

## RELATÓRIO DA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

**Local:** Rua Barão de Itapetininga, 18, Térreo – República – São Paulo / SP  
**Data:** 07/06/2017  
**Hora:** 18h30

### Participantes:

<b>PODER PÚBLICO</b>
João Manoel S. Barros – SMT
Sérgio Avelleda – SMT
Daphne Savoy – CET
Elizeu S. Lopes – SPTrans
Evanaldo Magno do Ouro – SPTrans
Simão Saura Neto – SPTrans
Sebastião Ricardo C. Martins – CET
Cristina Maria Soja – CET
Suzana Nogueira – CET
Dilti Xavier Lopes – CET
André Castro – SMT
Carolina Cominotti – SMT
Cilene Cabral – SPTrans
Fernando de Caires – SPTrans
João Octaviano – CET
Bruno C. B. Nogueira – CET
Fabiana Saraiva – SPTrans
Leonara Cautana – SMT
Elieth Bittar - SPTrans

<b>MEMBROS DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA</b>
Vera Penteado Borges
Rene José Rodrigues Fernandes
Fernando H. Neri
Cyra Malta
Sílvia Ballan
Bruna Vasconcelos Galvão de Souza
Marina Harkot
Adriano Bacalá

<b>OBSERVADORES</b>
Felipe Placiano Claros – Zona Leste
Kaciane Martins – CicloBR
Hamilton K. Takeda – CicloBR
Ivo Eduardo Romas Pons

Carla Cristina M. Moraes – Zona Sul
Márcia F. Nogueira – Zona Leste
Tássia Furtado – Mobilidade
Eberlon Lus Alves – Giro Sustentável
Sasha Hart – Zona Oeste
Eduardo Magrão – Zona Leste
Carlos Crow – Zona Sul

**FALA 1**

**Interlocutor:** Rene Fernandes

Abriu a reunião lembrando a pauta: bike/ônibus, intermodalidade, decreto, licitação, educação, treinamento de condutores e convívio com o tráfego de bicicletas, devolutivas e informes das pendências e construção de agendas regionais. Perguntou se a SMT tinha uma apresentação.

**FALA 2**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Informou que tinha algumas devolutivas, que queria falar de Bom Retiro, Avenidas Curuçá, Inajar de Souza e de uma matriz da revisão do plano cicloviário instalado na cidade.

**FALA 3**

**Interlocutor:** Rene Fernandes

Perguntou para o Felipe qual era a apresentação que ele faria ao que respondeu que seria sobre a questão dos racks nos ônibus.

**FALA 4**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Disse que estava tudo bem, que estavam presentes os técnicos e Superintendente da SPTrans para prestar os esclarecimentos

**FALA 5**

**Interlocutor:** Rene Fernandes

Sugeriu inverter a pauta e iniciar pelas devolutivas e perguntou se alguém se opunha.

**FALA 6**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Antes de passar a palavra esclareceu que a reunião era sempre transmitida ao vivo (chegada de outras pessoas e adequação para que todos fossem incluídos no círculo). Palavra foi passada para a SPTrans (Evanaldo e Simão) para que fossem esclarecidas as questões pertinentes ao acesso das bikes nos ônibus (situação atual e planos futuros).

**FALA 7**

**Interlocutor:** Simão Neto

Disse que desde o início foram feitos estudos de viabilidade, conversando com os fabricantes sobre a possibilidade de instalação em toda a frota; que, em função de questões estruturais, quantidade de portas, acessibilidade dentro do veículo, bancos reservados, etc, os resultados indicaram que o ideal seria em veículos de 23m, que não prejudicariam a estrutura geral no que

diz respeito aos lugares para os passageiros, - (neste momento o Secretário Avelleda interrompeu para apresentar o Secretário de Esportes e Lazer, Jorge Damião) -, ancoragem (fixação que precisa ser feita na parte estrutural do veículo) das bikes, área reservada para as bikes próxima às portas para não comprometer o fluxo, sobretudo nos horários de maior movimento. Ao final do estudo concluíram que todos os carros vindos de fábrica deveriam vir com a estrutura necessária para acessibilidade das bikes com segurança. Para os carros em operação, teriam que tirar os veículos das ruas por um tempo, enviar para as fábricas (o que envolveria custos) para os devidos ajustes. Que esta tinha sido a decisão técnica adotada na época, que hoje há 43 carros super-articulados que contemplam as condições necessárias de acessibilidade e que todo veículo que vier de fábrica deverá atender a Portaria.

