

REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CMTT

Horário: 10h00

Data: 22/11/2024

Pauta

1. Apresentação do “Novo Plano Cicloviário” – Dawton Roberto Batista Gaia (SMT/AT)

00:00:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos. Estamos aqui mais uma vez reunidos para a reunião do CMTT. A ideia hoje é falar um pouquinho sobre as estruturas cicloviárias, as novas propostas. Eu vou começar abrindo a palavra para o senhor secretário, que está presente aqui na reunião, para ele fazer uma apresentação. Depois, nós daremos continuidade. Bom dia, secretário, a palavra é sua.

00:00:52 Gilmar Pereira Miranda: Bom dia, Dawton. Bom dia, Michele. Bom dia a todas e a todos aqui presentes. Quero só agradecer a oportunidade de fazer estas palavras iniciais. Alguns de vocês já me conhecem, pessoal da SP Trans, DTP, pessoal que atua nessa área de transporte autorizado. Sou secretário executivo de transporte e mobilidade urbana da cidade de São Paulo desde fevereiro de 22. Agora, estou com essa missão de assumir a secretaria de forma interina, respondendo o expediente da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Claro que, como vocês sabem, existe esse momento de formação de gabinetes para a gestão 2025-2028. Agora, a gente só está nesse encerramento da gestão 2021-2024. Desejo a todas e a todos aqui uma ótima apresentação. Vamos observar aqui quais são as informações que o Dawton vai fazer a apresentação. Desde já, já peço licença a todos, porque eu também estou acompanhando outra reunião virtual no âmbito do CDTI, que é justamente o grupo que entrega tanto a Secretaria de Transporte Metropolitano como a Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana. Mais uma vez, sejam bem-vindos e boa reunião a todas e a todos. Muito obrigado.

00:02:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, secretário. Seja bem-vindo à pasta. Estamos com a sua *expertise*, com a sua experiência. Bom, Michele, acho que podemos já começar a colocar a nossa apresentação. Eu acho que é importante a gente colocar aqui algumas coisas. O planejamento e a decisão. As decisões tomadas hoje aqui pelo poder público, em conjunto com a sociedade civil organizada, são cruciais para a construção de uma mobilidade urbana segura, sustentável, mais eficiente, democrática, multimodal, inclusiva e, principalmente, inovadora. Ações complementares, como a malha viária e ligações estruturais e integrando os diversos bairros da cidade aos eixos de subsistemas estruturais, ele é de extrema importância. De forma a compor uma rede interligada, abrangendo todo o território do município. Quer dizer, é muito importante que esse trabalho, que esse trabalho, que esse trabalho, que esse trabalho, que esse trabalho, que a Secretaria, em conjunto com o OCT, SP Trans, DTP, que é um trabalho conjunto, é um trabalho da Secretaria. Sendo sempre com as áreas técnicas dando suporte ao que é importante. Hoje, a gente vai falar um pouquinho sobre mobilidade urbana na cidade de São Paulo, as estruturas ciclovias. Bom, a gente vem já trazendo essas diretrizes dos planos já há muito tempo e seguindo essa questão da segurança, conectividade, linearidade, intermodalidade, funcionalidade, oferecendo condições mais seguras, de melhor conforto, conectar percursos com uso eficiente da rede, percorrer a menor distância no município, os trajetos de viagem, de bicicleta, conectaram com terminais e estações de ônibus, metrô e trem, e as vias, com vias

mais atrativas ao usuário da bicicleta. Passando pelas áreas comerciais, áreas de serviço, instituições e nas proximidades, sempre, das grandes áreas habitacionais, dos conjuntos habitacionais. A gente precisa essa informação, todos os especialistas vêm afirmando isso, que, até 2030, o Brasil terá 225 milhões de habitantes, São Paulo, 15 milhões, 90% estarão concentrados em áreas urbanas. O maior desafio será estabelecer uma consciência nessas próximas gerações a pensar os próximos passos da mobilidade. Quer dizer, sempre a partir de um conceito pautado na priorização do transporte público, mais eficiente, sustentável, com menor autorização do automóvel e maior na mobilidade ativa. Esse é o que a gente vem pretendendo colocar como uma ampliação dessa malha ciclovária existente. Os nossos números são astronômicos. Os números de São Paulo sempre são muito grandes. São 12,4 milhões de habitantes, 10 milhões de veículos, 20 mil quilômetros de sistema viário, 1.521 quilômetros quadrados de área na cidade, 29,7 milhões de viagens dia, desses, 14 milhões de viagens não motorizadas, dessas 14 milhões, 13 viagens a pé e 211 mil viagens bicicletas. Essa fonte é a última que nós temos, que foi da OD do metrô 2017. Os transportes públicos, 6,6 milhões de passageiros em dias úteis, a frota cadastrada, 13.261 veículos, 100% da frota acessível, 156 mil viagens programadas em dias úteis, são 33 terminais municipais de transferência, 131 quilômetros de corredores, ponto 2, quilômetros de corredores exclusivos de ônibus, 550 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus, 21.095 pontos de parada. Bom, o que nós estamos fazendo para melhorar a segurança na mobilidade da cidade de São Paulo? Eu coloquei alguns itens apenas, alguns programas, são vários programas, mas eu selecionei esses dois programas aqui, são as áreas calmas, melhorar a segurança de todos os usuários, que é o objetivo, reduzir o número e a gravidade dos atropelamentos, projetos focados, todos eles focados na melhoria da caminhabilidade do pedestre, priorizando o deslocamento a pé e estimulando os modos ativos de ciclistas e pedestres. O programa é composto por uma série de ações, aplicações de elementos de moderação de tráfego, tratamento de travessias de pedestre, readequação das calçadas e redução da velocidade regulamentada para 30 km por hora. Esse é o resumo do projeto de áreas calmas e tem sido um sucesso do que a gente tem implantado. É com sucesso no sentido de reduzir de fato o índice da gravidade, a gravidade do acidente e o índice de fatalidade. Com os completos, a premissa básica da rua completa é atender as necessidades locais, é sempre em volta dos terminais, das grandes áreas onde tem uma concentração de pedestres. É democratização dos espaços, requalificar estruturas locais em caráter permanente, ações que visam contribuir para a construção de uma rede de mobilidade ativa, todas as ações que elas levam à construção de uma rede de mobilidade ativa, promover o acesso ao sistema de transporte, sobretudo o transporte coletivo, o transporte público, melhorar os dados, os modos ativos, sobretudo pedestres e ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida, mitigando conflitos com os demais modos. A ideia é priorizar de fato o pedestre nessas regiões e garantir 100% a segurança desse modal dos pedestres. A ferramenta para orientar as ações, projetos e investimentos na mobilidade urbana hoje é o PlanMob. Ele define a prioridade dos atores nessa construção do plano. Primeiro, vem lá o pedestre, depois o ciclista, transporte público, transporte de carga, as motos e o carro. A moto veio hoje assumir um pouquinho mais essa prioridade por conta do que vem ocorrendo, dos acidentes que vêm, dos sinistros que vêm ocorrendo com relação às motos. O segundo PlanMob, até 2028, temos que estar lá com 1.800 quilômetros de rede, se tiver implantado, e, por enquanto, é o que está registrado lá no PlanMob. Qual é a base legal desse plano? Plano diretor, que é uma lei, 16.050 de 2014, o Plano de Imobilidade Urbana de São Paulo, que é um decreto do prefeito, 58.834, de 2016, é a obrigatoriedade das realizações das audiências públicas da rede ciclovária, que é uma lei, de 16.885 de 2018, o Plano de Segurança Viária, que é um decreto também, que propõe na vida segura, que é o Decreto 58.717 de 2019, e o Plano de Metas, que a gente vem perseguindo, vem seguindo com todas as outras, com todos os outros itens, com todos os outros elementos que compõem o Plano de Metas. Aqui, só para a gente colocar aqui um pouco da história da rede ciclovária na cidade de São Paulo, nós temos aqui um

