específico em algumas pontes, talvez até complemento da própria ponte para poder melhorar essa acessibilidade. Inclusive, atendendo isso que você está falando, viu, George, a ideia é realmente conectar toda a estrutura ciclovitária do entorno com a própria Marginal Pinheiro. A gente está numa fase realmente de estar planejando isso para poder estar conversando. Já fizemos um mapa, já estou conversando com o SP Obras sobre isso para a gente poder dar andamento de como vai ser feito isso. Todo e qualquer projeto ou contratação de obras de pontes é sempre através da SP Obras dentro do município e existe essa possibilidade que o Pradas falou que é com relação ao estado, que foi um projeto muito maior, que é possível inclusive colocar numa parceria, caso seja assinado algum contrato com alguma das aventuras das estradas, vamos colocar assim. Porque a gente não sabe como é que pode acontecer, mas, caso tenha algum desses contratos, eles podem exigir do contratante que coloque todas as ciclopassarelas ou essas conexões. Basicamente, é isso. Ciclofaixa de lazer nós estamos reafirmando, vamos dizer assim, o nosso contrato com a ciclofaixa de lazer que vence agora em abril dia 20 de abril, vence o contrato. A empresa demonstrou interesse em dar continuidade ao processo. Então, significa que continuaremos com a nossa ciclofaixa de lazer. Existe a possibilidade. Eu acho que você poderia falar sobre isso. Isso é a possibilidade, sim, de ampliação do contrato que é uns 25%.

01:35:11 Ricardo Pradas: O que a gente pediu foi essa possibilidade de aditamento. O requisitado foi 61 milhões que foi liberado pela secretaria de finanças. Foram 45 milhões. Isso com votação total e qualquer suplemento que a gente for fazer em relação à ampliação, não à execução que já existe, precisará passar pelo ok do secretário, principalmente da Secretaria de Planejamento. Se eles cederem novamente na suplementação os 61 milhões que a gente pediu, que dá uns 25% de ampliação, lógico, que a gente consegue editar o contrato e verificar novas implantações. Contudo, a perspectiva também que foi mencionada para a gente nessa nova gestão é de voltar a buscar um patrocinador, como existiu antes, Bradesco, Itaú e Uber, e usar esse dinheiro que hoje é aplicado para montagens e desmontagens por parte do lazer de finais de semana para a implantação de novas estruturas fluviárias, já que é mais dinheiro que pode ser liberado numa taxa mais rápida, principalmente para PPP, que tem essa carência maior. São duas ideias separadas, uma de buscar novamente o chamamento público para o patrocínio, para ver se isso vem liberar o horário para a execução de novas estruturas. Num segundo momento, melhor dizer, voltar a procurar essa ampliação via o restante da dotação que não foi dada no plano do projeto de lei. Na lei, na verdade, na lua desse ano, na lua aprovada, consta só uns 45 milhões, que dá para pagar exatamente o que tem nesse ano de implantação. Todas as linhas que a gente já conhece e tem por hábito fazer, é uma situação onde a gente precisaria do horário para poder fechar esse aditamento do contrato.

01:37:55 George Queiroz: Eu sei que a ciclofaixa de lazer foi tema de debates um pouco acolorados no ano passado. De qualquer forma, é importante a gente reafirmar algumas posições aqui. Acho que são consenso da Câmara Temática. A ciclofaixa de lazer foi implantada num tempo onde não havia sequer ciclofaixas. Ela era de 2009. As ciclofaixas eram restritas, a grande maioria aos parques. Então,