**FALA 8**

**Interlocutor:** Rene Fernandes

Entregou para o Secretário as sugestões da Câmara Temática para o edital de licitação do sistema de ônibus em São Paulo.

**FALA 9**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Comentou sobre a dificuldade na renovação da frota dos super-articulados, que eram os veículos mais caros que tinham no sistema, que custavam mais de 1 milhão de reais; que a medida que não tinham novos contratos, pois estavam sendo renovados a cada 6 meses, havia uma dificuldade grande em exigir a renovação dos carros. Que a partir da licitação seria mais fácil e rápido conseguir que os novos veículos viessem equipados adequadamente para atender a Portaria. Disse que gostaria de colocar racks externos e que a informação que tinha era de que o CONTRAN proibia, pela questão de risco de atropelamento, que aumentaria o risco do pedestre diante de atropelamento por ônibus; perguntou a opinião do **Simão** sobre racks externos, que disse que o CONTRAN admitia na parte traseira; que fizeram estudos desta questão e havia algumas restrições: identificações dos veículos tais como número, placa, lanternas, etc; que há, para efeito de fiscalização, toda uma identificação que precisa estar clara como prefixo, telefone de contato; outra questão era a da responsabilidade na afixação da bike que, se mal feita, quem assumiria? O proprietário do veículo? Poderia ser passada a responsabilidade de afixação para o motorista ou cobrador? Ao final, chegaram à conclusão de que, por todas as questões apontadas acima, seria um problema. Ainda, seria gasto um tempo na afixação que poderia acarretar atrasos significativos na linha.

**FALA 10**

**Interlocutor:** Rene Fernandes

Argumentou que no sistema existiam 900 ônibus super-articulados, que estavam usando menos e 5%. Solução intermediária?

**FALA 11**

**Interlocutor:** Simão Neto

Disse que para atender com segurança a Portaria, o ideal era exatamente o que fora comentado antes; veículos novos, que viessem de fábrica, deveriam contemplar dentro do ônibus a ancoragem adequada para afixação das bikes em área reservada, próxima às portas. Que após a licitação, a defasagem que encontravam hoje no sistema, seria rapidamente resolvida; teriam num curto espaço de tempo muitos super-articulados atendendo a Portaria.

**FALA 12**

**Interlocutor:** Cyra Malta

Sobre a Portaria e a questão relatada pelo Simão, disse que não haviam recebido devolutiva; ao que o Simão explicou que não havia nada exatamente no papel, que foram realizadas várias reuniões com os técnicos e fabricantes onde aquelas ponderações foram feitas. Cyra argumentou que quando se falava em estudo técnico, esperavam de alguma maneira ter tudo documentado; que se soubessem, poderiam ter se articulado para buscar mudanças na Lei. Que poderiam construir um caminho para a superação dos obstáculos. Que outra solução intermediária que não dependia da estrutura era a bike dobrável e que para a bike comum, ok, que esperariam a licitação, mas que fosse permitida a entrada para a bike dobrável.

**FALA 13**

**Interlocutor:** Simão Neto

Disse que era possível sim, estudar a hipótese apresentada pela Cyra Malta.

**FALA 14**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Disse que na próxima reunião trariam uma posição e que, no metrô e na CPTM, era exigido que a bike fosse coberta.

**FALA 15**

**Interlocutor:** Cyra Malta

Informou que não vigorava mais

**FALA 16**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Contrariou e disse oficialmente não pararam de fiscalizar; que há 6 meses ainda estava em vigor.

**FALA 17**

**Interlocutor:** Rene Fernandes

Indagou sobre a acessibilidade nos veículos super-articulados (23m) que não possuíam ancoragem para afixação das bikes. Ao que foi respondido hoje, não havia espaço dentro do veículo para acomodar as bikes, como nos vindos de fábrica. **Evanaldo** respondeu que em tese esses veículos estariam irregulares. Relatou que, em caso de acidente, poderia agravar os riscos para os passageiros dentro do ônibus. Que deveriam pensar no coletivo, na segurança de todos os passageiros. Citou alguns exemplos do que poderia acontecer dentro dos ônibus em virtude da inexistência de ancoragem adequada para afixação das bikes e questionou a responsabilidade: sobre quem recairia?