cronograma, vou colocar só as principais, as coisas mais importantes que eu considere aqui. A criação da CET. A primeira cicloviária, que foi a JK em 76. Em 1981, o primeiro plano cicloviário. Depois tem lá, em 1990, a previsão de espaços cicloviários em novas vias ou quando estão sendo reformadas. Então, tem que prever lá o espaço cicloviário. Depois tem, em 1997, a instituição do CTB, que a bicicleta passa a ser considerada um veículo. O Código Brasileiro de Trânsito. Depois, em 2007, a criação do sistema cicloviário, que isso passa a ser um sistema. Em 2009, 2010, a primeira ciclofaixa de lazer, acho que é muito importante a gente colocar que surgiu a primeira ciclofaixa de lazer, que é o local onde se, no princípio, se pratica um pouco da bicicleta, do lazer com a família, com a bicicleta, com possibilidade de ser transformado em rede cicloviária posteriormente, estrutura cicloviária posteriormente. Depois, temos em 2021, que foi instituído o plano diretor de metas, implantar 300 km de rede cicloviária até 2020, até o final de 2024, e está o horizonte do PlanMob que afirma que, até 2028, teríamos que ter 1.800 km de malha cicloviária existente. Bom, quais são os desafios da nossa mobilidade ativa? Colocar no nosso plano cicloviário. Um plano que venha contemplar, contemplar não apenas os trechos bairro-centro, mas dar a opção necessária para criar novos caminhos, estabelecer conexões entre os equipamentos mais significativos existentes dos bairros e o centro, quer dizer, escola, moradia, escola-centro, bairro-centro. A ideia é que ele venha contemplar da melhor forma possível e garantir a segurança nesses percursos. Pode transpor barreiras. A gente vem conversando com a Secretaria de Obras, e esse URB a gente já tinha implantado a ciclopasseira através de um polo gerador ali na W Torres. O empreendimento que foi implantado junto à JK ali, na época foi colocado através de uma medida mitigadora a implantação de uma ciclopasseira ali. Dando continuidade a isso, se pediu já, já é um projeto antigo desse projeto, deve ter cerca de 15, 20 anos, que foi proposto, onde se propõe uma ciclopasseira aqui no lado da Bernardo Goldfarb, está sendo implantado agora, está sendo construída essa ciclopasseira e tem previsão de entrega para esse ano ainda. Essa ciclopasseira eu tenho lá acompanhado, tenho feito as visitas às obras, tenho feito cada lançamento de estrutura a gente tem acompanhado. Então, quer dizer, a ideia é que essa de transpor as barreiras com ciclovias através de pontes, viadutos, passagem de nível sobre os rios e os córregos. Então, tem várias propostas a Carvalho, implantando lá a ciclovia na cidade universitária, que faz parte da rede escoviária ali também. Então, a ideia é de dar continuidade a esse processo, que deu certo já, que a gente não pode esquecer que tanto a Pinheiros. Juntando a Pinheiros e a Tietê, se não me falha a memória, são 32 pontes e viadutos que teriam sobre os dois rios. A ideia, onde houver uma rede cicloviária transpondo, fazer essa transposição do rio com uma ciclopasseira ou com a criação da calçada ali, propondo uma garantia, uma travessia segura dessa barreira, desse, do rio ou do córrego. Temos aqui o mapa cicloviário, o que é que nós temos hoje? Tem um mapa aqui com, hoje nós temos entregues oficialmente, vamos colocar assim, que tem muitas estruturas aí que ainda estão finalizando, faltando poucos detalhes. Por isso que não estão colocados no mapa, ainda não subiram no mapa das estruturas, aí eu vou, sim, sem medo, sem medo de rato, tem pelo menos mais dez quilômetros que estão sendo finalizados aí nesse momento para poder ser inseridos no mapa, então, setecentos e quarenta e três quilômetros de rede cicloviária, hoje. Mais 48 contratados, desses 48 já implantaram de 28 a 30 quilômetros. Acho que já foram entregues oficialmente 30, 28 quilômetros. Esses já estão contratados e serão entregues com toda a certeza, temos mais 124 quilômetros, ponto 27 metros de estruturas cicloviárias através da PPP. A PPP é um convênio entre a SMT e a Coab. Desses aqui já foram entregues cerca de 17 quilômetros. Nesse momento, temos mais 16 quilômetros que estão sendo construídos, já estão na fase de obras. Então, com certeza, serão entregues ainda esse ano esses 16 quilômetros. Temos mais aguardando lá a emissão de ordens de serviço de 10 a 12 quilômetros para poder emitir as ordens de serviço com relação a essas estruturas que serão implementadas através da PPP. Temos, em licitação, hoje, os 158 quilômetros de estruturas cicloviárias, que eu acho que é

importante a gente colocar, porque está no finalzinho do processo, onde as empresas estão sendo analisadas. Toda a documentação das empresas que entraram nas licitações estão sendo analisadas e está nesse processo de análise. Com certeza, desse processo, haverá ganhadores. Para vocês terem uma ideia, iniciaram no processo 39 empresas. Várias delas já saíram, que não apresentaram a documentação, foram desclassificadas e tem muitas outras que estão sendo analisadas. Estamos aguardando a finalização desse processo de licitação. Fora isso, está em planejamento, vamos dizer assim, consolidar, e eu acho que é muito importante a gente falar sobre esse número dos 420, porque nós estamos consolidando 420 quilômetros, nesse momento, 420 quilômetros de novas estruturas cicloviárias. Esse é um processo que ele vai passar ainda por audiência pública, quer dizer, todos esses foram elaborados projetos funcionais, ele fez o planejamento, foram elaborados projetos funcionais, esses projetos funcionais foram encaminhados através de um CIE para a CET. A CET vai fazer todas as vistorias que têm que ser feitas, vão fazer análise de todas essas, de toda essa proposta, ratificar e consolidar essa proposta, caso ela concorde com o que está sendo planejado. Então, é uma etapa de estudos mesmo, uma etapa de planejamento, e que será consolidado a partir do momento que for feita a audiência pública. É isso, é consolidação de estudos. Bom, o que a gente precisa colocar, o plano cicloviário faz parte da política de planejamento urbano da cidade de São Paulo e vem consolidar o uso da bicicleta como meio de transporte, de carreta inclusiva e universal, claro. Tem como objetivo construir e manter uma rede cicloviária mais abrangente, porque é isso que vai consolidar um sistema completo para a cidade de São Paulo. É disso que a gente está atrás, é isso que a gente busca, criar uma rede onde todas as pessoas, ou todas as pessoas que gostariam de pedalar, ou que estão pedalando, possam pedalar realmente com segurança, nesse percurso que elas devem fazer. Claro que existe aí outras propostas que estão sendo feitas nesse momento, né, e como essas outras propostas, elas envolvem outras secretarias, como Secretaria de Obras, Fiurb, Verde Meio Ambiente, a própria Smsub, né, e pensar em projetos, na verdade são projetos intersecretariais, vamos colocar dessa forma. A gente está falando de propostas que já foram experimentadas, de bordos de córregos, que foram experimentadas por algumas secretarias, e a gente pode estar conversando com essas secretarias e dando continuidade a isso que já foi experimentado, como foi o caso da ciclo passarela do Polo Gerador, do Valter Torres, que está sendo colocado outro aqui no Bernardo Gottfarb. Tem um projeto da, acho que isso é importante a gente colocar, né, que essa, essa, existe uma proposta de alteração para Érika Salun, do nome da passarela Bernardo Gottfarb, para Érika Salun, isso já foi encaminhado para a Câmara. A Câmara está achando que quatro ou cinco vereadores abraçaram a causa e estão propondo e já passou pela primeira instância a proposta de alteração do nome da ciclo passarela, que estamos aguardando o término da obra para poder estar dando continuidade ao processo de mudança de nome, caso seja aprovado na Câmara. Então, o que a gente está falando de outras secretarias, são outras passas, e essas passas, se elas têm que ser consultadas, não é possível fazer proposta sem que elas aprove essas propostas, quando a gente fala em portas de córregos e em ampliações de passeios, que a gente já vem falando sobre ampliação de passeio, várias reuniões que foram colocadas aqui. Essa ampliação de passeio tem que passar por essa Smsub, que é a pasta responsável por esse item, pela calçada. Quer dizer, tudo isso tem que vir, lógico, de um pedido da sociedade civil organizada, que são vocês para poder dar continuidade, para que seja estudada e seja concluído todo o processo, ou seja, elaborar um plano com outras. Eu diria assim, com propostas que de fato possam ser implantadas ou implementadas junto com os outros projetos que estão sendo feitos pela cidade de São Paulo. Vai fazer uma reforma da ponte? Pode ser que ele coloque lá na reforma da ponte a ampliação da passarela. Vai fazer um córrego? Pode ser que ele coloque lá no bordo do córrego um parque linear com o objetivo de colocar lá a bicicleta e o pedestre circulando. São propostas que estão sendo ainda que estamos debruçando sobre elas, que estão sendo amadurecidas para que sejam levadas posteriormente às outras

partes e posteriormente ao prefeito. Bom, gente, acho que eu queria acabar, eu falei tudo isso, exatamente por causa disso. Sozinhos nós não somos, não conseguimos atingir o que realmente a gente precisa. É muito importante que todos, a sociedade civil organizada, todas as secretarias e tudo que possa contribuir na elaboração de um plano e consolidar um plano na cidade de São Paulo venha de fato fazer com que ele tenha o sucesso que a gente precisa. A apresentação que eu tinha é essa. É o início de um processo, como o secretário falou, ele está aqui de passagem, está se consolidando em um processo de uma nova gestão, vamos dizer assim, que é 25, 28, e está dado o início ao processo de planejamento do projeto, no plano escloviário. Muito obrigado.

