CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: 30/1/2024

Horário: 10h

Duração: 1h59m

Pauta:

1. Apresentação sobre o orçamento previsto para 2024 — Caíque, SMT/AT.

2. Apresentação sobre o Programa Piloto do Bike SP — Pedro Ivo e Dawton, SMT/AT.

3. Atualizações: Dawton e Ricardo Pradas, SMT/AT.

   a. Novas ciclovias e ciclofaixas: PPP e concorrências: Audiência pública, estruturas aprovadas, prazos para início e cronograma para implantação.

   b. Ciclofaixa Apucarana.

4. Atualização sobre as obras de manutenção de ciclovias e ciclofaixas — Fernando, SMT/AT.

5. Requalificação de estruturas: Transformação das ciclofaixas existentes em ciclovias. Dawton, SMT/AT.

6. Sinalização das estruturas cicloviárias durante as obras de recapeamento.

Participantes

Dawton Roberto Batista Gaia

Celso Gonçalves Barbosa

Carlos Henrique (Caíque) — SMT/AT

Michele Perea Cavinato

George Queiroz

Jackeline Morena de Oliveira Melo

Luis Gregorio

Johnson DR CET (Convidado)

Rogério Viduedo - Jornal Bicicleta

Aline Pellegrini Matheus

Fonseca Júnior (Convidado)

Allan

Daniela (CET)

Fernando M (Convidado)

Lea (Convidado)

Nicolas Lory Rosario Enomoto - Globo Online/Unidade Digital - Infoglobo

Yang I Ti (Convidado)

Vitor Martins (Convidado)

Fabio Saraiva

George Queiroz

Lucian CTB

Anderson Augusto "Ciclonauta"

Márcia - CET

Raquel

Marcelo Moraes CET (Convidado)

jean carlos martins do vale

Celia Moraes

Aquilla Couto

Vanessa Gac Leal

Legenda:

… →pausa ou interrupção.

(inint) [hh:mm:ss] → palavra ou trecho ininteligível.

(palavra) [hh:mm:ss]→ incerteza da palavra transcrita / ouvida.

00:00:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bem.

00:00:03 Carlos Henrique (Caíque) — SMT/AT: Bom dia.

00:00:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma câmara temática CTB, vou passar direto a palavra para o secretário, para fazer a abertura da nossa primeira reunião. Secretário, a palavra é sua, bom dia.

00:00:21 Celso Gonçalves Barbosa: Bom dia a todos. Feliz 2024 para todo mundo. Estou aqui com a pauta. Hoje, a primeira reunião da Câmara Temática esse ano. As pautas, apresentação sobre o orçamento previsto para 2024. Segunda pauta, apresentação sobre o Programa Piloto Bike SP. Terceira pauta, atualizações do Dawton e do Pradas a respeito das novas ciclovias, ciclofaixas, PPPs, PPPE, concorrência, audiência pública, estruturas aprovadas, prazo para início, cronograma para implantação e a ciclofaixa da Apucarana. Quarto tema, atualização sobre as obras de manutenção das ciclovias e ciclofaixas. Requalificação de estruturas, transformação das ciclofaixas. E, por último, sinalização das estruturas cicloviárias durante as obras de recapeamento. Eu desejo a todos um ótimo dia e passo a palavra para gente começar com a primeira pauta sobre apresentação do orçamento para 2024, bom dia.

00:01:44 Dawton Roberto Batista Gaia: (…) Michele, eu vou chamar o Caíque para apresentar. Podemos já começar, Caíque? A primeira parte está com o Caíque, a apresentação do orçamento previsto para 2024.

00:02:04 Carlos Henrique (Caíque) — SMT/AT: (…) Olá, bom dia, bom dia a todos e todas. Meu nome é Carlos, eu sou mais conhecido como Caíque. Sou APPG aqui na SMT. Trabalho com a Michelle e com o Dawton e hoje a gente vai explanar rapidamente a previsão orçamentária dos nossos programas

para ciclos em 2024. Bom, a formação do nosso orçamento aqui na SMT, mais precisamente para ciclos, ela começa aqui na área técnica. Então a gente faz uma reunião, várias reuniões, a gente analisa todos os termos, todos os programas, a gente se senta com os engenheiros, com os arquitetos e elabora todo o cronograma, todo o programa e define os valores. Esse valor sai da assessoria técnica, vai para a DAF, nosso departamento financeiro. O departamento financeiro, em reunião com o secretário, envia esse orçamento para a SEPEP, que é a Secretaria Executiva de Entregas Prioritárias. Nessa Secretaria, a gente define quais seriam as prioridades da Secretaria, Porque muitas vezes eles passam para gente que o orçamento está curto, não tem tanta receita, então a gente define, tanto faz com eles uma negociação e passa. Quais são as prioridades da Secretaria. Feitas as reuniões com a SEPEP, eles enviam esse orçamento para a Secretaria da Fazenda, que faz tudo a consolidação de todas as secretarias do orçamento e envia para o prefeito. Prefeito, como iniciativa de lei, manda para a Câmara. Na Câmara dos Vereadores tem a votação dessa lei, até o final do ano. Bom, esses são os programas de ciclos para 2024, programados para 24, que é a PPP da Cohab, projeto de 158 km, as concorrências 0203, o programa de manutenção cicloviária, a ciclofaixa de lazer e o Bike SP. Essa é a disponibilidade financeira. Tivemos, com a publicação da lei, no final de 2023, e com a publicação do decreto de execução orçamentária, se não me engano, dia 15/01/24. Para a construção de ciclovias, foi disponibilizado no fundo URBE R$ 23.000.000,00. Na Secretaria da Fazenda, que são os valores dos cofres do município, aproximadamente R$ 259.000.000,00 de reais. E isso dá um total de R$ 283.486.107,00 reais para ciclos em 2024. Para manutenção, são aproximadamente R$ 55.000.000,00 e o Bike SP precisávamos abrir uma dotação. A gente conversou com a Secretaria da Fazenda. Eles abriram essa dotação e disponibilizaram R$ 1.000,00 nessa abertura para o programa (…) Esses são os gastos programados, que são a construção do 158 km, são R$ 371.000.000,00, para PPP da Cohab para conclusão e execução das obras em 2024, são, aproximadamente, R$ 600.000.000,00. Para finalização das obras da concorrência 0203, R$ 4.000.000,00. O programa de manutenção são R$ 55.000.000,00, para ciclofaixa de lazer são R$ 41.700.000,00 e o Bike SP os R$ 152.000,00. Lembrando que o Bike SP é o projeto-piloto para execução esse ano. Aqui a gente separou (…) pronto, voltou? Essa aqui é a pressão orçamentária. Nós fizemos o total que nós precisamos, menos o que foi disponibilizado. Para os projetos, 158 km são R$ 371.000.000,00, a PPP da Cohab R$ 60.000.000,00 e a concorrência são RS 4.000.000,00. Esse total, nós precisaríamos de R$ 435.000.000,00, aproximadamente, só temos disponível R$ 283.000.000,00. Ainda nos resta R$

152.000.000,00 para cobrir todos os gastos com ciclovia. A manutenção também nós temos pressão orçamentária. Juntando o programa de manutenção mais a manutenção da ciclofaixa de lazer dá um total de R$ 96.000.000,00. Nós só temos disponível R$ 55.000.000,00, nós temos um buraco ainda de R$ 41.700.000,00. O programa Bike SP, como dito anteriormente, foi aberta a dotação esse ano e a Secretaria da Fazenda nos priorizou R$ 1.000.000,00. Ainda tem, para conclusão e execução do projeto-piloto ainda esse ano, ainda nos falta R$ 151.000.000,00. Os programas estão em andamento. O 158 km (…).

00:08:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Por favor, fecha os microfones que estão está interferindo na reunião aqui, por favor.

00:08:32 Carlos Henrique (Caíque) — SMT/AT: Esses são os status dos programas. O 158 km, nós tivemos a publicação do edital na primeira quinzena de novembro do ano passado. Só que essa licitação foi suspensa pelo TCM para análise e realização de alguns apontamentos pela parte do órgão. A PPP da Cohab, nós estamos com as obras em andamento. As concorrências, a mesma coisa, estamos com as obras em andamento. O programa de manutenção ele também teve o contrato assinado o ano passado, só que nós tivemos um congelamento de verbas, a gente solicitou esse descongelamento para a Secretaria da Fazenda, a gente está aguardando esse descongelamento deles, pelo menos nessa primeira quinzena de fevereiro, para a emissão das novas ordens de serviço. A ciclofaixa de lazer. elas estão em operação. E Bike SP também, a gente fez um processo sem a solicitação de recursos à Secretaria da Fazenda, a gente também aguarda a liberação desses recursos, mais tardar até o final do mês para dar andamento dos projetos (…)

00:09:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Só complementando, acho que é importante é informar que os recursos, que estão destinados já para esse início de gestão, isso significa que as obras que estão em andamento, elas não vão parar, elas vão dar continuidade. É o caso da PPP, por exemplo, que já começou a ser realizada. Estamos aguardando a nota de reserva que vai ser disponibilizada, já estamos atrás disso, é só um complemento. Acho que eu vou passar a palavra para o Ricardo Pradas para poder fazer um complemento com relação à fala do Caíque.

00:10:53 Ricardo Airut Pradas: Bom dia a todos. Bom Ano-Novo. O que precisa ser informado, precisa ser de reconhecimento geral. Só estou alinhando. Eu acredito que minha fala vai ser um pouco redundante para alguns que estão aqui. Sem ter o fechamento do ano fiscal no ano anterior, e a partir, desse ano foi 23 do um, em janeiro é a reabertura do ano fiscal, depois da lei de execução orçamentária e nós vamos acertando e pedindo todas as liberações, como o Caíque conversou. Tem situações que elas se impõem, burocraticamente. Nesse começo de ano, e todos os anos será assim, em relação ao que a gente pode sair executando ou não. Eu chamo atenção a alguns detalhes. Manutenção de ciclos e ciclofaixa de lazer estão na mesma dotação orçamentária e o valor congelado que precisa, já foi pedido descongelamento e a suplementação, que também já foi pedida. Elas são necessárias para a gente cumprir o contrato dessa proposta de lazer e o contrato de manutenção. Enquanto a gente não tiver esse descongelamento, a gente fica amarrado na limitação orçamentária que ali existe. Muitas vezes, a gente tem alguns desenvolvimentos, tem ordem de serviço já esperando para ser emitidas, que a gente vai precisar desse complemento para a gente conseguir fazer a contento e não incorrer em nenhuma improbabilidade administrativa na execução do orçamento e execução dos contratos. Assim, vale para todos os outros itens que foram colocados pelo Caíque, ou seja, a gente vai pedir a suplementação. Temos Esperança, logo no começo de fevereiro, a gente já consiga reencaminhar o 158 km para a execução, é uma coisa que a gente já deveria estar na fase de assinar o contrato, se não tivessem a interrupção pelo TCM. A PPP da Cohab, a mesma coisa. Se for de interesse da Câmara Temática, depois a gente passa a listagem de 6 que foram pedidos as suplementações e os desbloqueios, inclusive da PPP da Cohab. Tem que partir da própria Cohab a transferência da dotação orçamentária em aberto, para a gente poder voltar a executar as ordens de serviços da PPP. O que está em andamento lá, está com ordem aberta esperando a gente ter o dinheiro liberado na dotação para poder retomar todas as execuções desse programa da PPP. Isso vale para todas as estruturas que estão lá (inint) [00:13:57] incluso, já esclarecendo a situação. No caso, tinha mais um. Era a manutenção, ciclos. Dos contratos 002 e 003, como tem o valor liberado, que é o valor que estava mantido na dotação anterior, a empresa, novamente, esse ano, retomou os trabalhos, começou a executar o viaduto em Itinguçu. Mutinga e as próximas, já estão em tratativas com a área projetista para a gente executar esses pedaços, prosseguindo nessa ampliação. Os diversos lotes da PPP têm uma série de desenvolvimento encaminhados pelo Dawton mais diretamente. A manutenção, o Fernando cuidando, sempre deixando claro que a manutenção a gente vai depender