ela foi, vamos dizer, um posto avançado da ideia de que, sim, você pode pedalar na cidade. Foi pautado quando houve a expansão da rede. Essa interposição de fazer ciclofaixa de lazer onde já tem ciclovia começou a ficar um pouco estranha, especialmente no momento em que a gente não tem mais patrocínio. Ou seja, era um evento patrocinado zero custos. No momento que passa a ter custos, a gente tem que começar a ter uma outra visão. Em certos lugares, ela já é consolidada. A gente entendia que, na Avenida Paulista, no momento que tinha Paulista aberta, ela fazia sentido no que tinha o patrocínio. O cara fazia ativação de patrocínio, mas agora não passa um carro, não tem nem patrocínio. Existe um desperdício que eu acho que poderia ser utilizado em sinergia com a expansão do plano cicloviário nos lugares onde vocês vão implantar a ciclofaixa, especialmente fora do centro expandido. Se coloca a ciclofaixa na área temporária de domingo onde você pauta a questão, você mostra que aqui é possível no domingo. Depois de um tempo, você vem com a estrutura permanente e a estrutura permanente sofre, vamos dizer, menos oposição, porque as pessoas do local percebem que é possível pedalar, que a gente pedala de um lugar a outro. É possível, então, esse tipo de se a gente congelar o projeto no que era dos patrocínios. A gente está realmente despendendo recurso público, colocando cone na Avenida Paulista, colocando cone em lugar que já tem ciclovias, como lá na ciclovias pesadas, ali na região da gestão Vidigal, Vila Lobos, ciclovia enorme. Para que vai precisar de mais uma faixa? Tem uma ciclovia enorme que cabe todas as crianças etc. Então, acho que a gente precisa rever esse tratamento no momento que é gasto de dinheiro público. A empresa cobra um valor substantivo. A gente pode entender como um projeto diferente, como um projeto de expansão de trazer a ideia de que as pessoas podem pedalar a lugares onde não existe estrutura. E não é isso que está acontecendo. A gente fica com essa questão dessas bandeirinhas, que eu espero que eles sejam melhores tratados. Na última gestão, tivemos todo aquele problema da coranda. Tomaram cano, ganham mal, eles estão em CLT. Eu gostaria muito que essas pessoas tivessem os seus direitos trabalhistas o máximo possível, garantia. É isso. Mas eu acho que vocês deviam rever o projeto para não fazer a mesma coisa e somente gastar 50, 60 milhões e ficar pondo cone onde já tem ciclovia. Seria justo com quem paga impostos na cidade. Muito obrigado.

01:42:00 Lucian C.: Vocês falam que o contrato se encerra agora, que ele vai ser renovado e ele pode ser negociado. Eu queria só confirmar. Vocês novamente não vão adotar nenhuma das sugestões que a Câmara Temática da Bicicleta já entregou? Documento repetidamente, faz vários anos. Vocês não vão fazer nenhuma das melhorias? Vocês vão fazer exatamente tudo como está contrariando as recomendações, só que mais extenso? É isso?

01:42:34 Ricardo Pradas: Lucian, se você está se referindo à retirada de bandeirinhas e cones, vai continuar igual. Eu já afirmei isso. Ampliação do horário, retirada da Paulista, vou reafirmar a mesma coisa. Vamos conversar com o órgão de trânsito e cabe também a vocês participarem disso, indicando que locais vocês têm de preferência para a mesma extensão. A gente vê com a contratada se é possível, mantendo os mesmos valores, a mesma quantidade de bandeirinhas e de cones. É essa a situação a gente não tem uma situação onde a gente tem cones e pessoas num número X que a gente pode colocar onde quiser. O contrato licitado ele identifica os locais a extensão e o posicionamento de cada uma dessas situações. Não é uma situação onde eu posso escolher onde eu vou fazer o meu evento. Isso precisa ser alterado.

01:43:48 Lucian C.: Como assim a gente vai estudar? Vocês não falaram que já pediram o dinheiro para fazer a expansão para fazer o aditivo? Vocês já sabem do que pediram o dinheiro certo?

01:43:54 Ricardo Pradas: Sim, sabemos que nós pedimos dinheiro e fazer o aditivo para fazer a mais é uma situação onde a gente fala. O contrato foi editado. Nós vamos fazer uma extensão das vias. Nós vamos usar essas outras vias. Eu não sei duvido muito que juridicamente eu posso pegar e falar "olha, hoje eu não vou implantar mais aqui", porque nós temos a conclusão de que não vou mudar o que está escrito no contrato que é a ativação na Paulista, para uma outra rua, onde for escolhido tecnicamente, vamos chamar assim. Eu não sei se isso é possível dentro desse tipo de contrato. Isso não é novidade.

01:44:40 George Queiroz: A gente fala disso há anos. Vocês sabiam disso quando fizeram o pedido de aditivo e um pedido de aditivo é reescrever o contrato.

01:44:51 Ricardo Pradas: Mas nós não vamos reescrever o contrato com outros locais, o que foi licitado. Você pode reescrever o contrato de diversas formas. Você pode reescrever o contrato aditando valor, mudando o valor, sendo questionado pelo Tribunal de Contas se o valor reduziu, se teve deflação naquele tipo de serviço. Esse é o tipo de reescrever o contrato. Agora, mudar os locais, você está falando, por exemplo, que eu poderia chegar no contrato onde eu estou licitando determinadas ciclovias, em determinados locais, e trocar de local. Eu não posso fazer isso dessa maneira e você sabe disso. Você conhece contrato público.