00:28:13 Cauê Jannini: Opa, bom dia. Tudo bom? Obrigado pela apresentação, Dawton. Eu queria só saber se existe, eu estou meio por fora das discussões de ciclovias e tal, muito bom saber como é que está indo o plano, e eu queria saber se existe alguma conversa sobre, e uma reforma no sentido de melhorar as condições de segurança de ciclovias existentes. Eu pedalo na cidade bastante, já há uns 10 anos quase, eu sempre peguei muito qualquer ciclovia, inclusive rua também sem ciclovia, pegava uma boa, e há um ano atrás, um pouco mais de um ano, minha filha nasceu. Eu estou andando com ela de bike, na cadeirinha e tal, só que com ela tem ciclovia que eu não pego, que eu não pego com ela, pego sozinho com ela, eu acho que não dá, eu acho muito, muito perigoso, um exemplo bom, que é um projeto que eu faço, que eu gostaria muito de fazer com ela, para a creche, por exemplo, é pegar Rebouças. A Rebouças tem alguns problemas que tornam ela uma ciclovia mais arriscada, óbvio que sem ela seria muito pior, mas ela ainda não é uma ciclovia ideal, ela é muito estreita, tem alguns trechos, ela está em uma avenida de 50 km por hora, uma avenida muito rápida, e ela poderia, por exemplo, ser uma ciclovia mesmo, não uma ciclofaixa. Esse tipo de discussão existe, acho que seria muito positivo, a gente tem alguns eixos como da Rebouças, porque é o que eu conheço, mas imagino que tem outros, que são muito centrais para a cidade, e talvez muita gente não use, porque eles ainda não são muito seguros, é isso.

00:29:48 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, Cauê, existe, sim, uma possibilidade, lógico, é uma discussão, eu me lembro perfeitamente, quando nós propusemos a ciclofaixa da Rebouças, não era uma ciclofaixa, era uma ciclovia, o que inviabilizou na época, isso foi publicado na imprensa, foi divulgado na imprensa o que inviabilizou na época foi uma estrutura cicloviária. O problema lá são aquelas gárgulas que saem dos prédios, que tem um dos prédios que eu fui lá pessoalmente fazer a proposta da ciclovia, um dos prédios soltava 35 gárgulas, imagina aquela quantidade, de água que saia dos bombeamentos dos solos lá. O projeto, para você ter uma ideia, o projeto de drenagem ficava muito mais caro, o recurso que eu ia ter que colocar sobre a ciclovia ficava muito maior no projeto de drenagem do que na própria ciclovia, e por isso nós decidimos colocar na época, implantar na época a ciclofaixa, lógico, foi debatido, e a gente terminou, na época, com os próprios ciclistas, terminou concordando em colocar a rede cicloviária. Eu tenho colocado muito nas nossas reuniões de ciclistas da importância de conquista do espaço. Assim, a gente está buscando os 1.800 quilômetros, eles estão muito atrasados. A gente tem que falar que estamos atrasados, realmente estamos atrasados, mas eu continuo buscando a implementação e a construção da ciclovia, a conquista do espaço, acho que isso é o mais importante. É lógico que o aprendizado vai nos levando a fazer cada vez melhor essa nova estrutura que está sendo colocada na cidade de São Paulo. Recuperação das outras, algumas delas nós estamos recuperando e deixando um pouco mais largas, e a gente não pode deixar de admitir que a gente está em São Paulo, os números que eu apresento nas minhas, nas minhas propostas, eu coloco esses números iniciais exatamente para a gente ter a consciência do que é São Paulo. Tem muita gente que fala: “ah, eu fui para Nova Iorque, eu fui para Londres, eu fui para Austrália, eu fui lá é diferente”.

Então, quando você compara alguns outros lugares, até Fortaleza aqui, que estão fazendo bastante coisa, Fortaleza, estão fazendo muito, realmente, Fortaleza está fazendo espetacular, com relação à mobilidade ativa, os números são muito diferentes. Você projetar para uma cidade de 1 milhão de habitantes é completamente diferente para projetar uma cidade para 12 milhões de habitantes. Sim, a resposta é sim, existe a possibilidade de repensar algumas dessas vias que estão nos bordos da cidade, nos bordos dos canteiros centrais ou dos próprios empreendimentos ali, de fazer, transformar algumas delas em ciclovia. É lógico que é uma discussão que tem que ser aberta, tem que ser colocada, tem que ser, isso não pode ser uma decisão unilateral, tem que ser uma decisão onde várias passas possam participar, opinar. A sociedade civil organizada tem que estar presente nessa discussão, ela tem que participar ativamente e a sociedade civil organizada é que vai dar força a esses pedidos com relação a tudo isso que está sendo colocado. Com certeza, construindo isso juntos, nós vamos fazer tudo isso que você está colocando. Sim, existe a possibilidade de melhoria, sim, em todas elas. Tem que colocar no plano, para isso eu tenho que fazer uma proposta, tem que colocar no plano, tem que buscar recurso, porque deixa de ser uma ciclofaixa e passa a ser uma ciclovia, o recurso é completamente diferente. São obras, guia, sarjeta, calçada, quer dizer, tem outros elementos que de fato tem que ser considerado para poder, para poder tomar uma decisão de transformar uma ciclovia, uma ciclofaixa em ciclovia ou ampliar as ciclovias que estão existentes. Algumas delas nós estamos, à medida do possível, aumentando. É isso.

00:34:29 Marco Antonio Portugal: Bom, bom dia, Dawton, bom dia a todos. Dawton, o que que você pode dizer para nós, obviamente, dentro do que você tem conhecimento, sobre os estudos de pós-implantação dessa malha cicloviária já existente, com relação à percepção dos usuários, se as expectativas estão sendo atendidas, se as premissas de projeto estão sendo atingidas com relação à localização dessas ciclovias, ciclofaixas e das demandas reais que hoje são encontradas. Até para, de uma certa forma, obviamente, esses números, esses estudos, subsidiarem esse novo plano, que é bastante arrojado, que, pelo que eu entendi, é praticamente dobrar o que hoje já tem na cidade, para que ele se torne mais assertivo no aspecto de atender as reais demandas da sociedade nessa questão. Obrigado.

00:35:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Olha, das vias que nós implantamos, pouquíssimas delas nós tivemos rejeição da pós-implantação. Pelo ciclista, nenhuma delas, com certeza, todas elas foram aprovadas, com relação à estrutura. Com relação ao conforto, vamos colocar assim, à segurança, algumas delas nós tivemos realmente, eu diria, uma demanda de poder melhorar em alguns aspectos, em algum cruzamento específico, que faltou ali um semáforo específico para o ciclista, faltou uma geometria que protegesse mais ele no cruzamento. São, de um modo geral, de todas as estruturas, a estrutura foi aprovada, mas tinham elementos na estrutura que eles pediram melhorias, e geralmente são nos cruzamentos, onde ele para poder fazer a travessia. Em algumas delas, eles pedem que faça travessia elevada, algumas delas eles pedem que coloque o semáforo. Quer dizer, esses elementos chegam, essas demandas chegam aqui para CET e para SMT. À medida do possível, a gente vai implementando e melhorando essas estruturas que estão sendo implantadas. Não esquecer que a gente realmente, quando pensa na ciclovia, na estrutura cicloviária, pensa sempre na segurança, não existe outro pensamento a não ser. Eu acho que você pensa no deslocamento e pensa no que você está propondo entre o início, a origem e o destino dessa estrutura. Mas sempre o foco tem que estar na segurança. É claro que se eu conseguisse oferecer uma rede cicloviária onde as pessoas pudessem, de fato, ter larguras para poder até andar lado a lado, como chegam umas demandas que requerem andar como é a história de andar em família, a pessoa anda com o filho do lado e ele consegue proteger o

filho colocando o lado. Então, para isso, eu precisaria ter uma estrutura com um pouco mais de conforto, um pouco mais larga. Mas algumas experiências que nós fizemos acima de dois metros de largura é invasão do veículo. A gente vai falar, mas é só fiscalizar, e gente resolve. Não, a gente fiscaliza. Existe um programa de fiscalização da CET com relação à rede cicloviária, mas são 740 quilômetros hoje. Rapidamente serão mil quilômetros, porque esses números que eu apresentei no início, os 158 e o 124 das PPPs mais os 48 que estão implantados, vão ser consolidados. Eles estão à beira da consolidação. Faltando um pouco do processo e quando tiver um ganhador, ele vai começar a implantar, porque o recurso já existe para isso. Então, rapidamente nós teremos mil quilômetros. Eu considero esses mil quilômetros consolidados em termos de planejamento e contratação. O que a gente está falando dos próximos 420 que eu coloquei aqui. Desses 420, para você ter uma ideia, já tem 100 que já passaram por audiência pública. 100 quilômetros desses 420 já passaram por audiência pública. Nós estamos aguardando passar essa licitação hoje dos 158, porque é um formato novo, é uma nova lei que existe, onde você faz uma contratação integrada, você contrata o projeto e a obra. Passando por esse processo de aprendizado que nós estamos vivendo, porque a lei foi implementada agora, nós vamos colocar os 100 quilômetros que já estão reservados e já passaram por audiência pública. Ou seja, podemos considerar que tem mais 100 quilômetros prontos para poder ser contratados. Faltaria fazer a audiência pública dos outros, mas é isso. Eu acho que temos tudo para poder dar continuidade ao processo de planejamento e posteriormente contratação das obras. É isso. Obrigado. Não sei se eu respondi à sua pergunta.

