REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: 05/02/2026
Horário: 10h00 às 12h00

Participantes

Adail Zerio Junior - CET
Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB
Anderson Augusto – Conselheiro CTB
Carlos Alberto S Codesseira
Cecilia - CET/GPO
Dawton Roberto Batista Gaia – CET/SPP
Eduardo Pereira – CET/GPL
Emerson - CET/GPO
Felipe Claros – Conselheiro CTB
Isabella Maciel Balbino – SMT/AT
José Ovidio Abelardo Michele – CET/DFE
Juliana Di Grassi – SMT/AT
Lea Lopes – SMT/AT
Magno – IMPS – Conselheiro CTB
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Natalia Bike Zona Norte – Conselheiro CTB
Raquel Lourenco Mendes Novis – CET/DPM
Ricardo Airut Pradas – SMT/AT
Rodrigo Candido – SMT/Imprensa
Sergio Ricardo do Amaral – CET/GMC
Vanessa Tordino / CicloCentro – Conselheiro CTB
Viviane Cristina da Silva – SMT/GAB
Yang - SPTrans

Pautas

1. Planejamento Orçamentário 2026 e Expansão da Malha Cicloviária – Ricardo Pradas, SMT/AT
2. Contratos vigentes de ciclofaixas e ciclovias: prazos e nova licitação – Ricardo Pradas, SMT/AT

3. Termo de Referência para Contratação de Obras de Requalificação de Ciclofaixas e Ciclovias – Ricardo Pradas, SMT/AT
4. Remoção da ciclofaixa da Rua Verbo Divino (Thomas) – Raquel Lourenço, DPM/CET
5. Remoção da ciclofaixa da Av. Prof. Alípio de Barros (Magno - IMPS) – Raquel Lourenço, DPM/CET
6. Remoção da ciclofaixa Alameda Northman (Nat) – Raquel Lourenço, DPM/CET
7. Questionamento sobre sinalização para vias recapeadas como a Al. Northman (Nat) – SET/CET

Pendências

1. Revisão do Regimento
    a. Inclusão do Magno na CTB (Instituto Movimento Pedal Seguro) como representante da Zona Leste.
2. Aprovação da alteração das reuniões de terça para quarta-feira, conforme sugestão da SMT.

00:00:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos.

00:00:06 Michele Perea Cavinato: Olá, Dawtinho. Pode parar. Essa parte é minha. Olá, bom dia a todos. Bem-vindos à Câmara Temática de Bicicleta. Primeira do ano. Hoje, a pauta é bastante extensa. Então, vamos seguindo já. Passar a palavra para fiscalização, autuação e multas na ciclofaixa, ciclovias. José Ovidio é da Gerência de Fiscalização Eletrônica.

00:00:36 José Ovidio Abelardo Michele: Bom dia a todos. Estou aqui atendendo a um pedido do Irlânio, nosso gerente, que pediu que eu tivesse, que fizesse uma participação para esclarecer eventuais dúvidas que pudessem existir em relação à utilização de fiscalização eletrônica na questão das ciclovias e ciclofaixas. Uma pergunta específica que ele me passou foi sobre eventual fiscalização por equipamento eletrônico em relação a veículos estacionados nas ciclovias e ciclofaixas. Acho que foi isso. A gente não realiza esse tipo de fiscalização com os equipamentos de fiscalização eletrônica. Inclusive, esse tipo de infração não está nem previsto no nosso contrato, no nosso termo de referência, para ser fiscalizado. Houve também uma questão em relação a câmeras de monitoramento. Só queria diferenciar aqui que os nossos equipamentos de fiscalização eletrônica, os radares, não fazem monitoramento. Então, o sistema funciona assim: os equipamentos registram todas as passagens dos veículos que passam nos equipamentos, leem a placa, identificam o local, o dado de horário e só registram

imagens no caso de o veículo cometer alguma infração, dentre os enquadramentos que estão sendo fiscalizados. Então, não há, assim, um monitoramento, uma câmera que fica gravando ali full time, isso não existe. Em linhas gerais, é assim que funciona a nossa parte aqui dos radares, na fiscalização eletrônica.

00:03:00 Aline Pellegrini Matheus: Bom, a minha pergunta é: a gente meio que já sabia que as fiscalizações não são feitas com câmera, que isso não é previsto e que o radar não faz esse tipo de monitoramento. A questão é que a gente queria saber como fazer para incluir esse tipo de serviço, se a gente poderia solicitar que, por exemplo, a gente sabe que já existe o serviço disponível do Smart Sampa, muitos dos serviços do Smart Sampa já estão incluídos nos faróis, nos semáforos e em câmeras de monitoramento pela cidade. Se a gente não poderia incluir, nesse tipo de serviço, por exemplo, a fiscalização das ciclofaixas, porque a gente vê que aumentou muito a invasão de motociclistas nas ciclofaixas, principalmente nos corredores principais da cidade. A gente tem sido colocado em risco, principalmente nesses corredores principais, como a Vergueiro e outras vias importantes, onde a gente tem notado esse crescente número de invasões. A gente queria saber como fazer para solicitar esse tipo de fiscalização, esse tipo de monitoramento, porque a gente não tem segurança nenhuma mais nas vias, está cada dia pior.

00:04:37 José Ovidio Abelardo Michele: Então, o enquadramento de transitar com o veículo em ciclovias e ciclofaixas até tem previsão no nosso contrato de ser fiscalizado, só que, até o momento, isso não aconteceu. Isso depende, acho que mais de uma avaliação técnica, porque é uma fiscalização nova para nós. O contrato é remunerado por faixa, cada faixa fiscalizada. Então, você está incluindo a ciclofaixa na fiscalização, implica também em mexer na remuneração contratual. Então, tudo isso eu acho que precisa ser mais discutido em nível até de direção, alta direção da empresa, da gerência, do departamento de fiscalização aqui, para ver se é possível viabilizar esse tipo de fiscalização. Mas existe, sim, no termo de referência desse contrato de fiscalização, a previsão de fiscalizar o trânsito em ciclovias e ciclofaixas.

00:05:52 Aline Pellegrini Matheus: Então, é porque você disse que no termo de referência não tem essa previsão. Você disse antes que não tinha essa previsão.

00:05:58 José Ovidio Abelardo Michele: Não, veja bem. Desculpa, há uma diferença, eu citei primeiramente estacionar, que foi a pergunta que me chegou, está certo? Falei especificamente de estacionar, para transitar existe.

00:06:08 Aline Pellegrini Matheus: Entendi, então o que a gente pode fazer? A gente solicita isso via ofício, o que a gente pode fazer?

00:06:26 José Ovidio Abelardo Michele: Olha, eu vou sugerir que depois você veja com a

Michele o contato do nosso gerente, o Irlânio, e para poder, Michele, tentar alinhar com ele alguma coisa nesse sentido, alguma conversa nesse sentido, tá?

00:06:42 Michele Perea Cavinato: Aline, eu acho que o ideal é você fazer um ofício. Eu subo no processo, você encaminha, é uma forma de ficar oficializado.

00:06:47 Aline Pellegrini Matheus: Tá bom. Obrigada.

00:06:52 Michele Perea Cavinato: Então, vou deixar como encaminhamento. Você fazer um ofício com esse pedido. Sobre esse assunto, mais alguma questão?

00:07:14 Aline Pellegrini Matheus: Da minha parte, não. Não sei se os demais conselheiros têm alguma solicitação.

00:07:21 Michele Perea Cavinato: Então, é isso, José Ovidio. Muito obrigada por ter participado, por ter respondido, esclarecido essa parte de contrato.