01:45:33 Lucian C.: Por conhecer contrato público, eu sei que esse exemplo não é uma boa analogia.

01:45:36 Ricardo Pradas: Bom, então faça uma analogia que você acha interessante, porque esse contrato vai ser editado. Dá para prorrogar por mais 24 meses e nós não vamos gastar tempo público em refazer uma licitação de algo que pode ser prorrogado. Mesma coisa está acontecendo com manutenção. A gente está fazendo contrato que tem uma ata vigente. A hora que essa ata terminar e ela não puder ser mais prorrogada, nós vamos fazer outra.

01:46:08 Lucian C.: Quantos quilômetros é a expansão?

01:46:10 Ricardo Pradas: 25% do que existe hoje, 64 e 114, mas no máximo 25% possíveis.

01:46:18 Lucian C.: Mas vocês falaram que não teve a liberação total do dinheiro. Isso significa quanto?

01:46:26 Ricardo Pradas: Isso significa zero. O que tem hoje liberado dá para pagar o que existe.

01:46:30 Lucian C.: Então, não teve liberação de dinheiro?

01:46:39 Ricardo Pradas: O que está pedido na Ploa foi uma coisa o que foi liberado foi exatamente o que nós temos para executar até o final do ano a ciclofaixa de lazer nos modos que ela existe.

01:46:36 Lucian C.: Você podia ter vindo no começo da apresentação sobre o que vai acontecer com a ciclofaixa de lazer. Obrigado.

01:47:00 Ricardo Pradas: Vai ser insistido nessa situação para sempre, que não precisa de bandeirinha, quando a gente já falou que não.

01:47:19 Lucian C.: A gente está falando de diversas coisas. A gente está falando de ampliação de horário. A gente está falando de local.

01:47:24 Ricardo Pradas: Será ampliada no contrato que está. Vocês já tiveram essa resposta.

01:47:26 Lucian C.: A gente está falando para fazer outro edital.

01:47:34 Ricardo Pradas: O tempo fica sendo ocupado para uma coisa que vai ser renovada por mais 24 meses e vai continuar da mesma maneira e será ampliada possivelmente, se houver mais horário, se não houver mais horário, não será ampliada. Em todas as reuniões, os questionamento continuam sendo feitos e a resposta será a mesma em todas as reuniões.

01:47:56 Lucian C.: Não, porque nas duas reuniões a gente fala. A gente tem um contrato. Tem nada que a gente possa fazer. Quando a gente for fazer um aditivo que o aditivo pode ser negociado, quando o contrato se expirar, na expiração do contrato, a gente pode ver isso. É sempre empurrado dessa forma. Agora que a gente tem o contrato se encerrando, ele pode ser negociado a continuação ou não.

01:48:52 Ricardo Pradas: Agora, é o momento de fazer uma negociação ou de fazer um novo ETP.

01:48:54 Lucian C.: Vocês estão simplesmente se esquivando, falando "olha, não vou fazer isso, porque eu nunca ia fazer isso". Você se fixa numa coisa que vocês acham que é impensável. A gente tem várias outras demandas, por exemplo, mudança do horário, expansão do horário e vocês ignoram isso. Vocês simplesmente fixam um negócio que você falou que não vai alterar e pronto. Não vamos fazer.

01:48:41 Ricardo Pradas: Nós vamos seguir o que está no contrato para gente fazer essa relicitação agora. Em vez de continuar, eu teria de lançar o ETP.

01:48:50 Lucian C.: Vocês não vão fazer o que está no contrato. Vocês estão propondo um aditivo ou uma coisa ou outra. É que você falou uma coisa que contradiz o que você acabou de falar.

01:49:03 Ricardo Pradas: Não é isso. Você está querendo que tenha uma mudança que não vai ocorrer não. Exatamente isso eu te falando, que tinha uma possibilidade de ter um aditivo de 20%, 25% e até 25%. Esse horário não veio. Nós não temos condições de editar e não será editado e suposto que continuará sendo feito do mesmo jeito que está previsto no contrato qual a dúvida?