00:40:30 Marco Antonio Portugal: Obrigado.

00:40:40 Renan Villarta: Sou eu já? Tinha mais algumas pessoas com a mão. Dawton, você poderia falar um pouquinho mais para a gente?

00:40:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Ah, não, desculpa. Desculpa, Renan. Eu estou vendo aqui agora. É o Jorge o próxima, desculpa.

00:40:57 Renan Villarta: É, eu acho que era ele.

00:40:57 George Queiroz: Quer falar, Renan? Pode, você que sabe. Bom, vai lá, Renan, vai lá. Sua vez. Você começou a botar a sua. Vai que é sua.

00:41:09 Renan Villarta: Eu só queria saber se tem alguma coisa que você poderia falar para a gente também sobre a questão de ter a modalidade. Os modais se conversarem, falando sobre isso, bicicletários nos metrô, em todas as estações, se tem alguma coisa prevista para isso. Eu sei que o aquático hoje, eu acho que ele não tem espaço para bicicleta ou tem? Eu lembro, eu acho que não. Então, falar um pouco sobre isso, se tem algumas ações previstas para acomodação das bicicletas em outros locais.

00:41:47 Dawton Roberto Batista Gaia: O aquático foi implantado com 50 ou 51 vagas em cada uma dos bordos. Eu só preciso confirmar isso, mas foi implantado o bicicletário, com certeza a limitação está no barco. Então, é a quantidade de bicicletas que passam em cada viagem do barco. Não sei se são uma ou duas bicicletas por viagem, porque os barcos não são muito grandes. Aliás bateu recorde essa semana de transporte. A gente fica realmente satisfeito de ver as coisas dando certo, das ações que foram implantadas dando certo. Bateu recorde no transporte de passageiros essa semana. Vem batendo

recordes em cima de recordes. Significa que as pessoas estão descobrindo o modal e estão aprovando o modal. É isso. Agora, com relação à implementação de bicicletários, nos transportes, no caso do transporte coletivo aqui de pneus, na cidade de São Paulo, todos os locais, todos os projetos novos serão contemplados com bicicletários, com toda certeza, isso faz parte dos projetos aqui, dos novos, dos terminais, então isso está sendo pensado, sim. Existe um programa que a gente está implantando paraciclos na cidade de São Paulo, então à medida do possível, principalmente nas áreas onde a gente está fazendo a manutenção, a gente está colocando, em alguns lugares está implementando um paraciclo, nas PPPs. Todas as estruturas das PPPs nós estamos implantando paraciclos nessas estruturas. Quer dizer, a ideia de estar dando suporte a esse modal vem cada vez mais se fortalecendo dentro da Secretaria, dentro da CET, e o objetivo é exatamente esse. É lógico que seria muito bom que esses paraciclos fossem incentivados pelos próprios comerciantes, né, você imagina um comerciante botar do lado da loja dele e falar vou botar aqui dois ou três paraciclos para poder dar segurança e garantir uma tranquilidade para quem vem à minha loja, comprar com bicicleta. Esse é o desafio, a gente fazer com que esses comerciantes tenham o desejo de implementar o modal, dando uma estrutura ali, lógico que o poder público pode sim contribuir, pode estar se posicionando com relação a isso, o nosso posicionamento é muito claro, o nosso posicionamento é muito claro, é sim fornecer estruturas seguras e cada vez mais confortáveis para quem pedala. É isso.

00:44:53 George Queiroz: Bom dia. Dawton, eu queria ter a possibilidade de apresentar a minha tela, tudo bem? Rapidamente.

00:45:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, depende se não for demorar, se for rápido.

00:44:10 George Queiroz: Coisa que eu fiz aqui, que eu juntei aqui rapidamente, justamente enquanto estava a reunião, não é nada que eu tinha pré-preparado. Pedi essa gentileza, assim, não foi incômodo, só porque é o seguinte. Bom, eu sou o Jorge, eu sou oficialmente aqui na Câmara representante dos ciclistas. No dia 5, foi feita uma apresentação na Câmara Temática sobre a implantação do que aconteceu nesta gestão. Eu tive o trabalho de pegar essa apresentação que foi feita e dar uma decupada nela em dados sobre o que aconteceu ano a ano. Esses dados eu tirei dessa apresentação. Tinha a meta 43, que era a implantação de 300 km, foram implantados 100 km. Na verdade, metade desses 100 km vieram ainda da administração, da primeira gestão Bruno Covas, contratações cuja implantação aconteceu no início de 2021, a entrega final. Então, isso foi mais da metade, quase mais da metade desta meta foi cumprida de fato na gestão anterior, mais da metade do pouco da meta que foi feito. Os anos seguintes, 2022, 2023, 2024, infelizmente foram muito aquém, obviamente, de que todo mundo gostaria, muito aquém da meta, muito aquém do que foi dito por aqui, anos e anos e anos. Eu acompanho aqui a CTB desde 2020. Eu estava de quarentena quando comecei a ter as primeiras reuniões. A gente chega em 2024, em novembro, com 11 km, em algum momento foi falado que ia ter 9 equipes simultâneas, ia ter muita coisa para chegar à meta. A gente chega ao final, na verdade, da gestão Ricardo Nunes, implantando pouco mais de 50 km, um terço da meta.

00:46:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Jorge, você quer falar sobre o prefeito ou você quer falar sobre?

00:46:58 George Queiroz: Eu estou mostrando dos dados aqui que vocês apresentaram.

00:47:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu gostaria que você fizesse sua apresentação técnica.

00:47:01 George Queiroz: Isso aqui é técnico, isso são números. Eu não estou aqui falando do prefeito. Eu tenho números para mostrar para vocês sobre o que eu gostaria de que a gente melhorasse, eu estou queria trazer vocês propostas, por favor, isso em relação, não só à quantidade. Foi muito, vamos dizer, frustrante essa primeira gestão. A gente espera que a segunda seja melhor também na parte da qualidade. Isso tem a ver com o que o companheiro falou em relação a pedalar com o filho e tal. A gente precisa de estruturas mais convidativas são algumas estruturas implantadas nessa gestão que a gente teve que consertar, como na 13 de maio muito fina, na Tiradentes na calçada, misturada com orelhão, na Sena Madureira com relógio e a estrutura vai acabar sendo retirada por causa, porque a prioridade está invertida. A prioridade na gestão, em termos de orçamento, são obras rodoviárias. Acho que as estruturas que foram feitas ultimamente não são convidativas de fato ao ciclista pedalar mais outra coisa que eu gostaria que fosse melhorado que não foi legal nessa gestão eu separei por subprefeitura quais subprefeituras ganharam mais gestões. A gente percebe que o centro expandido e as regiões de mais poderes aquisitivos ganharam mais estruturas, está olhando aqui Vila Mariana, Pinheiro Santo Amaro, Butantã, enquanto as regiões periféricas tiveram muito menos estrutura. Tem mais algumas outras aqui, mas é isso o fato é que a periferia perdeu muito em relação ao centro expandido. Hoje seria legal que a gente expandisse a estrutura mais para fora do centro expandido e menos a Vila Mariana Pinheiros, para a gente pelo menos equalizar isso aqui, que existe uma discrepância entre o que acontece o que acontece de fato. Esses números e dados não são meus são da rede Nossa São Paulo. As pessoas estão desistindo de andar de bicicleta em 2020, foi falado aqui o meio de transporte. A pesquisa deles apontou 3% das pessoas usando a bicicleta passou para 1 isso não é um dado tão bom quanto da origem e destino. Mas o fato é que existe sim uma diminuição das pessoas que gostariam por uma série de motivos. Um dos que eles apontam é sim a falta de segurança viária mesmo, as pessoas têm medo e isso não tem mudado obviamente a segurança urbana etc. Isso também nas regiões isso é pesquisa da rede Nossa São Paulo. Isso não é meu a gente precisa melhorar não só a quantidade aumentar a quantidade, mas melhorar a qualidade para que os ciclistas voltem a pedalar e que novos ciclistas pedalem mais então dentro do que aconteceu na gestão 2021-2024. Essa meta está muito longe. É preciso ter uma mudança qualitativa e obviamente quantitativa o que está acontecendo. Isso aqui também a Globo mostrou. Isso é gráfico da Globo a mortalidade, isso não é segredo para ninguém. A mortalidade tem crescido muito e hoje de manhã o InfoSiga atualizou os dados esses são os dados acumulativos de dados estamos com 936 mortes no trânsito. Isso até outubro tem mais dois meses. Obviamente pela curva nós vamos ultrapassar os mil óbitos esse mês, esse ano, o que é triste, em relação aos ciclistas. Os ciclistas também estão morrendo muito mais. Estamos aqui com 38 óbitos, já é mais do que 2023 mais do que 2020. A gente em 2019 tivemos 19, ou seja, o dobro do que tivemos antes da pandemia. Existe uma mortalidade muito grande de ciclistas isso é gravíssimo isso é o grave do grave do grave, porque existe sim um trabalho complicado em relação à segurança viária. O poder público, a prefeitura, precisa melhorar muito vou voltar aqui no gráfico, lembrando que ele já caiu muito até 2020. É uma tendência de mais e mais morte. Isso a gente não aceita. Então, eu acho que tudo isso é interligado. A gente precisa de ciclovias, a gente precisa de melhores ciclovias, mais largas, sim, mais protegidas. A gente precisa de mais fiscalização, ou seja, isso aqui é só mostrando também que fatalidade de pedestres tem crescido muito também recorde, motociclistas, nem se fala, recorde então. É isso que eu queria falar. Eu não queria falar somente, porque eu estou mostrando aqui dados de fontes oficiais. Eu não gosto de mentira, que é muito legal apresentação, o PDF aceita muita coisa. Mas o que tem acontecido de fato no asfalto de São Paulo para o ciclista não foi acontecendo. A gente precisa realmente mudar. Infelizmente, eu tenho que falar de política. Na verdade, a nova gestão também não se comprometeu. Eu acho que é muito importante que tudo seja comunicado de forma clara foi