**FALA 18**

**Interlocutor:** Cyra Malta

Questionou sobre a Lei, se era diferente em comparação ao metrô e trem; disse que a princípio o metrô delegou a responsabilidade por acidentes em função das bikes dentro dos carros ao cidadão. **Evanaldo do Ouro** passou para que o Secretário **Sérgio Avelleda** respondesse. Neste momento, a reunião foi interrompida pelo Secretário **Jorge Damião**, que proferiu

algumas palavras e colocou-se à disposição da Câmara Temática para tratar de assuntos pertinentes que envolvessem SME.

#### **FALA 19**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Disse que o metrô permitia de fato, que não tinha um carro reservado especificamente para isto, que não havia nenhum suporte; disse, porém, que gostaria de refletir com os técnicos da SPTrans sobre o assunto porque o metrô tinha uma condição diferente do ônibus, o risco de colisão era muito mais baixo (uma colisão em 2012, com mais de 40 anos de operação). Que havia uma diferença, não era possível comparar a situação de risco dos dois sistemas. Que prevalecendo a regra do suporte, esta questão seria acelerada com a nova licitação. Explicou sobre as dificuldades atuais (falta de contratos) para o cumprimento da Portaria. Explicou também que a cláusula de responsabilidade não cabia para terceiros, recaindo sobre o metrô. Que um terceiro, vítima de acidente com bicicleta dentro do metrô, poderia processar a empresa. Disse que iriam estudar e que a ideia de rack traseiro em vias controladas era boa, que poderiam levar ao CONTRAN explicando as razões para sua aprovação.

#### **FALA 20**

**Interlocutor:** Felipe Claros

Fez apresentação de uma pesquisa que realizou sobre a acessibilidade bicicleta/ônibus, sobre os veículos que têm hoje o equipamento para ancoragem da bicicleta.

#### **FALA 21**

**Interlocutor:** Renê Fernandes

Abriu a palavra para os comentários sobre a apresentação do Felipe Claros.

#### **FALA 22**

**Interlocutor:** Simão Neto

Explicou que realmente tinha sido feita uma colocação pelo antigo Diretor da SPTrans em relação ao cumprimento da Portaria, que se estenderia para todos os veículos super-articulados; porém, foi antes do estudo realizado pela SPTrans. A atitude foi questionada pelo **Renê Fernandes**, que disse ter caído num limbo o assunto. Questionado sobre o número de carros naquela situação (sem ancoragem), o **Simão Neto** explica novamente qual deveria ser o procedimento para adequação dos carros para que atendessem a Portaria de acessibilidade. Que teria um custo agregado que seria repassado para a gestão pagar. Que o retrabalho para adaptação da ancoragem nos veículos que hoje circulam custaria em torno de R\$ 6.000,00 por veículo (valor estimado à época). Sendo 1.000 veículos, somariam seis milhões de reais. Na sequência, foram feitos alguns questionamentos envolvendo nova licitação, que deveriam contemplar a Portaria e sobre os veículos já existentes que não contemplavam. **Simão Neto** relatou que existia uma regra de idade máxima para o veículo permanecer no sistema. Que a renovação, mantida a média, seria de 1.200 carros novos/ano. Sobre a inclusão na nova licitação da obrigatoriedade do sistema de ancoragem dentro dos veículos, **Sérgio Avelleda** explicou que qualquer coisa solicitada teria um custo de operação. Que todas as exigências teriam que ser bem calibradas. **Cyra Malta** reforçou a necessidade da inclusão do suporte na nova licitação para os veículos que entrassem no sistema. **Sérgio Avelleda** pontuou a importância dos fabricantes estarem preparados para situações novas. Foi questionado de que multinacionais poderiam prestar o serviço. Fez várias considerações sobre o assunto que implicam a capacidade de adaptação às novas exigências, aos 1.029 veículos existentes hoje no sistema sem o suporte. Que os novos veículos viriam com o suporte e que o problema era

realizar a readequação aos já existentes. Disse ainda que por mais ampla que fosse a nova licitação, para readequação dos veículos, necessariamente, o fabricante deveria ser nacional.

