

REUNIÃO – CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Horário: 09h46min (Online)

Data: 07/11/2025

Participantes:

Michele Perea Cavinato

Felipe Lara Vogel

Rodrigo Candido

Gisele Heloise Barbosa

Carlos Henrique de Campos Costa

Ricardo Pradas

Marcelo Ribeiro Favilla

MAURICIO CORDEIRO DA G LOSADA

Fabio Kon - IME-USP

Guilherme - BZS

Kenji Kawakami

Yang - SPTrans

Jornal Bicicleta

Carolina Horta Cattaneo

RAQUEL LOURENCO MENDES NOVIS

CAIO VINICIUS DE M P FERREIRA

DANIEL INGO HAASE

Guilherme's AI Notetaker

Lea Lopes

EDLENE CARNEIRO DE SOUZA

Flávio Soares

DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA

Fernando Miquelin
Gabrielle Chaves
Thomas Wang
PAULA FAGUNDES MUGNATO
Allan - ABRACICLO
George Queiroz
Sara Raquel Miranda de Araujo
Vanderlei Torroni
Lucian - CTB
Anderson Augusto
Aline Pellegrini Matheus
Pedro Augusto Borges do Santos
Lucas de Barros Teixeira
Luccas Bernacchio Gissoni
MARCELO ESPEL
Rosi

Pautas

1. Resultados do BikeSP – Profº Fábio Kon, USP, responsável pelos estudos do Programa Bike SP
2. Orçamento 2026 para bicicleta – Carlos Henrique Costa, SMT/AT
3. Atualização das Estruturas Cicloviárias que passaram por Manutenção por meio do contrato SMT (incluindo as futuras).
4. INFOSIGA 3.0: Coleta de Dados de Sinistros envolvendo Bicycletas - Diretoria de Segurança, DETRAN SP
5. Devolutivas sobre a situação dos trabalhadores da Ciclofaixa de Lazer (apresentação SMT)

6. Poste de semáforo no meio da nova ciclovia Queiroz Filho - como será resolvido? Encaminhar via Ofício
7. Obras que removeram a ciclofaixa da Rua Humaitá. Quando a ciclofaixa será recolocada? Encaminhar via Ofício
8. Devolutivas sobre a ciclovia da Berrini - Encaminhar via Ofício

00:00:19 - Michele Perea Cavinato: Então, agora oficialmente, já gravando. Bom dia, bem-vindos a mais uma Câmara Temática da Bicicleta. Trouxemos várias pautas, tentamos atender a todas que foram solicitadas. E iniciando, a pedido dos conselheiros, nós incluimos hoje a apresentação dos resultados do projeto piloto do programa Bike SP. E ninguém melhor para expor isso que o coordenador do projeto, o professor Fábio Kon. Fábio, a palavra é sua.

00:00:50 - Fábio Kon: Obrigado pelo convite, sempre um prazer vir aqui. Vou ver se eu consigo novamente compartilhar minha tela. Vocês já estão vendo, né, os slides?

00:00:59 - Michele Perea Cavinato: Sim, perfeito, estão.

00:01:01 - Fábio Kon: Ok. Então, acho que todo mundo aqui conhece esse piloto, projeto piloto, né, conduzido pelo IME-USP e pela Fundação Getúlio Vargas. Essa aqui é a equipe, com financiamento da FAPESP, CNPq, Tembici. E a gente fez esse primeiro piloto, né. Começou ali um pré-teste no mês de julho, depois as quatro semanas de agosto, e também continuamos coletando dados após as quatro semanas de agosto, que foram as semanas onde

houve a remuneração. Alguns números aí sobre o projeto piloto. Então, primeiro, a gente está preparando um relatório, mas esse relatório vai, para fazer ele com cuidado e com qualidade, a gente vai demorar mais do que eu esperava inicialmente. Então, resolvi fazer já esse pré-relato aqui para vocês que imagino que estão ansiosos, né? Então, primeiro o piloto em números. A gente conseguiu, né, felizmente, muitas inserções em rádio, TV, websites, blogs, Instagram, etc. Então, a gente viu que tem um interesse aí da sociedade paulistana nesse tipo de projeto, bastante interesse. E com essas inserções aí na mídia, a gente conseguiu que... tinha um site de inscrição web, né... que cerca de 7.300 pessoas visitassem o site de inscrição e começassem a fazer a inscrição. Só que essa inscrição era meio longa, porque coletava uma série de dados que eram importantes para o piloto, né. Então, no final, apenas 2.788 pessoas preencheram completamente o cadastro. Dessas aí, pouco mais de 2.000 satisfaziam todos os requisitos para participar do piloto e foram convidadas a baixar o aplicativo. A gente viu que dessas 2.000 aí, aproximadamente dois terços eram pessoas que já eram ciclistas muito assíduos e um terço pessoas que ou não eram ciclistas ou que eram já moderadamente ciclistas. Dessas aí, 1.314 realmente baixaram o aplicativo e usaram o aplicativo para registrar alguma viagem de bicicleta. E daí a gente selecionou, meio aleatoriamente, 1.217 pessoas para participar do piloto remunerado em agosto. Durante as quatro semanas, esses 1.217 participantes realizaram 24 mil viagens. E uma surpresa boa é que depois que terminou em agosto, muitos continuaram fazendo viagens com o aplicativo mesmo sem ter remuneração, né. Então, na data de hoje, a gente tem mais de... esse dado é de ontem, então hoje já deve ter mais de 30.250 viagens coletadas aí no aplicativo e mais de 160 mil quilômetros percorridos em bicicleta monitorados pelo aplicativo.

00:03:52 - Fábio Kon: Os objetivos... a gente alcançou alguns objetivos com esse piloto e não alcançamos outros. Que objetivos a gente alcançou? Então, primeiro a gente fez um estudo para definir parâmetros que a gente ia utilizar e testamos esses parâmetros, né. Como o valor dos créditos a serem concedidos por distância percorrida, distância mínima a ser considerada como válida pelo programa, valor máximo de créditos a serem concedidos por viagem e por dia, e por semana, para os participantes. A gente implementou todo o caminho inicial dos créditos de mobilidade, né, com as pessoas recebendo o dinheiro no Bilhete Único. Então, a gente teve que validar também a integração do nosso sistema com o sistema da SPTrans para fazer o crédito no Bilhete Único. E a gente criou uma parte, o que deu mais trabalho foi criar a primeira versão de um aplicativo que pode vir a ser um aplicativo oficial do Bike SP no futuro, para validação dos percursos e distâncias percorridas, considerando os pontos de origem previamente cadastrados, né. Esse aplicativo foi um trabalho muito grande de fazer e a gente acredita que conseguiu uma qualidade muito boa nesse aplicativo. E a gente conseguiu também coletar dados detalhados sobre padrões de mobilidade com bicicleta na cidade de São Paulo, e isso pode ser utilizado para embasar políticas públicas no futuro. A gente... vou mostrar que a gente vai disponibilizar esses dados, né. Isso aqui eu não vou explicar, mas é

para vocês terem uma ideia que o sistema de software que está por trás do Bike SP é bem complexo, com... aqui tem mais de 15 componentes diferentes de software distribuído que rodam em diferentes computadores, em diferentes lugares e que fazem a coisa funcionar. Sem contar os 1.217 aplicativos que rodam no celular das pessoas, né.

00:05:41 - Fábio Kon: Esse aqui é o aplicativo, né, a maioria de vocês já conhece. E, além desse teste do Bike SP, a captura das rotas usadas pelos participantes e questionários sobre dificuldades em bicicleta e análises com diferentes perfis socioeconômicos que têm interesse nesse tipo de programa, acho que vai ser um resultado bem interessante que podem embasar políticas públicas futuras, além do programa Bike SP, né. A gente desenvolveu também um software, que é esse painel administrativo, que permite ao gestor, no caso, éramos nós, mas no futuro poderia ser a Prefeitura, acompanhar as viagens que estão sendo realizadas. Quem faz, quando faz, como faz, por que que as viagens estão funcionando ou não estão funcionando. Então, nesse instante, por exemplo, a gente via que tinha 30.073 viagens já cadastradas no dia 29 de outubro, que foi quando eu tirei essa fotinho aqui. A gente tem um painel analítico aqui que a gente está desenvolvendo e eu vou poder... eu vou mostrar rapidamente, ao vivo aqui, o painel analítico. Então, esse aqui é o painel analítico que a gente desenvolveu e a gente quer disponibilizar em breve. Então, ele oferece uma série de informações sobre, por exemplo, qual é o horário do dia onde aconteceram... aqui estou analisando as 30 mil viagens, né. Qual o horário do dia em que essas viagens de bicicleta aconteceram. Ou a gente pode analisar por semana, né. Nas semanas ali do piloto, quais foram... aqui foram as quatro semanas remuneradas, mas é... aqui 1, 2, 3, 4... mas a gente vê que o pessoal já estava se aquecendo antes e continuou usando depois, mesmo sem remuneração, embora obviamente teve uma grande caída. A gente pode ver também por gênero, raça/cor, dia da semana, né, quando que as pessoas estavam usando. Tem bastante... a gente não estava remunerando em final de semana, então teve uma grande queda. Você pode ver também por nível de renda e a recompensa que a pessoa recebeu. A gente pode não só olhar número de viagens, mas sei lá, duração média das viagens por dia da semana. A gente vê que as viagens são entre 28 e 30 minutos por semana. A distância percorrida... as viagens têm em média 7 quilômetros ali que as pessoas fazem viagens. É bastante, mais do que a gente imaginou. A velocidade média das pessoas ali, 21 quilômetros por hora. Por hora do dia, a gente pode ver, tem talvez tenha algumas variações aí na velocidade. É pouca variação na velocidade, né. Mas tem todos esses dados e a gente pode aplicar aqui filtros também, né. Filtrar por gênero, raça, nível de renda, etc, e ver diferentes valores. E a gente pode ver essas coisas na forma de mapa também. Então a gente pode ver onde... qual que foi a nossa cobertura, né. Vamos ver aqui. A gente demora uns poucos segundos para ele desenhar o mapa de calor. A gente vê que teve uma cobertura muito grande na cidade de São Paulo inteira, né. Então todo lugar onde tem verde é que teve alguma viagem. Na verdade, tem até na Grande São Paulo, né, Santo André, São Caetano, Poá, Suzano também. Mas no

amarelo são as viagens mais frequentes e vermelhos aqui os grandes *hotspots* de viagem, né, que a gente teve. Aqui tem um laranja, toda essa região aqui, né. E isso aqui é uma... é um dado inédito, né, que eu acho que a gente tem. Isso aqui pode ser útil para políticas públicas e você pode dar um zoom aqui num nível bem, até o nível da rua, né. Demora só alguns segundos para ele desenhar. Você pode ver exatamente as vias aqui onde as pessoas estão usando aqui mais para a bicicleta, né. Então você... essas aqui, por exemplo, são candidatas ali as construção de ciclofaixas, ciclovias, porque são lugares onde as pessoas realmente estão usando, né. E você pode ver no detalhe da rua. Então acho que é isso sobre... isso a gente vai disponibilizar em breve.

00:09:31 - Fábio Kon: Continuando aqui. As coisas que não foram alcançadas ou alcançadas parcialmente. Então, definir exatamente quais são os públicos prioritários para que o programa Bike SP seja uma política afirmativa e de realmente promover ali o uso maior da bicicleta, ainda a gente não vai ter poder estatístico para definir isso. E a avaliação do projeto piloto num sentido de sugerir sugestões concretas para a minuta do decreto de regulamentação, a gente ainda não está pronto, né. Então, em particular, a gente provavelmente não tem ainda todo o poder estatístico necessário para provar que fazer esse tipo de remuneração do jeito que a gente fez aumenta o número de viagens de bicicletas feitas na cidade. E a gente não conseguiu não é porque não aumenta, não é por isso, mas é porque os instrumentos que a gente usou para coletar tinham certos vieses. Tem uma coisa que chama viés de cadastramento que atrapalhou a gente. Então, com isso, a gente está pensando já nos próximos passos, né. Então, os próximos passos... primeiro, finalizar esse estudo econométrico, né, com a ajuda de economistas da FGV e publicar um relatório. E a gente também percebeu que os indivíduos tiveram dificuldade em entender o valor do incentivo monetário, o que resultou em pouca relação entre o número de viagens e o valor recebido. A gente percebeu que as pessoas... a gente comunicava isso por e-mail e, indiretamente, no aplicativo, pelo valor que ele estava recebendo a cada vez que ele completava a viagem, mas a gente percebeu que as pessoas não estavam muito cientes disso e, portanto, ficava difícil medir o efeito do comportamento delas dessa mudança no valor. Então acho que a gente vai fazer mudanças no aplicativo de forma a que isso resolva esses problemas futuramente, né. Então a gente vai publicar esse relatório detalhado sobre os resultados e a gente já quer planejar um próximo piloto para 2026. E daí a gente espera aí ter a parceria da Prefeitura para executar esse segundo piloto do Bike SP em 2026. É... ah, só uma coisa interessante. Outras cidades do Brasil viram aqui o exemplo de São Paulo e já estão nos chamando para fazer pilotos semelhantes em outras cidades, né. Então, já está acontecendo um pré-piloto em Fortaleza, que aprovou e já está assinado ali um contrato, e outras cidades que estão nos procurando. Mas São Paulo é a maior, obviamente, né. E a gente vai querer disponibilizar esses dados coletados para pesquisadores e também disponibilizar esse painel analítico que eu mostrei para você para o público, para gestores e elaboradores de políticas públicas, tá? Então, acho que era isso que eu tinha para falar para

vocês e tenho alguns minutinhos aí para responder perguntas se alguém tiver alguma pergunta.

00:12:45 – Dawton Roberto Batista Gaia: Eu... acho que posso perguntar já, né?

00:12:49 - Fábio Kon: Pode.

00:12:50 - Dawton Roberto Batista Gaia: É... Eu entendi que o aplicativo está ativo, é isso mesmo? Ele permanece ativo?

00:12:58 - Fábio Kon: Ele permanece ativo.

00:13:00 - Dawton Roberto Batista Gaia: E... e isso significa que, é, esses dados que você levantou, alguns deles, com certeza eles vão ampliar e vão melhorar muito a sua capacidade de pesquisa, né, e de obter resultados que realmente nos levem onde a gente gostaria de chegar, né. E o que é necessário para poder... para aumentar esse poder estatístico que você falou, né? Que você falou: "Ah, tive dificuldade", né?

00:13:37 - Fábio Kon: Tá. Tem uma mudança que... é que eu não apresentei os detalhes, né, mas uma mudança que a gente quer fazer, é: atualmente no aplicativo a pessoa tem que dizer, apertar um botão para dizer que ela está começando uma viagem e apertar o botão para dizer que está finalizando a viagem, né. E o que acontece é que quando a pessoa que a gente viu... quando a pessoa está recebendo a remuneração, ela tem esse grande incentivo de fazer isso. Mas quando ela não está, ela não... não tem incentivo de cadastrar a viagem. Então a gente quer alterar o aplicativo para que ele detecte automaticamente as viagens de bicicleta sem o usuário precisar apertar o botão explicitamente. Porque daí a gente consegue contar todas as viagens de bicicleta que a pessoa faz sempre. Obviamente, a pessoa tem que autorizar isso, né, para fazer isso durante o experimento. Mas daí, fazendo essa alteração, vai melhorar bastante ali a qualidade dos dados que a gente consegue para esse fim específico de... de validar cientificamente se o valor remunerado aumenta o número de viagens de bicicleta, né.

00:14:43 - Dawton Roberto Batista Gaia: Porque eu vi que... desculpa... eu vi que você, das 7.500 pessoas inscritas, acho que você conseguiu validar 2.000 pessoas ali dos inscritos, né? Talvez na dificuldade de preenchimento dos dados, tá, porque realmente eu vi que não é muito fácil você preencher todos os dados lá. Mas, é... essas pessoas que inicialmente se inscreveram, elas podem... sei lá, consegue chegar nos 7.000 inscritos e dar continuidade ao processo? Porque a pergunta é essa, né, porque quanto mais pessoas inscritas no programa, maior é a possibilidade de validação da proposta, né, do projeto piloto, né? Então, quer dizer, o ideal é que a gente teria... se a gente tivesse aí, sei lá, 30 mil, eu sei que sempre é bom mais, né, se tivesse umas 30 mil pessoas inscritas para poder realmente buscar as respostas que a gente tanto gostaria de ter aí, né.