colocado no plano de metas nessa última gestão uma coisa que a gente tinha uma séria convicção de que não ia acontecer e não aconteceu. Nesse processo de sufrágio não foi prometido nada. Eu acho importante que não seja prometido nada para que a gente não se frustre, porque a gente ficar ouvindo a mesma coisa, “quilômetros, quilômetros, vai acontecer”. Se acontecer ótimo, mas prometer e ficar passando fica aquela coisa parece uma coisa de mil e uma noites. Isso conta contra a prefeitura. Como você fala um certo otimismo de coisas que não acontecem, a tua própria palavra perde valor. Acontece que a gente acaba não acreditando mais da tua palavra, porque ela só se repete e as coisas não acontecem de fato, quando elas acontecerem na rua vamos dizer, a confiança volta e o fato é que a gente está morrendo. Eu tenho medo de morrer, porque eu sou ciclista, eu tenho medo de que meu filho morra, meu filho é ciclista. Isso é muito triste estar acontecendo. Espero que isso se reverta no futuro. Obrigado.

00:53:20 Dawton Roberto Batista Gaia: Deixa eu entender. A sua proposta então é que eu não faça proposta nenhuma, é isso? Eu gostaria quero reforçar o que você falou: “não promete nada, não precisa implantar nada não”. Eu acho que, por exemplo, é melhor que a prefeitura não faça nenhuma proposta de implementação do plano, é isso que você está propondo?

00:53:38 George Queiroz: Não. Eu acho que assim, se você fizer uma proposta propostas que sejam realmente que vão acontecer. Os 200 km não aconteceram, mas passaram muito longe passaram muito longe. Esse é o problema.

00:53:48 Dawton Roberto Batista Gaia: Deixa eu falar agora, George. Você também falou bastante. Eu abri aqui a nossa apresentação dizendo que tem 158 km que estão em processo de licitação. O processo de licitação é um ano e meio. Faz um ano e meio que está em licitação, mas está lá. Tem mais um, mas ele foi planejado para ser implantado para essa gestão. Nós tivemos alguns problemas administrativos e não foi implantado, perfeito. Aqui ninguém vai passar por cima da lei. Eu não posso implementar simplesmente porque eu quero implantar dentro da minha gestão. Essa gestão, quando eu falo minha não é minha, do poder público. É claro que eu considero esse plano implementado, ele ratificado por todos vocês as estruturas que estão sendo implantadas passaram por audiências públicas. Vocês concordaram. Com certeza, eles vão melhorar a questão da segurança em todos os locais onde foram implementadas as redes cicloviárias. Os acidentes realmente reduziram muito, reduziram realmente muito. Então, a gente tem certeza absoluta de que o sucesso da segurança do ciclista está fundamentado nas estruturas cicloviária. Então, eu acredito que o que está sendo planejado, o que está sendo implementado, está dando certo e realmente a gente vai dar continuidade a esse processo de planejamento agora. É lógico que os números estão ocorrendo fora do que estou falando da bicicleta, não vou falar de outros que são de outra área. Os números estão ocorrendo fora das redes cicloviárias. Esses acidentes que estão ocorrendo, essa fatalidade está fora das redes cicloviárias. Sim, eu concordo com você que o poder público tem que tomar providência com o objetivo de reduzir o índice de sinistro nessa implementação de redes cicloviárias. O que a gente tem colocado, o que a gente tem feito, o que a gente tem avançado no nosso planejamento, e até buscando algumas fundamentações em mapas de calor junto às áreas que possam nos fornecer de fato um mapa de calor, onde os ciclistas passam e possam fundamentar que ali de fato é necessário uma rede cicloviária. A gente tem feito isso. É apenas mais uma ferramenta que a gente utiliza para poder implementar a rede cicloviária em cima de um plano que está sendo elaborado.

00:56:46 Cauê Jannini: Isso. Eu queria trazer dois pontos que eu lembrei aqui, mas antes só reforçar

fazer coro um pouco ao que o George falou sobre segurança viária. O próprio Dawton também reconhece que é um ponto que não é só ciclista, é também ciclista, mas a gente está no CNTT. Para mim, com esses números que a gente tem tido a segurança viária, deveria ser prioridade 1, 2 e 3 da discussão no CNTT, porque é muito preocupante o que está acontecendo, mesmo em termos de mortes no trânsito. O que eu queria trazer primeiro é que a gente tem feito junto à ciclocidade, junto à Cidade a Pé e a outros grupos uma análise do orçamento que está sendo proposto para o ano que vem, que a gestão está propondo para o ano que vem e agora está em discussão na Câmara, está em audiência pública, para bicicletas, para construção de ciclovias e ciclofaixas e ciclorrotas, que é um projeto específico de orçamento. Teve uma redução de 87% no valor. Tem um orçamento previsto de 35 milhões. Eu não sei, me parece um dado bastante dissonante com o projeto que está sendo apresentado. Eu queria trazer para o CNTT em geral no sentido de esse orçamento está sendo discutido agora. Então, assim, é muito importante do que está sendo proposto pela gestão e os conselheiros todos e conselheiras e quem participa do colegiado falar com os vereadores para mudar isso, porque com 35 milhões esse plano não vai acontecer. Não sei se a gente não está vendo alguma outra rubrica, mas a gente fez uma análise detalhada. Acho que é só essa e é esse o valor ano passado foi 280 milhões previsto, não tem aqui o valor de quanto foi executado. Enfim, não entendo. Como é que a prefeitura quer fazer quase 800 quilômetros somando rapidinho aqui de ciclovias? Tudo bem que não é tudo no ano que vem, durante os quatro anos, mas com 35 milhões não vai fazer nem um quarto de espaço. Esse é um ponto. O orçamento de 2025 está sendo discutido. Vamos falar com a Câmara, com os vereadores, para mudar isso, porque senão não vai acontecer. É iluminação em ciclovia, não sei se é uma questão que está sendo pensada. Eu acho que as ciclovias que foram feitas até hoje na cidade desde o começo têm um problema de iluminação, sobretudo as que são no canteiro central, porque elas não têm iluminação natural na calçada e são isoladas. Acho que muita gente, sobretudo mulheres, acabam tendo muito medo de passar nessas ciclovias, porque é muito escuro, você está muito vulnerável ali, de fato, por um assalto ou qualquer coisa, porque você não consegue nem escapar de um lugar. É isso. São esses dois pontos.