01:49:35 Lucian C.: A dúvida é que primeiro isso aqui não foi dito. A gente tem de ficar extraindo a informação do que era o informe, mas não precisa ser dito. Isso é óbvio para todo mundo como você que sabe como é o contrato. Parece que eu estou tentando colocar aqui. Por isso que é um informe. Pradas, por favor, é para atualizar todo mundo. Você joga um número e fala "a gente teve tantos milhões assim". Você está falando de um aditivo. Não está nem claro se esse é o valor vigente ou se não é o valor vigente, se é o valor com aditivo ou se é um aditivo parcial.

01:50:04 Ricardo Pradas: Leia o contrato, Lucian.

01:50:06 Lucian C.: Como eu leio o contrato? Você veio dar o informe, Pradas. Pradas, você pode falar vamos fazer uma atualização e um informe de um assunto e você chega aqui e fala "leia o contrato". Não sou eu fazendo a apresentação na reunião. Você está fazendo o informe da atualização.

01:50:34 Ricardo Pradas: Esse assunto não tem mais o que atualizar. Para mim, não vai ser mais pauta. Se for chamado a falar de novo, vou falar que continua na mesma situação que estava anteriormente. É isso que eu vou falar. A gente já falou tudo isso que eu estou falando nas reuniões passadas e a gente vai ter sempre esse embate. Eu com você que você pensa de uma maneira e eu estou levando a situação aqui de uma outra maneira.

01:50:43 Lucian C.: Não é pensar de uma maneira, Pradas. Você ficou de fazer um informe de um assunto e quando você fez o informe em outra ocasião, a ocasião que você falou, foi a gente está no meio de um contrato. A gente só pode fazer isso quando estiver se aproximando da renovação do contrato ou do término do contrato. Ou a gente faz uma nova licitação, ou a gente faz um aditivo com mudança. Agora que nós estamos chegando tanto é que o que você falou. Foi exatamente isso. "Olha, estamos planejando um aditivo". Isso é uma mudança. A gente quer que você explique o aditivo, sem a gente ter de ficar perguntando cada coisinha para saber o que está nesse aditivo, porque não foi apresentado isso. Você responde "leia o contrato". Vocês estão apresentando, por favor, apresente. Joga um número. Quero saber se esse número é do aditivo, se é o aditivo integral solicitado ou se é parcial ou se não, não é nada, porque, se você joga um número do nada, a sociedade civil não tem obrigação de saber de cor todo mundo. Ainda que eu soubesse, o resto das pessoas também não tem obrigação. Então, ninguém precisa saber quando você joga 45 milhões no ar que esse é o valor do contrato inteiro por 24 meses. Por isso que você está apresentando.

01:50:34 Ricardo Pradas: Você terminou e vai me deixar falar ou você tem mais coisa para colocar?

01:52:22 Lucian C.: Se você continuar falando, mas não se contradizer, eu só vou apontar, se você contradizer alguma coisa que você já disse para gente poder se esclarecer.

01:52:33 Ricardo Pradas: Então, eu encerro por aqui. Eu não vou falar mais nada, porque você vai ficar rebatendo em tudo que eu vou falar. Eu deixo para você falar à vontade e você fica me interrompendo. Eu encerro por aqui. Não tenho mais nada a declarar sobre esse assunto.

01:53:02 Lucian C.: Segue o jogo. Segue o jogo.

01:53:05 Ricardo Pradas: Não interrompemos ninguém o tempo todo e eu sou interrompido constantemente pelo Lucian. Nesse assunto específico não falarei mais. Lucian, não falarei mais. São 45 milhões dá para pagar o contrato por 12 meses. É a dotação orçamentária deste ano, não é para 24 meses e não tem aditivo que suporte a gente colocar mais metragem na rua para aditivar o contrato, porque não tem horário para isso. Se aparecer horário para isso, poderá ser aditivado o contrato. Continuará tendo bandeirinhas e continuará tendo cones. Ponto. Encerro.

01:53:42 Lucian C.: A gente teria economizado muito tempo se na hora de apresentar a pauta isso fosse informado, em vez de a gente ter que ficar perguntando.