de elaboração de projetos para a gente conseguir emitir o (inint) [00:15:11] e fazer conforme a autoridade de trânsito deseja que a gente execute em via pública. Tem diversos outros programas, além de ciclovia e prioritárias para serem executados. A gente sempre atende para poder compatibilizar com todos os outros programas que têm da CET, no caso, faixa azul, faixa exclusiva de transporte coletivo. Essa organização, esse direcionamento da CET para a SMT poder executar a esse processo. Inclusive, manutenções de rede viária, que acabou ficando, realmente, para executar por falta de dotação orçamentária da Secretaria de Subprefeituras específicas para áreas recapeadas. Estamos aqui de outras áreas que não estão contempladas nesse programa de recape. Acho que é isso, para deixar mais esclarecido. Sempre vai ter esse hiato no começo do ano, até o sistema SOF da Secretaria de Finanças estar liberando todos os valores e as rubricas já estarem com o dinheiro liberado para todos os problemas. Isso não é só de SMT para todos os programas têm esse hiato, tem essa diferenciação anual por causa do fechamento contábil todo ano. Desde novembro a gente vem tratando com reabertura até 31 do 1, onde a gente tem os restos a pagar ainda do ano anterior. Pelo que foi disponibilizado, é isso.

00:16:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Terminou? Já fazendo atualização da pauta número 3 está quase completa. Eu vou aproveitar, completar essa pauta número 3, falar da PPP. O programa ele entrou no ritmo, vamos dizer assim, de implantação. Vencemos todas as barreiras burocráticas que tinha esse programa. Hoje, nós temos cerca de 6 km e meios implantados, que começou a ser implantado em junho, julho, para ser mais exato, que foi a Corifeu, depois teve um hiato entre as outras e efetivamente começou em setembro as outras vias. Hoje, nós temos 6 km e meio, que é Vital Brasil que está pronto, Agostinho Gomes, Nossa senhora da Saúde, Benjamim Mansur, a Aderbal Stresser que uma complementa a outra, Manoel Gaya que estão concluídas, ou seja, tem uns 6 km e meio. Acho que o importante é dizer o seguinte, são 121 km de rede cicloviária das novas estruturas, através da PPP, desses 121 km, nós temos 87 projetos já aprovados. Quer dizer, todos os projetos já foram elaborados. Estamos passando por um processo de reajuste, são reuniões semanais, 2 vezes por semana, que temos com a CET olhando projeto por projeto, passando um filtro nesses projetos. A partir desse filtro, dessa olhada, das normas, foi a empresa que desenvolveu o projeto. SMT mais CET passa esse filtro. Desses 121, nós temos 87 km já aprovados. Ou seja, os outros estão em andamento, estão para ser analisados, irão ser aprovados nas próximas semanas, provavelmente. Desses 121, são

6 km e meio, aproximadamente, que já estão prontos. Temos mais 4 km, 5 km que já estão com as obras realizadas, e mais, falta apenas pintura e alguns ajustes pequenos de geometria, mas 90% das obras já estão realizadas. Temos 18 km que já foram emitidos os TPUVs, que é o termo de permissão de uso da via. Eu estou dizendo o seguinte. O resumo do resumo é que a PPP saiu da inércia e entrou no trilho, ela vai ser implantada rapidamente. Agora, sempre dentro do seu tempo, claro. Com certeza temos tempo hábil para poder implantar toda essa rede cicloviária. Todas as vias, veio uma pergunta aqui se alguma delas precisava passar ainda por audiência pública. Não, todas elas já passaram por audiência pública. Tudo o que está planejado já passou por audiência pública, não dependemos mais de audiência pública. Temos mais uma concorrência de 158 km que já foram feitas algumas notificações, já respondemos todas as notificações, anotações que o Tribunal de Contas nos passou, estamos nos aguardando a liberação do TCM para poder dar início ao processo de concorrência pública. Também está andando apenas aguardando o Tribunal de Contas. Estão perguntando aqui do cronograma. O cronograma da PPP, eu vou passar depois uma planilha aqui no nosso grupo da SMTT de todo o andamento da PPP. Posso disponibilizar para vocês fazerem esse acompanhamento. Inclusive foi aberto um processo SEI planilhando e atualizando esses dados. Mensalmente nós vamos atualizar esses dados, isso pode ser disponibilizado para vocês. Em relação aos 158 km, eu não consigo falar do cronograma enquanto não sair a concorrência pública que está sendo liberada. Com relação ao programa Bike SP, apenas uma Informação mesmo. O mais importante do Bike SP é a questão da rubrica que não tinha ocorrido no ano passado, não tinha essa rubrica, e que nós não tínhamos como destinar uma verba, um recurso para este item, para esse programa, o Bike SP. Já está rubricado. Colocamos apenas R$ 1.000,00 para poder garantir a rubrica e agora é buscar o dinheiro para poder dar início ao programa. Realmente, eu não tenho como determinar prazo para isso, a gente depende também um pouco da Finanças, mas o valor é muito baixo, são R$ 152.000,00 que vai apenas absorver, vai bancar esse projeto-piloto que está sendo proposto, e a partir daí que vai ser elaborado um programa maior, Bike SP. Acho que agora a gente precisa passar para as perguntas. Nós terminamos passando 3 itens direto da pauta, vamos abrir para as perguntas.

00:23:39 Michele Perea Cavinato: Dawton, só perguntar para o Pedro se ele quer complementar alguma coisa sobre o Bike SP.

00:23:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Desculpa, Pedrão, desculpa.

00:23:47 Pedro Ivo: Oi, pessoal, bom dia, tudo bem? Não, eu vou um pouco em cima da fala do Dawton. Acho que o mais importante, que era uma cobrança, inclusive, da própria Câmara Temática. Lembro que o Lucian era bastante incisivo nisso, era a questão da criação de uma rubrica. Essa rubrica foi criada. A Secretaria já pediu a suplementação porque, como Dawton falou, para garantir a rubrica, fez uma disponibilização de R$ 1.000,00 e agora a gente pede o restante para suplementar. A chefia da Assessoria Técnica junto com o Carlos Henrique, chefia da Assessoria Técnica, no caso, o Ricardo e o Carlos Henrique já fizeram a solicitação para DARF. E, agora, temos que encaminhar para a SF colocar no decreto de suplementação orçamentária para a gente iniciar. O Dawton deve ter falado isso, eu estou meio que rodando aqui, mas, só para deixar bem claro que agora é um procedimento com a SF para gente começar a rodar o projeto-piloto. As coisas estão muito bem encaminhadas. A pasta conseguiu dar o andamento que, pelo menos, que ficou alinhado até ao final do ano passado. A gente está muito confiante que em breve a gente já vai começar a cuidar do projeto-piloto. A USP já está com as coisas bem encaminhadas também, lá da parte deles. Agora é só uma Questão de tempo para liberar o dinheiro para a gente poder fazer o processo para aquisição dos créditos. Isso era muito importante, a aquisição dos créditos de bilhete único para serem disponibilizados para o uso durante o projeto-piloto, para aqueles participantes. Do ponto do Bike agora é um compasso de espera, porque tem algumas providências. No caso, do decreto de suplementação, que transcende as competências e as atribuições da SMT, entra mais numa esfera de Finanças. O que a gente pode dizer, acho que o Dawton já deve, eu vou pedir desculpa, porque eu acabei entrando um pouco atrasado na reunião, mas imagino que o Dawton, se não falou, também são muitos assuntos, eu falo agora. A gente já fez esse pedido, já tramitamos o processo, estamos aguardando as providências de SF. Para que vocês saibam, o orçamento foi aberto na semana do dia 22, correto Carlos Henrique?

00:26:18 Carlos Henrique (Caíque) — SMT/AT: Isso, eu preciso confirmar, porque eu não sei se o decreto foi publicado dia 15, ou dia 22.

00:26:26 Pedro Ivo: É só para deixar de uma maneira cronologicamente bem definida a questão da abertura de orçamento, que sempre ocorre nessa semana de janeiro. Em regra, na semana do feriado,

que a gente já na semana passada mesmo demos andamento nisso. É isso. Fico à disposição se alguém tiver mais alguma dúvida, quiser fazer mais algum questionamento.

00:26:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos abrir para as perguntas agora.

00:26:59 Michele Perea Cavinato: Viduedo.

00:27:07 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: (…) Sou eu?

00:27:07 Michele Perea Cavinato: Sim.

00:27:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Rogério Vindueto.

00:27:09 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Ah, Vindueto é, entendi, vi doido, que é semelhante também. Tudo bom, gente? Boa tarde, eu não vou ligar a câmera, porque senão o upload da minha máquina, fica difícil. Eu tenho uma questão muito específica das concorrências 002 e 003, que eu acompanho desde o começo, me foi enviado uma resposta do pedido de lei de acesso à informação pela Secretaria Municipal. Parcialmente, na minha opinião, respondida porque me mandaram abrir uma dezena, um monte de dezenas de SEIs, sendo que alguns nem disponíveis estão, porque são restritos. Mas, tudo bem, não tem problema, não vai prejudicar o que eu tenho para falar. Vocês estão falando aqui que tem um valor de R$ 4.000.000,00 para ser gasto com essas concorrências. Disseram, também, que vai começar a Mutinga e o viaduto Itinguçu. No entanto, a planilha que vocês me mandaram, existem algumas ciclovias que não foram concluídas. Entre elas, a ponte do Jaguaré, diz aqui que está 75% concluído e essa ponte do Jaguaré, que é fundamental para ligar os bairros do Rio Pequeno, do Jaguaré, do Butantã, o Fundão lá da Raposo, para acessar o Ceasa e o centro expandido, o Villa-Lobos, a ciclovia das Queiroz Filhos, perdão. Essa obra da ciclovia da ponte do Jaguaré foi iniciada, já no final de 2002, e foi gasto já os quase R$ 600.000.000,00 para construir o trecho entre a ponte do Jaguaré e a ciclovia da Queirós Filho, aquela que liga ali. E parou, já faz 1 ano que está parado essa ponte do Jaguaré, que é exatamente onde se divide a ciclovia da ponte do Jaguaré. É uma obra orçada em 1.500.000,00. Eu queria saber, vai ser construído isso ou vocês estão esperando

completar mais 1 ano de contrato para fazer uma reorganização? Porque, R$ 4.000.000,00 para fazer. Olha aqui o que não foi concluído. Não iniciado, Abraão Ribeiro, Ponte da Freguesia do Ó faltam 5%, a Alvarenga falta 10%, Avenida Mutinga vocês falaram que vai começar, é não iniciada. Ordem e progresso não iniciados. Radial Leste, 25% concluído. A radial leste é a coisa que mais se pede, por isso que a gente não tem mais gente aqui na Câmara de Temática da bicicleta da zona leste, porque não são atendidos de maneira alguma, só 25% da radial leste e temos aqui que está 100% concluído, mas a gente sabe que não foi nem obtido o aceite da SMT. Em nenhuma dessas obras que estão 100% concluídas, não tem aceite, quer dizer que não deveria estar sendo utilizada. Como que vocês vão fazer todo esse resto? Só com R$ 4.000.000,00?