00:59:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Com relação ao orçamento, é uma rubrica. A gente inicialmente tem esses 158 mais os 100 quilômetros da PPP para poder implementar no início da gestão. A gente vai implantar. O que se fez agora foi fazer uma rubrica para garantir esse recurso dessa primeira parte que já está planejado e está sendo implementado. A partir do momento que tiver o ganhador da licitação, eu tenho que contratar e começar a construir fazer o projeto e construir então na verdade esses 80 milhões. Eles são para isso e ele pode ser suplementado a qualquer momento que for necessário complementar, é um pedido de uma reunião que a gente faz e a gente consegue suplementar esse recurso com toda certeza. É uma distribuição de verbas no início da gestão que eles fazem para poder ver o que já tem pronto para ser contratado, o que aconteceu só um parênteses. Eu tinha uma verba garantida para implantar 158 quilômetros desse em 2024 por conta desses processos administrativos. Eu não consegui implementar os 158 quilômetros. Essa verba na verdade não foi usada. Esse recurso terminou não sendo usado para esse fim, porque a licitação ainda não foi concluída. Só por isso então o objetivo de fato é garantir o recurso para concluir isso que já está planejado, já está consolidado para ser contratado e o restante com toda a certeza está sendo feito o plano de metas. O plano de metas é sempre feito no início da gestão e isso que a gente precisa pensar bem o plano de metas, é sempre feito no início da gestão, por volta de fevereiro ou março, que são apresentados todos os planos de metas de uma gestão inteira. É nisso que a gente tem que pensar, no plano de metas e como que vai ser consolidado esse plano de metas. Eu concordo com você. Calma, a gente tem que consolidar isso no plano de metas da prefeitura que é todo o secretariado, todos os vereadores têm que

estar lá de acordo com o que está sendo apresentado e saber de onde vai sair o recurso para cada um para cada item, cada projeto, cada obra que está sendo planejada para ser feita na cidade de São Paulo. Com relação a uma iluminação, existe, sim, uma proposta de fazer uma iluminação. Cheguei a conversar, cheguei a fazer contato inclusive com a secretaria para dar início a um processo de iluminar as ciclovias. Isso terminou não indo para frente, mas a gente pode retomar com certeza. Acho que a sugestão é muito válida, ela realmente é importante, chegamos a implantar na Rádio Auléssica. A Rádio Auléssica era uma ciclovia super perigosa. Foi exatamente isso que você está falando, as pessoas tinham muito medo de andar na Rádio Auléssica. Fiz as vistorias, conseguimos fazer uma iluminação baixa para o ciclista e para o PDS em toda a Rádio Auléssica implantada e ficou lá espetacular. Realmente ficou muito boa, eu concordo com você, acho que as ciclofaixas que não estão iluminadas têm que ser iluminadas. Tem uma coisa que nós temos que colocar no nosso plano de governo, ou seja, está em outra pasta que não está na nossa pasta, mas a gente tem que planejar e colocar para ser discutido na outra pasta. Uma implementação da Rádio Auléssica da iluminação na Rádio Auléssica é isso. Está aceita a sua proposta e nós vamos colocar.

01:03:40 Cauê Jannini: Só uma dúvida rápida, qual pasta que é, no caso?

01:03:42 Dawton Roberto Batista Gaia: É a SP Regula e Ilumina, que está lá na pasta.

01:03:48 Cauê Jannini: Desculpa, qual?

01:03:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que é SP Regula que tem o contrato que tem a empresa da Ilumina que trata da iluminação pública.

01:04:00 Cauê Jannini: Mas os semáforos estão juntos. Agora, é uma coisa só, certo?

01:03:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

01:04:04 George Queiroz: Vamos ter que conversar bastante.

01:04:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos conversar.

01:04:16 Rafael Del Monaco Drummond Ferreira: Bom dia, Dawton. Bom dia a todas e todos. Eu sou Rafael Drummond. Para quem ainda não me conhece, já fiz parte do CMTT em algumas gestões passadas. É um prazer estar participando hoje novamente, tentar nos próximos meses estar voltando a participar mais ativamente. Agradeço, Dawton, pela apresentação e a equipe da CET produzindo esses materiais, mas eu me junto um pouco ao George e às preocupações de como as coisas têm andado nos últimos anos. A questão do plano de metas é bem claro como mostra que pelos números oficiais de vocês mesmos não chegaram a cumprir metade do que foi proposto nesses últimos anos. Por isso até vou já começando a perguntar. Dawton, depois da minha fala, eu queria que você pudesse responder quais foram os problemas administrativos que aconteceram nesse último ano? O que que travou a construção de mais ciclovias na cidade? Porque realmente é muito preocupante os dados que o George tem compilado nos últimos meses, não só das mortes de ciclistas que continuam em alta e têm sido maiores que os anos anteriores, mas principalmente no conjunto geral da cidade. Um aumento de pelo menos 22% de janeiro a outubro. É impressionante esse número. Gostaria muito de ouvir outras pessoas da CET de como tem sido discutido isso internamente, porque só faixa azul não dá as ações

que têm sido feitas, são ainda muito pontuais, estruturas que poderiam salvar vidas, como as ciclovias, estão andando ainda em passos lentos. É preciso para essa nova gestão, para o novo mandato do Ricardo Nunes, que as coisas mudem. O que pode ser feito de diferente nesses processos? Quais são as metodologias que vocês estão pensando para que a segurança viária volte a ser algo prioritário na gestão paulistana, como já foi alguns anos atrás, e a gente conseguir alcançar bons resultados? Eu até fico questionando como é que vocês estão conseguindo mensurar a eficácia das novas ciclovias na diminuição de sinistros, se a CET não produz mais os relatórios de sinistros, ainda de alguns anos dependendo dos dados do InfoSiga. A gente sabe que isso é geolocalizado, dá para fazer uma certa análise, mas tem claros problemas. Tanto que vocês quando vão cruzar em anos anteriores, quando vocês tentavam cruzar esses dados com os da CET produzidos pela própria companhia, muitas vezes falavam que era problemático de fazer esse cruzamento. Como é que a gente consegue avançar para que a gente reverta esse quadro tão preocupante? Eu acredito que existe muita capacidade para fazer diferente, mas eu realmente queria tentar trabalhar, tentar ver os possíveis caminhos para que a gente consome essas questões. É isso.

01:08:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, foram muitas questões. Vou tentar responder, se eu esquecer alguma, você me relembra. Iniciar as dificuldades administrativas que nós tivemos é a mesma que continuamos a ter o processo administrativo de 158 km que não estão concluídos ainda. São 39 empresas que entraram. Isso representa um número muito grande em uma licitação realmente e todas essas empresas têm que ser analisadas. Teve uma primeira e elas vão sendo desclassificadas, vão apresentando documentação. Cada uma que está em primeiro lugar, quando vai apresentando uma documentação, ela termina sendo eliminada e vai para a próxima. Cada uma das empresas tem que passar pelo processo completo de documentação. Essa é a questão. Imagina fazer isso com 39 empresas para poder vencer o processo administrativo. Tudo começou com a nova lei de licitações. É uma nova lei que você contrata integrado, é um contrato de projeto mais obra. Isso não podia fazer antes. Nós resolvemos fazer com contratação integrada, porque, a partir do momento que ela estiver vencida, ela realmente termina tendo a empresa que vai fazer a obra, mas é um processo que nós não temos como pular etapas. Vamos vencer, com toda a certeza, todas as etapas que a gente vem fazendo. O outro que é a PPP da habitação e a gente não pode esquecer que você contrata empresa, a empresa tem um período de 18 meses para poder implantar, porque isso é contratual. Se contrata empresa, ela tem que fazer os projetos. A partir do momento do projeto aprovado, CET fazer todas as análises técnicas, aprovar o projeto, a partir daí, esse processo é demorado. O objetivo é esse, o motivo verdadeiro é esse mesmo. Processo demorado e não tem como queimar etapas infelizmente, não tem como queimar etapas. Eu acho bom essa etapa, porque a gente garante que implanta o projeto com qualidade do jeito que está sendo planejado, do jeito que foi elaborado. A PPP é a mesma coisa. Eles tiveram que elaborar o projeto, fizeram todos os projetos, 124 quilômetros de projetos, a partir do momento do projeto pronto e elaborado, ele passa a ser selecionado para poder ser implantado. Já implantamos do 124, já implantamos 17,700 uma coisa assim. Eu tenho mais 16 quilômetros já com ordem de serviço emitida, porque é um processo. Eu apresento o projeto, eu emito ordem de serviço, eu emito uma autorização de ordem de serviço. Quem emite ordem de serviço é a Coab. A partir daí, eu que faço a obra. Eu tenho 16 quilômetros reservados aqui já com ordem de serviço emitida, já deram início às obras. Desses 124, 33, 34 quilômetros vamos implantar ainda esse ano. Tem mais 12 quilômetros aproximadamente que nós estamos lá com ordem de serviço para ser emitida nesse processo. Lógico que 12 quilômetros até agora, porque até o final do ano vão ser emitidas outras ordens de serviço. O objetivo é emitir ordens de serviço até o final do ano. A partir do momento que vão ser emitidas ordens de serviço, eu tenho uma gestão administrativa. Ela tem que entrar solicitando um TPOV, que é o termo de permissão de uso da