00:07:40 José Ovidio Abelardo Michele: Tá ótimo, Michele. Eu que agradeço a oportunidade e estamos aqui à disposição.

00:07:58 Michele Perea Cavinato: Vamos lá. Segunda parte da Cecília. Questionamento sobre sinalização para vias recapeadas, como a Northman. Ci, obrigada de estar por aqui.

00:08:08 Cecilia: Bom dia a todos. Espero poder estar contribuindo aí, esclarecendo as dúvidas de vocês. Bom, recapeamento em vias públicas, elas podem ser feitas através da subprefeitura e através de um convênio que a prefeitura tem com a Sabesp. No caso da Alameda Northman, a informação que nós temos é que foi um recapeamento executado pela Sabesp. No caso, os projetos já foram encaminhados para a Sabesp e para a implantação.

00:09:00 Michele Perea Cavinato: Eu ia falar isso. Natália, você que pediu essa questão, se puder complementá-la.

00:09:02 Natalia Bike Zona Norte: Bom dia. A minha dúvida é assim, vocês têm um prazo para repintar essa ciclovia?

00:09:05 Cecilia: Na verdade, esse prazo está estabelecido no convênio entre a prefeitura e a Sabesp. Então, assim, não sei te precisar um prazo exato. Talvez, seja o caso que está perguntando lá para a área, para a superintendência que trata de obras, que é o caso, está verificando essa questão do prazo.

00:09:41 Natalia Bike Zona Norte: No caso, por exemplo, quando esse prazo é muito extenso.

00:09:46 Dawton Roberto Batista Gaia: Só complementando, Natália, esses são os desafios que a gente está buscando aqui para resolver esse problema, que realmente é um problema grave. Já há muito tempo que a gente vem atravessando isso. Toda vez que a Sabesp... Bom, primeiro que ela demora para fazer a obra, depois a obra fica mal feita, depois tem que fazer novamente, depois tem que fazer o pavimento. Como existe um contrato, o contrato foi... Não sei se você sabe, mas o problema da Sabesp é que eles perderam uma causa na Justiça e estão pagando essa causa através de pavimento. Então, eles são obrigados a devolver o pavimento pintado. Isso é um problema judicial. Não é tão simples resolver, mas o problema que fica é que a via fica sem sinalização e todos nós ficamos correndo atrás. No passado, eu tentei, através do contrato da CET, inclusive antecipar a sinalização e pintar. Eu fui orientado a não fazer isso, porque eu poderia perder a garantia do contrato deles. Então, virou esse impasse para a gente poder resolver. E nós ainda estamos correndo atrás para ver se conseguem, pelo menos, melhorar esse tempo de recap deles.

00:11:03 Natalia Bike Zona Norte: Em média, quanto tem sido o tempo de recap, no caso da Sabesp e os outros casos?

00:11:07 Dawton Roberto Batista Gaia: O recap até que tem sido rápido. O problema nosso está na sinalização, que eu não sei o que acontece. Então, nós vamos chamar esse grupo lá da Sabesp para poder conversar, para ver se a gente consegue resolver isso definitivamente, porque tem via que fica com seis meses sem pintura, para vocês terem uma ideia.

00:11:32 Natalia Bike Zona Norte: No caso, por exemplo, específico da Alameda Northman, por ser uma ciclovia dupla, está muito perigosa. Eu tenho recebido reclamação de vários ciclistas, cicloentregadores, porque eles estão entrando na contramão. Tem uma sinalização no solo, porque é parte do caminho que eles estavam acostumados a percorrer. Então, não seria o caso, por exemplo, de colocar cones ou algum tipo de sinalização provisória?

00:12:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, isso pode ser uma medida operacional, mas não é uma solução definitiva. Uma medida operacional, sim.

00:12:08 Natalia Bike Zona Norte: Até a ciclovia ficar pronta, estariam protegidos os ciclistas. Principalmente na ciclovia que são duplas, por causa que o ciclista entra na contramão dos carros.

00:12:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, acho que é uma medida operacional que pode ser feita, sim. É uma solução. Uma solução parcial, mas é uma solução.

00:12:31 Natalia Bike Zona Norte: E como a gente pode fazer para solicitar esse tipo de solução provisória?

00:12:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Não precisa solicitar. Eu vou atrás por aqui, vou falar com a área operacional para ver se a gente consegue resolver essa questão. Quando são poucas vias, isso não é problema para a gente administrar, mas, se forem muitos casos como esse, realmente fica muito difícil administrar. Assim, o problema é que, quando você coloca o cone, é como se você estivesse deixando ele pintar quando ele quiser. Ele fica sem a responsabilidade de fazer a manutenção da sinalização. Mas tudo bem, eu entendi, e a gente vai atrás dessa história do cone para poder garantir a segurança do ciclista. É possível, sim, a gente fazer essa medida operacional aí.

00:13:24 Natalia Bike Zona Norte: Obrigada.

00:13:34 Michele Perea Cavinato: Anderson, antes de passar a palavra para você, eu posso passar para o Pradas, que ele tinha levantado a mão, eu acho que é um complemento do que o Dawton falou. Só para pegar esse gancho. Você quer complementar, Pradas?

00:13:46 Ricardo Airut Pradas: É, eu acho que acabou sendo contemplado, mas vamos só reforçar um pouco do que foi falado aqui. É muito do que foi colocado, né? Quando você tem duas pastas e uma garantia que precisa ser preservada de quem é o responsável legalmente por ter recomposto a via, enquanto o órgão executivo de trânsito não recebe o aceite definitivo, ele não ressinaliza. A gente tem cobranças, até para entendimento do Tribunal de Contas, de locais que foram ressinalizados e tiveram que ser quebrados porque deu problema na aceitação do serviço de recape, e aí vieram cobrar da gente porque o Poder Público tinha ressinalizado. Então, é ressaltar que não é uma questão de má vontade de não estar programado. A ansiedade nossa de querer ressinalizar também existe. Mas o entrave aí é o entrave legal, em que a cobrança recai sobre o Poder Público na questão do gasto do dinheiro que foi aplicado nisso. Talvez uma medida, um fluxo com essa medida operacional, como o doutor falou, seja a solução paliativa mais indicada e que não exponha ninguém, nem os usuários, nem quem tem que executar o serviço por parte da ressinalização. É só isso.

00:15:21 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Pradas.

00:15:33 Anderson Augusto: Oi, tudo bem, pessoal? Bom dia. Feliz ano novo para quem ainda não encontrei. Vamos lá. Acho que o Pradas me respondeu algumas questões. Tudo bem, eu entendo. Mas existe uma resolução federal em que as vias têm que ser entregues já com a sinalização, porque elas não podem ser entregues sem a sinalização. Então, acho que, complementando a questão da Natália e a questão de muitos outros ciclistas e motoristas, principalmente, é que essas vias sem a sinalização não deveriam ser entregues sem a devida sinalização, de acordo com essa resolução federal. Então, eu já vi que o embate é muito maior do que a gente imagina, que não é só uma questão de, opa, vamos pintar um ou dois dias depois. Tem algumas vias, principalmente algumas ciclovias, que anteriormente ficaram três

meses ou mais tempo sem a devida sinalização. Então, a nossa cobrança pela rapidez também, além da rapidez, é pela preferência de uma sinalização temporária, no caso de não dar para entregar a sinalização, que é através de cones, supercones etc. Mas eu vi que o Pradas já explicou que a questão é um pouco mais burocrática. Mas, enfim, essa é a nossa cobrança. Eu espero que, nas próximas, tanto a FABEC quanto o Instituto de Prefeitura, quanto a CET, pelo menos entreguem partes com os cones, com a sinalização temporária, para evitar qualquer tipo de acidente, ou, na realidade, sinistro. Obrigado.