00:30:29 Ricardo Airut Pradas: É essa pergunta, ou, tem complemento?

00:30:33 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Não. É essa a pergunta, o que vocês vão fazer com R$ 4.000.000,00? Porque a ponte do Jaguaré não está já, apesar de ter ordem de serviço pronto, já tem dinheiro do fundo URBE, ter gastado já R$ 500.000,00 e não termina. Vai começar outras para também não terminar. Eu queria entender a lógica de tudo isso daí, sendo que foi prorrogado em 240 dias, ainda no final do ano passado, para que a Habitem e termine, sendo que, em alguns memorandos que a Jaqueline mandou para a Habitem, dizia que não poderia mais ser prorrogada. Mas, foi prorrogado porque a Habitem mandou uns ofícios dizendo que muita chuva, a pandemia, que a Secretaria também não tinha dado as ordens de serviço e tal. Fica uma coisa que a gente não entende. Chega aqui nessa reunião, vocês também não explicam. É só isso.

00:31:25 Ricardo Airut Pradas: Eduardo, retomando uma coisa que a gente já tinha falado nas outras reuniões, mas, eu vou retomar, qual seja. A gente entende que, embora seja um relacionamento mais complicado com a contratada, encerrar o contrato e não executar é pior para os interesses do desenvolvimento de estrutura cicloviária do que tentar a execução total do contrato. Essa é uma pretensão, por isso, a gente tenta achar caminhos para continuar postergando, até que tenha uma decisão da alta administração que dissesse isso, independente do desejo de ciclo, ativismo e de estruturas ciclovias que isso se complemente. Essas estruturas faltam 5%, faltam 2%, faltam 10%. São pequenos acertos de geometria que ficam para ser executados e, muito provavelmente, na época de

chuva deu problema para a gente conseguir executar. Fora as situações entre Habitem e a SMT, que a gente foi tocando para a execução de outras situações, como, por exemplo, a manutenção da Dom Pedro, foi discutido e foi executado dia 21 agora. É uma necessidade de algumas bifurcações que mandaram também para Paulo Andreotti. São Pendências que eles vão executando depois que a gente comprova as necessidades, manda ofício, manda carta e vai executando. Situações como a da ponte Jaguaré, que falta a maior, falta a travessia. Esses 20% são a travessia em cima da ponte, que a gente tem uma situação estrutural lá, que não é simples de ser resolvida. Há um receio técnico da contratada em quebrar a estrutura para fazer a adequação que foi sugerida, foi indicada pela área projetista. O entendimento que aquela parte ali, seja parte da estrutura da ponte também. E aí, quebrar seria uma temeridade. Essa é a situação que a gente encontra, por isso, a demora para a gente chegar um consenso e não fazer nada que comprometa estruturalmente a obra de arte. E assim, sucessivamente, para as outras. Por isso, a gente quer estender e começar a construir o que resta para, quando for terminando, dar a solução para esse tipo de questionamento, para esse tipo de intervenção. A gente já tem a grande parte concluída. Enquanto não se resolve essas questões de outra ordem. É essa a questão. Seria muito mais simples para mim, como gestor público, ter encerrado o contrato com 6 meses de validade e não, não me interessar em fazer a progressão do desenvolvimento das estruturas cicloviárias da cidade. Não é o caso, a gente quer que isso vá sendo executado e seja executado o máximo possível, principalmente com todas as dificuldades que a gente teve para conseguir implementar e desenvolver a PPP da Cohab e, haja vista, as dificuldades para a gente conseguir chegar a um consenso e licitar os 158 km. Há muitos questionamentos, devido a ser um tipo de licitação que é previsto na legislação nova. Ninguém fica muito seguro, principalmente nos órgãos de controle, no nosso financeiro também, porque não é o tipo de contrato que as pessoas estão acostumadas a licitar. Não é um tipo de licitação que estavam acostumado a fazer. Então a gente está vendo uma série de controles, e se pegarem gravações de reuniões anteriores dessa Câmara Temática, a gente, explanou essa preocupação anteriormente, também é da mesma forma. Tudo no sentido de tentar fazer isso, se não o mais rápido possível, o mais consciente possível, o mais estrategicamente possível, para que se termine e se implante a estrutura cicloviária. Entendam, nós entendemos, a angústia de vocês é muito parecida com a nossa. Um pouco mais de vocês, obviamente, que são usuários cotidianos de todas essas estruturas. Mas, a nossa angústia de querer que isso termine e dar uma maior segurança para todo mundo que se move dessa maneira ativa na

cidade, é tão grande quanto a de vocês, no sentido de que a gente tem outras indicações que nos preocupam. Número de acidentalidade, número de sinistros. Tudo isso é uma complicação que a gente não quer deixar de fazer. Acaba fazendo algumas concessões contratuais no sentido de prorrogar, e não no sentido de não fazer, para ver se a gente consegue destravar e ter o maior número de estruturas cicloviárias possível, dentro do que está programado pelas audiências públicas, já está programado para gente implantar.

00:36:56 Ricardo Airut Pradas: Esse dinheiro vai dar, ou, não? Primeira pergunta. Segunda pergunta. Pela primeira vez, alguém está sendo claro aqui com a gente sobre o motivo que a ponte do Jaguaré não está sendo feita, porque a ponte Jaguaré tem problema estrutural.

00:37:13 Ricardo Airut Pradas: Não é isso que eu falei.

00:37:15 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Você falou de proteção. De medo de mexer na obra de arte.

00:37:20 Ricardo Airut Pradas: Vamos deixar claro isso.

00:37:26 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Não nessas palavras, você falou que as pessoas não querem, a Habitem não quer mexer lá.

00:37:31 Ricardo Airut Pradas: Não é isso que eu te falei.

00:37:33 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Então, me explica direito, porque é isso que eu entendi.

00:37:35 Ricardo Airut Pradas: Eu vou repetir para ver se você entende direito, porque, eu acho que eu expliquei direito. Vamos com calma e pausadamente. A área onde está feita a passagem de pedestres. Ela é uma estrutura, tem concreto no new gest de concreto em cima.

00:37:52 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Tem o que?

00:37:53 Ricardo Airut Pradas: Uma new gest de concreto.

00:37:55 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: O que é isso?

00:37:55 Ricardo Airut Pradas: É a barreira lateral que tem ali.

00:37:59 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Aquela barreira de concreto na lateral?

00:38:02 Ricardo Airut Pradas: Isso. Entende-se que essa parte que está sustentando isso, esse é o receio da Habitem, que seja na parte de baixo, parte da viga que estrutura a ponte. Não estou falando que a ponte está com risco estrutural, que a ponte vai cair, que é errado mexer na ponte, não é nada disso, é ter o cuidado de fazer algo que não venha a comprometer a estrutura da ponte. E não que a ponte está com problema estrutural.

00:38:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Ela recebeu o dinheiro para fazer uma parte. Ela tem que fazer a outra, mas tem um muro de concreto que fica em cima da linha do trem, certo? É essa aí, porque no restante, em cima do Rio, não tem nada, é uma gradezinha pequenininha.

00:38:53 Ricardo Airut Pradas: Sim, mas precisa

00:38:54 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: O meio, do lado esquerdo, é o que separa a travessia da pista. É essa a Barreira que você está falando?

00:39:05 Ricardo Airut Pradas: É de um dos lados da ponte. Eu não saberia dizer, precisaria voltar a ver esse projeto para te especificar.

00:39:10 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Existe uma barreira de concreto que existe dos 2 lados. Só que também existe um muro que evita que as pessoas se joguem no trilho do trem. Elas só podem se jogar, em cima da marginal.

00:39:26 Ricardo Airut Pradas: Não, é sempre do lado da pista.

00:39:28 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: É a mesma Barreira de concreto que foi tirada da ponte da cidade universitária, certo?

00:39:35 Ricardo Airut Pradas: É sempre para o lado da pista.

00:39:39 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Agora, uma pessoa ligada falou para mim, essa ponte está condenada. Aí eu pergunto, vocês investiram R$ 500.000,00 naquela cicloviazinha entre a Queiroz Filho e a ponte do Jaguaré, e jogaram as pessoas por um caminho de rato que tem ali. É justo isso?

00:39:57 Ricardo Airut Pradas: Não tenho a informações de que essa ponte está condenada. Para mim isso é uma novidade.

00:40:06 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Agora, a ponte vai ser feita até julho?

00:40:10 Ricardo Airut Pradas: O contrato que está assinado, tem o compromisso da contratada de executar todas as estruturas cicloviárias.

00:40:20 Rogério Viduedo - Jornal Bicicleta: Mas a empresa tem medo de mexer naquela barreira.

00:40:24 Ricardo Airut Pradas: Esse é o receio.

00:40:26 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Entendi. Não se contrata nenhum técnico para olhar e avaliar, para dar um parecer, vai poder fazer ou não?

00:40:36 Ricardo Airut Pradas: Nós vamos entender que vai para ser executado, a gente vai acabar tirando esse problema da contratada e fazer. O que não dá para gente ficar, é rodando nessa questão agora aqui. Tem muita gente que já explicou tudo isso. Quanto aos valores, entende a construtora, a

contratada assinou o contrato, se comprometeu a fazer nos valores que tem ali.

00:41:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o importante é o seguinte, Vindueto. Para gente não ficar aqui trocando farpas. O importante, é importante é, nós estamos esclarecendo aqui. É muito importante a gente deixar isso claro. Existe, sim, um propósito, a intenção e o planejamento para se construir uma ciclofaixa, ou, uma ciclovia sobre a ponte.

00:41:29 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Você entendeu o que você falou, Dawton? O propósito da intenção do planejamento. É abstrato, para a eficiência do órgão público, isso não deveria estar acontecendo.

00:41:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Vindueto, espera um pouquinho só. Estou afirmando para você que nós vamos implantar uma ciclovia lá naquela ponte. Nós temos até o final de 2024, nós vamos implantar, nós vamos ter essa travessia. Isso está planejado e vai ser executado. Foi contratado e vai ser executado, é isso. Existe um problema específico com a empresa. Existe um problema específico e nós estamos tratando disso, nós vamos tratar e nós vamos resolver com toda a certeza, é isso. Neste momento, nós estamos tentando resolver. Pode ter certeza, até o final do ano nós vamos ter uma ciclofaixa atravessando na ponte do Jaguaré. É isso, está dentro do nosso programa de metas, está dentro do nosso planejamento e nós vamos atender.

00:42:39 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Vamos ver.

00:42:40 Dawton Roberto Batista Gaia: Não adianta a gente ficar aqui. É isso.

00:42:46 Michele Perea Cavinato: Jorge, estou vendo você colocar vários complementos, quer seguir?

00:42:54 George Queiroz: Bom dia, boa tarde, boa noite. Só para entender isso. Houve em 2000. A ponte chegou a ficar fechada, teve um incêndio em baixo, obras estruturais. R$ 30.000.000,00 é muito dinheiro, muito mais caro do que a própria ciclofaixa. Ali a agente pedala. É muito ruim pedalar naquela região, porque a calçada é um lixo. Ela é cheia de buracos. Ela tem um guarda-coco de 50 cm.