00:15:42 - Fábio Kon: É, eu acho que no ano que vem, se a gente fizer outro piloto, a gente vai conseguir mais gente, porque a gente fez um estudo com essas pessoas que participaram. Elas gostaram muito e elas já disseram que elas querem participar, uma grande maioria, participaria de novo. Eu acho que não só elas participam de novo, como elas vão ajudar a trazer mais gente para o programa. Então a gente fazer uma... uma bola de neve aí para trazer mais gente, de novo ir para a imprensa. E uma coisa que a gente não conseguiu, por exemplo, que eu gostaria muito, é ter um anúncio no jornal do ônibus. Além de ter no jornal do ônibus, podia ter nos bicicletários, nas estações de trem e metrô, para atrair esse tipo de pessoa que também usa o transporte público, né, e a gente não conseguiu fazer esse anúncio. Então, espero que para o ano que vem, com maior antecedência, a gente conseguir fazer.

00:16:31 - Dawton Roberto Batista Gaia: É legal.

00:16:32 - Fábio Kon: Tem outras pessoas com a mão levantada aí. Ricardo?

00:16:35 - Michele Perea Cavinato: É o Ricardo. Ricardo Pradas.

00:16:46 – Ricardo Pradas: Oi, bom dia professor, parabéns pelo desenvolvimento. O que me chamou muita atenção como gestor público é porque eu que tenho que correr atrás da emenda e fazer o máximo possível para justificar a validação dela e descongelar o valor. E me chamou a atenção de um terço que não são ciclistas ou moderadamente ciclistas né. A gente consegue afirmar estatisticamente que isso é uma verdade, ou seja, a instituição de um programa desse tipo, ela traz esses que estão no ultimo passo do modal ativo para estrutura cicloviária. Esse é o incentivo que falta para esse 1/3 de pessoas, é logico que não é a população inteira, mas dentro da gama do que a gente quer, que é o uso da estrutura cicloviária, a gente gasta dinheiro para manutenção, gasta dinheiro para fazer estrutura, fazer uma propaganda de incentivo, tenta fazer a propaganda de que é mais saudável, que é interessante inclusive para a mobilidade da cidade no geral, se a gente consegue afirmar que isso é uma verdade com esse 1/3 que foi medido na inscrição.

00:17:54 - Fábio Kon: Esse é o nosso objetivo. A gente consegue mas não temos evidências científicas sólidas com esse primeiro piloto. Por isso estamos desenhando o próximo piloto para o ano que vem. Mas para chegar nessa evidência científica sólida para isso.

00:18:16 - Fernando Miquelin: Bom dia, professor, tudo bem? Parabéns pelo estudo. Você comentou que chegaram a conclusão que os usuários tiveram dificuldade em entender o valor do incentivo monetário. Será que você poderia explicar um pouquinho melhor como que vocês chegaram a essa conclusão?

00:18:39 – Fabio kon: Teve um questionário pós pilote, né. E nesse questionário, a gente fez algumas perguntas e pela analise das respostas a gente percebeu que as pessoas não

tinham... uma boa parte né... não todos, mas aproximadamente metade das pessoas não estavam entendendo as mudanças na remuneração que a gente fez ao longo do experimento.

00:18:59 - Fernando Miquelin: As mudanças que ocorriam a cada semana, você diz.

00:19:03 - Fabio Kon: isso.

00:19:04 - Fernando Miquelin: Ah, maravilha, obrigado.

00:19:10 - Fabio Kon: George. George Queiroz.

00:19:15 - George Queiroz: Olá. Bom dia. Tudo bem, Fábio? Muito prazer aí. Eu vi a... eu vi a apresentação que você fez, eu vi depois no YouTube, não estava no dia presente, mas... e essa segunda agora eu peguei da metade para frente, mas de qualquer forma tenho, sou conselheiro aqui também, eu tenho um interesse enorme, obviamente, no tema. É... eu queria dialogar com você sobre algumas coisas. Eu conheci uma pessoa, que eu, na verdade, de forma super aleatória, enfim, na vida aí, e ele falou que ele tentou se aplicar ao programa e ele me mostrou uma mensagem que assim, o celular dele não era habilitado a fazer parte do programa. Ele tinha um celular normal, Android, celular velho, não sei. Ele falou, olha, o celular... ele recebeu uma mensagem no celular que o celular dele não foi... por isso ele foi excluído do piloto. É... o celular dele não, sei lá, não funcionava. E isso me leva a pensar um pouco sobre... talvez... imagino que isso deva ser pensado, sobre o que a gente chama de "apartheid digital", né...

00:20:21 - Fábio Kon: É, isso deixa eu... antes de você falar disso, deixa eu falar. Isso aconteceu aproximadamente 0,1% dos casos e não são celulares mais antigos, mais baratos, não. Nos celulares mais antigos e mais baratos ele funciona. Isso era alguns modelos específicos, com algum sistema operacional específico ali. Então é uma coisa... é aproximadamente 0,1% dos inscritos.

00:20:43 - George Queiroz: É, de qualquer forma... eu encontrei um desses 0,1, ele me mostrou a mensagem e tal, né, eu não estava procurando, tal, ele, enfim... Mas de qualquer forma, é... eu acho... eu queria entender se a gente pode falar em alguns tipos... vamos dizer, quando a gente trata uma coisa baseada em GPS, baseada em certa tecnologia, se existe sim algum tipo de vício de origem, a gente pode falar assim, né... é... no sentido de, a gente fala do apartheid digital, de que assim, a... a dificuldade que às vezes certas pessoas, especialmente da classe trabalhadora mais vulnerável, é em relação a ter familiaridade, facilidade com 3G, com GPS, com etc, etc, etc. Se isso é um fator que pode ser preponderante no sentido de trazer... de dificultar a universalização, né? A gente imagina que um programa desse tipo, o ideal é que seja, claro, obviamente, universal e que atinja a classe trabalhadora de forma ampla, né? Enfim, e aí a questão tecnológica ser uma barreira digital, uma barreira, um tipo de barreira, porque eu imagino... que a gente, o ideal é a gente se aproxime ao máximo

de programas de renda básica, ou seja, o mínimo de condicionantes, né? Quanto menos condicionantes, melhor para a gente atingir números melhores, tal.

00:21:58 - Fábio Kon: Eu posso responder porque eu preciso sair em poucos minutos.

00:22:00 - George Queiroz: Claro, claro.

00:22:01 - Fábio Kon: Então, acho que isso sim pode ser um problema, não é tanto a questão da pessoa comprar o celular, porque em geral a pessoa compra um bom celular antes de comprar uma bicicleta. Então, o problema é o dinheiro para comprar a bicicleta, não é para comprar o celular. Mas acho que pode ter um problema de educação de usar o aplicativo, etc. E daí sim acho que, para uma política pública, poderia ter um, uma preocupação especial em educação dessas pessoas que têm dificuldade em letramento digital, né? Acho que é algo a se implantar a política sim.

00:22:34 - George Queiroz: Tá. Fazer uma pergunta rapidinho também. Eu não sei como isso... como foi, tem sido pensado em relação a... à ideia do Vale Transporte, né, que é o crédito e Vale Transporte. Mas a gente tem uma questão legal que é: uma pessoa que recebe Vale Transporte e ela não vai de ônibus, né, ela... ela troca o ônibus por alguma coisa, em tese, ela está até... pode ser considerada até uma fraude, virar... é... vamos dizer, justa causa, pessoa que recebe Vale Transporte e não vai de ônibus, vai de outro jeito, vai de bicicleta, vai a pé. É... então... como é que... como é que isso é pensado no sentido que eu posso, uma pessoa, um trabalhador que recebe Vale Transporte, isso... o Bike SP pode ser de fato mais atraente para uma pessoa? Porque às vezes a pessoa... conheço gente que vende... vende o... o crédito, esse tipo de coisa, né? É... é esse problema... talvez o problema, assim, de... de... de poder a pessoa receber uma justa causa porque não está mais, entrou nesse programa. Isso... isso é pensado?

00:23:33 - Fábio Kon: É, por enquanto, a legislação de São Paulo prevê apenas crédito no Bilhete Único, né. Embora, futuramente, o Bilhete Único podia ser usado para outras coisas, mas isso aí é mais complicado de... politicamente, está fora da minha alçada pelo menos. Mas tem outras cidades que estão pensando em outras possibilidades. Em particular, em Fortaleza já está se testando... o usuário pode escolher: ou vai no Bilhete Único ou ele recebe em dinheiro por Pix. Quando ele recebe em dinheiro por Pix, tem um certo desconto. Então ele recebe 70% do valor se ele quer em dinheiro e recebe 100% do valor se ele quer no Bilhete Único. Então, estão testando outras possibilidades. Felipe... dá tempo para o Felipe, a pergunta dele, senão... que eu preciso realmente sair. Felipe. Última pergunta.

00:24:16 - Felipe Lara Vogel: Obrigado, professor Fábio. É uma pergunta rápida. Parabéns pelo estudo. É o seguinte, é... aquela diferenciação que você falou, né, dos ciclistas que já estavam acostumados, dois terços, né, um ciclista que um pouco menos... que não estava já pedalando, né. É... tem como fazer essa diferenciação também no mapa de calor? Por

exemplo, olhar esse um terço se está por ciclovia, por tipologia, né? Daí a gente vê se eles usam outros caminhos. É possível fazer isso ou não?

00:24:40 - Fábio Kon: É uma boa ideia. Eu... não está pronto agora, naquela versão que eu mostrei, mas é uma boa ideia, eu já vou anotar aqui da gente fazer essa diferenciação também.

00:24:48 - Felipe Lara Vogel: Obrigado. Parabéns, professor.

00:24:51 - Fábio Kon: Então, acho que é isso. Peço desculpas aí, mas eu posso voltar numa próxima, talvez no comecinho do ano que vem, quando já vai ter o relatório mais finalizado, eu posso voltar também se vocês tiverem interesse.

00:25:03 - Michele Perea Cavinato: E o que eu ia te pedir também, se tiverem perguntas eu te encaminho por e-mail depois...

00:25:08 - Fábio Kon: Com certeza. Isso.

00:25:09 - Michele Perea Cavinato: Professor, muito obrigada por ter aceito o convite. Parabéns pelo trabalho novamente.

00:25:14 - Fábio Kon: Eu que agradeço. Obrigado, abraço. Tchau, tchau.

00:25:17 - Michele Perea Cavinato: Tchau, tchau. Então vamos lá, seguindo aqui. Deixa eu abrir as pautas. A solicitação original dessa pauta tinha sido resultados do Bike SP e inclusão no PLOA. Então, já emendando um pouquinho no segundo... na segunda pauta, vamos falar sobre o orçamento de 2026 e já falamos do... do Bike SP nele. Passar a palavra para o Caíque.

00:25:45 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Olá, gente. Bom dia. Todos me ouvem?

00:25:49 - Michele Perea Cavinato: Hoje sim.

00:25:50 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Hoje sim. Bom, acho que eu já... apareceu a apresentação para todos... para todo mundo?

00:25:59 - Michele Perea Cavinato: Estamos vendo sim, Caíque. Pode ir.

00:26:05 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Tá joia, gente. Bom dia, bom dia a todos. Bom, hoje a... uma passada sobre o planejamento orçamentário de 2026 sobre questões específicas de bicicleta, né. Então, a... o projeto de lei, ele foi encaminhado pelo... pelo executivo. O executivo tinha até... tinha até 30 de setembro para enviar para a Câmara. Vocês podem constatar que é o... o projeto de lei orçamentário de 26 é o projeto de lei, é... 1169/2025. Eu coloquei aqui para vocês o link, né, de consulta do... do orçamento, do projeto de lei, que vai cair na... no site da Secretaria da Fazenda. E o link abaixo, ele é o... o link da Câmara dos Vereadores, que vocês conseguem, é... ver todo o processo de formação da lei,

né, toda... toda a parte de tramitação legal dela. Bom, aqui os recursos... eu detalhei para vocês que os recursos que a gente vai receber, eles serão implantados... serão, melhor dizendo, destinados para... para obras de construção, de manutenção de ciclovias, né. Bom, aqui as ações de 2026... é... são as construções de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas. O incentivo ao uso da bicicleta, que é o Bike SP. A manutenção e operação da ciclofaixa de lazer. E a manutenção e operação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, né, é o nosso programa de... de manutenção. É importante a gente detalhar que a... as construções, manutenções e operações de ciclovias, os programas, esses estão, é... descritos no Programa de Metas 2025-2028, né. Então aqui esse slide, ele detalha melhor para a gente o... como será a... é, viabilizado, né, a construção das ciclovias, os nossos programas de construção de ciclovias. Então, aqui eu descrevi para vocês que é um programa que ele está no Programa de Metas, é a Meta 44, que são 233 quilômetros de ciclovia, o objetivo. E o planejado para o ano que vem, as... as ações em desenvolvimento são o andamento das obras da... da PPP da COHAB, que ela já vem andando aí há mais ou menos um ano e meio, dois, e a publicação do edital dos 158 quilômetros das novas... 158 quilômetros de novas estruturas cicloviárias, né. Abaixo aqui eu coloquei para vocês um quadro que ele mostra as principais fontes de financiamento desses projetos, né. Então a gente pode ver aqui na quarta coluna, onde está escrito Fundurb, que é o Fundurb é a nossa principal fonte de... de renda assim, né, para... para essa destinação de... de construção. É... a Fazenda, o Tesouro Municipal, ele vem com 20 milhões e o Fundurb com 74, que no total dá 94.343.000. Aqui já é sobre o Bike SP, como o professor Fábio Kon, é... explicou anteriormente, nós temos um... uma parceria, né, que é um convênio com a USP. E ele explicou essas... esses andamentos, a consolidação desses dados, né. Então a gente, é... solicitou também a... os recursos lá para... para a SEPLAN e eles destinaram na LOA R\$ 152.000 para o andamento desses projetos. Já a manutenção e operação de ciclo faixas de lazer, ela tem hoje, é um contrato que a gente tem de validade de 24 meses. Ela contempla 114 kms. E a manutenção da ciclo faixa de lazer é exclusivamente vinda do tesouro municipal, que aqui está quase em 44 milhões de reais. Então o FMDT e o FUNDURB não participam desse financiamento desse programa. Aqui o programa de manutenção, ele contempla 150 kms. Ele está no programa de metas. Atualmente nossa ata de Registro de Preços ela foi encerrada, ela acabou, mas nós temos 2 contratos vigentes para fazer essa continuidade nós precisamos fazer a licitação de uma nova ata no ano que vem. O ultimo contrato, o 02 ele se encerra em 20 de fevereiro do ano que vem, então até lá a gente consegue dar andamento nas obras de manutenção. Também, a fonte aqui no quadro descritivo, a fonte de financiamento são os recursos da Fazenda Pública, já que o FMDT e o FUNDURB, especialmente o FUNDURB, a gente não pode utilizar os recursos como custeio, para cobrir essas fontes de custeio que seria manutenção.

00:31:34 - Michele Perra Cavinato: Caíque, só fazer um complemento. O contrato nº 022, nós prorrogamos essa semana por mais 6 meses.

00:31:38 Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Boa, boa, Michele, obrigado. Então, a gente consegue ainda fazer por mais tempo essa manutenção. Bom, gente, era isso. São basicamente esses 4 programas de ciclovias para o ano que vem.

32:03 Michele Perea Cavinatto: Obrigada pela participação. Pradas.