00:17:07 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Anderson. Sobre essa pauta, esgotou alguém mais? Natália que solicitou os demais?

00:17:20 Natalia Bike Zona Norte: Não, por enquanto, não. A gente aguarda o retorno sobre essa questão e ver qual seria uma solução, nem que seja provisória possível, já que tem a questão do contrato, porque isso aí não tem muito como mudar, pelo que eu entendi. Então, pelo menos uma sinalização provisória.

00:17:41 Michele Perea Cavinato: É como encaminhamento eu anotei isso, pensar em uma medida operacional que proteja o ciclista. Vamos lá. Então, agora vamos seguir a ordem das pautas. Obrigada, muito obrigada por ter ajudado nesse assunto.

00:17:57 Cecilia: Boa reunião para vocês.

00:17:58 Michele Perea Cavinato: Obrigada. Então, agora eu vou começar a seguir a ordem das pautas mesmo. Planejamento Orçamentário 2026, expansão da malha cicloviária.

00:18:16 Ricardo Airut Pradas: Vou aparecer. Gente, se eu engasgar e parar para beber um pouquinho de líquido, já me desculpem, principalmente porque a garganta já foi... Bom dia. Vamos lá. Deixa eu abrir aqui só para não me perder na pauta. Planejamento Orçamentário 2026, Expansão da Malha Cicloviária. No primeiro momento, para abrir o pregão, a gente precisa de liberação na dotação orçamentária de por volta de 120 milhões, pelo menos, para cumprir oito meses de contrato, conforme o cronograma. Os 158 quilômetros de expansão da malha cicloviária já passaram por publicidade, já passaram por medidas de questionamento, já têm uma série de encaminhamentos burocráticos que já foram ultrapassados, e falta realmente somente a parte orçamentária para a gente conseguir abrir o pregão. Esperamos que até o final desse mês a gente consiga marcar uma data. Contratos vigentes de ciclofaixa e ciclovias. A gente acabou de pedir o aditamento e nós vamos aditar prazo e até os 25% de possibilidade de aditamento nos contratos de manutenção, enquanto não tiver homologado o vencedor da nova ata. Essa nova ata teve uma resposta do nosso jurídico, que pediu para eu fazer algumas alterações no edital; o setor de licitações lá do financeiro está fazendo isso. Nossa parte, a

assessoria técnica, não tem nenhum movimento a realizar. Ela é uma ata mais robusta, permite atender uma série de situações da auditoria cidadã que foi encaminhada para a secretaria, que, com outro contrato, por falta de pavimento flexível, o asfalto não teria como realizar, como atender de uma maneira no mínimo competente, que fosse repintar em cima de buraco, rachadura ou asfalto deteriorado, já vencido. Esse é um outro detalhe. Essa, creio que também até o começo de março, deve estar com isso resolvido pelo nosso jurídico, pelo pessoal da licitação, mas não é uma coisa que tenha mais o nosso controle nesse momento aqui. Falando em termos de referência para a contratação de obras e requalificação de ciclovias e ciclofaixas, esse termo de referência que eu entendo era um termo de referência para a ata de manutenção, ou seria um outro termo de referência?

00:21:35 Michele Perea Cavinato: Eu não sei quem pediu essa pauta, não vem indicação. Você sabe, Aline?

00:21:38 Natalia Bike Zona Norte: Foi o Luciano. Ele não chegou ainda.

00:21:41 Dawton Roberto Batista Gaia: É aquela pauta de transformação de órgãos e requalificação de ciclofaixas e ciclovia.

00:21:47 Michele Perea Cavinato: Sim, sim, jogá-las para em cima do passeio.

00:21:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós começamos a fazer juntos, lembra, Pradas? Talvez tenha que dar continuidade agora, porque é a hora. Como eu estou fazendo alguns trabalhos com as subprefeituras e com várias outras secretarias, talvez seja o caso de a gente poder retomar esse assunto e dar continuidade nisso daí.

00:22:14 Ricardo Airut Pradas: Então, é o seguinte, Dawton, e aí fica o compromisso aqui com o pessoal da Câmara Temática também. Passa a nos incluir, em algum momento, nessa conversa com o SUB, para a gente ter muito claro como vai se conformar esse termo de referência. Eu acho que é importante, para esse tipo de intervenção, a gente ter muito claro que vai precisar de projeto de drenagem. Eu não tenho dúvida nenhuma. Diferente do que a gente faz em geral: projeto de drenagem, geometria um pouco menos, mas drenagem, essencialmente, fica sendo importante nesse tipo de intervenção. Então, a gente precisa conversar com esses atores com quem você está conversando, para deixar tudo alinhado, e aí sim a gente desenvolve. Até para entender se isso vai sair por aqui ou como requalificação de passeio, que é uma outra meta de outra secretaria, e isso entrar no bojo da requalificação geral do passeio, onde elas estão passando as ciclofaixas que vão virar ciclovias.

00:23:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu entendi, na última conversa que eu tive, que na requalificação eu não consigo ampliar, a não ser que sejam pequenas obrinhas, tipo avanço de

passeio, não seria o problema. Mas, quando é fazer o alargamento do passeio propriamente dito, vai ser um alargamento significativo para poder transformar de ciclofaixa em ciclovia; é um projeto muito maior. Então, ele falou que tem que ter um termo de referência, tem que deixar claro. Na última reunião em que nós falamos sobre isso, nós ficamos de selecionar 25 locais, com a ajuda do cicloativista, inclusive, não sei se você lembra. Eles ficariam de nos escolher, selecionar 25 locais para fazer uma experiência dessa proposta que a gente estava fazendo. Enquanto isso, a gente estaria fazendo o termo de referência da ampliação e tratando com as outras secretarias. Mas acho que o mais importante agora é ter uma lista dessas vias, para a gente poder até direcionar um pouquinho esse termo de referência que vai ser feito, para facilitar o nosso termo de referência.

00:24:39 Michele Perea Cavinato: Quando você fala em 25 locais para fazer uma experiência, é um projeto-piloto já implantando, já fazendo a expansão do passeio?

00:24:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Já implantando. É um projeto definitivo, um projeto piloto definitivo, é isso mesmo. Qual é o objetivo das 25 vias? A experiência, até na elaboração do TR. Com as vias selecionadas, você começa a olhar cada detalhe de cada via e facilita a elaboração do TR. É verdade isso. Quando você sabe quais vias são e qual o problema que cada uma dessas vias tem para poder ampliar o passeio. A gente sabe que o problema principal de tudo isso vai ser a drenagem. Não tenho dúvida nenhuma de que sempre vai ser a drenagem. Porque, dependendo do coroamento da pista, quando você amplia dois metros da pista, do passeio, você eleva muito e ultrapassa, inclusive, a altura das soleiras do comércio ou da residência que tem na via. Isso é um dos problemas. Tem vários outros.

00:25:48 Ricardo Airut Pradas: Em complemento, Dawton, para termos de referência, isso é uma implantação. Não é que precisa eleger. Se não tiver o nome dos locais para a gente saber quanto vai ampliar, é impossível você listar. É impossível. Não é como na ata de manutenção, em que eu listo tudo que já existe e vou fazer manutenção. Tem que trazer esses locais até para a gente ver qual é o alargamento necessário. E aí, sim, você formata não só a quantidade de insumos, concreto, guia, refazer sarjeta, quebrar sarjeta, qual a quilometragem disso, mas também entender a implicação de drenagem. Quantos avanços você vai precisar ter? Qual a mudança de geometria? Onde você vai colocar a boca de lobo? Como é que você vai resolver o caimento da via? Então, sem o nome desses locais, é impossível a gente fazer. Volto a reiterar: vamos participar junto disso até a gente ouvir um dos representantes ciclistas que tem aqui, que ajudam a contribuir até mais. Perdão. A gente já elenca esses 25 locais para fazer esse tipo de abordagem o quanto antes.