Eu tenho uma vertigem de andar naquele lugar. Eu tenho medo de cair no Rio. É horrível. Eu recomendo alguém caminhar ali. Não é porque a gente está aqui pedindo alguma frescura. Isso é uma coisa importantíssima. Alguém gasta R$ 30.000.000,00. Esquecem da calçada, chega na hora da ciclovia, a gente fica vendo detalhes técnicos, desculpa, que não nos interessa, a gente quer ver, a gente precisa prezar pela nossa vida. Sério, a gente caminha com vertigem. Eu ando com bicicleta, tem buraco no negócio. Aquilo ali é um horror. A gente já está chegando com obra atrasada, contratada. Assim, a gente fica vendo as justificativas técnicas, mas a gente não aguenta mais, é sério. Desculpas, justificativas. Muita demanda e muito um espaço muito feio, muito malfeito para quem gasta R$ 30.000.000,00. Tinha que ficar um brinco quando você gasta R$ 30.000.000,00 para fazer. Isso foi em 2020, agora você tem mais de dinheiro. Faz de um lado, faz de outro. A gente não sabe se fica no meio, se fica de um lado para atravessar, é difícil, está muito difícil. Eu queria colocar de forma desse lado do balcão, não está legal a ponte do Jaguaré para quem é ciclista, para quem é pedestre, para quem está de carro, não sei. E para quem era pessoa em situação de rua, foi queimado, pior ainda. A gente precisa olhar para a periferia, os excluídos, não é possível, é só isso. A gente ouve desculpas há anos e é difícil ficar ouvindo mais e mais. E uma empresa, que me desculpe, essa empresa, essa Habitem. Essa capivara deles está ficando muito grande. Difícil Ficar vendo uma empresa que, na pior das hipóteses, é uma empresa complicada. Vou falar de forma tranquila, é uma empresa complicada, está dando trabalho. Rompe, não rompe tal, mas alguém precisa tomar jeito. Obrigado, desculpe.

00:45:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Lucian.

00:45:38 Ricardo Airut Pradas: A nossa lembrança, George, só para fechar, era que tinha esse reforço, essa manutenção da ponte no meio da pandemia.

00:45:48 George Queiroz: Sim, sim, a gente até teve um tempo que a pista foi fechada, estava ótimo para pedalar. Não tinha trânsito de carro, foi o melhor tempo que teve lá. Foi a única hora que foi bom pedalar ali. Foi na época do fechamento. É isso, mas enfim, queremos pedalar na ponte do Jaguaré. Ajudem a gente, por favor, obrigado.

00:46:15 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, Lucian.

00:46:17 Lucian CTB: Sobre o orçamento, eu estou muito na dúvida. Falaram que tem essa pressão, no sentido de que não tem dinheiro, não ficou claro. Dos contratos, o dinheiro empenhado é suficiente para o contrato inteiro, mas essas verbas estão contingenciadas. Foi empenhado um valor menor do que o valor dos contratos. É uma diferença, que está relacionada a restos a pagar do ano passado e daí não tem verba deste ano. O que está?

00:46:45 Lucian CTB: Os valores são só os restos a pagar do ano passado e falta verba desse ano. Queria um pouco melhor esclarecido isso e também vocês não apresentaram nenhum cronograma relacionado à conclusão de nenhum desses. Depois de respondido isso, se a questão de dinheiro eu já vou deixar, vou encaminhar uma sugestão, façam a transferência de valores e retirem os valores de obra que estão empenhados para recapeamento. Recapeamento tem 2.000.000.000.000,00, é mais do que o dobro do orçamento de toda a moradia social na prefeitura, se não me engano. Então assim, tem muito dinheiro sobrando e não está equilibrado, conforme os próprios princípios que a gente fala toda reunião. Nas prioridades, está faltando dinheiro aqui, tira dinheiro do recapeamento, se vocês puderem responder a essas perguntas. Obrigado.

00:47:46 Ricardo Airut Pradas: Vou tentar, pelo que eu entendi, vai ser, me explica se não for isso, Lucian, se a informação for outra. A gente tem que separar por quadro que o Caíque mostrou. A PPP é outra situação. Os valores lá foram pedidos para ser liberados. A gente acredita que irão liberar. É o suficiente para fazer o que está na PPP. Se for liberado mais, talvez seja mais interessante ainda, fazer pela PPP se a estrutura estiver disponível, com audiência pública realizada, dentro da área em que pode ser feita as estruturas que vieram pela PPP. A gente, solicitar a suplementação e continuar a execução, além daquele R$ 60.000.000,00 que o Caíque demonstrou. No caso dos 158 km, é o que está em aberto. A diferença é, acho que mais de R$ 150.000.000,00, não é Caíque? Para chegar aos 367, a gente, assim que conseguir a dotação, já pediu essa suplementação para poder licitar. A gente imagina que esse valor estimado haja diversas ofertas, a menor, substancialmente a menor, porque a gente prevê concorrências entre empresas e consórcios em uma licitação desse tamanho para executar. Tem algumas coisas-chave, que não existiam nesses contratos que a gente está executando, qual seja, quantidades de frente de obra de 8 a 9 por lote, durante 3 lotes. A gente imagina que isso

também é uma coisa que vai conseguir, principalmente, porque faz parte do programa de metas. Então há uma interferência da Seges, como o Caíque falou, para que esse dinheiro seja transferido para essa situação. O montante da Habitem, os contratos que estão em execução. Se requerem, não é restos a pagar, e sim a manutenção do contrato, que tem abruptamente de prazo sem ajustamento de valores. Então, desse dentro do que está para executar e dentro dos valores que foram assinados para pagar, é dentro desse ranjo que a gente está conversando. Manutenção de ciclos. Ciclofaixa de lazer é a mesma dotação orçamentária que, para mim, foi também uma surpresa, mas foi essa informação que veio da área financeira para gente. Então, a gente está tratando primeiro do descongelamento de uma parcela, que é importante. Segundo, a suplementação disso para poder fazer as 2 coisas, tanto prosseguir com manutenção, quanto não deixar de fazer ciclofaixa de lazer e nosso maior cuidado em relação a isso é ter essa, pelo menos, o descongelamento o mais rápido possível para a gente poder atacar bastante a manutenção, sem correr o risco de não ter dinheiro na dotação para saldar a ciclofaixa de lazer que, essa sim, se a gente deixa de implantar por falta de dinheiro na lotação, vocês vão chiar e a gente vai incorrer em um problema com muita razão. Esses cuidados que a gente tem que ter, e a gente está tendo, até mesmo para conseguir organizar enquanto esse o dinheiro não chega para ser liberado na dotação 100% do que a gente pediu originalmente. Não sei se faltou qualquer coisa dentro que você precisa saber, do que está querendo saber.

00:51:46 Lucian CTB: Na verdade, desculpa Pradas. Eu ainda estou meio confuso, quando vocês falam que não chega o dinheiro. Se está falando de um dinheiro que ainda não foi empenhado, tipo os 158 km não foram licitados, então, não tem nenhum valor empenhado. É isso? Não tem nenhum valor empenhado?

00:52:03 Ricardo Airut Pradas: Isso, mas eu não posso licitar, se eu não tiver o dinheiro suficiente para saldar a licitação, senão eu estou corrido num problema legal de falar: olha, eu estou abrindo uma hasta pública para licitar uma coisa num determinado valor e eu não tenho dinheiro para pagar o que eu estou licitando. Eu estou fazendo todo mundo de idiota, as empresas que querem participar. O gestor público que está fazendo a licitação, inclusive, não é possível fazer a presente, a comissão de licitação nem deixa passar desse jeito. Mas como a gente tem isso, sim, ele não está empenhado, mas a gente precisa do dinheiro todo, do que vai ser licitado, para poder realizar a legislação, é isso. Na

troca contábil de 1 ano para o outro, a Fazenda fez os contingenciamentos dela, que eu não vou entrar no mérito, porque a gente não sabe todas as motivações. Ela cuida de todas as pastas, mas o Caíque, esse menino que você está vendo aí que a gente pega ele de Cristo todo começo de ano, ele fez todas as suplementações de saída. A gente viu, reuniu o Financeiro e abriu uma série de processos já pedindo tudo para poder executar, como deveria executar. É isso.

00:53:25 Lucian CTB: Só para ter a ideia, redondinha. Tem uma previsão orçamentária, mas os valores estão contingenciados, aí eles sendo descontingenciados, teria os valores previstos na tabela para fazer o empenho, é isso?

00:53:45 Carlos Henrique (Caíque) — SMT/AT: Perfeito, está bom, agora entendi. Obrigado. E sobre cronograma, alguma coisa, está tudo dependendo dessa liberação. Se essa liberação não tem nenhuma perspectiva.

00:53:56 Ricardo Airut Pradas: O cronograma da PPP é uma coisa que poderia ser mais factível. Como funciona a PPP: a empresa que está pela PPP elabora o projeto. A gente tem reunião semanal. A área projetista faz alguns adendos, já com o olhar do cicloativista, já com o olhar de quem pedala, fala: olha, é melhor essa solução, se por aqui não, por ali, falta o rebaixamento de guia, por aqui ou por ali fechado isso a gente começa a encaminhar para fazer a implantação. O receio de quem está tocando a PPP, é se comprometer a te dar um programa em que esse projeto, o atraso, o programa e entre outro no lugar. Então haveria o descompasso entre o que está escrito e o que a gente consegue desenvolver, porque ela é completamente móvel dentro desse sentido que a gente estava conversando. No caso dos 158 km, não. Conversando com um vencedor de cada lote. A gente consegue conversar com eles para eles fazerem uma estratégia regionalizada. Até para aproveitar melhor o equipamento e movimentação dentro da cidade. Vem uma previsão de tudo o que eles estão que eles fariam para poder implantar, mas, aí assim que a gente tiver isso assinado e liberado para poder executar.

00:55:34 Ricardo Airut Pradas: Segue a pauta, Michele.

00:55:39 Michele Perea Cavinato: Vamos lá seguir. Então, a próxima (...)

00:55:41 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o Jean levantou a mão.

00:55:43 Michele Perea Cavinato: Foi, foi sim.

00:55:47 Dawton Roberto Batista Gaia: Jean, bom dia.

00:55:53 Jean Carlos Martins do Vale: Espera só um minutinho, por favor, gente (…) queria, na verdade, falar sobre a Apucarana.

00:56:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vi que ela está no item 3 da pauta. Queria saber se o problema dela também está relacionado ao orçamento, porque ela tinha começado a ser executada e foi paralisado até agora.

00:56:23 Ricardo Airut Pradas: Nesse momento, não tem dotação, não tem dinheiro na dotação liberada para nenhuma estrutura da PPP. Se você procurar o que está sendo executado nesse momento da PPP é zero locais. A gente está fazendo o acompanhamento prévio, validando projetos, mas, de execução, não. Porque precisa renovar toda essa dotação orçamentária. E ainda havia a Cohab. Nesse momento, ela está no meio desse bolo que a gente poderia estar executando e não vai fazer enquanto não tiver a liberação financeira.

00:57:03 Jean Carlos Martins do Vale: Mas, tu tem certeza mesmo? Porque a gente tem fotos de vereadores intervindo na obra. Eu tenho fotos, inclusive. Fotos, não posso falar nomes aqui, mas, assim, eu acho que seja conveniente. Tem certeza? Porque a gente ia ficar muito chateado de saber que mais uma obra começou e foi paralisada porque um vereador está colocando o dedo podre dele lá.