00:32:07 Ricardo Pradas: É... deixa eu complementar algumas coisas aqui, se não, fica sem profundidade o que o Caíque apresentou, tá? Essencialmente, os valores que estão ali para construção de ciclovia, e isso já foi também, conversando com o SEPLAN, vai precisar de aporte se vingar a licitação de 158 kms, para abrir o pregão, se não houver impugnação, eu preciso de nota de reserva. E essa nota de reserva, precisa de pelo menos 120 milhões, para eu poder fazer 1 ano dos 3 lotes. Então é uma coisa já conversada, já pedida pela secretaria para a SEPLAN, para ter essa disponibilização para o começo de fevereiro. A Ata de Registro de Preço, eu precisei... saiu essa semana, uma nova tabela do SIURB. Nós refizemos a tabela com os preços já alinhados com a nova tabela. O Edital está pronto. Está no Jurídico para poder abrir a consulta pública necessária para essa manutenção. Ainda que não seja tão apaixonante fazer manutenção, a gente sabe que é um assunto que requer cuidado, porque tem demandas consistentes, ainda mais auditoria cidadã, que a gente vai conseguir atender com essa nova ata, que tem os insumos que faltam na outra, para atingir alguns casos mais periféricos que precisam de pavimento flexível, asfalto, numa condição que seja conveniente para a gente não ter acidentes no modal. Ainda que esteja contemplada a ciclofaixa de lazer, tem toda essa conversa que a gente vem tendo em outras reuniões e a gente mudar e alterar. A gente já está agindo sobre isso para ter a quantidade de insumos que são necessários para a ampliação da ciclofaixa de lazer. E no final vai ser uma contingência, uma decisão do executivo, o quanto vai conseguir ampliar, o quanto de dinheiro vai ser destinado a esse assunto. E o Bike SP, desde 2023, a gente vem tentando liberar o recurso. Primeiro não estava no orçamento, depois colocamos no orçamento, não liberaram, depois colocaram no orçamento, liberaram, mas deixaram congelado. A gente não conseguiu utilizar. Nós vamos insistir até a hora que esteja disponibilizado para a gente dar respaldo para esse projeto, para esse programa aqui. Pelo que eu vi no estudo, não dá para falar estatisticamente, mas houve uma aderência de não-ciclistas natos, não-ciclistas usuais no que o professor Fábio apresentou. Então é mais um motivo para a gente continuar indo atrás para a gente continuar liberando isso e, se possível, ampliar posteriormente essa situação. Então, ainda que o Caique tenha colocado uma série de valores, uma série de coisas que estão no orçamento, a gente tem trabalhado para, com mais profundidade, conseguir ampliar esse tipo de implantação. O dinheiro que está efetivamente lá em ciclovia, os 20 mais os 74, eles são previstos e eles são necessários e suficientes para continuar o programa da PPP, que é o que a gente tem de realidade hoje. É em se consumando a não impugnação e a existência sem percalços aí dos 158 km, vencido todos os apontamentos do Tribunal de Contas que tiveram na vez passada, que os senhores acompanharam, a gente vê que precisa também de um outro aporte que já

está conversado, já está é de ciência, tanto da Secretaria de Finanças quanto da Secretaria Executiva de Planejamento. Esse é o complemento, Michelle.

00:36:34 Michele Perea Cavinatto: Obrigada, Pradas. Mais algum questionamento dessa pauta?

00:36:44 – George Queiroz: Eu queria, na verdade, eu quero perguntar mais para, enfim, Pradas e mais em relação, porque eu acho que existe sempre uma diferença nos últimos anos, tem se notado acho que uma diferença entre o que é orçado e o que é de fato empenhado no fim do ano, né? As dificuldades aí, técnicas ou até políticas. Eu li que no ano passado o valor que acabou sendo empenhado foi de 14, 15 milhões, né? Já chegou a ser orçado quase 300, mas esse valor nos últimos anos tem tido muita dificuldade. Eu queria perguntar de fato, esse ano, 2025 tá acabando. Quanto que conseguiu ser empenhado de fato, ser gasto, e pra ser feitos quantos quilômetros de ciclovia, tô falando especificamente da parte de construção de novas estruturas, quanto que em 2025 conseguiu ser gasto e quanto de ciclovia, quantos quilômetros de ciclovia foram feitos em 2025? Obrigado.

00:37:49 - Ricardo Pradas: Vamos lá. Dentro do que o Caique mostrou depois, acho que dá para ser resgatado em algum momento. Aí vai ser apresentado a parte de execução. Eu acho que é pauta dessa reunião também. Efetivamente, tinha 20 milhões. Dos 20 milhões, a gente empenhou 17,5. Já pagou 14%, empenhou 17,5. O restante não foi liberado, ficou congelado e a gente não conseguiu a liberação para utilizar nos diversos estudos que a gente tinha para utilizar. Caique se tiver alguma correção que eu estou falando, por favor, porque você é o cara do dinheiro aqui, eu sou o cara que manda executar.

00:38:33 – George Queiroz: Mas o Ricardo, em relação, vou dizer, em 2024 foi, vou dizer, então, nesse ponto aqui, em novembro de 2024 foi aprovado quantos milhões você falou que foi, no fim foi liberado apenas 20, o resto foi contingenciado. De quanto? Eu não me recordo só quanto que foi colocado.

00:38:50 - Ricardo Pradas: Foram esses 20 e a gente pediu mais 267. Tá, no geral, entre PPP e possibilidade de licitação de 158 km, se você procurar no orçamento passado, eram mais de 200 milhões. A gente teve que fazer um plurianual. Lógico que a gente fez um estípeio por ano para planejar, porque é pedido para a gente. O que foi liberado foi o Tesouro. Foi isso que o Caique colocou, que está se repetindo agora, e mais a parte de fundurb. Só que o dinheiro ficou congelado sem a movimentação orçamentária. Então, a gente teve esse pedido, conversa com diversas partes. Então, fica parecendo conversa de maluco. A gente teve esse questionamento no outro ano, tinha 90 milhões de fundurb, mas vocês não usaram e foi devolvido. Vírgula, ficou congelado e a gente não conseguiu utilizar. É o caso desse ano tem uma movimentação financeira que precisa acontecer. Nós já estamos chegando no final do ano e aí fica mais difícil cada dia que passa você conseguir executar e empenhar, mesmo

que fique nos restos a pagar. Nós somos os que não desistem como vocês, vamos atrás pelo dinheiro para o ano seguinte tentar fazer exatamente a mesma coisa. E somos cobrados pelo governo porque não fizemos quantidade de ciclovias que estava programado para esse ano que era na ordem de 50 quilômetros. Isso eu estou falando também do Caique dando, ok, porque é isso mesmo, então não estou errando na numeralha toda que ele está acostumado a acompanhar. No final das contas, a gente precisa realmente que tenha essa liberação para a gente conseguir empenhar sem o que a gente não consegue mandar da ordem de serviço para execução. Ainda que manutenção tenha um atendimento melhor e teve o dinheiro liberado com um pouco mais de facilidade, e a gente vai esticar esses contratos de manutenção enquanto tiver dinheiro a empenhar no contrato de manutenção. O que eu quero dizer com isso? Tem espaço para mais 25 milhões, se eu não me engano, e 5 milhões congelados para manutenção que a gente vai continuar aditando o prazo enquanto tiver espaço no contrato para colocar dinheiro para manutenção, que a gente sabe que é uma coisa necessária para a cidade no geral. Além dos pedidos normais de vocês, a gente recebe pedidos não só de um gabinete, mas de vários gabinetes de vereador, fora os pedidos que vão de usuários para a própria CET e já passam para a gente por conta da manutenção está aqui. Então a gente tem um espaço e a gente vai continuar aditando e se não sair a ata em tempo hábil, a gente vai aditar dentro dos 25%, com a justificativa de que não tem um outro contrato de manutenção e assim sucessivamente. Lógico que a gente se importa mais com implantação. George, isso que eu estou falando, é um adendo só para entender como funciona a parte orçamentária. Mas continua tendo exatamente isso, a parte da licitação e a PPP que a gente vai executando conforme tem o dinheiro descongelado e liberado para a gente usar. No caso, eram 20%, a gente já fez 17,5.

00:42:32 George Queiroz: Entendi, Ricardo. Não, mas assim, é porque como eu realmente não tenho traquejo com economia, mas deixa eu entender. Se eu entendi direito, né? Vamos dizer, no ano é orçado um determinado valor, no caso aqui cento e tantos milhões, no ano passado mais de 200. Parece que existe um gap muito grande, né? Você falou de 200, quando a gente libera 20 de 200 é 10%, 90% do valor, a fazenda não libera. Ou seja, no nosso caso, acaba sendo frustrante, né? Pra todo mundo aqui imaginar que a gente, quando se coloca 200, ou seja, nós estamos em novembro, foi falado 100. A garantia de que no ano que vem vai ser liberado 100 é tipo mínima, imaginando o que aconteceu nos últimos anos. Existe uma diferença muito grande entre o que tem sido executado e o que tem sido orçado. O papel do orçamento ainda é uma intenção, né? Mas, enfim, fica essa questão agri-doce, né? De ver 200 virar 20.

00:43:37 Ricardo Pradas: Precisa entender, George, o que é pressão orçamentária. E quando a gente fala que a meta que foi colocada custa 500 para dar um número aleatório qualquer, a gente fala que num ano específico a gente pretende gastar 200 ou 180 ou 150 e se é disponibilizado 20 no orçamento, o resto está lá contido na informação da pasta como pressão

orçamentária. Para a gente conseguir complementar, para ter movimentação financeira, a critério do Executivo, com alguns apoios do Legislativo legislando em cima da execução, porque no final das contas é aprovado na Câmara o que foi proposto pelo Executivo. E quando a gente fala no tamanho do orçamento da pasta, mais de 10 bilhões, é assustador. A quantidade de dinheiro que vem para pastas, mas quando você vai esmiuçar em todos os trabalhos, os serviços que são prestados dentro dessa pasta, esse valor se mostra no limite da suficiência, vamos dizer assim. E aí cabe a gente, gestor público, do lado de cá, sociedade civil do outro lado, é uma municipal como contraparte disso. Procurar trazer mais recursos para executar, principalmente mobilidade ativa, transporte solidário e etc.

00:45:06 Ricardo Pradas: É que a gente não sabe muito a diferença de milhão para um bilhão, porque a gente é pobre, mas é, de qualquer forma, fica o, vamos dizer. Não é um questionamento direto para a pessoa de ninguém, mas quando a gente vê uma prefeitura nos últimos anos, literalmente gastando 7 bilhões em recap e tapa buraco, planejando bilhões em obras rodoviaristas, bilhões mesmo, são cerca de 10 grandes obras rodoviaristas que a gente questiona como túnel, extensão do Marginal Pinheiros e tal, existe de fato um desprestígio político da nossa pauta, o desprestígio que vem, claro, de questões não só técnicas, mas políticas é pra gente, a gente tá no fim da fila, claramente isso não precisa é ser nenhum gênio pra saber que a gente tá muito muito no fim da fila e isso é uma pena, porque a nossa pauta não, ela não é específica, ela tem um benefício para toda a sociedade, redução de acidentes, de sinistros, etc, etc, etc. Obrigado aí pelo diálogo, tem mais um aí, até mais, obrigado.

00:46:11 Michele Perea Cavinatto: Obrigada, George e Lucian. Oi, gente, bom dia. Só para entender também não falou das rubricas, das diferentes atividades. E daí tem um tempo que a gente vem pedindo a transformação, requalificação para transformar e ampliar ciclofaixas em ciclovias, poder fazer alargamento de dimensões. E se eu não me engano, quando a gente falou de manutenção em outros tempos, a gente pedia para já aproveitar a obra de manutenção para largar e acho que diziam que isso não podia porque era obra nova e não era mais manutenção. Eu queria saber onde que se encaixa no orçamento essa parte dessa requalificação.

00:46:57 Ricardo Pradas: Eu entendo, eu, Ricardo Pradas, entendo que isso é uma implantação. Vou citar um exemplo prático disso, tá? Quando colocamos novamente a avenida Sumaré em um outro local, ela entrou com uma implantação porque estava mudando a tipologia. Então, mudança de tipologia de ciclofaixa para ciclovia. Eu entendo que é implantação, salvo algum entendimento diferente de requalificação que tem a concordância dos órgãos de controle, notadamente TCM. E agora eu entendo que com o Dawton na superintendencia de planejamento, isso tende a ter uma atração e aprofundamento para a gente discutir em regra é isso, Lucian, mas eu entendo que é a implantação que você está mudando a tipologia.

00:48:00 Dawtons Roberto Batista Gaia: Só complementando, Pradas, eu acho que é importante a gente falar sobre isso. Aliás, fiz uma reunião sobre exatamente sobre isso que eu estou criando um núcleo específico para bicicleta dentro da superintendência, um núcleo específico para falar sobre segurança. E eu falei um pouquinho sobre isso, da possibilidade de todos os projetos que vierem na questão da manutenção, na questão do pavimento novo, a gente poder já de fato, fazer um programa de ampliação da rede cicloviária. As existentes, fazer elas mais confortáveis, mais largo dentro da possibilidade. Então, nós começamos a criar esse grupo que está sendo criado agora, exatamente nesse momento, para a gente discutir, debruçar sobre o assunto de fato e buscar essas respostas, mas as respostas que realmente atendem a necessidade da rede cicloviária na cidade de São Paulo. Então, é lógico que a gente tem que estar muito focado na lei, na legislação, se ela permite de fato ampliar, se isso não termina caindo em contradição ou contrariedade do próprio objeto do contrato. É isso que a gente está olhando. Mas assim, com relação à pintura da faixa, vamos dizer assim, quando apaga lá, quando faz por conta de um recap, eu não vejo problema a gente poder ampliar isso que a gente está discutindo agora. Quando se trata de obra propriamente dita, aí realmente isso a gente tem que debruçar um pouquinho mais sobre a lei. Mas a ideia é buscar respostas para isso e respostas que caibam ao atendimento do que está sendo pedido, do que a gente está buscando. Quer dizer, até aí nós estamos realmente buscando a implementação desse plano cicloviário, quer dizer, você falou aí muito bem, foi até legal que você colocou nesse formato, porque a gente, infelizmente, a gente depende de outras instâncias para poder dar prosseguimento aos trabalhos que a gente vê fazendo. A nossa parte, que é, por exemplo, contratar os projetos, os projetos estão sendo feitos, estão sendo contratados. Quando vai buscar o recurso para fazer a implantação, a execução da obra, vai ficando um pouco mais fácil até para a gente depois. Mas é isso. Acho que o importante é que nesse momento nós realmente queremos. É um pedido antigo. A gente a gente vê aí quanto que tanto Lucian quanto o George, um pouco do Thomas também vem questionando essa possibilidade e cobrando assim, essa ação da nossa parte, para poder melhorar a questão da segurança e do conforto das estruturas cicloviárias. Tenho certeza absoluta que nós vamos resolver isso, tá? Nós vamos resolver. Então, é uma nova, vamos dizer, é uma nova versão, uma nova versão, inclusive, uma nova gestão, inclusive de aprimorar essa questão de buscar o recurso. É isso.

00:51:27 Lucian: Já que você falou de recursos, Dawton, considerando que a gente tem essa demanda aí, teve alguma inclusão no orçamento ou de dinheiro reservado para isso ou ele tá dentro do balaio de implantação e vai acabar, se não tiver nenhum aporte, vai acabar disputando com os 158 quilômetros de estruturas novas?

00:51:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós começamos a fazer, eu e o Pradas, nós começamos a fazer, demos início a um TR de transformação de ciclofaixas em ciclovias, mas não concluímos ainda. Mas eu acho que é um, eu acho que é um, vai ter que ter um aporte

mesmo. Eu acho que vai ter que criar uma rubrica para isso específica. Eu não sei, Prada, você tem como me responder isso? Eu acho que tem que ser uma rubrica específica para isso.