01:53:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos lá, gente. Eu acho que nós repassamos toda nossa pauta aqui. Não tem mais nenhum assunto para gente tratar pela nossa pauta. O George está com a mão levantada, não sei se ele quer falar ainda, e o Thomas levantou a mão agora. Eu vou pedir que vocês sejam breves agora para gente poder encerrar nossa reunião. Só isso eu peço que vocês sejam breves para gente poder encerrar nossa reunião

01:54:22 Thomas W.: Só para entender então. Ciclofaixa de lazer não vai acontecer nada do que a gente sugeriu há anos? Só para deixar isso registrado. A gente fez sugestão em 2020, 2021, 2022, todos os anos que eu estou aqui, a gente já fez sugestão. Basicamente, não vai ser mudado nada. É isso? Só para ver se eu entendi certo. Apesar desses embates que aconteceram, a questão de ampliação, de mudar cone, nada vai ser feito do que a gente sugeriu e nem aquela apresentação que a prefeitura trouxe em meados de 2022, falando que ia ter ativação com palco ia ter cafezinho. Tudo isso também morreu? O que a prefeitura propôs também não vai ser feito? É isso?

01:55:10 Dawton Roberto Batista Gaia: A princípio não será feito. É isso mesmo.

01:55:15 Thomas W.: Então, desculpa o termo fala, Dawton.

01:55:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Aquela apresentação seria caso fosse dado andamento a um processo de parceria e caso os parceiros tivessem interesse em adotar, entrar na parceria, com relação e subsidiar. Mas, como não houve interesse até o momento, não ocorrendo aquilo. É isso. Praticamente é isso. Pelo menos por enquanto não, como o Pradas falou. Existe uma possibilidade de buscar parceiros, se houver essa possibilidade. Aí sim pode ser feito tudo isso que foi proposto lá no passado, mas tudo isso nós dependemos da questão de um parceiro para poder dar prosseguimento naquela proposta que estava sendo feita. Neste momento o que será dado encaminhamento é o contrato vigente vai ser recontratado nos mesmos modos que foi feito anteriormente. Foi pedido. Estou só resumindo. Não vou nem abrir mais para poder falar. Foi pedido 60 milhões para poder ter a possibilidade de fazer a ampliação dos 25% e o que foi liberado neste momento que foi liberado foram os 45 milhões que podem recontratar nos modos que foi feito. Porque a empresa se manifestou favorável a dar continuidade ao contrato da forma que estava. É isso.

01:57:08 Thomas W.: Dawton, talvez não seja uma pauta para agora, mas eu queria falar sobre a ciclofaixa de lazer, eu já tinha te alertado isso no passado. Por exemplo, no trecho do Vila Lobos, a ciclofaixa de lazer só existe de um lado da avenida. Na Indianópolis, tem trechos que some uma quadra ou duas. Fiscalizar o trabalho da empresa que está fazendo isso, porque eles não estão fazendo a ciclofaixa inteira. Tem trechos pontuais sumindo ali. Isso é uma coisa para vocês fiscalizarem eles, já que é um contrato que vocês têm e eles têm obrigação de colocar. Quando tem, por exemplo, uma corrida no Ibirapuera que a gente sabe que tem alterações pontuais recorrente em alguns lugares, o Vila Lobos todo domingo nos últimos meses praticamente sumiu um pedaço dela, justamente onde dá acesso ao parque. Bom, olhar isso.

01:55:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Agradeço a sugestão, Thomas. Nós estamos fiscalizando. Não existe nenhuma possibilidade de desativação de qualquer trecho sem uma prévia comunicação. Todas as vezes que existe uma comunicação da não ativação, esse trecho não será cobrado, não será pago, exatamente isso. Todas as vezes que você suspende por um período ele não é pago.

01:58:33 Thomas W.: Eu conversei com os Bandeirinhas e eles falaram que é uma coisa que a empresa não está colocando, não tem comunicação. Eu acho que eles nem estão validando isso com vocês. Por isso que eu estou falando isso para vocês, para vocês fiscalizarem esses trechos específicos, mas é isso.

01:58:47 Dawton Roberto Batista Gaia: Gente, foi uma reunião calorosa, vamos colocar assim. Queria agradecer mais uma vez pela participação de todos, pela contribuição. É isso que faz da nossa reunião uma reunião realmente muito boa. Eu acho a nossa reunião realmente muito boa. Ela realmente acrescenta muito para nós com toda a certeza. Não tenham dúvidas que tudo que é colocado aqui por vocês é considerado, sim, nas propostas que a gente vem elaborando, com relação ao Plano Escoviário da cidade de São Paulo. Mais uma vez, muito obrigado pela participação de todos. Bom dia.

Todos se despedem.