#### **FALA 23**

**Interlocutor:** Renê Fernandes

Seguindo a pauta, retomou uma pendência: a importância da capacitação/treinamento dos motoristas de ônibus que atuam no sistema, para melhorar a convivência com o modal bicicleta, ressaltando a punição aos motoristas contumazes. **Cyra Malta** interveio e disse que estavam tratando do treinamento/capacitação do ponto de vista de política pública. Pontuou a posição das operadoras que, de certa maneira, entendiam como atendidas as exigências, apenas com o treinamento do ponto de vista de segurança do trabalho. Que o poder público tinha dificuldades na cobrança às operadoras pela falta de mecanismos de referências e controles devidos. Sugeriu a coleta de experiências bem sucedidas que agregassem valor ao debate do tema.

#### **FALA 24**

**Interlocutor:** Elieth Bittar

Comentou algumas práticas em andamento para a melhoria na convivência, falou do programa Viagem Segura, que abrangia não somente o quesito de segurança em relação ao modal bicicleta, mas ao pedestre, skatista e outros que convivem com o transporte coletivo. Que o Programa, em relação ao treinamento/capacitação das empresas, previa uma revisão em todo seu conteúdo sob a ótica da SPTrans. Mencionou também que são realizadas reuniões mensais com as áreas de Recursos Humanos das empresas operadoras. Nestas reuniões, participam também pessoas da sociedade civil (pedestres e ciclistas), que relatam questões específicas sobre a convivência com os motoristas e cobradores e expõem expectativas em relação ao serviço prestado. Que, uma vez ao ano, é feita uma reciclagem dos motoristas e cobradores que já atuam no sistema. Disse que no mês de maio não foi realizada a reunião, mas sim uma ação dentro do Maio Amarelo, na qual motoristas e ciclistas puderam, por meio de simulações, vivenciar lugares opostos (o ciclista como motorista e vice-versa).

#### **FALA 25**

**Interlocutor:** Renê Fernandes

Relatou estar assustado em função do relato acima. Disse que o assunto deveria ter sido submetido àquela Câmara Temática, fórum para àquelas discussões.

#### **FALA 26**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Disse que, a respeito do Maio Amarelo, todos tinham sido convidados a participar e que a decisão (legítima) de não participação partiu deles (Ciclocidade). **Cyra Malta** interveio e argumentou que não estavam se referindo ao Maio Amarelo, mas à questão do treinamento que incorporava a participação da sociedade civil. Que seria bacana que, a partir do Maio Amarelo, a SPTrans decidisse trabalhar com metodologias que agregassem a opinião da sociedade civil, que a Câmara Temática de Bicicleta fosse incluída na construção daquele diálogo.

**FALA 27**

**Interlocutor:** Evinaldo do Ouro

Disse que assustados deveriam sentir se a SPTrans não estivesse fazendo nada. Que existia uma dinâmica de profissionais treinados e gabaritados, caminhando para um consenso junto com a Câmara Temática de Bicicleta. Ainda, que o manual pronto (citação do Renê Fernandes), era a dinâmica da empresa, uma agência, que está lá com este propósito. Que se a empresa não estivesse fazendo, aí sim, o arrepiaria, porque salários estavam sendo pagos, dinheiro gasto e nada acontecendo. Que as pessoas ali estavam preocupadas com a segurança das pessoas, não estavam brincando, estavam trabalhando.

**FALA 28**

**Interlocutor:** Cyra Malta

Disse que havia muita coisa sendo construída, mas seria legal que tudo fosse trazido para a Câmara Temática.

**FALA 29**

**Interlocutor:** Vera Borges

Disse que o que foi apresentado para as empresas era uma amostra do que poderia ser construído. Que a Ciclo-BR foi convidada, conduziram o processo, mas que todos também tinham sido convidados para participar. **Elieth Bittar** fez algumas complementações sobre o processo. **Cyra Malta** disse que seria bacana um compartilhamento técnico. Que houve uma conversa com os ciclistas, mas não com a Câmara Temática.

**FALA 30**

**Interlocutor:** Bruna de Souza

Disse que era importante não se confundir Ciclo-BR ou Ciclocidade com a Câmara Temática. Depois comentou sobre os acidentes com ciclistas e dados das empresas (CET e SPTrans) que poderiam ser cruzados para definir parâmetros dos acidentes. Que na posse desses dados, as empresas de ônibus poderiam ser punidas. Solicitou que o assunto fosse retomado numa próxima pauta (como poderia ser feita a fiscalização). Que acreditava que, na próxima licitação, fosse prevista a fiscalização. **Suzana Nogueira** esclareceu que o assunto havia sido levantado pelo Renê Fernandes e que as empresas poderiam levantar seus respectivos dados de infrações, produzir parâmetros e entender quais as ações seriam possíveis. Lembrou também que a Câmara Temática havia se comprometido em contribuir e levantar dados que agregassem valor aos assuntos tratados.