00:52:22 Ricardo Pradas: Bem, é assim, Lucian, até para a gente entender, de saída vai sair na implantação. Eu entendo que tem um TR autônomo, assim como eu entendo que a manutenção da Berrini e da Eliseu de Almeida não pode estar na mesma implantação, na manutenção, tem que ter contratos, pela característica paulista também tem que ter contratos, porque os insumos são diferentes, as grades são diferentes, as coisas nessa ciclovía são diferentes de todo o restante da cidade. Então, eu entendo que isso vai estar na rubrica de ciclovía de implantação, a não ser que a gente crie uma nova rubrica de requalificação específica para quando isso for implantado, porque aí a gente deixa o dinheiro reservado segmentado. Para ter uma ideia, a ciclofaixa de lazer estava junto com manutenção. A gente falou que não era possível, não era possível conseguir controlar o gasto dessa maneira. A gente tendia todos nós, pela nossa ansiedade aqui, a torrar o dinheiro da ciclofaixa de lazer em manutenção. Naturalmente, aparecia, a gente queria resolver, queria dar uma resposta. Eu acabava virando suplementação em cima de suplementação. Então, a rubrica separadas ajuda. Só que para isso acontecer, a gente tem que fazer essa situação da requalificação, seu termo de referência tornado real, ou seja, uma demanda já conversada entre CET endossando com o executivo liberando a pasta e notadamente Palácio Matarazzo. Para a gente desenvolver o termo de referência que tenha prosseguimento, que não adianta nada eu ter um termo de referência muito bem acabado, que eu não tenho o aporte financeiro para isso. Muito, muito ruim. E essa ampliação é uma coisa que ela envolve um pouco de característica técnica, mas que toda vez que simplesmente faz essa ampliação do passeio, está mexendo no coroamento da via e consistentemente drenagem, coisa que na ciclovía que está em cima do canteiro ou na ciclofaixa, a gente não está entrando nesse pedaço. Então, tudo isso tem que ser considerado, tem que ser pensado na hora de fazer o treino de referência e tocar em frente a partir disso.

00:54:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Também foi muito bom você lembrar isso, Pradas, porque é impressionante quando a gente debruça para elaborar o projeto para fazer essa ampliação, quanta dificuldade a gente encontra para poder fazer esse projeto por conta da drenagem. Porque as calçadas, o coroamento das pistas, eles são muito acentuados e quando você amplia o passeio, o grade da calçada, ele está me invertendo e pode criar um problema seríssimo, jogando toda a roupa dentro do imóvel. Então, de um projeto que, teoricamente, é um projeto simples, vamos dizer assim, fazer uma ciclovía sobre o passeio, a ampliação do passeio, fazendo uma ciclovía sobre o passeio, separando lá os modais do pedestre da ciclovía, termina sendo um projeto mais complexo, porque termina virando um projeto de drenagem também para poder resolver esse problema. Mas a gente vai vencer, não tenha dúvida, nós vamos vencer esse desafio, vamos colocar assim.

00:56:03 Ricardo Pradas: É a mesma preocupação que a gente teve quando contratou os projetos de segurança viária, rotas acessíveis e os outros problemas de pavimentação, de ortometria e drenagem. Sem isso a gente. Ele não consegue ver o tamanho da encrenca enquanto realmente vai ser gasto para implantar. E nem é tão caro assim, mas precisa ter isso claramente planejado.

00:56:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu tenho certeza que quando a gente começar, isso vai embora. Nós temos que começar a andar. O problema é resolver os problemas iniciais da elaboração do projeto e os desafios que surgem durante a elaboração do projeto. Mas vencido isso, vai embora, não vai parar, não. Isso realmente vai embora. Bom, vamos lá, vai. Acho que o George levantou a mão, né?

00:56:50 George Queiroz: Não só sobre essa demanda que o Lucian trouxe, porque é uma demanda de quem pedala, tá? Assim, a gente recebe isso muito. Quando foram feitos ciclofaixas exíguas, com menos de um metro e meio, a gente não necessariamente se opõe, a gente acha que a pior ciclofaixa ainda é melhor, claro, do que não ter, mas a experiência, cara, as ciclofaixas exíguas, após um tempo começa a cobrar um preço mesmo as pessoas, se frustram mesmo, a gente recebe da comunidade. Aí é assim, não, mas é isso. De qualquer forma, a gente tem esse pedido, claro, de que seja o melhor possível, óbvio, que seja o mínimo ideal para nossa segurança tal, para atrair mais do que a gente... a gente é cobra criada, a gente pedala em qualquer lugar, mas é realmente para atrair a criança, atrair o iniciante, etc, etc. De qualquer forma, eu vou reiterar aqui o pedido de pelo amor de Deus, se a gente não tá fazendo as melhores ciclovias e tal, mas pelo menos não façam mais, não planejem mais ciclofaixas de 80 centímetros que não cabe a bicicleta, aquele desenho de ciclorota mesclado com bicicleta. Se isso tiver que ser, em tese, arejado, procura a gente, a gente procura uma solução, a gente traz outras pessoas, debate, mas assim, a gente tem essa surpresa que a gente teve pelo menos duas vezes esse ano, a gente pede encarecidamente para a gente não ter esse tipo de surpresa, porque aí já é além. Uma coisa é querer que a gente tenha as ciclofaixas melhores e tal, né? Tem muita ciclofaixa fina. Isso foi também mostrado na auditoria lá, que foi feita esse ano. Mas assim, tem algumas que realmente estão abaixo, para gente a experiência é aterrorizante. para dizer pedalar no lugar onde mal cabe o guidão da bicicleta. Obrigado.

00:58:46 Dawton Roberto Batista Gaia: Fica aqui o compromisso, George, com todos vocês, da gente rever tudo isso que está sendo que vocês estão colocando aqui. Não tenho a dúvida que que nós vamos rever, não vai ser fácil, eu sei que não vai ser fácil, mas fica aqui o compromisso da gente fazer a revisão de todos os projetos e a medida do possível, a gente vai vamos ver requalificando essas ciclofaixas.

00:59:18 George Queiroz: Digo só para as novas mesmo para quando aparecerem as novas não deixar isso acontecer de novo obrigado

00:59:24 Michele Perea Cavinatto: Vamos lá Seguindo aqui eu queria até pedir a permissão de vocês para fazer uma inversão de pauta colocar o infosiga 3.0 agora vi que a equipe do Detran entrou. Esse é o infosiga 3.0 vamos lá coordenado pelo Detran ele tem foco nos sinistros envolvendo ciclistas e essa nova versão ela aprimora a coleta da e análise dos dados de segurança e permite identificar com mais precisão os pontos críticos e orientar políticas públicas então para apresentá-la queria chamar o Pedro Borges e o Lucas Teixeira agradecer a presença dos dois e passar a palavra.

01:00:05 Pedro Augusto Borges dos Santos: Bom dia Michelle, bom dia a todos. Primeiramente agradecer pelo convite da gente apresentar aqui o InfoSiga para vocês. Eu sou Pedro, sou coordenador do Observatório de Segurança no Trânsito aqui na Diretoria de Segurança Viária do Detran de São Paulo. Estou aqui com a minha equipe, o Lucas Barros, ele é chefe de divisão de estatística de trânsito e a gente tem junto com a gente aqui também o Marcelo e a Carolina que trabalham junto com o Lucas na divisão de estatística. Então o infosiga, ele é um nosso sistema que agora está sob coordenação do Detran, um sistema que existe há mais de há quase 10 anos, com foco em coleta de dados de sinistros de trânsito, com foco tanto na ocorrência quanto nas vítimas envolvidas nessas ocorrências e também nos veículos envolvidos. O Lucas hoje, como chefe de divisão de estatística, ele vai apresentar para vocês o sistema. Mas a gente também vai ficar aqui acompanhando e me mantenho disponível para responder qualquer dúvidas ou sugestões sobre o sistema. Lucas, está com você.

01:01:02 Lucas de Barros Teixeira: Espero que vocês me ouçam. Antes de mais nada, bom dia. Obrigado, Michele, pelo convite, para participar de uma câmera temática super importante para o dia a dia das cidades e também para o deslocamento de pessoas. É com muito orgulho que na Primeira quinzena de setembro, nós fizemos um lançamento de uma nova versão do Infosiga, agora ele está mais robusto, ele está com mais informações, novas abas foram implementadas, novos recursos foram adicionados e eu vou passar agora a palavra para o meu colega de área, Marcelo Favela, que fará a apresentação do mesmo. Mas pretendo ficar por aqui até para poder contribuir com o tema e possíveis questionamentos.

01:01:58 Michele Perea Cavinatto: Obrigada, Lucas.

01:02:00 Marcelo Ribeiro Favilla: Bom dia, pessoal! Agradeço aqui a oportunidade de mostrar um pouco do nosso trabalho. Estou compartilhando a minha tela. Vocês veem? Tá bem. Então, aqui a ideia é mostrar um pouco o Infosiga, como ele está e principalmente o que a gente tem sobre bicicletas, né? Pelo tema aqui da nossa reunião. A nossa primeira aba aqui é de resumo, que a gente vê um resumo do Estado de São Paulo e a gente tem as estatísticas aqui do mais vulnerável para o menos. Então tem o total e cada ente: pedestre, bicicleta. Então aqui, o último mês que a gente tem dados publicados é setembro. Outubro a gente está fechando agora, deve publicar na metade do mês. E, então a gente pode ver que teve, infelizmente, 34 óbitos de ciclistas em setembro, no estado de São Paulo, né, variação de 13%

em relação a setembro de 2024. E do acumulado desse ano, até setembro, 299, que representa uma queda de 5,4% em relação ao mesmo período do ano passado. Se a gente quiser ver para a cidade de São Paulo, a gente pode ir no painel municipal. Eu já deixei aberto aqui e filtrado, que é uma das novidades do Infosiga 3.0 inclusive. Então a gente pode ver que em setembro de 2025 tivemos quatro óbitos de ciclistas, variação de 100%, ou seja, dobrou, né, foram dois em relação a setembro de 2024. E do acumulado desse ano, até setembro, 22, que representa uma queda de 33% do mesmo período do ano passado. O interessante aqui é que a gente consegue filtrar, se a gente quiser ver só via urbana, a gente filtra. Aí em vez de 22 são 20, né? Porque no contexto da cidade de São Paulo, aqui a gente vai ter principalmente sinistros e óbitos em vias urbanas, mas em outras cidades do estado isso se inverte, né? Enfim, aqui só estradas e rodovias. A gente consegue, deixa eu botar tudo... mudar o período, certo? Se quiser ver o ano passado, por exemplo, que a gente já tem o ano cheio, né? Então a gente consegue ver o mês, se colocar aqui dezembro, consegue ver o mês de dezembro, o que a gente teve em relação ao mês de dezembro do ano anterior, e consegue ver o ano de 2024 inteiro, certo? Em relação ao ano de 2023. Então, sobre a parte de ciclistas, nós temos esses dados. Aqui está atrás da minha aba... porque o Teams tem dessas coisas. Nós temos aqui também a aba de óbitos. Então aqui, a princípio, deixei sem filtro para mostrar para todo mundo. Aqui a gente tem os óbitos do estado de São Paulo inteiro, em todo o período. Então eu vou fazer aqui um filtro para mostrar apenas para a cidade de São Paulo. Isso para toda a nossa série histórica, que vem desde 2015, certo? Aí aqui eu posso selecionar, por exemplo, esse ano atual. Eu posso vir aqui direto no calendário e colocar as datas, ou eu posso colocar, por exemplo, este ano até agora. Aqui ele coloca novembro, mas não vai ter dado de novembro ainda, certo? Então, 2025 de óbitos totais, não só ciclistas, né, totais, temos 763. Como que eu faço para filtrar os óbitos de ciclistas? Quando a gente vai descendo aqui, a gente tem diversos gráficos aqui e análises, que a gente vê variação ao longo dos meses e anos, perfil da vítima, faixa etária, gênero. Aí aqui a gente começa a ter uma desagregação por meio de transporte. E aí se eu clicar aqui, por exemplo, no meio de transporte da bicicleta, aí eu filtrei meus dados apenas para bicicletas. Certo? E aí se eu volto aqui, mostra os 22 óbitos que a gente teve no município de São Paulo esse ano.

01:06:42 - Marcelo Ribeiro Favilla: E aí a gente consegue ver cada mês, quantos óbitos tivemos em relação ao ano anterior, né, a sazonalidade, enfim. Cada faixa etária... Aqui, eu acho que eu cliquei no masculino sem querer. Perdão. É, não, no caso... é, está só masculino aqui mesmo, o gênero. Enfim. E por tipo de, se foi atropelamento, colisão, choque, entre outros. A gente usa as definições que vêm aqui da NBR 10697 de todos esses termos. Do que é colisão, atropelamento, choque. Mas para mais informações também, a gente tem um dicionário de dados, um glossário que explica cada aba, cada termo que a gente emprega. Temos também nossos dados abertos para download em CSV, o dicionário dos dados explicando como eles se relacionam e como a gente trata. Temos aqui e-mail para sugestões

e dúvidas, a gente vai responder a todos e dentro do possível, implementar o que a gente pode de melhorias e correções de possíveis bugs. Aqui, mostrando um pouco, nós temos, falei do dicionário de dados e a gente explica as variáveis que a gente tem de cada tipo. Então, a gente basicamente divide o nosso banco de dados entre sinistros, pessoas, que são as vítimas e os veículos envolvidos. Dentro de sinistros, o que a gente, então a gente vai ter diversas variáveis, mas se a gente quiser analisar especificamente bicicletas, a gente pode ir direto na variável quantidade de bicicleta, que sempre que tiver uma bicicleta envolvida no sinistro, é só você filtrar esse contador para maior ou igual a um. Dentro do nosso CSV de pessoas, dados de pessoas das vítimas fatais e não fatais. Que tiveram algum tipo de lesão. A gente tem o tipo de veículo que a vítima estava. Então aí também pode ser filtrado para a bicicleta, se a gente quiser, se o usuário quiser ter estatísticas, análises próprias para a bicicleta. E também dos dados de veículos, certo? A gente também pode filtrar desse mesmo jeito da variável tipo veículo, filtrar bicicleta e combinando esses bancos de dados para fazer análises mais complexas. Então, basicamente, a gente tem as análises já pré-definidas no Infosiga e vai evoluindo para ter cada vez mais análises. E os nossos dados abertos também, a gente evolui a cada versão para disponibilizar cada vez mais dados. É claro que dentro da LGPD, mas tentando deixar público isso tudo para a sociedade. E aqui, então, um último adendo da nossa consolidação, que era um dos links que eu mostrei lá no Infosiga. Os nossos dados de óbitos, eles vêm de boletim de ocorrência da Polícia Civil, que a gente trata esses dados. A gente tem um time de tabuladores que revisa essas ocorrências de óbitos. Então, tudo o que a gente tem de dados de óbito são mais confiáveis, porque a gente tem essa revisão, certo? E também o cruzamento, validação entre os nossos entes conveniados, ARTESP, municípios, inclusive CET que está aqui presente. Tem uma auditoria e antes de ter a consolidação e dos sinistros sem óbito, isso vem das diversas corporações da PM. PRF, corpo de bombeiros, etc. E aí a gente faz uma análise ali mais automatizada e filtra, mas também a gente trata esses dados, remove duplicadas, unifica, trata de geolocalização. Tem diversos tratamentos que a gente faz para poder disponibilizar o dado o mais confiável possível. Junta isso tudo num banco só e disponibiliza da forma que eu apresentei agora há pouco. Então, só para explicar um pouco essa diferença, às vezes acontecem dúvidas, o que vem de cada lado e apresentando um pouco do sistema para vocês. Então, se alguém tiver alguma dúvida, isso aqui está tudo na nossa página. Tanto esse fluxograma de consolidação quanto os dicionários de dados. Está aqui, se a gente abrir o Infosiga, vai em dados abertos e documentos. Isso aqui está tudo presente. E aí, reforçando então o nosso e-mail para sugestões, dúvidas, enfim, a gente está sempre muito aberto para contribuir com a disponibilização de dados e para as políticas públicas aqui de morte zero. Obrigado.