00:57:31 Ricardo Airut Pradas: Desconheço essa informação.

00:57:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que é importante. Vou repetir a minha fala anterior. Nós

fizemos o planejamento, foi elaborado o projeto, foi dada uma ordem de serviço e lá foram realizadas as obras que são, a fresa e a capa, que é uma das condições que a gente tem imposto com relação às novas estruturas cicloviárias. Ela está em andamento. Nesse momento, ela foi paralisada porque, realmente, estão aguardando a reabertura, o retorno da nossa verba que é por volta do ano fiscal que a gente está retomando. Mas, o nosso projeto e nossa intenção é que isso se realize ainda esse ano. Vai acontecer porque já começou a ser implantado. Ela tem que terminar, é isso. Os esforços estão sendo nesse sentido. Acho que é importante dizer isso.

00:58:46 Jean Carlos Martins do Vale: Não, tudo bem, porque é difícil acreditar que vocês vão cumprir a meta, apesar da gente torcer muito a favor de todos, para que a meta consiga ser conclusa. Porque acho que o intuito é beneficiar todo mundo. Mas assim, Dawton, vou te falar a minha intenção está mais relacionada ao final do ano. De verdade, está chegando a eleição, a gente vai cobrar muito seriamente das pessoas que não cumpriram os acordos que foram feitos com a gente. Porque, não tem condições, a gente está querendo ser muito legal, de verdade. Vocês não chegaram em 5% da meta estabelecida no plano de mobilidade da cidade. O plano estabelecia 600 km. Vocês, eu acho, não chegaram no 60. Ainda assim, a gente não quer culpabilizar ninguém, mas é chato. Você querer ir num aniversário e chega lá e está com um presente na mão, recebe super bem as pessoas, mas não tem bolo, não tem nenhum bom à noite, quando você chega é super incômodo. Isso porque a gente está tentando ser legal. A gente tentou colaborar em tudo, a gente sabe, tentou ajudar de várias formas. A gente até chamou o prefeito para vir pedalar com a gente. Nem com a bicicleta dele mesmo, ele foi. Uma bicicleta alugada, fechou uma rua para ele pedalar, foi acompanhado de um monte de segurança de GCM, de CET. Vai chegar ao final do ano e a gente vai cobrar do Ricardo Nunes. Porque, não tem como culpabilizar vocês. Imagina, falar como se vocês controlassem a rubrica de qual obra vai ser executada ou não, de qual o orçamento ele vai ser liberado, ou, não. A gente vai cobrar no final do ano, na eleição, porque a gente já foi muito paciente. Eu entendo que vocês têm as limitações administrativas de vocês. É super compreensível a burocracia dos trâmites legais. A gente entende de verdade isso. Tem gente que está aqui na CTB desde nossa, vai fazer 10 anos já. Tenho certeza absoluta e coloco a minha mão no fogo por isso, de que tem um vereador colocando o dedo podre dele na obra da Apucarana. Tenho fotos disso, tenho pessoas que estão ligadas ao vereador e pessoas que estão ligadas ao grupo que está cobrando desse vereador. E a gente vai cobrar na eleição porque

não é justo que a gente passe por uma dezena, uma dezena não, foram 11 audiências públicas, uma cacetada de planejamentos, de projetos, de estudos, e a gente vai rezar uma missa inteira. Se a gente começar a incluir tudo o que foi levantado para a execução do plano cicloviário e tem um vereador com um dedo podre dele lá, colocando as patas sujas. Deixando marcas podres no processo para tirar toda a democratização do processo que aconteceu. Vamos ficar muito chateados, estamos muito chateados e vamos cobrar essa fiação no final do ano. Dawton, eu acho que assim nem vale a pena ficar remoendo. É muito chato, a gente quer ver vocês trabalhando assim, tipo vento, e poupa, toca o projeto, sabe? A gente sabe que vocês estão parados, e não é por vontade de vocês. Mas, vamos para a próxima pauta.

01:02:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Primeiro, nós precisamos que vocês continuem nos apoiando, que é preciso. Vocês são ciclistas, existe uma Câmara Temática, o objetivo é isso mesmo, trazer aqui os problemas e a gente correr atrás da solução dos problemas que vocês trazem. Nós procuramos sempre fazer esse trabalho de reflexão sobre os problemas trazidos. Apresentar soluções e, quando possível, nós apresentamos as soluções. Eu acho que isso é importante, não deixe de nos apoiar, porque nós precisamos que vocês nos apoie. O apoio não é para a prefeitura. O apoio é para a população. O apoio é para a cidade. É isso que a gente precisa impor. Acho importante isso, que é o apoio é para a cidade merece, ela precisa e merece que a gente tenha esse plano de mobilidade ativa e que seja estruturado, terminado e concluindo até o final dessa gestão que nós estamos. Nós estamos trabalhando para isso. Eu não disse isso, vocês sabem disso. Eu vou continuar afirmando. Vamos implantar os 300 km que estão previstos na meta, é isso. Aline?

01:04:00 Aline Pellegrini Matheus: Oi, bom dia. Antes de ir para a próxima pauta, eu queria deixar um questionamento em relação à Apucarana. Porque, indo junto com a fala do Jean, vocês colocaram na pauta o item Apucarana separado. Colocaram na pauta a palavra audiência pública junto. Você vem, Dawton, com uma explicação bem basiquinha: ah, porque a obra está parada, simplesmente. A gente fica com a pulga atrás da orelha, o que vai acontecer? Por que está prevista uma audiência pública para Apucarana? A gente vai recomeçar o processo disso? Então, qual audiência pública é essa que está na pauta escrita?

01:04:47 Ricardo Airut Pradas: Olha, eu acho que a gente precisa deixar claro, que essa pauta foi a proposta pelo Thomas Wonig. Veio de vocês a pauta.

01:04:57 Aline Pellegrini Matheus: Mas, o que a gente quer saber é se estão previstas novas audiências públicas para as novas ciclovias. É isso que a gente está querendo saber, se estão previstas novas, se vão ocorrer, o que está acontecendo lá. A gente está vendo todo um processo de movimentação política ali. A gente está vendo que a ciclovia vai acabar sendo retirada. É por isso que a gente fica questionando tanto aquele processo dali, enfim, vamos para a próxima pauta, por favor.

01:05:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, não temos mais audiência pública para o que está planejado. Os 300 km, todas as audiências públicas já foram feitas e já foram conduzidas. Todas essas vias estão aprovadas em audiência pública. É isso. Vamos lá para a próxima pauta.

01:05:51 Michele Perea Cavinato: Vamos lá, atualização sobre as obras de manutenção de ciclovias, ciclofaixas. Fernando vai falar.

01:06:00 Fernando M (Convidado): Bom dia a todos. Meu nome é Fernando, eu sou engenheiro da Secretaria de Mobilidade e Trânsito, fiscal do contrato de manutenção. Eu vou dar um panorama geral sobre como está o andamento desse contrato. Nós temos 3 ordens de serviço que foram emitidas no ano passado. É a OS 25, 26 e 27. Elas são referentes, respectivamente, as estruturas ciclovias Jair Ribeiro, Teotônio Villa e Barão da Passagem. Essa primeira estrutura, Jair Ribeiro, ela está concluída. Essa segunda estrutura que eu falei, a Teotônio Vilela, a ordem de serviço foi emitida em outubro de 2023, as obras estão em andamento. A terceira ordem de serviço referente à estrutura Barão da Passagem, ela está em andamento, está em fase de mobilização. Além dessas obras, nós temos mais algumas que estão no gatilho, eu posso mencionar a estrutura Zagottis e a ciclovia da Avenida Sumaré, trecho um. Elas estão aguardando a emissão da nota de empenho. Assim que a nota de empenho estiver emitida, a gente já pode soltar essas ordens de serviço para iniciar a manutenção nessas 2 estruturas. A gente tem, na sequência, estruturas previstas. A Cecília Lottenberg, que está aguardando elaboração da planilha de custos. Nós temos a estrutura Santos Dumont que está aguardando um ajuste no projeto funcional, para, em seguida, elaborar a planilha. A gente tem

também a estrutura Avenida Metalúrgicos e rua da Consolação que a gente está aguardando a finalização do projeto, para, em seguida, ter a elaboração da planilha e, finalmente, culminar com a elaboração da ordem de serviço. Com isso, eu encerro as estruturas que eu tenho aqui e fico à disposição se alguém quiser tirar alguma dúvida, obrigado.

01:08:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Queria fazer um complemento à fala do Fernando. Todos os projetos para serem emitidas ordens de serviço da manutenção, eles dependem de projetos que devem ser elaborados pela CET. A CET tem que elaborar um projeto e nos encaminhar esse projeto para poder, em cima do projeto, ser planejado, quer dizer, a empresa contratada vai planilhar esse projeto e nos apresentar esse projeto, e nós devíamos aprovar essa planilha e emitir as ordens de serviço em cima dos itens que foram planejados, basicamente, é isso que a gente faz com relação à manutenção. Tem outras vias previstas? Tem. Algumas delas, nós dependemos e vai continuar dependendo, porque está lá no nosso processo. É a questão da fresa e da capa, nós dependemos de projetos serem elaborados após a recuperação do pavimento. Eu não tenho como fazer um projeto e implantar recuperado, que é a premissa do plano cicloviário, ressinalizar aquilo que realmente está bom e recuperar através de obras civis. Tudo que a gente tem que recuperar. Apenas esse complemento que eu gostaria de fazer. Aberto às perguntas, se alguém tiver dúvida, Aline levantou a mão.

01:09:58 Aline Pellegrini Matheus: Bom, vamos lá. Eu tenho uma série de perguntas e uma colocação. A Jair Ribeiro da Silva a gente viu que já está praticamente pronta mesmo. Enfim, das outras. Dawton, você colocou que na premissa que precisa da fesa e do recape antes de fazer. E aí, Fernando, eu já coloco para você riscar da sua listinha ou apressar as coisas, porque a Cecília Lottenberg, por exemplo, já foi feita a fresa e o recape. Inclusive, Iá ressinalizaram a ciclofaixa lá, só falta terminar a sinalização das ciclofaixas, porque ela está só com uma listinha branca, como ela sempre foi desde o começo, porque colocaram a sinalização lá e sempre foi só uma listinha branca, nunca teve. as sinalizações das bicicletinhas. Nunca teve a linha vermelha, nunca teve um tachão para gente, assim ela continua. Já foi feito o asfalto novo, já foi feito a listinha branca e assim permanece. Você pode colocar que só falta fazer a sinalização nova, vocês precisam conversar com a CET de verdade. O Dawton fala que a conversa é feita com a CET primeiro, então, vocês precisam realmente fazer essa conversa. Além disso,