**FALA 31**

**Interlocutor:** Cyra Malta

Discordou e disse que, na ocasião, havia feito uma contraproposta para a realização de um Seminário sobre Treinamento e Capacitação, com a participação de órgãos/empresas e/ou outras cidades com experiência na área.

**FALA 32**

**Interlocutor:** Kaciane Martins

Deu o seu depoimento em relação à participação da Ciclo-BR no treinamento, por ocasião da Ação Maio Amarelo, e disse que foi um passo muito positivo.

**FALA 33**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Reforçou o objetivo da gestão, no que diz respeito à segurança, e disse que tem sido causa, inclusive, de demissões de motoristas negligentes. Segurança, tolerância zero. Em relação à licitação disse que, a partir da nova licitação, haverá ferramentas muito mais apuradas para coibir os infratores. Que a remuneração das empresas sofrerá multa, que os índices ainda não foram definidos, mas que todas estavam trabalhando neste sentido. Disse que haverá uma racionalidade econômica para as empresas que se envolverem em acidentes. A gestão continuava aberta para as discussões, o treinamento realizado no Maio Amarelo serviu como exemplo do que pode ser feito. Disse que era preciso também treinar o ciclista, atitudes negligentes por parte dos ciclistas têm sido recorrentes. O ciclista não reconhece o pedestre como alguém que ele deve proteger. Era necessário pensar na Câmara Temática quais seriam as soluções para que os ciclistas adotassem um comportamento seguro em relação aos pedestres.

**FALA 34**

**Interlocutor:** Carolina Cominotti

Fez um convite para que os ciclistas participassem da Câmara Temática de Mobilidade a Pé, para construção conjunta de soluções. A importância da Mobilidade Ativa.

**FALA 35**

**Interlocutor:** Renê Fernandes

Fez uma recapitulação dos pontos até então discutidos e dos demais.

**FALA 36**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Com relação à bicicleta dobrável nos ônibus, disse que na próxima reunião da Câmara Temática de Bicicleta a decisão estaria tomada. Quando da exposição do Renê Fernandes sobre bicicletários nos terminais, interveio e relatou que fez vistoria no Terminal da Lapa (cinco vezes) e não acusou nenhuma bicicleta. No Terminal Pinheiros, idem. Que tinham que pensar no assunto, pois deviam estar tendo alguma dificuldade para utilização. Discussões sobre adensamento no centro, a bicicleta compartilhada, Bike Anjo, etc. Foi pontuada a necessidade de repensar certas questões.

**FALA 37**

**Interlocutor:** Cyra Malta

Interveio, disse que a bicicleta compartilhada não era a pauta, apesar de importante, que o assunto era bicicletários nos terminais. Que a questão era se teriam ou não este ponto contemplado na licitação.

**FALA 38**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Iniciou pela devolutiva da Avenida Curuçá, informou que foi recapeada, e que nos próximos dias seria sinalizada novamente. Sobre a Amarilis, disse que continuavam aguardando a audiência em que seria discutido o assunto (interrompeu para dizer que tinha sido aprovado o Estatuto do Pedestre). Sobre o Bom Retiro, passou a palavra para a **Suzana Nogueira**, que fez uma apresentação sobre os estudos e implantação (apresentação em anexo). Durante a apresentação, algumas questões foram levantadas e respondidas pela Suzana Nogueira e/ou

Sérgio Avelleda. **Suzana Nogueira** comentou sobre a solicitação do Prefeito Regional para implantação de ciclovias na Inajar, onde a questão dos custos é a mais relevante.