01:12:04 Dawton Robert Batista Gaia: Parabéns aí, realmente muito bom chegar nesse patamar. A gente esqueci de levantar a mão aqui. Desculpa, mas eu vou. Já que eu comecei, George, eu só vou fazer uma pergunta rapidinho. Nesse patamar e nessa fase, nesse Infosiga

3.0, eu consigo já separar índice de gravidade dos acidentes dos não fatais? É uma pergunta essa. O nível de gravidade, isso já está sendo separado?

01:12:28 - Marcelo Ribeiro Favilla: Sim, Dawton. Aqui, se a gente, deixa eu compartilhar de novo. Se a gente veio aqui nos sinistros, estou abrindo o dicionário para não ter que abrir a planilha aqui, né? Mas aqui, aqui, gravidade a gente tem, cada sinistro pode ter antes com gravidade fatal, gravidade grave, leve e ileso. No caso ileso, tem a questão que muitos sinistros com gravidade ileso não tem BO gerado. Ah, tá pequeno. Aqui, acho que dá para ver melhor agora. Então, no caso, a gente consegue trabalhar melhor com a gravidade leve e grave e a fatal que é o mais assertivo de todos. Então você consegue filtrar e fazer as análises como preferir.

01:13: 27 - Dawton Robert Batista Gaia: Perfeito. O motivo é investigar de fato, debruçar sobre o local, para poder elaborar um plano de ação, de realmente intervir no local, a ponto de reduzir ou zerar totalmente o sinistro que está ocorrendo naquele local. Muito obrigado.

01:13:51 - Marcelo Ribeiro Favilla: Imagina, inclusive complementando, se me permitem, eu não cheguei a mostrar, mas a gente tem nosso mapa também de calor, de sinistros, que a gente pode ... Tem tanto aqui geral do estado, mas pode ir direto do painel municipal. E aí aqui filtrando para São Paulo. É só pelo recorte, né? A gente consegue ter esse mesmo mapa de calor para o município de São Paulo e a partir dos filtros que a gente faz aqui de período e etc. Também tem uma boa visão desses pontos mais críticos para poder fazer intervenções viárias, né? e da forma mais assertiva possível.

01:14: 34 - Dawton Robert Batista Gaia: Muito obrigado, Marcelo. Parabéns aí.

01:14:40 – George Queiroz: Bom dia. Eu tenho muitas perguntas assim. De qualquer forma, é porque eu sou, eu sou, vamos dizer, usuário hard user do Infosiga. Eu entro nele praticamente todo mês, né? Eu não uso a máscara, eu já vou direto e baixo já o Excel lá, o CSV. E filtro e eu tenho, é uma obsessão que eu tenho com a questão da segurança viária, da gente ter, obviamente, cada vez menos mortos, visão zero, tal. Infelizmente não é o que acontece em São Paulo e a gente tem visto nos últimos anos, eu tenho presenciado mês a mês no Infosiga, cada mês é uma decepção, especialmente em São Paulo nos últimos anos, com o aumento do número de óbitos e de sinistros, a se lamentar, né, obviamente, e também se lamentar porque a prefeitura de São Paulo até hoje já vai fazer o quarto, quinto ano que não publica o seu relatório anual de sinistros, esse relatório poderia ser feito, acho que até o trabalho está facilitado, mas pelo que eu entendi, a CET desmobilizou uma parte da equipe de análise disso aí. É uma pena. Perguntas, eu tô com meu papelzinho aqui, vamos lá. Primeiro, eu acho que tem uma categoria nova que talvez, não sei se já tá contemplada, mas que talvez seja legal vocês planejarem, porque eu acho que vai aumentar muito. Categoria de autopropeledidos: Monociclo, patinete, motoneta, essas motinhos, tal. Eu sei que isso tem uma

pesquisadora do Rio que já notou um aumento que é estatisticamente relevante de sinistros envolvendo esses equipamentos elétricos de mobilidade. Eu acho que seria legal a gente começar, vocês planejem, porque isso só vai aumentar a ter tipo ter filtros para os autopropelidos. Uma dificuldade que eu tenho no InfoSiga, quando eu filtro, especialmente lá no Excel lá, a criatividade dos boletins de ocorrência com os nomes das ruas. É incrível como tem muita rua com que eu não sei se é o policial, a pessoa, ou o agente que não sabe escrever o nome de uma rua, mas de qualquer forma tem, e de qualquer forma tem uma diferença, não tem uma padronização, por exemplo, 23 de maio a gente tem 23, a gente tem o vinte e três com o acento circunflexo, o acento circunflexo vira uma outra coisa, tem 23 em numeral, tem 23 em algarismo romano, tem acesso 23/ não sei o que, tem uma criatividade muito grande, eu acho que isso pode interferir, não sei se é possível, tem uma padronização, uma correção mesmo, porque quando eu vou pesquisar eu vejo de forma Nações Unidas, é incrível como a dificuldade de escrever Nações Unidas é muito grande, no coisa. Eu digo isso porque também eu falo de Nações Unidas, porque eu tenho muito interesse, eu tenho pesquisado as marginais. E eu também não sei se existe uma possibilidade de unificação, porque a marginal, são dez vias diferentes, né? Ela é SP 215, ela é Nações Unidas, ela é rua Hungria, ela tem uma série de números e estão todos lá. Tem marginal, tem SP 015. Não sei se é possível a gente padronizar certas ou, vamos dizer, encaixotar, empacotar. Para que a gente saiba realmente o que tem acontecido nessas principais, parece que é a principal via de São Paulo, as marginais são as duas principais vias, tá? Não sei também, quarta pergunta, em relação a prefeitura tem um negócio chamado Painel do Mobilidade Segura, coitado daquele site perto do Infosiga, parece que é um site abandonado, parece que foi feito na prefeitura de São Paulo, parece que foi feito no Geocities, é uma coisa assim bem vintage. que é onde estão lá os dados de multa. Os dados de multa a gente tem que baixar mês a mês, não tem sequer um arquivo único de base de dados e tal para a gente tentar. É muito difícil, aí eu fico com uma questão para a prefeitura, é possível ter algum tipo de interação entre a prefeitura e a coisa? Para que esse site fique melhor? Esse site do painel da Mobilidade Segura, Observatório Mobilidade Segura, é muito ruim, especialmente com o Infosiga que está muito bom, parabéns, eu estou elogiando que o Infosiga é muito bom. E, de qualquer forma, sobre o InfoMapa, por fim, o InfoMapa, ele parece que também não se atualizou muito, acho que ele é o mesmo de antes dessa máscara nova, e eu sinto falta de mais filtros nele, mais filtros no InfoMapa, porque a gente clica, ele é agarrado assim, então a gente clica e a gente não tem como filtrar para ciclistas, motociclistas ou filtrar vias e tal, essas ferramentas de filtro. poderiam ser legais se a gente pudesse georreferenciar eles no mapa e ver bonitinho. É isso, gente. Desculpa. Muitas perguntas. Obrigado.

01:19:40 - Marcelo Ribeiro Favilla: Imagina, George. Antes de mais nada, fico feliz em saber pela sua avidez aí de sempre estar buscando consultar o Infosiga quase que diariamente ou em alguns momentos até todo dia. Tomamos nota aqui de muita coisa que você comentou e

quanto mais questões, melhor, porque a gente acaba tendo é uma visão de pesquisadores, de usuários, em alguns momentos um pouco diferentes das nossas. Em relação à parte da inclusão de autopropelidos, nós estamos num momento com trâmite de um convênio com a SSP para a inclusão desses itens, para que esses itens comecem a ser abordados nos boletins de ocorrência. Então, isso é algo que a gente já está com um olhar muito grande sobre isso, até também pela expansão dos mesmos. Quer dizer, aqui em São Paulo, se você parar numa esquina de bairro, ficar cinco minutos, você vai ver muito, muitos autopropelidos passando. A gente tem muita coisa acontecendo e é bom que o quanto antes a gente tem essa informação.

01:20:58 Pedro Augusto Borges dos Santos: Lucas, me permite complementar sobre os dados produtos. O que acontece? O InfoSiga, como o Marcel explicou, o input dele, eles são os boletins de ocorrência. Então, depende muito do dado que a gente recebe dos nossos parceiros conveniados, que são os agentes da polícia, como eles preenchem essas informações. Então é uma dor que a gente já mapeou e a gente já está desenhando métodos que possibilitem a gente coleta desses dados, desse modal dos autopropelidos para a gente conseguir inserir como a nova categoria dentro do banco de dados do InfoSiga. E indo meio que nesse nessa dor, o George comentou também sobre a questão do nome dos nomes de logradouros para a cidade de São Paulo. A gente está desenvolvendo um trabalho junto com a CET, que eles têm o cadastro de logradouros para a gente conseguir unificar esses registros dentro da capital. Mas uma dor que a gente não consegue solucionar no momento são para as outras cidades do estado. Então, a gente sempre tem que pensar em soluções também para o estado inteiro de São Paulo. Esse problema de nome de vias já é um problema que a gente conseguiu resolver para as rodovias do estado, então a gente tem um cadastro unificado de rodovias e geocodificado, que isso ajuda a unificar o nome das rodovias. Mas a questão do nome de vias urbanas é algo que a gente está tentando resolver ainda junto com a CET. E também a gente está desenvolvendo processos de geocode e geocode reverso para tentar unificar esses dados, tanto de coordenada quanto de nome de via. A questão dos filtros do InfoMapa é uma dor que a gente já tinha mapeado. E a gente agradece pelo feedback. É algo que a gente vai buscar melhorar de acesso e de melhorias para o público do Infosiga. E, por fim, eu acho que se eu não estou esquecendo de mais nada, eu acho que tinha a questão também sobre o painel, sobre o Observatório de Mobilidade Segura da CET. É claro que, em relação a sistemas, a gente não tem muito o que dizer sobre sistemas de outras instituições, mas eu acho que é importante deixar claro que a gente já tem uma parceria com a CET. A CET ajuda a gente a fazer auditoria dos óbitos ocorridos na cidade de São Paulo e está ajudando a gente agora com essa questão do cadastro de logadouros. Então, a parceria que está criando frutos e melhorias para a qualidade dos dados do Infosiga. Lucas, se tiver mais alguma coisa que você queira complementar nas respostas, desculpa por interromper, mas achei importante deixar claro algumas dessas questões.

01:23:33 Lucas de Barros Teixeira: Não imagina, Pedro, imagina sua contribuição foi relevante.

01:23:41 – George Queiroz: Ô Lucas, Pedro, eu acho que também acho que tem essa questão do cadastro das ruas, dos logradouros, imagino que deve ter, tem essa questão técnica. Eu vejo, não sei, eu sou de humanas, gente, desculpa. Eu vejo um problema que existe provavelmente técnico com acentuação, quando aparece nações que tem um Cedilha e eu vejo cada hora aparece de um jeito tal né, não sei se isso aí talvez seja questão de não sei né com essa relação com a língua portuguesa né, acentuação. O InfoMapa eu lembro que ele já foi um pouco mais amigável eu lembro que ele tinha um tempo que até quando eu filtrava por bicicleta parecia umas bicicletinhas assim né isso já muitos anos atrás aí, tal. Então é eu acho que vale a pena, já que eu acho que o InfoMapa ainda é uma ferramenta muito interessante, mas eu acho que ele não tá tão bonito quanto o site, é a máscara principal aí, mas essa filtragem por modo de transporte, por modal, acho que seria, por mim, prioritária, assim, como evolução do sistema. Obrigado.

01:24:51 - Dawton Roberto Batista Gaia: Só cumprimentando, Lucas, a questão do Observatório da Mobilidade. Ele tinha um contrato que está vencido já há um certo tempo e recebi essa incumbência de trazer esse observatório para a CET, retomar esse observatório, verificar o modelo anterior, melhorar e colocar ele de volta na atividade. É isso. Então, aliás, recebi essa incumbência ontem, para ser mais exato, e nós vamos debruçar e com certeza vamos em parceria, mais uma vez com o Detran, nós vamos fazer um trabalho juntos, com certeza isso vai ficar muito, muito melhor, com toda certeza. É isso mesmo.

01:25:44 - Michele Perea Cavinatto: Até complementando o que você comentou sobre as vias. Além da grafia, também tem um problema de quando você fala em marginal Tietê, você fala de várias vias. Então não é. Tem Elizabeth Rubiano, tem... Então o ideal é que conseguisse agrupar isso. Não sei se é possível criar um combo.

01:26:00 - Dawton Roberto Batista Gaia: O problema que ocorreu de fato, eu não vou, senão a gente vai estender muito. O grande problema mesmo que ocorreu, e foi por causa disso que parou, é que nós paramos de receber os boletins, que a gente recebia diariamente os boletins, a gente recebia. Nós paramos de receber esses boletins e o que se descobriu que, depois de um certo tempo, eles iam todos com o mesmo local. O policial, acho que chegava lá no Hospital das Clínicas e lá ele fazia o boletim. Então todos os boletins vinham como o Hospital das Clínicas. Então parecia que todo mundo tinha de fato falecido e ocorrido um acidente ali no Hospital das Clínicas. E não era. Simplesmente ele foi registrado lá e ele vinha com essa informação. Aí tem que debruçar sobre isso, sobre esse boletim para poder verificar realmente onde ocorreu o acidente. Como paramos de receber os boletins, a gente não tinha como fazer essa verificação. Mas isso aqui nós vamos resolver também, George. Nós estamos trabalhando, estamos trabalhando muito em conjunto com o Detran aqui. Estou conversando

bastante com o Detran. A nossa parceria vai ficar cada vez melhor. Estão renovando nossos convênios. Então eu não tenho dúvida nenhuma que nós vamos solucionar esse problema também. que ele terminou ficando grave por conta desse formato mesmo. Preenche de uma forma errada. Quer dizer, faz o boletim, ele não vai para o lugar certo. A gente não recebe, não tem como fazer a investigação do acidente que ocorreu porque não sabe exatamente onde ele ocorreu. Nós vamos resolver. Nós estamos todos nós, juntos, estamos debruçados com o objetivo de resolver e fazer desse trabalho um trabalho que de fato seja capaz de determinar onde ocorreu o acidente com exatidão e que nós possamos estipular, montar, elaborar planos de ação e ações capazes de reduzir de fato o índice de sinistros dos fatais na cidade de São Paulo.

01:28:12 George Queiroz: Dawton, para finalizar, uma última questão. Eu também falei isso no CMTT, que eu acho que é porque são muitos entes, é estado, prefeitura, autarquias, etc, etc. De qualquer forma, também uma coisa que foi muito, muito, muito ruim de ter aferido, que é uma discrepância em relação ao Datasus, e eu não sei, isso precisa ser resolvido pelo poder público, pelos poderes públicos aí, a gente teve, São Paulo passou pela vergonha, pela vergonha de deixar de atualizar os dados do Datasus e a gente vê no Infosiga meses que tinha mais de 900 mortes e ser informado ao Datasus e ao sistema de saúde nacional ser informado menos de 300 mortes, ou seja, um terço... dois terços dos óbitos não sequer estarem computados na plataforma do governo federal, isso interfere muita coisa, nós estamos vendo um aumento nacional do número de óbitos, interfere na consolidação desses dados, eu acho que isso aí precisa ser resolvido entre CET, Secretaria de Saúde, governo, saúde, porque isso não é pouca coisa, dado é uma coisa seríssima, seríssima, e a gente ter a vergonha da prefeitura de São Paulo não passar isso adiante da forma correta, por desmobilizações aí, pela precarização da CET, imagino. Vou imaginar que é isso. Mas isso aí precisa ser resolvido pra ontem, isso não pode acontecer, porque isso são dados que são passados por Organização Mundial de Saúde, né? Existe um painel mundial sobre essa questão e a gente ter números, a maior cidade, a cidade com mais recursos do país, falhar nessa questão é vergonhoso, é escandaloso, até pronto, a ponto do pessoal receber prêmio pelas 200 mortes, né? É uma coisa que, enfim, eu acho que vale a pena se atentar para a necessidade e para a importância desse tema. Esse tema não é marginal na gestão pública, ele é primordial. Obrigado.