00:27:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Acho que o assunto era esse. Acho que matou, né?

00:27:18 Michele Perea Cavinato: Sim, eu acho que essa esgotou bem. Não sei se vocês querem combinar já quem participa.

00:27:28 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos conversar depois.

00:27:32 Michele Perea Cavinato: Combinado. Então, vamos seguir. As três próximas pautas são da Raquel. Se a Raquel quiser já assumi-las. É a remoção da ciclofaixa da Verbo Divino, a remoção da ciclofaixa da Olímpia de Barros e a remoção da ciclofaixa da Alameda Northman. Não sei se tem relação com a pauta que a Cecília apresentou.

00:27:44 Raquel Lourenco Mendes Novis: Sim. Em relação à ciclofaixa da Alameda Northman, é exatamente o que a Cecília falou. É a obra da Sabex. O da Verbo Divino foi retirado por conta de obras do túnel. Então, foi feito um desvio de traço e o desvio da infraestrutura cicloviária sendo implantado a ciclofaixa. Então, a Verbo Divino tem todo um trajeto que eu consigo compartilhar aqui junto com ela.

00:28:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, enquanto ela vai compartilhando, eu vou falar sobre isso também. Não sei se vocês estão acompanhando a execução da obra do túnel. Até por uma solicitação nossa e da CET, esse projeto foi revisto lá na SP Obras, e o túnel terminou sendo alargado mais do que estava no projeto previsto. Quando foi feito esse alargamento, as paredes, as cortinas de diafragma, elas terminaram encostando nos lotes, encostaram, de fato, em um lote, e só ficou acesso local em todos os lotes. Inclusive o pedestre foi desviado nessa fase da implantação. Só ficou garantido o acesso aos prédios residenciais, para garantir que as pessoas possam voltar para casa e tudo mais. E toda a parte de estacionamento, eles resolveram lá com os moradores e isso foi resolvido também. Então, eu estou dizendo só por conta da dificuldade e do tamanho da obra que está sendo realizada lá. Pode deixar, Raquel? Então, nós somos obrigados a fazer um desvio meio que emergencial, porque isso, na primeira fase, não estava previsto, essa retirada, inclusive, do passeio, a ocupação, inclusive, do passeio. E o que aconteceu foi que a solução era todo o desvio do trânsito por ruas estreitas, porque as ruas realmente são muito estreitas. E não teve outra solução a não ser a criação de uma ciclorrota, que eu sei que é péssima. A gente sabe que não é uma situação boa. Em algumas das calçadas que a gente poderia ter colocado, por exemplo, as que eu pude ocupar e colocar a ciclovia em cima da calçada, nós colocamos, ampliamos, refizemos a calçada, inclusive. A ciclofaixa passou a ser uma ciclovia sobre o passeio e ficou até bem resolvido. Talvez nem retorne mais para a pista. Mas as outras, como tinham muitas árvores, a gente não conseguia colocar em cima do passeio. Então, a solução foi colocar uma ciclorrota mesmo, a não ser que a outra alternativa era fazer um desvio da ciclovia em uma via muito distante da Cecília Lottenberg. Então, não tinha muita solução para a gente poder... Eu não conseguia tirar uma faixa de rolamento, porque a faixa era estreita; tirar uma faixa de rolamento para colocar uma alternativa de uma ciclofaixa, nem que fosse mais estreita. Não tinha como colocar. Então, a solução, neste caso, foi fazer

uma ciclorrota. Infelizmente, eu não consegui resolver essa questão. Eu fui lá, fiz várias vistorias. Se vocês quiserem, eu marco com vocês para fazer a vistoria conjunta, junto com vocês, se vocês quiserem, para a gente poder propor alguma coisa em conjunto. Estou super aberto para a gente poder achar uma solução que seja boa para todo mundo. Eu não tenho dúvida nenhuma de que, se achar uma solução nesse sentido, a gente vai implantar. Porque a obra vai demorar, vai ter mais duas ou três fases. É uma obra que realmente deve entrar em mais uma fase agora da ampliação do túnel, porque foram construídas as lajes, foram construídas, fizeram, acho que, neste momento, 200 metros de túnel e colocaram, acho que, 50, 60 metros de laje apenas no túnel. Então, vai ser uma obra muito demorada. Já vamos fazer a segunda fase, talvez no próximo mês aqui já vai entrar uma segunda fase e vai ter mais uma parte interditada do viário. Então, nessa segunda fase que vai ser implantada, talvez eu consiga ter uma solução melhor, porque, como eu vou ter que devolver já uma parte do viário existente, talvez a gente consiga dar uma solução mais adequada. O que a gente tem que entender é o seguinte: o problema é que as calçadas realmente têm muitas árvores, não têm espaço nem para compartilhar com o pedestre. Bom, é isso. Você quer falar, Raquel? Desculpa, eu terminei.

00:33:45 Raquel Lourenco Mendes Novis: Então, na Alexandre Dumas, entre a Joaquim de Andrade e a Antônio de Oliveira, vai ser implantado um trecho de ciclofaixa bidirecional. Então, no trecho que é bidirecional, a gente vai ampliar a ciclofaixa da Alexandre Dumas. No restante, esses que estão em azul são todos ciclorrota, como o Dalton falou. A gente tentou elencar as vias locais, com trânsito mais moderado, até para manter a segurança, a qualidade da ligação. Como o Dawton falou, é temporário. A questão da obra é uma coisa enorme, gigante. Tem os sentidos, a gente tem que ver os sentidos da via para colocar a ciclorrota. Então, os desvios estão todos indicados aqui. Sentido aqui mais em Santo Amaro, pela Jaril e a Sabrina de Castro. E, no retorno, voltando aqui para Adriano Machado e entrando aqui, de novo, na verde de cima, pegando a Pais da Silva e a Antônio de Oliveira. São vias bidirecionais, com sentido de circulação, e são vias estreitas. A Antônio de Oliveira e a Pais da Silva são vias com seis metros de largura, com velocidades de mais ou menos quarenta quilômetros por hora.

00:35:29 Aline Pellegrini Matheus: Certo. Bom, eu não conheço muito a fundo essa região aí, o Thomas que propôs essa pauta. Você disse, Dawton, que a gente pode fazer sugestão de outros caminhos. Eu penso, de repente, se na Américo-Brasiliense, que é uma paralela, se não podia ser uma opção de uma ciclofaixa, ainda que temporária. Mas eu vou pedir para o Thomas dar uma olhada. A gente, de repente, pode marcar um dia de ir lá junto. E essas ciclorotas são todas temporárias, vocês disseram.

00:36:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim, com certeza.

00:36:13 Aline Pellegrini Matheus: E aí, quando essa obra terminar, não sabemos quando,

quando a Verbo Divino volta?

00:36:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

00:36:22 Raquel Lourenco Mendes Novis: A gente tem que entregar ela. Toda a finalização, tudo sai em cima.

00:36:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu estou tentando entregar a Verbo Divino também, Aline, só para ver se eu já consigo, como ciclovia, sabe? É que assim, eu não sei se cabe nesse contrato. Na verdade, não cabe, mas eu estou tentando encaixar nesse contrato para ver se eles me devolvem isso como recuperação de calçada e fazendo a aplicação da ciclovia.