via. Tem um processo administrativo que ele é demorado, depois da emissão de ordem de serviço, e não tem como pular essas etapas. O que eu estou dizendo a você, Rafael, é que eu concordo com você, tudo isso poderia ter sido mais rápido, tudo isso poderia estar implantado, conforme foi planejado lá no início da gestão, mas infelizmente nós não vencemos as barreiras administrativas. Não foi porque nós não quisemos, muito pelo contrário, nós realmente vamos implantar. Isso daí está consolidado, a implementação e a contratação desses 300 km, que a gente está falando. Eles não vão ser implantados nesta até 2024, ao final de 2024, mas vão ser implantados no início. A partir do momento que for desbloqueado todo esse processo, ele vai ser implantado. Mas como é que vamos fazer isso para melhorar essa questão, ser mais ágil nesse processo, tentar buscar uma agilidade nesse processo que não é fácil? Realmente, não é fácil e o que a gente precisa é ter certeza de que nós como gestores públicos, como gestor e fiscal público, nós temos que tomar muitos cuidados, no sentido de que os processos administrativos têm que cumprir o rito rigorosamente, para depois não sofrer as consequências de fugir de um rito que foi estabelecido pela lei. É isso. A gente tem, à medida do possível, nós estamos adiantando tudo que é necessário. Claro, o que a gente puder fazer rapidamente a gente faz. É isso. Não tem olha só nós vamos estar no início de uma outra gestão, então temos 100 km, só para complementar o seu exemplo, temos 100 km de rede cicloviária que passou por audiência pública. Se eu passar por audiência pública, eu não sei qual vai ser a meta da prefeitura do ano que vem, eu sei que existe lá no PlanMob 1.800 km para poder cumprir até 2024, mas vai ter que estabelecer uma meta de quantos km será feito em 2025 e 2026. São metas que são separadas anualmente e a cada dois anos você vai estabelecendo um posicionamento que vai ser implantado. A verba que vai ser destinada para toda essa fase de planejamento. Nós precisamos saber quanto nós vamos implantar em 2025 e quanto nós vamos implantar em 2026. Por isso, nesses 420 km, a princípio, para poder consolidar esse plano tem que passar por audiência pública. Todos eles têm que passar por audiência pública, que é um processo também que não é simples, mas tem que passar. Esse foi o outro o que aconteceu dois anos, acho que 4 ou 6 anos para cá, eu não me lembro quando foi a audiência. Michele, você lembra da audiência pública a data dela? A partir de 2018. A legislação em 2018 nos obrigou a passar por audiência pública. Nenhuma proposta de estrutura cicloviária pode ser implementada sem passar por audiência pública. É um processo administrativo que é demorado e a gente vai ter que passar por isso e vencer essas barreiras. É uma barreira que foi imposta pela Câmara. A Câmara fez uma lei que impede de implantar o que está simplesmente planejado, tem que passar por eles para poder aprovar, tem que passar pela audiência pública para poder aprovar.

01:17:09 Luciana Trindade: Oi, Dawton. Bom dia para todos. Dawton, dessa apresentação que você trouxe, com todo esse planejamento, eu gostaria de saber o quanto que isso vai ser implementado em calçadas? Te pergunto isso, porque muitas ciclofaixas estão sendo implantadas, enfim, estão sendo implantadas em cima das calçadas. O que me causa a maior estranheza é que em pontos onde as calçadas não têm a menor acessibilidade, não tem eu, Luciana cadeirante, faço muito uso das ciclovias, das ciclofaixas, onde tem eu uso, porque a calçada não tem a acessibilidade necessária e nem a segurança e autonomia para eu conseguir caminhar tranquilamente. Então, eu vou pela ciclofaixa. Só que eu não sou a favor desse instrumento em cima das calçadas, uma vez que a gente já sabe que as nossas calçadas não são boas. Você faz a implementação de um instrumento como esse em cima de uma calçada que já não tem acessibilidade, não tem espaço para um pedestre conseguir caminhar. Nesse sentido, eu queria entender o quanto que isso vai ser, quanto de todos esses quilômetros de 400 e poucos que vai ser implantado em cima das calçadas. Tem uma questão importante, porque as que já existem, a meu ver, não é pensando no código do pedestre, enfim, em tudo aquilo que a gente preza como própria constituição o direito de ir e vir com segurança e autonomia. As que já estão instaladas

vão continuar ou vão ser remanejadas? Exemplo disso uma avenida importante do Itaim Paulista. Eu estive lá algumas semanas atrás e estava dividindo espaço com as bicicletas. Chegou um momento em que tinha um poste, a ciclofaixa e a avenida. Tudo bem que eu faço uso da ciclofaixa, mas eu não acho justo gente fazer instalação de um instrumento como esse tão importante para a população e tão importante para todo mundo que está em cima de uma calçada.

01:19:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Luciana, você tem razão. Quando você coloca com essa visão o que está sendo proposto, vamos colocar assim, é uma proposta de proposta, precisa ficar claro, isso que nós estamos planejando ainda. O que está sendo proposto é que nos locais onde já existe calçada é a ampliação do passeio para poder realmente garantir a segurança do pedestre e do ciclista. A ideia é levar essa proposta para as outras secretarias para que seja aprovada. Quando a gente fala em outras secretarias, inclusive a de acessibilidade, a gente fala e compartilha com outras secretarias. O plano vai passar por acessibilidade também. Na cidade de São Paulo os espaços realmente são pequenos. No sistema viário o espaço é pequeno. Como resolver o problema do sistema viário na cidade de São Paulo? Existe aí por exemplo, uma dentro das Câmeras Temáticas da própria bicicleta, dizendo que está na hora de retirar faixas de enrolamento para poder colocar para implementar redes cicloviárias. Tem de um outro lado está na hora de tirar faixa de enrolamento para implementar faixa azul. Tem outro segmento dizendo para ampliar as calçadas para garantir que o pedestre ande com mais segurança e com mais conforto. Tudo isso tem que ser discutido, tem que emergir para poder ser debatido e sair daí um conceito e um projeto conjunto. No meu fechamento da minha apresentação, eu estou dizendo o seguinte: sozinhos nós não somos, nós não conseguimos fazer realmente, não conseguimos fazer. Precisa, sim envolver todas as secretarias, precisa, sim, envolver poder público, precisa, sim, envolver a sociedade civil organizada para poder chegar a um consenso de fazer um plano para a cidade, onde todos os modais, de alguma forma, sejam atendidos. É lógico que quando eu coloco, que nem você deu o exemplo de ter uma calçada que tem um poste no meio lá tem determinados pontos de gargalo, que eu tenho que compartilhar, porque senão eu não tenho nenhum, nem outro ou eu desatendo um totalmente e atendo totalmente o outro, é uma discussão. Eu concordo com você. Inclusive uma parte da minha defesa da rede escoviária é que o cadeirante pode usar com tranquilidade a rede escoviária, porque lá não tem degraus. O projeto de calçada que está sendo implementado na cidade está sendo de fato. Eu tenho acompanhado, eles têm tirado os degraus das calçadas, eles têm colocado. Muito bom mesmo. Eu estou muito satisfeito com esse programa. É um programa lento. Nós temos 40 mil km de calçada para poder implementar e implementou 1 milhão 2 milhões de m², não me lembro exatamente quando foi implementado. Acho que 2 milhões e meio. Como rede escoviária, nós temos 20 mil km de vias, mas implementamos 400 km. É a maior da América do Sul a nossa rede escoviária. É uma construção de fato em conjunto, não é uma construção unilateral, não pode ser se faz unilateral, fica isso, eu faço uma rede. O exemplo do George, não vou dar a fala para ele de volta não para de falar. O George colocou o exemplo de uma rede escoviária. Quer dizer, a rede inteira está boa. Ele pegou um trecho da rede e colocou uma foto dizendo “essa rede é uma porcaria, essa estrutura é uma porcaria”. Claro que nós vamos ter problemas com algumas delas. À medida do possível, ele até colocou algumas fotos algumas que nós já até resolvemos que aparecia na implantação o problema e a gente terminava indo lá. Algumas delas resolvendo e outras não. As que aparecem são projetos que dependem de outras pastas para poder retirar. A gente faz encaminhamento e pede a retirada, a remoção, para poder tirar a interferência da ciclovia, mas é isso é uma construção e a construção tem que ser feita em conjunto.

01:24:44 Renan Villarta: Diante das conversas que a gente teve até agora, uma coisa que eu andei

pensando muito, acho que em algum momento eu já devo ter colocado isso aqui, mas acho importante colocar novamente. Eu não sei se alguns já sabem, mas nem todos, eu tentei colocar alguns paraciclos aqui no meu bairro. Uma coisa que eu reparei muito é que a iniciativa privada e a sociedade civil têm pouco conhecimento de como funciona esse equipamento. Eu não sei, já que a gente está falando de orçamento, eu acho que a iniciativa privada deve ser destinada a campanhas de conscientização da sociedade civil, do que ela pode fazer para apoiar essa questão também. Eu acho que eu já conversei também com a Michelle Kudalton, que eu acho muito contraproducente a gente ficar fazendo reuniões, onde a gente só bate no poder público e tentar talvez encontrar outras soluções. O que eu vejo é que a sociedade civil não sabe o que ela pode fazer para ajudar, por mais que ela queira ajudar, na faixa de serviço das calçadas, elas não sabem o que elas têm o direito ou obrigação de fazer, não sabem fazer um bicicletário do jeito que talvez deveria ser feito, não sabem talvez dedicar um espaço ou como esse espaço poderia ser dedicado para uma estrutura, para um ciclista. A gente começar a pensar o ciclista como uma pessoa comum, não só o ciclista que gosta de pedalar 20 km por dia. Eu acharia interessante a gente ir um pouco para esse lado, porque pelo menos assim a sociedade civil conseguiria ajudar nesse processo de alguma forma e a gente não ficar única e exclusivamente cobrando o poder público. Bem, é isso

01:26:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, George. Não foi isso que eu te falei. Você está colocando aqui no chat.