01:30:32 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, vamos lá, eu acho que. Não tem mais perguntas, né?

01:30:35- Michele Perea Cavinatto: Esgotamos esse. Agradecer Marcelo, Pedro, Lucas, a toda equipe do Detran, o Everaldo.

01:30:40 Lucas de Barros Teixeira: Nós que agradecemos, Michele, nós agradecemos.

01:30:45 - George Queiroz: Desculpa o tanto de pergunta aí, gente.

01:30:45 – Michele Perea Cavinatto: Não, isso a gente, a gente usa mesmo.

01:30:51 Lucas de Barros Teixeira: Legal e fiquei e se for e se achar necessário, George, entre em contato conosco. A gente bora, adora conversar com pessoas, adora dialogar com pesquisadores, com pessoas que usam o site, que tenham outras perspectivas e necessidades, fica à vontade para nos contactar.

01:31:09 - George Queiroz: Minha obsessão agora é conseguir mapear as marginais corretamente, viu? Fica o desafio aí para nós.

01:31:17 – Michele Perea Cavinatto: Lucas, deixa um canal, se você puder, deixa um canal no chat, um e-mail.

01:31:21 Lucas de Barros Teixeira: Tá, não, deixa eu sim, pera aí. Só um minuto.

01:31:28 – Michele Perea Cavinatto: Não, tranquilo. Vou seguindo aqui. Então, a próxima pauta devolutiva sobre a situação dos trabalhadores na ciclofaixa de lazer.

01:31:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Espera só um pouquinho, Michelle? Eu fui chamado, eu vou ter que sair. Tem dois assuntos aqui que se puder adiantar, eu já vou responder. Daquele auxílio que surgiu lá, tem na ciclovia uma coluna semaforica, então, vai ser retirado, viu, George? Essa coluna, a gente está providenciando a elaboração de um projeto para retirar. E a questão da Humaitá, são dois assuntos que vão ser resolvidos naquela fase de... foi recapeado e vai ser elaborado um projeto novo e vai ser ressinalizado lá. Então, são só esses dois assuntos para a gente... para vocês continuarem a reunião e eu vou pedir desculpa a todos aí, eu vou ter que sair realmente. Muito obrigado aí pela participação de todos, né?

01:32:32 - Michele Perra Cavinato: Dawton, a Aline levantou a mão. Deixa eu só ver se é relacionado a isso. Aline?

01:32:35 - Aline Pellegrini Matheus: É sim. Bom dia. Eu queria saber, você falou da Humaitá, Dawton, queria saber se tem prazo.

01:32:46 - Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não tenho... eu não tenho o prazo aqui ainda, Aline, mas eu posso verificar e te dou um retorno, tá? Eu não tenho esse prazo aqui agora, mas eu te dou um retorno.

01:32:56 - Aline Pellegrini Matheus: Beleza. Porque lá é uma ciclofaixa que foi feita há pouco tempo, estava novinha e foi retirada, né? E a gente não entendeu o motivo, só por isso. Porque é uma estrutura que faz bastante falta e é uma região ali que está... a paralela dela ali, que é a ciclofaixa da Vergueiro, Avenida Liberdade, toda é uma área que está em obras, né?

01:33:23 - Dawton Roberto Batista Gaia: É uma ligação. Uma ligação muito importante. Eu reconheço. Realmente..

01:33:28 - Aline Pellegrini Matheus: É importante que seja feito logo. Obrigada.

01:33:32 - Michele Perra Cavinato: Obrigada Aline, Dawton.

01:33:33 - Dalton Roberto Batista Gaia: Obrigado, viu?

01:33:35 - Michele Perra Cavinato: Então vamos seguir aqui. A devolutiva sobre a situação dos trabalhadores da ciclofaixa de lazer. Acho que o Ricardo...

01:33:45 - Ricardo Pradas: Ô, Michele, você pulou a atualização da... das estruturas.

01:33:49 - Michele Perra Cavinato: Sim, sim. Vocês preferem... se é essa, eu já abro a apresentação e a gente fecha com ela.

01:33:53 - Ricardo Pradas: Tá legal.

01:33:54 - Michele Perra Cavinato: Pode ser?

01:33:55 - Ricardo Pradas: Hã, tá. É... deixa eu pegar aqui o texto, porque senão eu vou me perder. Só um instantinho.

01:34:13 - Ricardo Pradas: Bom, a gente tentou levantar o que estava previsto no Termo de Referência sobre os orientadores de pedestre da ciclofaixa de lazer, né? Eu vou passar, o que eu vou falar aqui, eu vou colocar o texto no chat também para não ter dúvidas do que estava previsto, né? Tinha dois trechos em específico. Um deles falava sobre a distribuição de um... de travessia de pedestres existente em meio de quarteirão, sempre que tivesse uma travessia junto às esquinas, em cada sentido da via. E rezava mais pela, eh... pela *modus operandi* de como cada orientador... que ele tinha que portar um bastão, bandeira na ponta, inscrição PARE dos dois lados, etc. Sempre que o sinal estiver vermelho. É muito sobre o comportamento. E a outra parte, especificamente, estava como, além de toda essa orientação, estava como uniforme: boné, camiseta em cor clara, jaqueta, capa de chuva e um EPI que seria o protetor solar. Disponibilizar uniforme em quantidade suficiente, substituição em caso de desgaste e uma equipe de supervisão composta por supervisor, monitor e seis monitores ciclistas a cada 35 bandeirinhas. Uniforme garante atendimento, locomoção dos funcionários, pessoal da SMT, gestão e as substituições que foram comentadas na reunião anterior sobre o assunto. Inclusive sobre recursos como almoço, falta, indisposição, para não ter posição descoberta.

01:36:13 - Ricardo Pradas: Não fala sobre outros EPIs como capacete ou banheiro perto, ou outras logísticas que ficam a cargo da contratada, tá? E é isso que a gente acaba podendo cobrar da contratada que montar a ciclofaixa de lazer, efetivamente. Se a gente, e como conselho, entender que têm mais insumos que precisam constar, a gente vai já inserir, como está querendo inserir outros locais de ciclofaixa de lazer para a próxima licitação e já decorra o processo e melhora e lapida o processo para seguir em frente. É esse retorno que eu tinha para dar, Michele.

01:37:04 - Michele Perra Cavinato: Obrigada, Ricardo. Alguém quer fazer algum comentário? A pauta veio acho que do Thomas. Então vamos lá, vamos seguir. Aline, diga.

01:37:15 - Aline Pellegrini Matheus: A questão... a gente perguntou essas devolutivas, né, em questão porque a gente recebeu denúncias em relação a trabalhadores que foram demitidos porque não... ou porque não tinham o capacete, ou porque receberam o capacete da empresa e se recusaram a usar, ou porque receberam o capacete da empresa e, em vez de usar o próprio capacete da empresa, usaram o seu próprio porque era melhor do que o capacete fornecido pela empresa. E aí a gente recebeu relatos de pessoas que foram demitidas ou tiveram o seu contrato encerrado por conta disso. Agora, se a empresa estava exigindo uma coisa que nem constava no contrato assinado com vocês, aí não sei se é o caso de abrir uma investigação, não sei, ou cobrar deles, né, uma posição a respeito disso, porque tivemos trabalhadores aí lesados em relação a isso, né? Não é só uma questão de verificar no próximo contrato se vai constar a exigência de um capacete ou não, mas de verificar a situação dos trabalhadores atuais que estão sendo exigido uma coisa que não é exigida pelo contrato de vocês, mas também dos trabalhadores que já foram lesados a respeito. Acho que tem que ser verificada a situação também do contrato atual. Mas agora só dos trabalhadores que estão lá atualmente e que estão sendo cobrados de uma coisa que não está no contrato.

01:39:11 - Ricardo Pradas: Eu entendi, Aline. Do jeito que está descrito no Termo de Referência e o contrato faz menção aos moldes que está descrito no Termo de Referência, ele não está nem imputando que se faça e nem que não se faça em relação ao capacete efetivamente. Daí a minha colocação, né, depurar o processo, para mim, significa a gente especificar que exista e especificar o que mais tem de interesse. Inclusive facultando a utilização do material próprio de cada contratado ou não. Isso é o que a gente precisa discutir e depurar o processo em relação a isso no caso de um novo contrato. No caso do que está acontecendo agora, a gente está conversando sobre uma relação trabalhista entre um contratado da contratada que está prestando o serviço, né? Eu não sei até que ponto a gente consegue entrar com o questionamento desse tipo de intervenção, se a empresa contratada... consórcio contratado tem direito ou não de contratar ou dispensar quem ele entenda que presta o serviço do jeito que ele quer ou não, sendo que no contrato está omissa, tá? Eu não vejo uma facilidade muito grande da gente conseguir um resultado efetivo da demanda da pessoa que quer usar o material próprio dela... não sei se a bicicleta também é deles, não sei qual é o contrato que eles fazem em relação a isso. Porque o Termo de Referência é omissa, ele só fala que precisa ter os monitores ciclistas, mesmo porque a gente não consegue nem cobrar que o ciclista em geral na cidade use o capacete.

01:41:20 - Aline Pellegrini Matheus: É, então, exatamente. Então, a gente tem esse ponto do Código de Trânsito Brasileiro e a gente tem outros pontos também que de repente valeria a pena a Secretaria consultar o jurídico de vocês. Por quê? A gente tem o ponto de que se um

funcionário deles, por exemplo, entra com um processo contra a empresa, eles podem colocar a Secretaria ou a Prefeitura, enfim, como responsável solidária num processo trabalhista. Tem uma série de implicações que podem envolver a Prefeitura juridicamente e esse é um ponto importante. E aí vale a pena vocês fazerem essa consulta jurídica porque... se está implícito ali que o contrato não imputa obrigatoriedade, não fala nada a respeito, então é porque não é obrigatório, né? Se não obriga a usar, também não obriga a ficar sem usar... Enfim, não é obrigatório o uso. Então, como o Código de Trânsito não obriga, o empregador não pode obrigar o funcionário a usar também, né? Se a Prefeitura não obriga no contrato, o empregador não pode exigir do funcionário. Enfim. Acho que vale uma consulta de vocês no jurídico de vocês para ter uma base aí, uma orientação de como pode cobrar da empresa isso, né? Por conta dos funcionários aí que estão sendo lesados. E do próximo contrato verificar como que pode influenciar na empresa, nas próximas licitações aí, de não ter essa exigência para os funcionários.

01:43:23 - Ricardo Pradas: Tá. Eu... sei lá, eu... aí a gente vai entrar num terreno do pessoal, né, Aline? Eu exigiria de todo mundo capacete. Eu já tive retornos muito ruins em relação a isso, eu sei dos problemas que tem para a gente chegar nesse nível, né?

01:43:44 - Aline Pellegrini Matheus: Não, enfim. Se a Secretaria julgar que tem que ser obrigatório, enfim...

01:43:54 - Ricardo Pradas: Não, até como incentivo ao uso geral, né? Até como incentivo ao uso geral por parte de quem está no modal.

01:43:58 - Aline Pellegrini Matheus: Tudo bem, mas isso tem que constar na regra do jogo, entendeu? Se for colocar, colocar a especificação, colocar lá como tem que ser, tudo, mas tem que ser a Prefeitura exigindo no contrato, exigindo na especificação da licitação. Mas do jeito que foi feito dessa vez, a empresa não pode exigir do empregado o uso, não pode impor do jeito que está sendo imposto e lesar o funcionário e demitir porque não usa, entendeu? Está sendo feito de um jeito errado. E está punindo o funcionário de uma forma incorreta. Entendeu? Isso vai gerar processos trabalhistas...

01:44:40 - Ricardo Pradas: Eu acho que dificilmente... Eu vou consultar o jurídico também para ver se tem alguém com alguma posição em relação a essa situação, mas assim, de saída, eu não sou advogado, meu conhecimento é completamente leigo em relação ao assunto, eu acho muito difícil ter um processo trabalhista respaldado porque a pessoa se recusou a utilizar o que o empregador queria que ela utilizasse, né? Se a gente for falar em nada sem contrato de trabalho, a gente entrou na CET e a gente tem que usar o uniforme que a CET mandou a gente utilizar na época e ponto final. E se mudasse o uniforme, teria que usar o mesmo uniforme, né? Embora a gente tivesse uma calça marrom do mesmo jeito, muito mais arejada e leve de trabalhar. Então, vamos partir para a pergunta jurídica em relação a isso. Eu me

comprometo a gente dar a devolutiva focada em você e no Thomas que estão sabendo da pauta, até para vocês terem a informação e isso não virar um espaço de tempo de discussão técnica, como a gente estava discutindo anteriormente, contratos, orçamentos, implantação, a requalificação da ciclovia e voltar a discutir como conselho o que a gente precisa, o que é legal da gente exigir ou não, lapidando o processo. Não só a extensão do que está sendo utilizado como ciclofaixa de lazer com o intuito que ela tem, como a gente já discutiu aqui, mas até aonde a gente vai na especificação do que o Conselho, representando a Sociedade Civil e o Poder Público, vai imputar no Termo de Referência para o futuro. Eu acho que é perfeitamente viável. Se não está amparado legalmente agora, a gente luta de uma outra maneira para enquadrar da melhor maneira possível, que seja mais interessante inclusive para o prestador de serviço.

01:47:03 - Aline Pellegrini Matheus: Está ok. Perfeito. Obrigada.

01:47:12 - Michele Perra Cavinato: Seguindo aqui. Mais alguma questão? Então vamos lá, vamos para a última pauta: Atualização das estruturas cicloviárias que passaram por manutenção por meio do contrato da SMT. Vou compartilhar a apresentação. Vamos lá, são 2 contratos: O Contrato 01 foi, essa semana, foi prorrogado por mais seis meses. O Contrato 02, ele vence em fevereiro, mas a ideia é prorrogá-lo, principalmente porque a nova Ata ainda não está pronta. Então ele será prorrogado enquanto tiver verba, enquanto tiver material. Isso é importante também falar. Ordens de serviços emitidas... 580 quilômetros vistoriados, se mantiveram. As Ordens de Serviço emitidas, estamos com quase 177 km somando com as manutenções concluídas, né? As iniciadas 23 km, as concluídas 154 km. Não vou ler toda a lista, mas vou passar para vocês posteriormente. Então, no contrato 1, total finalizado 103 km. Só citando, contrato 1 nós temos em verba até o fim do ano 115 mil reais ainda. É pouco, mas nós temos cinco milhões congelados. Então estamos tentando resgatar esse valor para dar sequência a ele. No contrato 2, manutenções finalizadas somam... estou com um quadro bem em cima dele... do valor aqui. Mas é o que foi passado no começo da reunião.. Do contrato 2, temos para esse ano ainda 7 milhões... 7 milhões, é isso né, Caíque? 7 milhões de reais no contrato 2. E para o ano que vem já tem uma verba de 54 milhões carimbadas entre contrato 1, contrato 2 e para a nova Ata de Manutenção.

01:50:45 - Michele Perra Cavinato: Registros fotográficos do que foi feito no mês de novembro. Luiz Inácio de Anhaia Melo, trecho 2. Essa parte foi refeita. A Escola Politécnica, trecho 2 também. Inajar de Souza. Esse foi um pedido do subprefeito. Então além da Auditoria Cidadã, além do que é pedido por vocês, nós recebemos bastante demanda de vereadores e subprefeitos. Essa foi uma delas. Maria Luiza Americano. E um questionamento que foi feito no envio original das pautas: quais são as próximas estruturas a passarem por manutenção. Então as próximas ordens de serviço que já estão engatilhadas aqui: Caminho Verde, Braz Leme, Santos Dumont. Essas que eu destaquei: a Braz Leme, a Guarapiranga, a Cândido

Motta, estão na Auditoria Cidadã. Freire Cisneiro, Ponte Júlio de Mesquita, Faria Lima, Faria Lima Conexões.