00:36:36 Aline Pellegrini Matheus: Entendi.

00:36:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Mas ainda é uma sugestão. Eu estou conversando com eles, eu que estou tratando desse assunto diretamente, e vamos ver se a gente consegue avançar. E já seria uma boa parte do que a gente está, quer dizer, a proposta que foi apresentada no plano cicloviário é mais ou menos isso: algumas vias, de fato, se transformarem, algumas ciclofaixas se transformarem, de fato, em ciclovias. E eu diria que é uma conquista definitiva do espaço.

00:37:28 Aline Pellegrini Matheus: E o túnel é só esse negocinho preto aí, né?

00:37:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Por enquanto, mas vai aumentar.

00:37:31 Raquel Lourenco Mendes Novis: Thomas, esse estudo e essa proposta foi toda elaborada em conjunto com o departamento que faz o tráfego e que cuida das obras. E um pedido do Thomas era ampliar a ciclofaixa na Alexandre Dumas até a rua Barros de Moraes e fazer ciclofaixa na Barro de Moraes. Quanto fazer ciclofaixa na Alexandre Dumas até a Barro de Corais, a gente conseguiria, até por conta de, assim, já tem proposta, já tem audiência pública. A gente tem também esse entrado, da questão de fazer isso tudo em um local que não tem audiência pública. No caso da rua Barros de Moraes, ela não tem, não passou por audiência. A gente consegue implantar a ciclorota, mas não fazer a ciclofaixa. A gente acabou optando por manter essas ligações com a ciclorota proposta na edificação, com a ciclorota na Antônio de Oliveira, na Paz da Silva.

00:38:46 Aline Pellegrini Matheus: Vocês disseram também que vai mudar de fase a obra e que pode implicar em mais interdições do viário e que talvez tenha uma solução melhor. Qual solução melhor poderia ser isso aí?

Dawton Roberto Batista Gaia 39:01: Ainda não chegamos lá, porque desmarcaram a reunião

para a semana que vem, para apresentar a proposta dos desvios, né? É uma nova fase de obra que vai ampliar mais um trecho, vai ocupar mais um trecho do viário da Cecília Lottenberg. E eu preciso ver exatamente o que vai ocupar para poder fazer a proposta de desvio. Você vê que de um dos lados o desvio está sendo tudo pela marginal, né? Não tem viário para poder fazer desvio em um dos sentidos, para você ter uma ideia.

00:39:21 Aline Pellegrini Matheus: Tá bom. Então vamos aguardar. Obrigado. Beleza.

00:39:49 Vanessa Baboni: Eu posso fazer uma colocação antes? É verdade que tem umas falas do Dalton que eu acho que eu queria esclarecer também na dúvida. Bom, prazer. Eu sou a Vanessa Baboni. Fico feliz de participar dessa Câmara. E também é tudo muito novo para mim. Já sou ciclista há alguns anos, mas é novo essas discussões e tenho bastante a aprender também. Então já anotei aqui algumas coisas depois que eu vou fazer um bate-papo com algumas pessoas e estou aberta para receber esses esclarecimentos. Uma coisa que me surgiu como dúvida, eu queria perguntar para o Dawton, que é o seguinte, diferente do que a Raquel colocou sobre esses desvios, porque tem essa obra e aí eu não sei que obra é essa exclusivamente, é uma obra particular? Porque eu entendi isso.

00:40:44 Vanessa Baboni: Não, é o do viaduto, da Prefeitura. Não, é o Túnel.

00:40:48 Dawton Roberto Batista Gaia: O túnel da Cecília Lottenberg.

00:40:51 Vanessa Baboni: Legal. Também não é uma rota que eu costumo, que eu não conheço. O Dawton falou assim: "Poxa, é temporário". Eu acho que assim: é temporário por quanto tempo? Isso é legal saber. Eu acho que isso é uma informação importante. Até porque, às vezes, a gente recebe pontos focais, tipo: "Olha, está acontecendo isso. Ó, a gente tem prazo". É uma forma também de a gente ir fiscalizando tudo o que está acontecendo na cidade. Uma coisa que o Dawton falou, que é o seguinte, usando até as palavras dele, talvez alguém do grupo possa ir ao local e pensar em uma rota diferente que possa facilitar. E essa consulta, quando existem esses tipos de obras que vão interditar uma rota, uma ciclovia, uma ciclorrota, seja lá o que for, é compartilhada com o comitê? Porque eu penso assim: a gente conseguiria antecipar essa visão dos ciclistas quando a gente tem uma interdição ou porque, assim, a gente está falando de uma consulta que poderia ter sido feita antes, e essa discussão nem precisaria acontecer, porque a gente poderia ter feito esse trabalho colaborativo em conjunto. Então, eu não sei se a gente pode pensar... Essa é uma pergunta, tá? Me desculpe se isso já existe, essa consulta antes. Se não é feito, que a gente possa pensar nisso. Acho que, a partir desse ponto, a gente pode contribuir muito mais para evitar futuros gargalos. É isso.

00:42:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Com certeza pode contribuir, e não teria problema

nenhum a gente participar, fazer uma reunião conjunta, fazer uma reunião junto com vocês, para a gente poder fazer essa intervenção juntos, construir essa proposta juntos. Algumas vezes, muitas vezes, o que acontece é que as obras aparecem: o contrato fica parado lá por não sei quanto tempo, de repente eles assinam o contrato e falam que tem 20 dias para implantar tudo isso, e aí sai todo mundo correndo. Os PDTs, que são os projetos de desvio de tráfego, são feitos pela CET, que é contratada para fazer esses desvios, e alguns são contratados em contratos externos. Nesse caso, por exemplo, foi um contrato externo que agora está sendo passado para a CET, o projeto de desvio de tráfego dessa região. Mas, de um modo geral, o relacionamento que a gente tem tido com o grupo de ciclistas é muito bom, e não teria problema nenhum a gente estar conversando com vocês. A gente sempre vem conversando com vocês com relação a isso. O que acontece é que, quando tem grandes obras, realmente vira sempre um problema muito grave. Eu lembro da obra da Vergueiro, não teve solução também. Imagina você pegar a Vergueiro e fechar toda agora, fazer a interdição total, para juntar as duas estações, cruzar os dois trens. Vai abrir um buraco enorme e vai ficar totalmente interditada. Esse é o próximo passo, e vai ser rápido também. São coisas assim: a gente tira o carro, tira o pedestre, tira o ciclista, não tem como. Claro que, quando eu tiro o carro, eu ofereço uma alternativa; quando eu tiro o pedestre, eu ofereço uma alternativa; e quando eu tiro o ciclista, eu ofereço uma alternativa. Mas nenhuma das alternativas é boa. Porque, para o carro, imagina no caso da Cecília Lottenberg: desviar uma avenida com três faixas por sentido para uma rua de seis metros e meio, com todo o trânsito passando por ali, ainda tendo que compartilhar pedestre, ciclista e carro. Quando a obra ficar pronta, ela vai ficar ótima, porque vai melhorar tudo ali. Você vai ter o túnel, vai melhorar a mobilidade ativa, porque eu vou ter mais espaço em cima, já que o carro vai passar por baixo. Embora muitas pessoas não concordem com a implementação do túnel em si, e eu sei que tem gente que não gosta, em vários lugares do mundo ele é usado como solução. Eu estive recentemente na China, e em Xangai, por exemplo, tem centenas de quilômetros de túneis e viadutos. É um contexto totalmente diferente do nosso, claro, mas mostra que, em alguns locais, o conceito funciona bem. A ideia não é simplesmente construir um túnel, mas melhorar a mobilidade urbana como um todo: criar mais espaço na superfície para pedestres e mobilidade ativa, enquanto o tráfego de passagem vai por baixo. Agora, para construir um túnel desse porte, existem todos esses problemas que a gente está vivendo. Se fosse mais rápido, a solução definitiva viria mais rápido também, mas a gente não consegue acelerar tudo. Essa obra foi retomada recentemente e tem prazos contratuais. Eu não tenho o prazo exato de cabeça agora, mas isso eu posso verificar depois. Teve uma fase há uns três meses de implantação, vai construir esse primeiro trecho, devolver o viário e partir para a próxima fase. Então, é uma obra que, dentro do possível, está andando rápido. Eu imagino que, sem cravar data, mas dentro de algo razoável para um túnel

desse porte, algo próximo de dois anos para entrega total é uma previsão possível. Eu acho muito importante mesmo que vocês participem, que a gente compartilhe essas discussões, até para vocês entenderem o tamanho do desafio quando a gente está gerindo uma obra dessa magnitude. É isso. Acho que alguém ainda tinha levantado a mão.