vias que foram feitas a fresa e o recape, recentemente, e essas vias todas têm ciclofaixa e foram apagadas as estruturas e desde setembro até hoje não receberam sinalização novamente. Rua Vergueiro. Rafael de Barros. França Pinto. Dionísio da Costa, destaque aqui na Dionísio da Costa, a Renata Faustoni foi atropelada na Calixto da Mota. Uma quadra que liga na Dionísio Rodrigo Vieira. Uma quadra também que dá na Dionísio. José Maria Within, inclusive o asfalto já está rachando novamente. Lourenço Cabrera. Interlagos. Guido Caloi na Guarapiranga. Fernandes Moreira, rua pires de Oliveira. Cecília Lottenberg, que eu acabei de falar. Siqueira Bueno, na Mooca. Viaduto Paraíso, que é aquele viaduto que dá no metrô, onde tem a sede do metrô. Rua Abílio Soares. A jornalista Roberto Marinho, que já está completando um ano que foi feito o asfalto novo, tem trechos que estão sinalizados e outros que não estão. Abel Ferreira na moca. Avenida imperador, em São Miguel Paulista. São 17 estruturas cicloviárias que foram apagadas pela operação asfalto novo e que coloca os ciclistas em risco. Detalhe que, muitas dessas estruturas já estão sinalizadas para os carros e não estão sinalizadas para o ciclista ou estão parcialmente sinalizadas, não estão completamente sinalizadas, estão só com a faixa branca, estão faltando sinalização, tachão, sinalização vermelha, pictogramas de ciclista. Assim, a gente tem uma série de problemas. Desde 2022, não foi publicado o relatório de sinistros de trânsito. A gente é colocado em risco diariamente. Os motociclistas não nos respeitam, sobretudo aqui na via Vergueiro que os motociclistas, eu ando todos os dias na Vergueiro, os motociclistas enfrentam a gente, não nos respeitam, então, falta fiscalização, falta sinalização. Quando tem manutenção, demora muito para voltar e a gente é sempre colocado em risco. Ou vocês não conversam com a CET, ou vocês não planejam direito essa manutenção. Eu sei que nós fomos convidados em setembro para participar do lançamento desse programa permanente de manutenção e nós fomos. Eu já falei isso para o Dawton em outras reuniões. Eu me senti enganada, quando eu fui nessa, depois que eu participei dessa reunião, porque eu fui lá, acreditei, falei, agora vai e tal. E esse programa não está andando da forma que deveria andar, porque a gente tem aqui 3 vias que estão sendo feitas e as próximas vão começar. Outras que vocês acreditam que era para começar depois, já foram feitas, que é o caso da Cecília Lottenberg, por exemplo. A Consolação foi feita recentemente também. Recentemente, há alguns meses já foi feita. Já está sinalizada, já está lá, bonitinha, enfim. Alguma coisa de comunicação não funciona entre a Secretaria de vocês e a CET. A gente só vê o asfalto novo chegando e não vê a efetividade das ações da manutenção. A gente vai sendo colocado em risco diariamente. Além disso, tem outros 2 assuntos que eu queria colocar aqui. Não sei se a Jaqueline está

na reunião, mas a Hugo Beolchi, aquele problema do asfalto levantado, ele foi resolvido, mas todos os outros problemas da URBE, o que é da engenheira Amanda Arruda Pereira, permanece falta de guia rebaixada, falta de pintura em vários trechos. Ainda permanece, não foi nada resolvido e a gente sabe que o problema é com Habitem não sei por que que vocês ainda estão com essa empresa no contrato de vocês e por último, mas não menos importante. A gente não entendeu por qual razão as obras da ciclopassarela lá perto da Ponte Estaiada estão recebendo as placas com o nome de Bernardo Goldjanezi, sendo que já era para ser o nome da jornalista Erica Sallum. Já tem projeto de lei com vários vereadores assinando em nome da Erica. Tem abaixo assinado com 1500 assinaturas em favor do nome da Erica para essa ciclopassarela. Fica aqui o nosso repúdio, não pelo nome dela é pelo nome do Bernardo nessa passarela, sendo que era para ser o da Érica Sallum. Está registrada minha fala e espero as explicações de vocês para essas 17 estruturas sem sinalização dentro do programa de manutenção. Obrigada.

01:17:07 Fernando M (Convidado): Eu posso responder com relação a Cecília Lottenberg?

01:17:13 Michele Perea Cavinato: Claro, Fernando.

01:17:15 Fernando M (Convidado): Bom. Os itens que nós temos previsto na nossa ata de manutenção são justamente esses itens que você falou que estão faltando lá, que seria a instalação dos caixões e a instalação da faixa vermelha, a sinalização horizontal e vertical. Então é isso aqui nós vamos fazer. Com relação à questão de fesa e do recape, a gente realmente depende que isso seja feito pela Secretaria competente, porque, nós não temos esses itens na nossa ata. Eu tomei nota das estruturas que você falou aqui. Na verdade, você falou 17. Eu consegui anotar 14 só, mas depois eu vou pedir para o pessoal levantar todas elas para a gente estudar e ver o que a gente pode estar fazendo. Lembrando sempre que a gente depende de fornecimento do projeto da CET de alguns outros entraves como, por exemplo, a questão da fesa do recape.

01:18:11 Ricardo Airut Pradas: Deixa eu complementar. Aline, bom dia, para você. A gente não tinha conversado ainda. O trecho da Consolação que você citou, eu acho que é o trecho que não foi recapeado até a Xavier Toledo na parte de baixo. Esse trecho ficou por fazer, então é esse

complemento da Consolação, até para deixar esclarecido que é uma das situações que a gente viu. O que foi conversado com a CET houve uma tentativa da gente pegar todas essas áreas para dar mais celeridade em áreas que foram recapeadas pelo programa asfalto novo. O entendimento da área jurídica da CET, entendimento da diretora de sinalização é que, como já havia dotação orçamentária e a SEURB prevista para recompor a sinalização, esses que foram de assalto novo, todos vão sair pela CET, pela dotação orçamentaria de lá, são rubricas diferentes. O que o Fernando fala, quando ele fala, tem locais que a gente vai precisar de trazer recape, são locais que não foram objeto do asfalto novo. Só que implantar a manutenção na situação que ali se encontrava era descartar a sinalização porque estava com algum lugar que não estava com condições de receber a contento a sinalização da estrutura cicloviária. Esse ínterim que a gente está gerenciando o que dá para a gente fazer e aplicando. Teotônio Vilela. Conversei com a contratada menos 2 horas atrás. Falaram que mais de 80% eles já executaram lá. Essa é uma que daqui a pouco a gente vai dar como concluída e, assim que liberarem de novo, ela está no resto a apagar, ainda do ano passado, por isso que a gente conseguiu executar nesse momento agora. A gente vai esperar liberar novamente a dotação na rubrica para poder continuar com essas estruturas que o Fernando citou.

01:20:25 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Aline, bom dia. Estou aqui, Jaqueline. Bom, eu tenho, como você disse, a garantia contatual. Eu queria colocar aqui o documento que eles mandaram. Mi, me ajuda? Apagou (…) eu quero colocar a documentação (...) a gente continua conversando com OGBO que tem as questões da pintura, tem uma questão lá, eu não sei o nome de todas as ruas, mas você vai dizer que tem aquela guia rebaixada. Aquela reta, porque a ciclovia não passa por ali. Então foi uma pintura incorreta, que a gente sempre está em contato com a sinalização para que passe a pintura no local correto. As placas entrou na garantia contratual da empresa. Eu vou colocar aqui o documento que eles mandaram. Mi, me você me ajuda mostrar. Eu quero colocar apresentação. Estou vendo. Ah, chega (…)

01:21:48 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Cadê minha janela? Ela não aparece. Bom, vou continuar falando, eu já vou aqui. Só são fotos fazendo aquelas Placas que você falou, as guias rebaixadas. A gente pediu essa retomada no prazo contratual dessa prorrogação. Inclui todos esses ajustes que a gente estava obtém. Teve esse lapso de tempo, como a gente comentou, as questões da

chuva e tudo mais, mas eu tenho uma reunião com eles hoje. A gente sempre está alinhando para que faça. Eu tenho muita certeza de que vai fazer todas as questões de novo. Peço um pouco mais de paciência porque está indo o que está fazendo, principalmente da pintura e das guias rebaixadas que eu recebi seus e-mails. Recebi todos os relatórios que você mandou. Nós recebemos, a gente sempre encaminha. Acho que o ouvido e o acompanha bastante. Sei vocês todos. A gente sempre oficia até que deu o prazo final do contrato, a gente continua insistindo. Será feita, não sendo feito, aí serão questões que a gente vai ver, como é que trata? Caso não seja, mas eu creio que vai ser feito. É isso, mais alguém?

01:23:15 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Eu só queria colocar mais uma coisa. Nessas vias todas que eu coloquei no chat, Fernando, é para você, que você sabia. As vias que estão sendo recapeadas e removidas as estruturas, eles não estão colocando cones para gente passar, não coloca nenhuma alternativa de segurança para a gente. Na Vergueiro, ainda foi colocado por algum tempo, mas, bem pouco tempo depois, foi retirado. Foram retirando poucos as estruturas de segurança para gente e aí isso coloca bastante em risco a gente. Para gente passar, a gente fica bem vulnerável mesmo. É isso. Agora, na Rafael de Barros, nas outras vias tal, a gente fica completamente vulnerável, completamente andando mesmo no meio dos carros. É isso, obrigado.

01:24:31 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Aline. Eu estava compartilhando as vias que você colocou aqui por e-mail para complementar, podemos seguir? Vamos lá. A quinta pauta (...)

01:24:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Só um complemento, está na sexta pauta a história do recapeamento que a Aline colocou. O recapeamento e preservar a estrutura cicloviária, através de uma operação componente.

01:25:01 Michele Perea Cavinato: Faltou a quinta pauta.

01:25:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou falar da quinta pauta, só para andamento, continuidade do que você começou a falar. A verdade é que a gente sempre solicita que o pavimento seja feito onde houver ciclovia, que seja colocado cones. A empresa devia estar colocando cones,

preservando essa estrutura cicloviária existente. Quem termina colocando e absorvendo essa demanda é a CET. Em alguns casos, ela não consegue absorver a demanda da cidade inteira, com certeza, não tem como, se houver a demanda da cidade inteira. A solução efetiva, sem dúvida nenhuma, seria que essas estruturas, que foram recapeadas fossem sinalizadas. A solução definitiva é essa. Ela acabou de fazer a fesa e a capa, tem que ressinalizar. Essa é a solução, então, é isso que nós temos que correr atrás, como Secretaria, como prefeitura, correr atrás, para que essa possa ser sinalizada. Essa sinalização depende de um OK da subprefeitura para fazer análise do pavimento e liberar dizendo o pavimento tem boas condições, pode pintar. Então fica essa burocracia. Termina prejudicando vocês mesmo nessa questão do problema de segurança, na questão da estrutura cicloviária. Mas, estruturação definitiva, sem dúvida nenhuma, é ressinalizar as estruturas cicloviária, e nós estamos correndo atrás disso, viu, Arlindo. Na nossa pauta isso é constante, buscar soluções locais. Com relação à colocação de cone para preservar onde tem que ser preservado. Com relação a quinta pauta. Em algumas reuniões, nós chegamos a falar sobre isso. Que é a requalificação de estruturas, transformação de ciclofaixas em ciclovias. Eu vou dizer que é um sonho antigo nosso. Nosso, que eu falo, é do grupo. De um grupo de ciclistas e da SMT, que é a garantia definitiva, que aquela estrutura de fato não será modificada em tempo nenhum. Claro que nessa proposta existe mais uma proposta que nós fizemos. Através de mim e da Leia, terminamos desenvolvendo uma proposta maior, com mais de 318 km de estrutura, ciclovia, e objetivo, até nós chamamos de intervenção urbanística em vez de estrutura cicloviária, porque você pensa no ativismo, na mobilidade ativa, realmente completa, onde você pense no pedestre e você pensa no ciclista. Você tem uma calçada onde você pode ampliar essa calçada nesse limite, onde está a estrutura, a Ciclofaixa, a calçada vai ficar uma estrutura muito mais legal urbanisticamente. Uma solução muito melhor, onde todo o mobiliário urbano possa ser colocado ali de um formato bem legal. É claro que o primeiro projeto que se pensou em fazer isso foi na Avenida Rebouças, terminou tendo muitos problemas que surgiram na elaboração do projeto. O problema mais grave que surgiu lá na Rebouças, foram as gárgulas, que são aqueles canos de drenagem dos prédios. Terminam jogando na pista e tem prédio lá que tem 35 gárgulas. Teria que fazer um projeto específico para captação dessas águas que são dos lençóis freáticos que foram rebaixados por conta dos estacionamentos, dos prédios residenciais, comerciais que tem ali lá em volta. Terminou sendo um problema para gente. Teoricamente, era um projeto simples, alargar calçada e colocar ciclovia. As ciclovias se transformar ela numa ciclofaixa e