01:52:10 - Michele Perra Cavinato: Voltando aqui. A Aline levantou a mão. Só um complemento, não sei se a Raquel está na reunião, mas Raquel, você puder falar um pouquinho só sobre... um questionamento deles, como nós usamos a Auditoria Cidadã. A Raquel ontem comentou: sim, ela é usada integralmente. Não sei se você permanece aqui na reunião conosco, puder complementar. Opa, ela está sem microfone. Raquel, manda por escrito então. Aline, pode falar.

01:52:35 - Aline Pellegrini Matheus: Queria perguntar se esse trecho da Guarapiranga contempla aquele trecho de madeira da ciclovia?

01:52:46 - Michele Perra Cavinato: Eu não sei te responder de bate-pronto. Eu posso pegar essa informação, terminando a reunião eu já te passo. Se alguém tiver na reunião e puder complementar, da CET?

01:52:58 - Aline Pellegrini Matheus: Bom, obrigada.

01:53:02 - Michele Perra Cavinato: A Raquel colocou a resposta no chat, tá? E, George... também o que eu não souber da estrutura em si, eu questiono a CET e respondo para vocês. Pode falar, George.

01:53:16 - George Queiroz: Primeiro, a minha pergunta... isso foi uma questão que, especialmente no ano passado, a questão dessa interação com a questão do recape. Eu entendi: "Ah, o contrato não tem recape". Então quando a gente pedia uma manutenção por causa de buraco, a empresa não era com ela, tal. Mas a gente tem, nos últimos anos, né, a prefeitura tem quase um cheque em branco para recapear rua. Muita rua recapeada. E a gente acabou em alguns momentos ficando muito frustrado pedindo recape, pedindo manutenção de buraco e não sendo atendido. Não sei se o contrato... pelo que eu entendi vai ter renovações de contrato em 2026. Que isso aí seja contemplado, pelo menos no mínimo uma interface, uma interface rápida, né, eficiente, enfim, no sentido que a gente às vezes ficou por meses ciclovias esburacadas. Teve o caso da Rebouças, por exemplo. Ciclovias de alta movimentação e aí ficam o "empurra-empurra", né? Meio... "Ah, é no guichê ao lado", "qual é o guichê?", tal. A gente tem que usar aqui a Câmara Temática para avisar o poder público, agora qual é o guichê, né? Se é a empresa da manutenção, se é o recape, se é isso, se é aquilo. A gente, eu acho que não tem como... Eu acho que tem que pensar qual é a melhor forma disso ser feito de forma ágil. Porque não é falta de dinheiro para recape. A gente sabe muito bem disso. Inclusive no orçamento de 2026 tem mais um bilhãozinho aí para ficar passando asfalto em geral para carro passar e às vezes a gente fica a ver navios. Uma coisa que eu estou vendo, eu tenho visto uma certa diferença... hoje as ciclovias de São Paulo estão perdendo um pouco o padrão, assim. As ciclovias estão num tipo de... não sei, se é o tipo de

concreto, meio esbranquiçados assim. Tem outros lugares onde ele é mais escuro, preto. Tem os lugares onde era o concreto pigmentado vermelho antigo. O resultado que eu estou vendo... eu acho que isso faz parte... não sei. Eu tenho sentido que está tendo uma, uma certa expansão do modo como é feito. Falta padronização. É claro, tem os desenhos que eu critiquei mais cedo, os desenhos de ciclorrota, tal. Mas eu tenho visto que as ciclovias estão cada vez mais diferentes umas das outras. Isso é um... não é um pedido específico, mas a gente tem até no Ibirapuera ciclofaixa azul, né? Então tem lugar que é na Marginal Pinheiros, a ciclovia que é do governo do estado, lá da CPTM, tal, feita numa pigmentação escura, preta. Então, fica uma observação mais geral, não específica, de que as ciclovias de São Paulo, a rede cicloviária de São Paulo, está ficando muito heterogênea em termos visuais mesmo. Porque um dia ela foi vermelha, que era importante ser vermelha para mostrar as pessoas, evitar invasões, foi mudada a tipologia, então cada lugar parece os tachões também, a colocação dos tachões tem sido um pouco cada caso um caso, tal. E ficam... eu acho que um pedido abstrato, um pedido mais amplo de que a gente busque uma rede cicloviária mais homogênea visualmente, porque isso facilita para a gente entender, até para o motorista entender, para todo mundo entender o que é uma ciclofaixa e o que não é. Porque chega no Ibirapuera e eu vejo ela azul, né? O que eu vou falar de uma ciclovia que é azul? E por aí vai. Muito obrigado.

01:57:05 - Michele Perra Cavinato: George, passar para o Pradas. Foi ele que redigiu agora a nova Ata, é a melhor pessoa para...

01:57:12 - Ricardo Pradas: Deixa eu dar uma clareada, tá George? Eu acho que uma das coisas que a Michele falou não sei se você pegou... tem 5 milhões a mais aí que estão congelados. Cai um pouquinho no que a gente estava falando de orçamento anterior. Ou seja, a gente teria espaço para gastar. Tem mais 26 milhões que eles poderiam liberar para a gente dentro dos contratos e a gente não está com isso liberado para poder investir na manutenção. É exatamente isso. Tem um decreto... Lei... Decreto do Bruno Covas, 2019, que fala que tudo que está na ciclovia, inclusive pavimento flexível, é da Secretaria Municipal de Transportes. Isso criou um hiato fenomenal. Porque na Ata anterior a gente pediu pavimento flexível e o Tribunal de Contas falou: "Não! Subprefeitura já está fazendo". Aí veio o pedido para a gente resolver o esburacado, a gente fala: "Nós não temos por conta de uma demanda do órgão de controle". Subprefeitura fala: "Olha, não é no nosso guichê", como você falou, "porque o decreto do Bruno Covas fala que é de vocês". Então a gente falou: "Vamos tentar de novo". Expliquei, botei o número do decreto nesta nova Termo de Referência para que não tenha óbice nenhum de que a gente execute esse tipo de coisa. Inclusive, muitas vezes a gente conta com a boa vontade de quem está mexendo com asfalto para ajudar a gente a resolver algumas situações que seriam insolúveis e ficaria para as próximas calendas. Seja essa quando tiver a Ata com pavimento flexível. Tanto que você acaba vendo um efetivo desembolso muito maior em ciclovias nessas manutenções que são da Secretaria, porque, lógico, nós temos concreto, não tínhamos o asfalto. Então, este vício de execução, vamos chamar assim, é o que a gente

procurou resolver na nova Ata. E com uma razoável dose de aumento de valores de insumos e mais aprendendo com o que a gente executou anteriormente, no sentido de pedir mais de algumas coisas e menos de outras para não ter que ficar replanilhando. E isso passou para um aumento de 60% no valor nominal da Ata. Não que a gente vá fazer um contrato com esse valor. Só quando a gente tiver dinheiro disponível para poder ter um contrato que dê para atender e não dar responsabilidade fiscal em cima de quem está gerindo a contratação, né?

02:00:04 - Ricardo Pradas: Então, para... aí a minha tranquilidade, meu melhor sono... Quando eu tiver essa Ata, eu vou dormir muito mais tranquilo no sentido de saber que eu vou conseguir atender e, principalmente, boa parte daqueles 17% que foram levantados na Auditoria Cidadã, eu chuto que metade daquilo é necessidade de resolver o asfalto. Desses 500 km de estruturas cicloviárias que foram vistoriadas pela contratada de agora, uma boa parte deles poderia ser priorizada e não o foi porque não tinha condições. A gente ia implantar no buraco, implantar na pista rachada. E isso não seria possível de fazer sem ter que responder por que você está pintando em um local que não tinha condições de receber a nova sinalização de uma maneira muito efetiva, né? Então, o que hoje é um problema para a gente, no sentido de não ter o pavimento flexível, eu tendo ele numa Ata de manutenção, para a gente vai ser uma maravilha, porque independe de contato com subprefeitura, de pedidos para outras pessoas, para a gente conseguir fazer um atendimento muito melhor do que a gente já vem fazendo.

02:02:32 – George Queiroz: Pradas, só para encerrar o diálogo assim. A gente vê que a questão do recape, né, ela é uma questão política. A gente tem que disputar orçamento, né? Mas existe... houve uma priorização política, né? Ordem do Prefeito de se priorizar a questão do recape. E a gente que é ciclista e as pessoas que estão nas ruas... né? Eu estou aqui com meu amigo Anderson Augusto, eu vi ele aqui comentando. A gente viu lugares onde o recape é utilizado de forma política a nosso desfavor. A gente teve lugares onde o recape, curiosamente, passou só onde é a ciclofaixa, a ciclofaixa sumiu, isso data até de 2017, ainda no Dória, a ciclovia da Amariles, ela sumiu como um não, é só uma obra de recap, e aqui no Rio Pequeno também tem outros lugares, ela sumiu através de uma instrumentalização desse contrato, e teve os casos do inversos, onde a via foi recapeada por completo e o leito carroçável, e a ciclofaixa ficou sem. Então a gente teve esse tipo de caso que, na verdade, até humilhante você recapear a rua, recapear três faixas e fingir que a ciclofaixa não existe, que ciclista não precisa de pavimento de mínima qualidade. Então, acho que vale um, talvez, não sei, um esforço, é político mesmo, eu sei que vocês estão falando, estão discutindo aqui entre os técnicos, mas de que a gente não seja tratado como café com leite, tanto com ações políticas, como foi o caso de recape por cima de ciclovia, para ela sumir, aconteceu muito em periferias aí, faz parte da auditoria, tá feito, tá visto e o inverso, a gente pede uma prefeitura que tem um orçamento quase com um cheque em branco para recapear o que quiser e a gente fica às vezes a ver navios. Eu acho não só por E eu bato muito nessa tecla, né? Que nós

estamos falando entre técnicos aqui, mas a questão política ela é muito forte, mas eu acho que a batalha interna política ela tem que continuar acontecendo pra gente ter uma cidade coesa, bonita, né? Esse capricho que a gente gostaria de ver, a cidade e que tem maltratado muita gente que pedala. Obrigado.

02:03:57 Ricardo Pradas: Eu concordo, Jorge, talvez nesse caso onde se recapeou tudo, menos a ciclovia, o cara botou esse decreto do Bruno Covas embaixo do braço e falou: “tudo não é nosso, é só na SMT”. Embora eles não tenham contrato do pavimento flexível.

02:04:09 George Queiroz: Complicado, né? Aí fica as pessoas olhando o contrato para.

02:04:14 - Ricardo Pradas: Aí cai naquele caso que você falou é no guichê do lado, aí o cara do guichê do lado vai fazer precisa do CPF. Eu falei, vim tirar meus documentos, tá bom, então me dá seu RG. Não tenho, vai no guichê do RG. O cara do RG fala assim, me dá seu CPF, pô, mas eu precisava tirar o CPF. Então a gente ficou num limbo que é essa ata, eu espero que resolva esse desencontro de possibilidade de manutenção e acelere o que está na auditoria cidadã. Me incomoda muito ter um problema na auditoria cidadã anterior que se repetiu nesse e a gente não conseguiu resolver por todo o arcabouço que a gente acabou de discutir de que não pode fazer, porque isso prefeitura já faz, mas aí tem um decreto que fala que é nosso e por aí vai.

02:05:06 - George Queiroz: De qualquer forma, nós, ciclistas, a gente não desiste de nenhum centímetro, tá? Mesmo que seja a rua Amariles, Caio Graco, todas as ciclovias que a gente perdeu, que é aquela coisa recapeia, vai que cola, colou em muitos lugares, especialmente na periferia, no Campo Limpo, aqui no Rio Pequeno, a gente não desiste de nenhum centímetro.

02:05:35 - Thomas: Eu fiquei com uma dúvida, a gente tá falando em recap. Alguns recaps, eles são feitos a via inteira, então é o caso que eu suponho da Almaitar, porque ela foi inteira raspada. Tem alguns casos onde o recap é feito excluindo a ciclofaixa, que é, por exemplo, como foi feito na Ricardo Jafeh há algum tempo atrás. Eu queria entender qual que é a lógica, assim, qual que é a orientação para as, às vezes o recap, o recap normal da via inclui a ciclofaixa, às vezes não. No Jabaquara aqui, por exemplo, acho que foi na Corbisier ou a Armando da Arruda, nunca lembro qual das duas, foi feito o recap de toda a via, inclusive faixa de ônibus, exceto a ciclofaixa também. Então não sei qual que é a lógica, quem contrata o recap tá usando para incluir ou excluir a ciclofaixa. Só se tem alguma orientação de vocês por isso, já que o recap é da SMSub. Tem alguma lógica da SMSub por trás? Não sei como é que funciona isso.

02:06:39 Ricardo Pradas: Olha, Thomas, bom dia. Bom dia, não, boa tarde já, né? A gente perde a noção da hora na conversa aqui. É o seguinte, a Subprefeitura só informa para a CET, órgão executivo, onde ela vai fazer o recap e se teria aceite ou não para a CET ir lá e sinalizar. Não passa nem pela SMT a listagem. Lógico que a gente recebe um extrato da CET de onde

está sendo aceite para a gente entender e ter subsídios de resposta, de saber se o que está sendo pedido é de implantação CET, porque recap ou se é uma manutenção do nosso contrato ou não. Mas se faz inteiro com a ciclovia ou se não faz desconheço, eu conheço um caso, um caso que é na região da saúde que a gente estava implantando e o pessoal da subprefeitura e da empresa que executava naquela região viu a faixa que tinha ciclovia em implantação. Antonio... alguma coisa... Dawton saberia lembrar porque ele tocava PPP. E eles perguntavam para a gente quando é que a gente ia terminar, porque aí eles iam fazer o restante da via que não estava coberto pela PPP. E pode fazer o pavimento flexível. Os demais casos, Manuel Gai, inclusive, foi com a ciclovia recém implantada e estava com asfalto novo. Eles não precisariam ter feito, já estava com asfalto novo lá. O Tribunal de Contas cobrou a gente, a gente explicou e criou um protocolo informando A SM sub de todos os locais em que a gente planeja implantar a PPP, o que está planejado na PPP e, posteriormente, quando sair a licitação, a gente vai informar de novo a SM sub e todos os locais que a gente vai implantar para eles saberem se eles forem fazer recap, avisar e ter ciência que a gente tem uma ciclovia que eles podem contar implantada depois que fizerem a vistoria prévia antes do recap. Mas em geral não passa pela gente. Eu não saberia te dizer onde foi feita essa diferenciação e quando foi feito. E principalmente, porque só com a SM sub, então é uma boa cobrança de ofício do gabinete para entender, porque a gente não tem ideia.

02:09:10 - Thomas: É que se eles fazem, eles devem ter os critérios deles para selecionar, mas não informam vocês, seja implantação, seja manutenção de ciclofaixa, eu estou pensando. Não sei qual que era a SMub, né? Mas você pega ontem tava ali na aclimação e ali vocês fizeram a Lins e a Lacerda Franco, que foram feitas com asfalto que tava OK, então não precisava de recap, mas aí você pega a paralela ali, ela tá totalmente largada e ali eles começaram uma raspagem, um trequinho dela, não sei se foi a semisub, porque foi só um trecho dela que eu passei que tava raspado e ali é uma coisa que eles precisam raspar e fazer a rua inteira, inclusive a ciclofaixa junto.

02:09:50 - Ricardo Pradas: É, eu acho que eles começaram, começaram no inglês de Souza e a tendência eu acho que decide até depois, na sequência, como a lógica de prosseguimento na Inglês de Souza, né? Só para você entender, inglês de Souza, implantação CET, Lins, implantação SMT. Dentro dessa lógica aí.

02:10:14 - Thomas: Então, ficar com essa lição de casa aqui, de questionar SM sub de qualquer coisa.