#### **FALA 39**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Fez uma intervenção, dizendo que não era segredo que estavam sofrendo pressões para uma revisão nas ciclovias existentes. Estavam analisando e várias demandas estavam sendo tratadas. Há situações que de fato precisavam ser revistas e diferentes atores que influenciam as políticas públicas. Que a cidade era de uma complexidade grande e que todos necessitavam ser ouvidos. Disse ainda que havia um plano, com uma metodologia, uma racionalidade e que o principal objetivo era manter e ampliar a rede cicloviária conectada. Conexão com a rede e com o equipamento de transporte público. As ciclovias nesta condição ganhariam evidentemente um acolhimento. Comentou sobre a ciclovias do Bom Retiro que, após estudos, chegaram à conclusão de que estava conectada. Relatou sobre o Terminal Tietê e a importância da realização de um estudo de sinalização que possibilite o acesso claro. Continuando sobre o Bom Retiro, disse que conversaram com os comerciantes e apresentaram a proposta e estes adoraram. Ressaltou mais uma vez a importância da escuta ativa para a construção conjunta. Citou o exemplo de uma munícipe de Pinheiros que participou da audiência e que, no início, era contrária à ciclovias e, ao final da reunião, concordou com a proposta. Disse também que as ciclovias que não estiverem conectadas e que não forem passíveis de uma conexão, poderão ser removidas, e que outro vetor da gestão para manutenção ou não, se referia à segurança. Deu um exemplo de ciclovias desconectadas, com solicitações para que seja retirada, que está passando por outras análises: Avenida dos Metalúrgicos/Cidade Tiradentes. Citou outra ciclovias que, em termos de segurança, chama atenção: Bento Guelfi. Hoje esta ciclovias tem uma questão de segurança bastante séria.

#### **FALA 40**

**Interlocutor:** Suzana Nogueira

Continuou com a apresentação, fazendo uma análise das ciclovias existentes.

#### **FALA 41**

**Interlocutor:** Sérgio Avelleda

Esclareceu que a Câmara Temática de Bicicleta poderia contribuir de várias maneiras para a construção do plano. Que as discussões prosseguiriam tanto com os outros atores sociais, como com a Câmara Temática. Ressaltou a pressão sobre a revisão do plano, que estavam trabalhando para que não nenhuma remoção fosse feita aleatoriamente. Lembrou que desde que assumiu a SMT, assumiu também o compromisso de que nada seria feito sem o diálogo. Que em algum momento algumas decisões deverão ser tomadas e que nem sempre serão satisfatórias para todos os envolvidos. Disse ainda que mais do que construir novas ciclovias, se preocupava em sinalizar as existentes.

#### **FALA 42**

**Interlocutor:** Vera Borges

Questionou sobre contagem de ciclistas. Se todos os pedidos estavam sendo considerados e quais eram os critérios.

**FALA 43****Interlocutor:** Suzana Nogueira

Disse que hoje chegam a 12 pontos de contato na cidade, que para se chegar a um critério teria que considerar todos. No momento não há uma metodologia ou capacidade para tanto. Que, entendendo a necessidade, poderiam fazer uma contagem específica, mas que até o momento não chegaram a concluir um critério decisivo. Disse também que este ano se iniciou uma série histórica de contagens. Os 12 pontos que foram definidos com uma metodologia parecida com a de Nova York. Eixos radiais (ex. da Zona Leste para o Centro, passa, necessariamente, por determinado ponto). Uma sugestão que foi acatada na reunião passada da Câmara Temática de Bicicleta e foi incluída na metodologia é que fizemos um teste de aplicação e dividimos por Regional, podendo facilitar depois a discussão. O olhar será por Prefeitura Regional.

**FALA 44****Interlocutor:** Cyra Malta

Interrompeu, fez menção ao horário e disse que poderiam aprofundar o debate numa próxima reunião, que ficaria como tarefa para a Câmara Temática de Bicicleta olhar para o que foi apresentado e trazer sugestões. "Podemos encerrar?" Perguntou sobre a proposta de calendário para as discussões regionais. Ficou combinado que a Câmara Temática apresentaria para a gestão uma proposta de calendário regional.

**FALA 45****Interlocutor:** Kaciane Martins

Comentou sobre a questão da pavimentação e indagou sobre a responsabilidade da CET, ao que o **Sérgio Avelleda** esclareceu que não éramos responsáveis pelo recapeamento do viário. Disse que solicitou aos órgãos competentes comunicação prévia para qualquer alteração nas ciclovias. Disse ainda que não temos contrato para manutenção de ciclovia. Há necessidade de solicitar à Regional.

**FALA 46****Interlocutor:** Cyra Malta

Sugeriu que nas próximas reuniões debatessem a dinâmica de funcionamento e interfaces em relação aos serviços realizados pela Prefeitura. Manutenção, zeladoria, 156, etc. Que houvesse um esclarecimento sobre quem faz o quê.

Sendo só para o momento, a reunião foi encerrada.