terminou não achando uma solução com custo razoável para poder desenvolver esse projeto. A gente terminou fazendo, para não perder a nossa vez, terminamos desenvolvendo a ciclofaixa e implantando na Rebouças. Mas a proposta é, sim, existe sim uma possibilidade de a gente pegar fazer um plano cicloviário diferente do que está lá, quer dizer, pegar algumas, não todas as ciclovias, mas grande parte das ciclovias, transformar ela em ciclofaixas. Quer dizer, transformar ciclofaixas ciclovias. Alargando os passeios e colocando ela para cima. É uma proposta que a gente colocou lá atrás. Nós desenvolvemos uma proposta e encaminhamos com 319 que está previsto uma intervenção como essa, com esse formato, a grande parte daquelas intervenções estão previstas com esse formato e eu acho que agora é pegar o que já existente, tudo o que tem implantado e devagarzinho, implantando, onde for possível. Claro que alguma das estruturas hoje, se a gente parar para pensar, não existe outra solução senão você colocar uma solução como essa. Por exemplo, acho que o Lucian colocou aqui, nas obras da Pedro de Toledo, uma solução é exatamente essa: ampliar o passeio e colocar a ciclovia para cima do passeio. Lá tem espaço para isso sem prejudicar o que está existente. É consolidar um plano onde você não tem esse conflito, entre o comerciante e o ciclista. Essa é a proposta que a gente sabe que esse é o grande problema para a gente enfrentar. Quando você implanta uma ciclovia, você não pode estacionar o veículo. O comércio se diz prejudicado quando se implanta uma ciclovia na porta deles. Eu não acredito nisso. Não acredito mesmo. Eu acho que é possível sim, consolidar as 2 coisas. É possível implantar ciclovias com essa característica. Tenho certeza absoluta, se todos os comerciantes colocassem ali um espaço para deixar uma bicicleta. Com toda certeza, o ciclista pararia no comércio dele para comprar alguma coisa. É um novo formato. É um modelo novo para nossas cidades e a gente tem que caminhar nessa direção. Por isso que eu coloquei isso lá no passado e vocês estão aqui cobrando. Na verdade, essa proposta não deixou de existir. Só precisamos parar e desenvolver essa proposta, podendo fazer isso juntos. Sugestões, quais os locais que seriam importantes nesse momento? Ou, mais importante de transformar estruturas de ciclofaixa em ciclovia? Alguma pergunta, um questionamento, alguma reflexão?

01:33:26 Michele Perea Cavinato: Dawton, depois de esgotada essa parte que você apresentou, o Lucian voltou um pouquinho na segunda pauta. Se ele puder falar o que ele gostaria?

01:33:37 Lucian CTB: Oi, gente, é que até agora vocês nunca descreveram como vai ser o piloto do

Bike SP. Vocês não falam de cronograma, vocês só falaram que não tem um. Vocês estão esperando a recomposição do recurso para dar início, mas vocês nunca fizeram uma apresentação para a gente de como vai ser o piloto, quantas pessoas vão embarcar. Se eles pudessem fazer uma apresentação disso e disponibilizar essa apresentação também. Por quanto tempo vai durar?

01:34:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Pedro está aqui ainda? Eu posso falar disso com bastante tranquilidade. O grupo que está desenvolvendo, o nosso parceiro, que é a USP. Eles pediram que a gente não divulgasse muito como que é esse programa, para não prejudicar o piloto. Eles estão cada vez mais avançando, estão nos apresentando as propostas. Apresentaram a última proposta, uma melhoria bem significativa na proposição que eles fizeram. Foi até uma cobrança nossa, eles terminaram desenvolvendo, mas, eles pedem que a gente não passe isso para ninguém, para não prejudicar as pessoas que vão participar do projeto, do programa piloto. Pode prejudicar o resultado do projeto-piloto. Eu posso, não agora, mas eu posso até fazer uma apresentação. Resumo, do resumo, do resumo. E, junto com a USP, posso até pedir para eles virem aqui e fazer apresentação para nós. O que é possível apresentar. Eu não quero intervir no processo que eles desenvolveram. Podemos colocar como pauta na próxima reunião, trazer aqui a USP, para poder fazer uma explanação do que seria esse projeto-piloto, o número de pessoas, me parece, que são 850 pessoas. Eu não me lembro exatamente o número, mas é por volta disso que as pessoas terão a possibilidade de pedalar e receber por isso. São coisas diferentes, o programa piloto se divide em várias fases (…)

01:36:01 Pedro Ivo: Dawton.

01:36:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Diga.

01:36:04 Pedro Ivo: É o Pedro Ivo, estou aqui. Só para complementar o que você está falando. Quem foi? Desculpa.

01:36:12 Dawton Roberto Batista Gaia: Foi o Lucian.

01:36:14 Pedro Ivo: Lucian, é o seguinte. Como o Dawton falou. A USP está trabalhando com o

universo de 800. Oitocentos é o número mínimo para a metodologia de pesquisa, porque é um projeto de pesquisa que está se valendo do programa. Do ponto de vista empírico, metodologicamente, é um projeto empírico, é um estudo empírico. Então, ele precisa de no mínimo 800. Mas, a expectativa é que ultrapasse isso, tudo bem? O que nós temos que respeitar, Lucian, é o 152.2000, que foi a projeção de pagamento. Projeto piloto por quê? Porque nós vamos testar a viabilidade do Bike SP. Só para lembrar, de um ponto de vista mais empírico, para a gente tentar complementar aquilo que o Banco Mundial. Que, num primeiro momento, talvez para a fazenda, para os órgãos internos, é de SMT de Setrans, tenha ficado um pouco dúbia a questão informacional. No sentido, assim, é viável ou não é viável? Então ele é um projeto empírico, é uma metodologia de pesquisa. Pegando um gancho no que o Dawton falou e você também, me parece que é acadêmico. Acho que você sabe, a metodologia, você não pode divulgar. Eles estão estruturando o programa piloto como um objeto de estudo, mas me parece que há aquelas restrições, inclusive, acho que é propriamente sigilo, a metodologia empregada. No projeto-piloto, nós vamos ter essas hipóteses que a gente tem, dentro da lei do Bike SP. A remuneração mediante o bilhete único para a gente ver se tem a adesão para a gente poder ver quanto é, quanto em média, as pessoas que rodam de bicicleta, seja no trajeto para a escola, por exemplo. Para o trabalho, para a gente poder ter essa exata medida, e não ficar apenas numa estimativa como mais ou menos. Ficou no estudo do Banco Mundial que a gente não fez um estudo de campo. Nós fizemos uma pesquisa de campo e agora vamos complementar com o projeto piloto, para ver como seria essa implantação, quantas pessoas irão aderir, qual o trajeto mínimo? Só para lembrar, na lei tem um termo, metragem mínima para participar. Para a gente poder remunerar com os créditos, entendeu? Como que se daria essa compra de créditos, seria dessa forma como a gente está fazendo. A SMT compra os créditos por uma inexigibilidade e repassa para o exercício do programa. Como que funciona esse acompanhamento, como que vai funcionar a questão do aplicativo, qual é uma configuração mínima de aplicativo para a gente poder fazer com que o programa funcione de uma maneira que seja razoável. Que tenha, justamente pensando, amplitude de participação. Mas, a priori, só para complementar, é o recorte mínimo. São 800 pessoas.

01:39:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Só complementando Pedro. Eu acho que é importante dizer o seguinte. O que realmente vai estimular as pessoas andarem de bicicleta. Segundo o Banco Mundial,

na pesquisa deles, se você construir a rede cicloviária e estimula muito a questão do uso da bicicleta. Qual seria o número correto, ou o número melhor que as pessoas estariam estimuladas a pedalar. Os valores zero, alguns vão pesar, não recebendo nada, alguns que vão pesar recebendo uma parcela. Outro no total daquilo que está aqui. Está previsto, então, a ideia do piloto. É exatamente isso. Para achar esses números, o que realmente é significativo. Até que ponto a pessoa é estimulada, se ele for remunerado, basicamente é isso.

01:40:36 Pedro Ivo: Então, só responder uma pergunta aqui do Áquilla, que é a questão da autorização do projeto. A produção do comitê de estudos de pesquisa foi, eu ia responder aqui, já que eu voltei aqui, vou responder. A USP, já obteve, inclusive, a gente não atrás enquanto não tivesse isso. Você pode ver que foi a partir mais ou menos de julho a agosto do ano passado que a gente tem esse andamento, porque daí já tinha o parecer do Comitê de Ética de Pesquisa. E também, como você está bem levantando, justamente o comitê ético, que talvez traga algumas ressalvas para a divulgação da metodologia. Pelo menos foi essa informação que a gente tem do ponto de vista acadêmico, é o que a gente sabe que realmente acontece. É você tem algumas restrições, principalmente porque você também vai envolver pessoas. Então você tem que ter termo de livre consentimento, enfim, mas tudo isso a USP vai modelar. O que é importante a gente saber é que nós vamos colocar o projeto-piloto, nós vamos tentar trazer, colocar aquelas informações que a gente já tem com informações novas e uma conclusão do ponto de vista empírico. É viável? Tem procura? O estímulo, o estímulo financeiro que seja, ele vai realmente proporcionar uma migração ou será que basta uma medida para nós enquanto administração pública ou basta, por exemplo, a criação da estrutura cicloviária para que as pessoas se sintam motivadas a mudar. Ele também traz esse aspecto de análise para nós. Do ponto de vista estrutural, dado que nós aqui estamos com os problemas, ou não foram levantados, mas a gente esta é uma cobrança de vocês com o investimento muito alto na estrutura cicloviária, então, são todos esses parâmetros que a gente tem que ter para poder falar, olha, temos essa rubrica. O programa é factível? A estimativa é de tanto para a gente colocar ele para rodar, entendeu? E passar essa estimativa para unir os níveis institucionais da SMT. Como a gente discutiu lá, o lucro ainda participou no projeto de criação do decreto, a gente deu um break e justamente para ele fazer esse projeto-piloto e trazer mais um cenário, que foi o que a fazenda nos pediu. No seu relatório, a fazenda fez uma projeção em cima do cenário que o Banco Mundial ofereceu. Nós estamos tentando oferecer mais um

cenário. Mais empírico para que a gente possa realmente validar e sair com o programa do ponto de vista técnico metodológico bem embasado. Se factível, para que ele consiga a sua implantação, do ponto de vista técnico.