02:10:17 Ricardo Pradas: É porque assim, eu vou te dizer a mesma coisa, tá? Para a gente entender como funciona as coisas. A gente tem 32 subprefeituras com 32 subprefeitos que têm voz na escolha dos locais. Imagino eu, né? Eu, quando era subprefeito, eu indicava que local eu gostaria que tivesse o atendimento. Agora, são 32 contratos de recap que cada gestão de recap de capa é, se eu não me engano, é por subprefeitura. Então não que você tenha 32

empresas, mas você tem uma empresa cuidando de 2 subprefeituras, 3 imagino eu ou uma empresa que só cuida de uma subprefeitura e cada uma delas tem uma lógica de prosseguimento, tem um gestor específico de contrato. Então você não tem uma gestão, ainda que a gestão seja única, você não tem uma gestão regionalizada, que por um lado é muito bom, porque quem sabe do que precisa no território é a subprefeitura, não tem como dizer que não. E o conselho participativo per se, com o seu legislativo, vamos dizer assim. Mas você está falando 32 lógicas, no mínimo, de 32 cabeças, no mínimo. Fora as diretrizes de avenidas e grandes locais que tem, acho que um approach, uma gestão direta do secretário Fabrício e quem estava antes também no lugar dele, o secretário de subprefeituras. Então, acho que essa lógica para ser entendida precisa de resposta da SMSUB em relação a isso. A gente não consegue, a gente consegue perceber, mas não consegue informar, com certeza, a dinâmica.

02:12:13 - Thomas: Eu vou fazer um questionamento via gabinete e aí acho que vale pensar para incluir nas próximas, Michelle, para ver se a gente convida alguém da SMSUB específico do recap para explicar aqui para todo mundo. Acho que é isso. Obrigadão. Obrigado, Pradas.

02:12:30 Michele Perea Cavinatto: Contempladas todas as pautas, alguém quer fazer mais alguma colocação?

02:12:38 George Queiroz: Eu, de novo. Eu acho que a gente até esqueceu, teve uma pauta que apareceu por e-mail, acho até bom a gente registrar, que era a questão de Alto de Pinheiros, uma associação de Alto de Pinheiros, requereu retirada, remover algumas ciclofaixas que foram implantadas lá por 2021, na região de Alto de Pinheiros, num lugar de casas, mansões, alto nível aquisitivo, IDH auto. Eu não sei se chegou até vocês um documento que foi rascunhado pelo Coletivo Bike Zona Oeste, a gente fez um levantamento inclusive da questão da sinistralidade, porque havia os documentos que todo mundo que vai e pede para retirada de ciclovia começa assim "a gente não é contra a ciclovia, mas aí depois fala assim "estamos preocupados com a segurança do ciclista". São preocupadíssimos, quando na verdade estão preocupados mais com vaga de estacionamento, esse tipo de coisa, e tinha argumentos como, tem muita escola nessa rua, então não pode ter ciclofaixa, são argumentos muito ruins, né? Quando tem uma escola é até melhor ter uma ciclofaixa, justamente cria um buffer entre o leito dos carros e a escola, todas as escolas tinham entradas protegidas, de qualquer forma, Eu não sei se esse diálogo prosseguiu, mas eu acho importante a gente tá, acho que a gente tá, produziu o material, a gente olhou que o que acontece nessas vias, o índice, a sinistralidade, ela é concentrada em outros modais, não em bicicleta, então a preocupação com o ciclista, ela não se... Obrigadão a Infosiga, porque a gente foi lá no Infosiga olhar cada via lá e olhar quantos sinistros ocorrem em cada via onde foi retirada a ciclofaixa. E a gente atestou que a maioria dos sinistros são, inclusive, a maioria de motociclistas. A motocicleta é o problema atual. Então espero que a gente possa ter esse diálogo sempre que ocorreu um pedido de retirada de ciclofaixa. Algumas eu sei que existem vereadores que

pedem, isso é muito comum, grupos políticos, grupos de diretores lojistas, comerciantes pedindo remoção de ciclofaixas. Isso é um clássico, desde que desde tempos imemoriais, aí então a gente manter esse diálogo, por exemplo, com a gente puxar na Infosiga, quem fala que está preocupado com a segurança do ciclista, prove que de fato houve um aumento de óbitos de ciclistas ou de sinistros com ciclistas, a gente precisa trazer esse debate para a realidade técnica, trazendo números, trazendo argumentos, além do não, eu não sou contra a ciclovia, mas... Quando, na verdade, as pessoas têm um preconceito muito grande, quando a pessoa vê uma ciclofaixa, já acha ruim, especialmente as pessoas de alto poder aquisitivo, dependentes do carro. Então, a gente ter manter esse diálogo sempre que houver esse tipo de proposição, seja por um vereador, seja por um comerciante, seja por uma associação de bairro. A gente sabe muito bem, tem muita gente aqui que estuda e que sabe muito bem defender tecnicamente a manutenção de uma ciclofaixa. E se foi, eu não acho que a gente te xiita não. Se é necessário uma remodelação, passa pra um lado ou alguma coisa assim. A gente, eu acho que a gente tem o grupo aqui, pode ter sim a humildade de falar, olha, é melhor por aqui mesmo, aqui foi feito, talvez seja melhor, mas assim, os argumentos que são tratados são feitos de forma a tentar enganar a gente ou tentar fazer um populismo ali, quando isso não é a parte técnica, não sobrevivem a uma consulta ao Infosiga. Então espero que a gente continue esse diálogo para evitar retrocesso na rede cicloviária de São Paulo. Obrigado.

02:16:41 Ricardo Pradas: Tá, vamos lá, é, vamos para o que vocês não veem e existe, tá? É esse trabalho, George, quem acaba indo fazer na subprefeitura, sou eu. Então eu vou dizer assim, implantou na Bosque da Saúde, a subprefeitura do Ipiranga queria falar com alguém, aí vai o Ricardo Pradas falar com o subprefeito e associação de Barro, Barra, Associação comercial da região. Agenda que vocês estão loucos, ciclofaixismo, eu não sou contra bicicleta, eu até ando de finais de semana com os meus netos e por aí vai. Vamos quebrar essa coisa e aí eu tenho que responder e vocês vão pagar porque a gente vai replantar e por aí vai. Então, a cada ciclovia da PPP que implanta, eu já sei que eu vou ter uma agenda com o subprefeito da região e não vou escapar disso e aí eu levo um mapinha do que vai ser implantado embaixo do braço e falo, se cuida que vem mais e avisa o seu conselho participativo que a gente está programando. Daí eles falam assim: "Aqui vocês vão por também?". Eu falo, aqui a gente vai por também. Mas a rua é comercial. Eu falei, então, é por isso, porque tem gente querendo ir para essa rua comercial, por isso precisa ter um espaço para este modal, porque tem mais gente querendo essa rua. Eu não vou colocar uma rua paralela que não tem interesse comercial das pessoas irem, etc, etc. Talvez essa ideia do Lucian, do Dalton, da ampliação de passeio, ela pacifique em algum momento as ruas que têm mais comércio no sentido disso. A solução da Maria Cândida foi vir uma proposta de liberar o lado oposto, que era proibido por uma questão de trânsito, de capacidade viária mesmo, a partir das 17 horas, porque aí o pessoal podia parar para tomar um chopp. E isso atendeu a região e está resolvido. O que

antes era retirar a ciclovia da Maria Feira. Então, cada caso é um caso e a gente vai lá fazer a nossa parte de, faz parte do plano de metas, foi aprovado em audiência pública, dá o pito no prefeito de como ele não sabia do que está aprovado na área dele, tendo feito prefeitura presente, prefeitura no bairro, onde ele recebeu o mapa com mini rotatória, ciclovia prevista, ciclovia executada, existente, prevista nos 318, previsto no 158, previsto pela PPP, tudo mapeado e ele olhou e falou, isso aqui vai dar problema, eu vou conversar antes. Não, conversou depois, já está implantada, já gastei dinheiro público. Você devia ter me falado antes para a gente pensar numa outra tipologia ou discutir e continuar a mesma, agora implantado, vai continuar implantado, a não ser que tenha uma justificativa muito forte. Eu tenho um outro lado, eu gastei dinheiro, sou responsável pelo dinheiro gasto, vocês me cobram do dinheiro que a gente gasta, eu tenho que dar resposta disso para vocês. Como é que eu vou sair desimplantando que as pessoas estão querendo que depois da coisa resolvida, não vai acontecer, desculpa.

00:20:17- George Queiroz: Bom, esse é um tema que a gente tá discutindo, vamos dizer, isso aí acontece com a gente desde, sei lá, 2013, né? São mais de 10 anos ouvindo os mesmos argumentos furados. De qualquer forma, eu acho que eu pedido, tô levantando esse assunto pra realmente ter a possibilidade de acionar a gente, os ciclistas, que seja até o mandato da vereadora, ciclista, né, Renata, mas assim, a gente viu o caso, né? Alô, Fábio Riva, alô, Eliseu. Eles iam, é, tem essas pessoas, conhecemos, a gente sabe. Goulart, a gente sabe que eu tô, tô, tô dando nome aqui, porque acho que são pessoas que já se pronunciaram de forma pública, mas eu sei que nem todos se pronunciam de forma pública. Mas assim, a gente já chegou um caso de ir numa reunião de Cades. A gente viu até fogo amigo, ambientalista contra a ciclovia. A gente já viu isso. A gente foi numa reunião de Cades contra uma ciclofaixa lá aqui no Butantã, na Benjamin Mansur, porque é subida, porque quando a gente quer colocar umas plantas aqui, eu falei, ué, que uma coisa impede a outra. Então deu tudo certo, tá lá, as plantas estão plantadas, a ciclovia tá feita. E às vezes um bom diálogo com argumentos técnicos, mas também a gente colocar a comunidade dos ciclistas no diálogo, é importante pra não acontecer o que aconteceu lá na Mutinga, né? Faltou, acho que faltou muito um diálogo com a comunidade, com os ativistas, pra gente, a gente não tem medo de exatamente conversar... seja com um político, seja com um conservador aí que tá falando as mesmas coisas há 20 anos. Mas a gente sabe, a gente é muito seguro da importância desse trabalho, da gente manter a rede cicloviária de São Paulo e que se a gente cochila, perde a pressão, ela é constante Então a gente vai ter que ficar alerta sempre. Espero que a gente possa ter o diálogo com a comunidade sempre ativo. seja antes no planejamento, seja depois, com as pressões, etc. Porque tem uma galera muito boa aqui, né? Enfim, eu não vou ficar aqui o tempo todo, mas, né, conversar com o Thomas, com o Felipe, com o Lucian, são pessoas que têm conhecimento pra gente conversar legal. Obrigado.

02:22:30 - Michele Perea Cavinatto: Thomas?

02:22:31 – Thomas: Apenas um adendo, já que já tá tarde. Essa que o Jorge tá mencionando ali no Alto de Pinheiros. Eu lembro que foi implantada pela SMT-CET, e tava rolando uma obra, acho que da Sabesp, bem grande. Sabesp, uma dessas concessionárias, que eles quebraram bastante coisa ali e tiraram, não só as ciclofaixas, eles fecharam trechos ali das avenidas, Antonio Batuíra e a outra, que eu não sei o nome... Semaneiros. Então, não sei que pé ficou, eu passei lá outro dia e, parte da ciclofaixa tá como vocês implantaram, parte sumiu. E mesmo o asfalto que eles fizeram tá bem ruim. Então é uma questão talvez de cobrar concessionária da qualidade do asfalto, que mesmo que vocês vão lá e sinalizem exatamente como era, não... tá ruim. O asfalto tá todo craquelado, tá meio ondulado e tem um degrau perigoso, inclusive para carro entre o asfalto da parte que eles não mexeram e o asfalto que eles fizeram onde eles tinham cavado. Então ali talvez valha uma coisa de dar uma cutucada na concessionária que fez o asfalto que o asfalto também é ruim, antes mesmo de falar da ciclofaixa ali. Só isso. E eu fiz um ofício, não sei sobre isso, cobrando a sinalização e coloquei esse ponto do asfalto. Não sei se chegou aí para vocês.

02:23:40 Ricardo Pradas: Nesse ainda deve ter ido para a CET direto, porque a fiscalização de obra é feita pelo gov da CET, então deve ter passado por lá para ver se foi cobrado da Sabesp reposicionar e refazer. O acordo é você esburacou, você refaça. Então precisa cobrar para a Sabesp refazer. Não é custo nem na CET nem da Secretaria. A Sabesp tem que ser obrigada a refazer o que ela, o que ela estragou nesse caso específico. Tem mais uma coisa em Pinheiros que a gente fez, tá? No orçamento do cidadão, a gente forneceu o projeto GST, forneceu o projeto de uma série de acalmamento de tráfego na Vila Ida, Lombo faixa, ampliação de passeio, etc. Talvez vingue para os próximos 2 meses aqui essa implantação na região de Pinheiros também. Se quiserem acompanhar, aí já é uma ajuda acessória aí a mobilidade ativa, um incentivo à mobilidade ativa, uma série de implantações ali que a gente viabilizou, mandou para a execução da Subpinheiros. Espero que o subprefeito Leonardo execute.

02:24:54 Thomas: Ricardo, Esse da Vila Aída, você tem o SEI dele? Se puder me passar depois para dar uma olhada?

02:24:55 - Ricardo Pradas: Michele, Eu Não tenho de cabeça aqui, mas passo via Michele já está na... o dinheiro saiu daqui, o dinheiro que estava aqui, ele saiu daqui ontem, fez nota de empenho para o orçamento cidadão, para ser executado pela Sub Pinheiros. A ordem do executivo municipal é que os subprefeitos assumam esses projetos de orçamento cidadão e executem 100% do que foi resolvido principalmente por conselho participativo. É o fortalecimento efetivo do conselho participativo até voltar-se menos e dar mais poder de decisão para os conselheiros participativos que eles estão, no final de contas, eles foram votados para estar lá. ativa deles é de quem é interessado efetivamente para qualquer que seja o assunto e a maneira como eles foram eleitos. E a gente conseguiu que a CET terminasse

o projeto e passou para a Sub Piheiros executar, eu espero firmemente que executem e a gente se dispôs também a ajudar na hora da implantação para não ocorrer nenhum equívoco de implantação, dado que não é core business deles efetivamente. Travessia elevada e ampliação do passeio. Acho que eles conseguem implantar melhor, porque eles já conseguem ir resolvendo drenagem junto. Quando o CPO de Subprefeitura faz, aquelas situações, ampliou o passeio e deu problema de drenagem que a gente comentou no caso da ampliação de passeio para a ciclovia, com o comentário do Dawton quando ele estava aqui, com a sub envolvida e executando, deixa de acontecer porque ele já percebe que vai acontecer e já realiza a boca de lobo no local correto e ela vai fazer a nova captação já contabilizando a mudança de geometria, sem mexer efetivamente, então tem vantagem de ser executado pela SUB largamente assim, nesses casos.

02:26:57 Thomas: Entendi. Obrigada

02:27:00 Michele Perea Cavinatto: Ricardo, eu só falando alguns pontos aqui. Eu coloquei na devolutiva da situação dos trabalhadores, coloquei no chat. Aline questionou sobre a Guarapiranga, o trecho de tablado de madeira não foi contemplado. Não tem esse item na lista de materiais. Até foi uma boa você ter falado isso. A gente pode pensar na prata. Ricardo, não sei se dá tempo ainda...ou não.

02:27:28 Ricardo Pradas: Michele, no final das contas, é mais um caso como é o da Enesil de Almeida, como é o da BRN, que a gente vai ter que sempre ter nos colo, a gente vai ter que fazer uma licitação pontual, ir lá ver os materiais, projetar e refazer toda a manutenção inteira, específica fora da manutenção geral da cidade. Não tem como, é muito específico, muito específico.

00:27:52 Michele Perea Cavinatto: Ela contempla só essa estrutura, é verdade. É o que você falou, é muito específica. Eu acho que é isso. Acho que valeu muito a pena ter adiado um pouquinho a reunião. Nós conseguimos trazer a contente todas as pautas que vocês solicitaram. Acho que é o respeito que vocês merecem e agradecer. Dar parabéns para o Thomas, que foi aniversário dele ontem. E é isso aí, gente. Boa tarde, bom fim de semana. Obrigada a todos!

Todos se despedem

CMTT
CONSELHO MUNICIPAL DE
TRÂNSITO E TRANSPORTE