00:48:17 Michele Perea Cavinato: Não, Dawton, aqui, pelo menos, não.

00:48:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Então, está bom. Então, acho que vou prosseguir.

00:48:26 Michele Perea Cavinato: Vanessa, essa é a dinâmica mesmo da Câmara Temática, é trazer pautas e discuti-las. Eu acho que é a última, como pauta técnica mesmo, que é a da Olímpia de Barros.

00:48:36 Raquel Lourenco Mendes Novis: Isso, exatamente. Eu vou ver se eu consigo também compartilhar. A Olímpia de Barros é lá no Jardim Helena. Ela foi retirada, na verdade, ela mudou de tipologia. Ela era de cinco faixas, unidirecional, de cada lado do canteiro. Deixa eu ver se eu consigo compartilhar. A gente precisa refazer a manutenção da sinalização aqui na pista, porque ela era unidirecional de cada lado da via, em cada sentido. Então, essa foto, que é uma foto agora de fevereiro de 2015, na verdade, isso aqui foi feito um apagamento, porque ela era cinco faixas aqui. Agora ela está com uma tipologia compartilhada aqui nesse canteiro, no canteiro central. Então, não é que ela foi apagada simplesmente aqui, não tem mais essa ligação. A ligação está sendo feita pelo canteiro central.

00:49:56 Michele Perea Cavinato: Eu acho que foi o Magno que pediu.

00:50:01 Raquel Lourenco Mendes Novis: Não sei se respondeu.

00:50:18 Magno - IMPS: Bom dia, pessoal. Eu sou o Magno. Sou o presidente do Instituto MPS aqui da região leste. A gente cuida de umas pautas voltadas aqui da penha para cá. Enfim, da região leste. Desculpa, Raquel, eu não ouvi muito bem qual foi a resolução que você passou com relação a Olímpia de Barros. Eu entendi só que ela foi apagada porque foi utilizado o canteiro central para a recolocação dessa cinco faixas, foi isso?

00:50:49 Raquel Lourenco Mendes Novis: Isso, exatamente.

00:50:56 Magno - IMPS: Entendi. Mas existe algum projeto de revitalização ou de reconstrução desse canteiro central que, da forma que está agora, não aparenta ser uma ciclovia. Ela aparenta somente ser uma calçada, gerando um certo conflito entre pedestres, ciclistas, tanto que o pessoal ainda se mantém se arriscando andando pelo canteiro central achando que ali ainda é ciclofaixa.

00:51:22 Raquel Lourenco Mendes Novis: Foi o que eu falei, que a gente precisa fazer o projeto de manutenção e vai entrar agora no programa de manutenção e fazer essa finalização, deixar ela mais evidente de que é um espaço compartilhado e que a ciclovia está no canteiro central. Não sei se deu para ouvir.

00:51:46 Magno - IMPS: Agora, acho que eu consegui ouvir um pouco melhor. Então, vai existir uma manutenção em cima disso para sinalizar melhor o canteiro central. É isso?

00:52:06 Michele Perea Cavinato: Magno, só falando, Instituto Movimento Pedal Seguro.

00:52:18 Aline Pellegrini Matheus: Nessa revitalização ali, nessa manutenção, precisa fazer urgente a sinalização horizontal e vertical. Ali na foto dá para ver que tem uma placa indicando que o uso do espaço é compartilhado, pedestre e ciclista, uma placa de trânsito ali. Mas essa placa, às vezes, não fica muito visível. Pode a vegetação da árvore tampar, enfim. E ela fica mais alta que o olhar do público, principalmente do pedestre. E ali, pelo jeito, parece um lugar que tem muito corredor, alguma coisa assim, algum pessoal que pratica esportes, se eu não estou enganada, né, Magno?

00:53:09 Magno - IMPS: Na verdade, desculpa te cortar, Aline. Na verdade, ali é um córrego que foi tampado. Ele foi canalizado e, em cima, foi feito um canteiro central. A ciclofaixa, inicialmente. Depois, eu não sei qual motivo essa ciclofaixa, essa ciclovia virou ciclofaixa e foi passada para as extremidades, como você viu lá na foto. Agora existe uma ONG, inclusive a gente vai entrar em contato com eles, que estão trabalhando essa questão dos canais, das vias que estão canalizadas, para ver se há essa reabertura. Talvez esse trabalho que será feito em cima desse canteiro central, lá na frente, pode ser desfeito e voltar para as extremidades de novo.

00:53:56 Aline Pellegrini Matheus: Bom, mas, enquanto não faz isso, se for feita a manutenção ali, precisa ser bem feita a sinalização do solo mesmo, indicando que é uso compartilhado, para evitar esses conflitos com pedestre e ciclista, para que não haja tanto conflito ali. Ali precisa ser bem sinalizadinho mesmo, com os pictogramas de pedestre, de ciclista, tudo direitinho, para evitar o conflito. Porque, se saiu a ciclofaixa da esquerda, com os tachões e tudo, do lado dos carros, aí precisa sinalizar urgente ali com essas coisas, para evitar esse conflito, porque o pior é o conflito com o pedestre. Se a gente quer ter um bom convívio, evitar esse conflito todo, ter uma harmonia com o pedestre, a gente precisa partir para essa boa sinalização ali. Como isso é previsto dentro do contrato de manutenção, que é, principalmente, a pintura do solo, isso é uma coisa que é bem fácil de incluir aí no contrato para fazer rapidamente.

00:55:26 Magno - IMPS: Desculpa, Dawton, só fazer um complemento aqui. Se eu não me

engano, próximo à região do viaduto lá, ela não tem essa parte do canteiro central, se eu não me engano. Eu não sei como seria feito lá. Se ele vem nas extremidades, eu posso até fazer uma vistoria lá e ver se todo o canteiro central leva o caminho de ponta a ponta lá onde era a ciclovia.

00:55:58 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós vamos fazer um projeto, Magno, acho importante isso. A CET vai elaborar o projeto. Se vocês quiserem ver o projeto antes de implantar, não tem problema nenhum, a gente pode mandar para vocês aqui, através da Câmara Temática, para vocês olharem o projeto, se vocês quiserem. Mas eu acho que o importante agora é desenvolver o projeto para poder tomar providência da manutenção, porque não é possível fazer nenhuma implantação sem a elaboração do projeto. Raquel vai fazer rapidamente o projeto para a gente poder colocar no contrato de manutenção, que está na SMT, para poder fazer a implantação e resolver isso definitivamente. Acho até que está fácil a solução desse problema, porque o nosso contrato hoje tem, em concreto, tem essa parte da possibilidade de fazer a manutenção do concreto, então, se tiver que fazer alguma recuperação, está fácil, está tranquilo. É uma novidade que eu tenho para falar aí.