01:43:34 Lucian CTB: Se ficar acordado, se vocês puderem chamar o pessoal do IME para fazer a apresentação na próxima reunião. Da parte da prefeitura, queria mais uma (…) pode ser uma coisa mais voltada para a liberação de dinheiro. Havendo liberação de dinheiro, quando tempo depois pode ter início isso? E quanto tempo é esperado que dure, então é bom saber dos 800 participantes, por exemplo. Queria ter essa noção, vai ter mais, se vai ter então.

01:44:06 Pedro Ivo: Lucian, 800 é o mínimo. O quadro mínimo, para baixo disso, a pesquisa não vai apresentar resultado relevante. Nós acreditamos que a gente vai ter bem mais.

01:44:31 Lucian CTB:
Outro dia, eu estava procurando o relatório do Banco Mundial, ele não está no site. Eu não encontrei no site da prefeitura, da SMT.

01:44:40 Pedro Ivo: Bom, eu passo o processo para você. Ele está no processo. o George fez perguntas em relação aos 6 que estavam indisponíveis, eu vou aproveitar que eu vou esclarecer para vocês. Todos os 6 processos de SMT, eles se iniciam com número 6020. Todos eles que não tiverem nenhuma sigilosidade obrigatória pela lei de acesso à informação, eles estão disponíveis para consulta. Então, vocês vão poder acessar e se não tiver algum nível de liberação, só avisar e a gente vê o problema interno. Quando eles começam com outra numeração, por exemplo, 6010, casa civil, 6011, SGME, et cetera. Aí, quando ele está indisponível, vocês vão ter que ver na pasta respectiva, porque daí se ele não tramitou por SMT, não tem acesso, a menos que em algum momento a SMT se manifestou. Repetindo, todos os nossos começam com 6020 estão disponíveis, OK Lucian? Eu vou repassar o número aqui para você ver o parecer do Banco Mundial. Em relação à complementação, está naquele processo que você está representando a CTB. Aqueles processos que vocês não têm acesso é porque eles não tramitam em SMT. Se começar com 6020 e vocês estiverem sem acesso. Por favor, nos avisem que a menos que tenha alguma disposição legal para que os processos permitem receber de justiça,

perdão, segredo de justiça de maneira restrita, perdão. É ato falho, mas assim. Total abertura está tendo que, se vocês olharem, tem acesso a todos os processos de pagamento. Mas aí eu vi as digressões aqui. Em relação à execução ou contratado, enfim, então os nossos estão todos abertos. Eu vou ter que colocar aqui.

01:46:50 Lucian CTB: Bom, mas Pedro, manda para gente, por favor, mas independente.
O resultado do estudo do Banco Mundial, a gente comenta sobre ele para outras pessoas e muita gente queria pesquisar, mas eles não conseguem encontrar, eles não vão saber que está, não sei. Então, se tivesse disponível na prefeitura igual a gente tem os de acidente.

01:47:49 Pedro Ivo: É que são vários arquivos. Eles estão no processo, mas eu vou fazer o seguinte, eu vou conversar no nível institucional, se for o caso, a gente baixa do processo e encaminha para você por e-mail, para facilitar é que são muitos arquivos. Ele faz um estudo do plano cicloviário e, em dado momento, ele se concentra e no Bike SP, que foi uma solicitação nossa. Foi aquela pesquisa, não tem problema é que expulsam vários arquivos, eu vou baixar eles e vocês vão poder ver o relatório público que isso é público, não tem problema. Isso está disponível. Essa questão é antiga.

01:47:56 Lucian CTB: O fato do relatório ser público, mas a gente não consegue encontrar uma saída da prefeitura, então.

01:48:00 Lucian CTB: Ter um relatório disponível no site ia ser bem bacana. A gente tem vários recursos. A gente tem as notas técnicas das câmaras técnicas. Tem muito material que a gente usa para fazer pesquisa mesmo. O resultado, o estudo, não estando disponível no site. Fica perdido dentro dos processos internos. Aí ele, aí ele não consegue ser acessado.

01:48:22 Pedro Ivo: Não, é que nós juntamos, deixa eu só explicar para esclarecer, isso é que o tem um processo original que cuidou desse trabalho com o Banco Mundial. E nós só colocamos naquele processo do decreto essa parte mais específica relativa ao Bike, ele já tem o resultado conclusivo no processo humano, mas no Bike nós não divulgamos. Não é que nós não disponibilizamos, é que, assim como a gente não soltou o decreto para nós, o processo ainda está inacabado. Ele está aguardando o

resultado do projeto-piloto. Mas não há problema. Eu passei o processo do Bike, mas tem o processo desse estudo que foi feito. Eu não sei se quem (...)era o CUT que cuidava. Eu não sei com quem ficou, mas a gente levanta, eu passo para você também, que é todo esse estudo com o resultado. A gente passa os 2. A gente disponibiliza os arquivos que fazem parte de cada para vocês analisarem, beleza?

01:49:16 Lucian CTB: Está bom, perfeito.

01:49:18 Pedro Ivo: Em linhas gerais, é isso. Eu acho que o Dawton foi bem pontual. Acho que o mais importante, talvez na próxima reunião, a gente espera ter passos mais avançados. Do ponto de vista técnico, a gente está caminhando, está caminhando bem, agora é que vocês trabalham com a administração pública, vocês sabem quando você tem uma intersecção maior com outras pastas, tem os problemas procedimentais que a gente tem que respeitar, em que pese, um nível institucional sempre cobre, sempre nos apoie.

01:50:11 Dawton Roberto Batista Gaia: O complemento é, a partir do da disponibilidade financeira, que estiver com a nota de reserva lá, disponibilidade financeira é imediata. Tem uma fase do programa que é a gente conversando com a USP, que tem uma fase de divulgação. Com relação ao projeto-piloto, já temos os textos elaborados, está tudo prontinho para poder ser divulgado. A gente só precisa ver com quanto tempo a gente vai fazer essa divulgação. E, a partir daí, começa o nosso programa, é isso. Então será divulgado. Bom, eu acho que nós terminamos a nossa pauta.

01:51:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, primeiro eu queria falar que hoje é aniversário da Michelle. Parabéns, Michelle, em nome da SMT. Que Deus a ilumine, proteja e abençoe.

01:51:36 Michele Perea Cavinato: Amém. Daltinho. Obrigada, muito obrigada.

01:52:00 Dawton Roberto Batista Gaia: E para vocês, um feliz Ano-Novo. Estamos iniciando nosso ano. Espero que a gente consiga atingir todas as nossas metas. Estamos trabalhando muito para isso. E vamos trabalhar. Eu peço a vocês que nos apoiem nessas metas, que nós realmente precisamos de vocês do nosso lado. Muito obrigado a todos e um bom dia.

01:52:30 Michele Perea Cavinato: Eu só abri a palavra para o Alan.

01:52:32 Dawton Roberto Batista Gaia: Ah, o Alan. Eu não vi, desculpa.

01:52:38 Allan: Primeiramente, bom ano para todos. Parabéns, Michelle. Só fazer um breve resumo. Eu tenho acompanhado as reuniões da Câmara Temática desde setembro de 2022, como Abraciclo, inclusive. Nós patrocinamos, na oportunidade, as oficinas que aconteceram no ano de 2019, início de 2020 justamente o planejamento dessas infraestruturas. A cobrança entre elas, vamos dizer assim, com relação à velocidade, como as coisas têm acontecido, como ciclista, como usuário das ruas, eu sou motociclista, eu ando de carro, ando de ônibus, transporte público. As coisas acontecem para o ciclista, principalmente, extremamente lenta. Isso é notório. O ponto é, principalmente, que nós precisamos ter um transtorno harmonizado. Precisamos de espaço para todo mundo. E hoje, principalmente com relação ao último tópico da nossa pauta de hoje, com relação ao recape, sabemos, inclusive, que existe um prazo para o asfalto poder assentar e tudo mais. Há avenida há mais de 4, praticamente 4 meses, que já foi feito recape e ainda não tem nada. Isso coloca em risco a segurança dos ciclistas, até do pedestre, até mesmo dos motociclistas e dos motoristas. Criando situações de risco para todo mundo. Talvez o único pedido, nós estamos no último ano do governo do atual prefeito, ele tem uma meta para ser atingida, então realmente, precisamos de um pouco mais de velocidade, talvez por parte dele, principalmente, nessas pautas nossas. Foi comentado, se não me engano pelo Jorge, que a gente sabe que vocês, muitos de vocês, têm um esforço gigantesco para essa nossa pauta. Mas eu sei que sabemos sobre que existe diversos ritos a serem seguidos, mas realmente, por tudo que eu tenho acompanhado desde 2022, desde a época que foi feito o pedido para Abraciclo, para patrocinar as oficinas e tudo mais, o processo está muito lento. Está bom? Enfim, se temos um ano inteiro ainda para fazer, temos as eleições, vai ser um grande desafio para todo mundo. Para nós como ciclistas, usuários, membros da Câmara temática e vocês da prefeitura. Então é muita força, porque o desafio é muito grande, obrigado.

01:55:51 George Queiroz: Bom, para encerrar. Parabéns, Michelle, feliz Ano-Novo, todo mundo, muita saúde para todo mundo. A gente teve mais uma reunião um pouco parecida com as outras, um pouco

agridoce, a gente ouve, entende o esforço de vocês, mas como, reforçando, como diz o Allan, a gente não vê o que a gente quer, as coisas acontecendo na rua, no nosso dia a dia, onde a gente está de fato sofrendo. Para finalizar, assim eu queria continuar uma coisa que a gente Fala pouco. O resultado disso, eu queria, de alguma forma, me solidarizar com os 35 ciclistas que nós perdemos em 2023. São 35 mortes de ciclistas, quase uma a cada 10 dias na cidade. Isso é o dado do infosiga. A gente não sabe se é mais, se é menos, quando se for consolidado. Mas de qualquer forma, 35 vidas de irmãos nossos que estavam nas ruas. Esse é um número. O dado de 2018, eram 18, ou seja, de 2018 para 2023, nós dobramos. O número é de vidas perdidas. Ciclistas e somando todos os modais, nós estamos no número 987, segundo o infosiga, ou seja, chegando ao número de 1000 mortes, no trânsito de São Paulo. Esse número é absolutamente inadmissível, então tudo que a gente fala aqui é todo o resultado dessas dificuldades. Ela se se reflete nisso. 987 vidas perdidas pelo menos, quando for consolidado esses dados, os números podem passar de 1000. A gente precisa sempre colocar isso toda reunião, não é admissível. Aa gente perder 987 vidas e 35 ciclistas que a gente pendura são nomes, não são números.

Eu queria me solidarizar com as famílias que perderam pessoas e a gente trabalha no sentido, sim, da saúde, da vida. Isso aqui não é um trabalho paralelo, uma coisa, só um esporte, um hobby. Isso aqui é a nossa vida, então agradeço e espero que nas próximas a gente tenha mais coisas concretas, reais e menos. É um pouco essa, essa dificuldade da gente ficar vendo justificativas, justificativas e pouca coisa acontecendo de fato, porque a gente precisa salvar essas mais vidas. Porque não está legal o que está acontecendo. Agradeço e enfim, bom ano para todos. Bom trabalho.

01:58:29 Michele Perea Cavinato: Até a próxima pessoal, Dawton. Agora sim.