01:26:42 George Queiroz: Você falou “não vou dar a fala de volta”.

01:26:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Tá bom então. Tá certo. Você entendeu não daria nessa fase que estava falando da Luciana. É isso. Na sua vez, eu te dei todo o tempo

01:27:00 George Queiroz: Você falou que eu falo muito. Não vou falar mais não.

01:27:15 Marco Antonio Portugal: Oi, Dawton. Só para aproveitar esse teu depoimento com relação aos editais. A Lei 14.133, que é a lei que está atualmente em vigor, permite que os editais mudem o processo de avaliação dos proponentes, ao invés de se avaliar todos como era uma obrigação da 8666. Ela pode inverter o processo. Então, só se avalia, só se qualifica o vencedor da proposta. A minha sugestão, minha recomendação, era olhar para esses editais, ver como eles estão sendo formatados, de modo que se esse for realmente um gargalo, esse gargalo pode ser eliminado, diminuído substancialmente, à luz da 14.133, que está em vigor desde o início do ano. Obrigado.

01:28:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós sabemos disso viu, Marco. Você tem uma ideia, toda a parte jurídica da Secretaria está debruçada sobre esse assunto para a gente poder dar prioridade a essas questões. Claro que a gente tem que tomar todos os cuidados para poder, é uma licitação, o valor é muito alto para poder. A gente está fazendo o possível para não judicializar o processo, porque, se ele judicializa, é que não sai mesmo. Nós estamos dando todas as respostas com cautela, com tranquilidade, para que esse processo não seja judicializado e prejudicado mais ainda o tempo de início de implantação dele. É isso. Mas a gente está bem atento com relação a isso. Pode ficar tranquilo que nós estamos. Tem vários advogados debruçados sobre esse assunto aqui. É isso. Muito obrigado pela sugestão. Realmente é isso mesmo, mas tem que tomar todos os cuidados. A gente tem que fazer o possível para não judicializar, quando judicializa, sempre é pior, indo para outras instâncias. Bom, gente, eu não tenho mais nenhum escrito aqui. George, se você quiser falar, eu vou te dar a palavra

agora. Eu só não dei a palavra no meio da fala da Luciana, porque ele não tinha concluído ainda, mas só seja breve, por favor.

01:29:45 George Queiroz: Não, eu já falei. Enfim, eu mande tudo que eu mostrei para a Michele. Se vocês puderem levar em consideração, eu não trabalho com *fake News*, não eu trabalho com essas coisas.

01:29:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós agradecemos pela contribuição do George. Fique tranquilo que nós acatamos, nós olhamos, nós nos debruçamos sobre os juro. Nós sabemos que nós vivemos um momento que a gente precisa de fato resolver o problema dos ministros. Claro, a gente não tem outra coisa, senão é consolidar, que é isso que a gente busca. Na verdade, o que a gente está fazendo é consolidar um plano que incentiva o uso da bicicleta aqui no município de São Paulo. Quer dizer, estabelecendo e propondo diretrizes e estratégias fundamentadas em ações que trabalhem na estruturação desses ambientes urbanos, permitindo que qualquer pessoa possa de fato pedalar com segurança, que é isso que a gente busca, um ambiente saudável seguro, tranquilo, de preferência, se for possível, confortável.

01:31:17 Mauro Calliari: Bom dia. Uma coisa rapidinha. Eu só consegui acompanhar o final da discussão. Eu queria saber se vocês estão pautando a executiva da OCMPT, uma reunião para falar do assunto da segurança viária e do número de mortes em São Paulo, com o diagnóstico e os próximos passos. Qual é a previsão para a gente poder falar disso? Eu acho que todo mundo tem falado disso aqui, em cada uma das falas tem sempre implícito uma observação sobre o estarrecido número de mortes em São Paulo, que só aumenta e que não está gerando ações à altura. Eu queria saber quando é que a gente vai ter, se é que vocês já discutiram. A minha pergunta é qual é a previsão de vocês de data para a gente discutir esse assunto? Quando é que a Prefeitura pretende soltar esse assunto?

01:32:26 Michele Perea Cavinato: A executiva está marcada para a próxima sexta. Nós ainda não definimos as pautas, mas pode encaminhar com sugestão, por favor.

01:32:41 George Queiroz: Eu boto lá no grupo. Então, eu encaminho.

01:32:46 Rafael Del Monaco Drummond Ferreira: Desculpe. A previsão é ter uma reunião agora em dezembro, é isso?

01:32:51 Michele Perea Cavinato: Sim. A última ordinária em dezembro.

01:33:02 Luciana Trindade: Só pegando o gancho do Mauro. Eu gostaria também de solicitar, se possível, Michele, a inclusão de uma pauta nessa reunião, que é sobre a questão dos táxis acessíveis clandestinos. Eu peço para vocês que está um absurdo que está sendo cobrado para pessoal com deficiência utilizar o táxi acessível na cidade de São Paulo. Esses taxistas criaram uma máfia clandestina. Você é obrigada a fechar um valor com esse taxista, sem que o taxímetro esteja ligado. Só para vocês terem uma ideia, eu recebi na semana passada uma denúncia de um rapaz que precisou solicitar uma corrida de 16 km. Ele precisava fazer três paradas para entrega de medicamento ou exame de laboratório, alguma coisa assim. Cada parada dessas custava 250 reais. Uma corrida de 16 km aqui pelo centro, mesmo na região central aqui de São Paulo, o taxista cobrou 750 reais. Isso é um absurdo e isso não vem acontecendo só com uma pessoa são diversas pessoas. O Cimat simplesmente abre mão

de fazer a fiscalização que deve ser feita, porque esses taxistas com certeza não estão cumprindo o contrato com a prefeitura e nem o contrato com a SP Trans e com o atendido. Se possível, com gentileza, pautem na próxima reunião ordinária do CMTT a questão da fiscalização dos táxis. Eu tenho uma lista imensa de empresas que são clandestinas e que fazem essa cobrança indevida. Obrigada.

01:34:47 José Renato Soibermann Melhem: Michele, só rapidinho. Quando for feito esse debate, eu gostaria que convidasse também a Silvana Cambiagem, uma vez que esse tema que a Luciana colocou agora que é importante já foi debatido amplamente lá na CPA, onde ela é a presidente. Existe um decreto recente do prefeito que adotou parcialmente que foi discutido nesse debate, nessas discussões da CPA, acho que a CET participou, se eu não me engano. Seria importante a Silvana participar, até para esclarecer o que já existe sobre esse assunto aqui na prefeitura.

01:35:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito.

01:35:23 Michele Perea Cavinato: Pode deixar. Muito obrigada pela contribuição aqui. Mas, Lu, para te deixar ciente, a Câmara Temática de Táxi tem discutido amplamente isso. Foi aberto o processo C e o DTP está ciente do que está acontecendo

01:35:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Bom, gente, vamos encerrar nossa reunião. Acho que assim a implantação de estruturas cicloviárias é uma medida necessária e urgente. A gente tem que ter que afirmar isso. Ela reduz o tempo de deslocamento de pequenos percursos, salva vidas, estimula o uso da bicicleta principalmente na última milha, onde às vezes a gente tem problemas. Claro, a gente sabe que qualquer política pública que seja pensada isoladamente não vai dar certo. Por isso que eu insisto tanto em falar que sozinhos nós não somos capazes de edificar uma cidade melhor, cada modal tem a sua importância, o trem, o metrô, o ônibus, a bicicleta, o pedestre, todos são muito importantes e todos têm que ser tratados com rigor que a lei permite e com a responsabilidade que nós temos que tratar. É isso. A cidade melhor vai ser melhor quando a gente conseguir trazer para prioridade tudo aquilo que vem trazendo problema de segurança. Muito obrigado a todos, mais uma vez pela participação. Essa possibilidade de fazer uma reunião extraordinária que a gente terminou fazendo extraordinária, por causa do assunto que não conseguiu ser pautado lá anteriormente. Agradeço mais uma vez a todos os conselheiros pela participação e pelas contribuições que estão sendo feitas em todas as nossas reuniões. Muito obrigado a todos e um bom dia.