00:57:31 Raquel Lourenco Mendes Novis: Se eu complementar o que o Márcio falou da outra, da Alice de Barros, tem um trecho que estaria faltando. Inclusive, nesse projeto de manutenção, ele tem mais um trecho que é no canteiro central, que pode ser complementado aí. Porque o trecho original vai dar Adriano Seabra até lá na pontinha, na borboleta amarela. Então, só nesse trecho que ele está nessa ciclovia sobre o canteiro central. Então, realmente precisa ser refeito, feito um projeto de manutenção para a gente poder reforçar essa sinalização e deixar bem claro de onde até onde vai hoje. Lembrando que está no planejamento, no plano cicloviário, de aumentar essas conexões.

00:58:37 Magno - IMPS: Raquel, só para contextualizar, a sinalização antiga da ciclovia ela ia dar Carlos Bibiena até lá embaixo. Deixa eu até, para não falar errado aqui, até lá embaixo na Avenida Oliveira Freire.

00:58:57 Dawton Roberto Batista Gaia: É isso mesmo.

00:59:00 Raquel Lourenco Mendes Novis: É isso mesmo.

00:59:01 Magno - IMPS: Então tá, tá ok.

00:59:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, não sei se tem mais algum complemento, mas acho que o que eu queria falar para vocês é o seguinte: nós estamos fazendo a manutenção, e, quando eu digo "nós", estou falando da SMT agora, falando em nome da SMT. O monotrilho concluiu a obra. Lá são 7.200 metros, se não me falha a memória. A obra foi concluída e está apenas aguardando parar de chover. Precisa ficar pelo menos umas 48 horas sem chuva para

poder fazer toda a parte de sinalização, para complementar a sinalização. Dei uma passada lá e ficou realmente maravilhoso. Foi uma coisa que, eu diria, foi uma conquista, de fato, de uma ciclovia da qual a gente pode se orgulhar, no formato em que ela ficou agora, com toda essa manutenção que foi feita. É isso

01:00:08 Michele Perea Cavinato: Vocês não tem foto? Dawton, Dawton, Ricardo. Porque eu lembro que a M4 mandava bastante foto. Realmente era uma ciclofaixa, ciclovia modelo. Era muito bonita.

01:00:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Ele ia mandar, eu até falei que seria melhor não mandar ainda, enquanto não tivesse sinalizado. Foto do concreto a gente tem lá, foto do concreto realmente a gente tem. Mas eu acho melhor a gente sinalizar que vai ser uma sinalização rápida agora. A gente põe na apresentação, porque realmente ficou maravilhoso. São 7 quilômetros. É quase uma ciclofaixa de lazer ali, viu? É muito legal. Realmente é muito legal. É isso.

01:00:48 Michele Perea Cavinato: Não, eles tem uma qualidade técnica muito boa.

01:00:51 Dawton Roberto Batista Gaia: É.

01:00:53 Michele Perea Cavinato: Olha, a parte técnica encerrou. Vamos passar só os informes. Os informes não, desculpa. Desculpa, os encaminhamentos. Então, sobre o Zé Ovidio. A parte da fiscalização, a Aline ficou de mandar um ofício. É isso, Aline? Deixa anotado, então. Sobre Northman. Pensar em uma medida operacional. Dawton, isso você consegue tirar por aí? Termo de referência. Remoção da ciclofaixa do verbo divino. Você falou que vai ter uma reunião a próxima semana. Você tem como fazer um parágrafo do resultado dessa reunião? A gente compartilha com o grupo.

01:01:39 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim, com certeza.

01:01:44 Michele Perea Cavinato: Ótimo. A Olímpia de Barros, a CET vai fazer um projeto. Assim que estiver pronto, a gente encaminha para M4.

01:01:57 Aline Pellegrini Matheus: O Dawton falou dos 25 locais para o projeto piloto da requalificação das ciclovias, das ciclofaixas em ciclovias. Falou para a gente. Uma sugestão. Uma sugestão de definir quem vai ajudar a escolher essas vias e tal. Como a gente fica em relação a isso?

01:02:22 Michele Perea Cavinato: Eu acho que pode ser um trabalho conjunto da própria Câmara, dos conselheiros. Não uma pessoa. Vocês podem fazer a proposta pensada da mesma forma que produzem as pautas, encaminhar como ofício para a Câmara temática. Pode fazer

meio que juntos também.

01:02:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Que nem a Vanessa falou, vocês poderiam ter consultado a gente antes.

01:02:52 Michele Perea Cavinato: Não vindo de uma pessoa só. Vindo do grupo inteiro. Eu acho que vocês têm que fazer junto.

01:02:57 Aline Pellegrini Matheus: Exato. De repente, acho que a gente podia marcar um dia e sentar, abrir um mapa e fazer isso junto.

01:03:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Pode ser.

01:03:05 Vanessa Baboni: Uma oficina, não é, Dawton? Eu queria fazer isso. Uma oficina, Dawton.

01:03:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Pode marcar. Eu topo. Fazemos aqui, se for necessário.

01:03:13 Aline Pellegrini Matheus: É, acho que a gente podia marcar um dia, de repente, ver aí uma data. A gente conversa posteriormente, acho.

01:03:25 Vanessa Baboni: Isso. Manda umas sugestões. O Dawton pode sugerir algumas datas. Manda algumas, porque aí a gente faz aqui internamente uma enquete e sugere as melhores datas para vocês. O que vocês acham?

01:03:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou ver com a SMT também as datas com eles e depois eu mando para vocês. Acho que é isso que tem que fazer.

01:03:47 Aline Pellegrini Matheus: Beleza.

01:03:52 Michele Perea Cavinato: Então, a parte técnica, sim. Vamos lá. Vamos para a administrativa aqui. Alteração das reuniões de terça para quarta. Eu sugeri isso por conta de feriados. Às vezes, o feriado cai na segunda, logo na terça já tem a reunião ou muitas vezes cai na terça, o que prejudica a data. Por isso a sugestão da quarta-feira, mas estou muito à disposição de vocês quiserem retornar para a terça. Aline, o que vocês pensaram e conversaram sobre isso?

01:04:30 Aline Pellegrini Matheus: A gente tem três meses que o feriado cai na terça-feira e um mês que o feriado cai na segunda-feira. Não, três, não. São quatro meses que o feriado cai na... Ah, não, gente. Eu estou olhando o de 2027. Ai, Senhor.

01:04:51 Michele Perea Cavinato: Olha, que chegue rápido. Não, 2026 acho que é abril. É

numa terça e depois tem três meses que cai na segunda. Que é outubro, novembro...

01:05:06 Aline Pellegrini Matheus: Setembro.

01:05:08 Michele Perea Cavinato: Setembro, outubro e novembro. Cai na segunda.

01:05:11 Aline Pellegrini Matheus: Outubro e novembro. Cai na segunda.

01:05:13 Michele Perea Cavinato: Isso. E abril na terça.

01:05:16 Aline Pellegrini Matheus: E abril na terça-feira. Eu não sei. Eu não sei. Pra mim não tem problema nenhum mudar pra quarta-feira e ninguém se opôs em mudar pra quarta-feira também. Eu acho que não tem problema nenhum de mudar pra quarta. Deixa eu só dar uma olhada aqui. Última olhada. Se o pessoal falou alguma coisa de mudar pra quarta.

01:05:47 vanessa tordino / ciclocentro: Na verdade, primeiro, gente, é um prazer estar aqui. Minha primeira participação. Prazer conhecer você pessoalmente por tela. A Michele a gente trocou só por e-mail. A gente falou muito na época da ciclofaixa de lazer. É um prazer estar aqui. Eu sou a Van Tordino. As ruas do ciclocentro. E primeiro sobre essa data. Pra mim seria melhor na terça do que na quarta. Porque quarta é um dia mais complexo pra mim. Mas também não quero ser a única, né? Qualquer coisa eu dou um jeito. Enfim, de tentar entrar. Mesmo se eu precisar ficar com câmera desligada, tá? Eu tenho uma pergunta pra fazer. Mas não sei se agora é o melhor momento. Se a gente deixar pro final. Para ficar como pauta pra próxima. Bom, a minha pergunta. É sobre os canteiros e jardins instalados. Sobre o Minhocão. Tem um trecho que tá bem complexo. Aqui embaixo de São João. Porque ele tirou a calçada de pedestre. Tem ponto de ônibus próximo. Então além de ser um trecho estreito de ciclovia. A gente tá compartilhando com pedestre. Então gostaria de saber se isso tá na pauta de vocês. Se a gente pode encaminhar também o ofício. O que a gente pode fazer pra tentar recuperar. O espaço de convivência com pedestre, pelo menos nesse trecho próximo a ponto de ônibus ou os trechos, né?

01:07:26 Michele Perea Cavinato: Dawton, tem alguma coisa prevista?

01:07:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, eu não tenho nada previsto. Mas eu até gostaria de saber o local. Porque realmente foi uma surpresa pra mim agora. Eu não achei que tivesse algum problema com relação ao pedestre mesmo. Porque eu tinha entendido que tinha resolvido. Mas tudo bem, vamos lá. Eu vou dar uma olhada. Vou ver o que tá acontecendo. E vamos conversar. Tentar solucionar o problema. A gente tem que resolver. Não tem que ir.

01:08:12 Vanessa Baboni: Bom, eu vi o Dawton com a Van, que embaixo do Minhocão tá bem delicado ali. Está perigoso, inclusive, porque os pedestres descem no ponto de ônibus. Ali já tá

a ciclovia junta. Está confuso ali.

01:08:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Tá bom. Vamos lá. Eu vou dar uma passada lá e ver o que tá acontecendo. Pra ver o que a gente pode fazer de imediato ali. É uma obra da sua prefeitura. Lógico. Mas a gente vai ver. Vamos lá olhar. Vamos lá. Vamos achar uma solução. Não tenho dúvida. Se tem conflito, a gente tem que resolver. Não pode deixar o conflito lá.

01:09:03 Michele Perea Cavinato: Comentário do Anderson aqui. Jardim de chuvas protegidos da chuva. Aline, a última pauta que é a revisão do regimento. A inclusão do Magno. Se você puder me passar os conselheiros fechados, para gente conseguir publicar isso. Que tá bem antigo. Acho que a última atualização foi da época do Sacha ainda.

01:09:29 Aline Pellegrini Matheus: Sim. A gente reviu algumas coisas. Mas eu não sei se a gente pode mudar ou não. Mas algumas coisas aqui. Deixa eu só pegar aqui. A gente já conversou algumas coisas a respeito.

01:10:31 Aline Pellegrini Matheus: na parte que fala da composição. No título 2, capítulo 1. Que fala dos conselheiros. No artigo 2, tem ali a quantidade de representantes. Tem ali 10 representantes locais das macrorregiões da cidade. Sendo elegíveis 2 por macrorregiões. Norte, Sul, Leste, Oeste, Centro. Através das eleições públicas. E a gente atualmente tem representantes feitos pelos coletivos. Nossos, né? Que são os coletivos. Bike Zona Sul, Bike Zona Leste.

01:11:21 Michele Perea Cavinato: Associações.

01:11:27 Aline Pellegrini Matheus: As associações dos coletivos. A gente não tem mais indicações do ciclo BR. Que o ciclo BR nem existe mais, da ciclocidade que não faz mais parte da CTB. E a gente não tem essa coisa de possuir histórico de atuação. Nas políticas públicas dirigidas à mobilidade por bicicleta. Notório saber a respeito da temática. Ter representatividade. Lógico que não entra na CTB sem ter essas coisas. A gente não coloca qualquer ciclista aqui dentro. Mas eu acho complexo colocar isso escrito e vinculado a uma instituição XY, porque a gente não está mais vinculando instituição nomeada nenhuma, na CTB. A gente colocar isso expresso e dito no regimento. Não sei se caberia mais.

01:12:33 Michele Perea Cavinato: Eu lembro que em 2018. Ele estava escrito de tal forma que a saída de uma associação. Corria o risco de acabar a Câmara Temática. Lembra disso? Eu acho que tem que ser revisto. Não lembro porque eu não estava na época da criação da CTB. Não foi nem criação. Foi depois disso. Entraram inclusive com pedido de extinção da Câmara Temática. Porque uma das associações tinha saído. Exigia a presença dela pelo regimento. Eu concordo com você. Eu acho que tem que deixar aberto mesmo essa parte. O regimento é de

6 de março de 2015. Está mais do que na hora de dar uma revisada. Vocês me falam o que vocês preferem. Se quiser marcar uma reunião extraordinária. Só com quem tem interesse em mexer no regimento ou se vocês querem mexer internamente e me passar.

01:13:12 Aline Pellegrini Matheus: Eu não sei se tem, por exemplo. Eu faço parte do Conselho Participativo Municipal. A gente está, por exemplo, mexendo no regimento do nosso CPM. O regimento do CPM é feito de acordo com uma lei específica. A gente não pode mexer de qualquer jeito no regimento. Eu não sei se tem uma lei específica que rege isso aqui. A gente pode mexer livremente ou não.

01:13:51 Michele Perea Cavinato: Olha, título 4 das disposições gerais. Este regimento interno poderá ser alterado pela maioria simples do plenário do CMTT.

01:14:00 Aline Pellegrini Matheus: A gente tem que submeter isso aqui lá no CMTT na primeira reunião?

01:14:05 Michele Perea Cavinato: Eu vou te falar que eu mexeria até nisso, porque isso é muito mais a Câmara Temática de Bicicleta do que do CMTT.

01:14:11 Aline Pellegrini Matheus: Entendi.

01:14:14 Michele Perea Cavinato: Os representantes do CMTT que tem essa pauta como principal estão aqui.

01:14:31 Aline Pellegrini Matheus: A gente pode discutir internamente e submeter na próxima reunião, por exemplo, ou marcar uma extraordinária para isso.

01:14:32 Michele Perea Cavinato: Perfeito, vamos fechar desse jeito. Vocês discutem, fazem uma proposta e a gente traz para cá. O nome de pessoas, isso é importante.

01:14:52 Aline Pellegrini Matheus: Isso eu fecho essa semana ainda e mando para você.

01:14:53 Michele Perea Cavinato: Nome de representantes. Então acho que é isso. Como ficaram no fim as reuniões de quarta?

01:15:06 Aline Pellegrini Matheus: Eu posso responder isso para você até o final do dia?

01:15:08 Michele Perea Cavinato: Pode. Não precisa nem ser até o final do dia. Pode ser até a próxima reunião. Só para um pouquinho antes para a gente se programar. Fecha isso com o grupo que for melhor para vocês. Nós estamos aqui todos os dias.

01:15:11 Aline Pellegrini Matheus: Está legal então. Os ofícios eu mando para você entre hoje

e amanhã sem falta, tá bom?

01:15:29 Michele Perea Cavinato: Combinado. Obrigada. Todas as pautas esclarecidas. Obrigada a todos. Boa tarde a todos. Estou encerrando a gravação.