REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: 05/09/2023 (terça-feira)

Participantes

Allan
Aline Pellegrini Matheus
Ana Carolina Jacob – CET
Antonio L.
Aquilla C.
CET Luis
Daniel
Dawton Roberto Batista Gaia
Eduardo M.
Felipe Carlos
Gabriel J.
George Queiroz
Jackeline Morena de Oliveira Melo
Lucian C.
Michele Perea Cavinato
Pedro Ivo
Rafael M.
Ricardo Pradas
Rogério V.
Simone P.
Thomas W.
Vanessa
Welton J.

Pautas:

1. Status de todas as obras de novas ciclovias e ciclofaixas na cidade previstas até 2024 – Ricardo Pradas e Jackeline / SMT
   – PPP Habitação
   – Concorrência 02/2020
   – 3ª licitação (158km)
   – 4ª Licitação (101km)
2. Status da licitação de manutenção da malha cicloviária existente – Dawton/SMT
3. Apresentação de melhorias para estruturas cicloviárias em implantação solicitadas anteriormente:
   A. Av. Tiradentes – Jack/SMT
   B. Av. Dr. Hugo Beolchi/Av. Eng. George Corbisier – Jack/SMT
   C. R. 13 de Maio – Luís Gregório / CET
   D. R. Sena Madureira/Av. Ibirapuera – Luís Gregório/CET
4. Requalificação: compromisso do secretário de que algumas ciclofaixas serão transformadas em ciclovias. Como será feito o projeto, contratação etc.? (CTB quer indicar quais devem receber o tratamento) – Dawton/SMT
5. Atualizações sobre o BikeSP (solicitamos a presença dos responsáveis da USP pelo projeto) – Pedro Ivo/SMT

6. Por que a CET/SMT escondeu desta câmara temática, desde 2019, um documento que ordenava a remoção da ciclofaixa da Bento Guelfi? Que outras ciclovias e ciclofaixas essa gestão pretende remover ou não ressinalizar após as obras de fresa e recape ou mesmo por ausência de manutenção? – Dawton/SMT
7. As novas câmeras que serão instaladas irão também fiscalizar as ciclovias e ciclofaixas? – Dawton/SMT

Dawton Roberto Batista Gaia – Olá. Vamos dar início à nossa Câmara Temática da bicicleta mais uma vez. Essa pauta é um pouquinho extensa, geralmente essas pautas demoram muito. Portanto, vamos tentar ser breve nas nossas falas, para ver se conseguimos cumprir nosso horário. A primeira pauta é o status de todas as obras de novas ciclovias e ciclofaixas na cidade previstas até 2024.

Ricardo Pradas – Oi. Bom dia. Eu vou começar com o status das obras. A PPP da habitação fez vistoria ontem, da Corifeu. A licitação dos 158 km está em um ponto que o jurídico tem que fazer só o despacho para autorizar a licitação, autorizando e correndo tudo bem, essa situação a gente vai usar o mesmo tipo de estrutura, de termos de referência para os outros 101 km que você já estavam sabendo, concorrência 0203 2020. A gente deu ordem de serviço para a radial, que a gente achou que já devia estar começado, segundo a fiscalização, até onde foi me informado, não houve o início, a confirmar com a Jaqueline, assim que for necessário. Imprimir isso agora que faltam quatro meses para o final do ano, emitir todas as ordens de serviço para que eles executem da maneira que foram logisticamente mais interessante para o empreiteiro, uma vez que não dá para renovar isso. A nossa preocupação é pela morosidade, sempre ficaram em relação a falar que não foram emitidas ordens de serviço, então, emitimos todas as restantes e estamos esperando que eles retomem todas as obras para encerrar esse ciclo finalmente e terminar todas as obras dessa concorrência. Entrando em uma outra parte já para tentar manter tudo no mesmo padrão, a licitação da malha da auto acabou de colocar, foi publicada hoje no diário oficial, no negócio eu mandei o link. Depois, Michelle, se você quiser colocar o link aqui no espaço de conversa, no chat, se vocês quiserem verificar a publicação que que foi me encaminhada, informado pelo secretário-adjunto no dia de ontem, que seria publicado hoje. Essa é mais uma etapa vencida, pois eu acredito que tenha alguma explanação do da auto, em relação a como isso vai se desenvolver. Acho que dessa parte é isso, vou dar uma geral em tudo. As melhorias das estruturas Jaqueline tem acompanhado, acredito que depois ela vai pormenorizar isso. Falta cinco compromissos, secretário com algumas ciclofaixas, que serão transformados em ciclovias. Parece que o Dawton estava presente nessa conversa. Assim que tiver uma indicação de quais são esses, precisa ser uma licitação à parte para fazer essa transformação, para fazer essa mudança, a gente pretende, como as outras coisas que a gente vem fazendo, se vingar certa essa do 158 km, fazer todas com contratação integrada. BikeSP e os outros assuntos são menos afeitos à SMT. Eu acho que daria para, além dessas, começar a responder algumas a coisas, depois a gente passa para a pauta na sequência.

Dawton Roberto Batista Gaia – Ontem fiz uma reunião lá com a empresa da Cohab e a ideia é dar início. Já foi dado início com a primeira ordem de serviço da corifeu. Até o final do ano, ontem nós nessa reunião nós definimos que nesse processo nós iríamos dar ordem de serviço é de, até o final de ano, de 34 km de novas ciclovias. Eu estou falando aqui de Abraão de Morais, Augustinho Gomes, Cipriano Barata, Assis Platina, Toma Caio, José dos Reis, Manifesto, Nossa Senhora da Saúde, Apucarana, Carlos de Campos, Radial Leste, Avenida Guilherme das Gueixas, Roland Garros, Benjamim Mansur que é continuação da corifeu. Eu estou insistindo que eles façam na sequência a Benjamin, mas para fazer ligação com Eliseu de Almeida já nesse processo de início de implantação dessa rede cicloviária da Zona Oeste, Adherbal Stresser, Sapetuba, Santa Marina, Vital Brasil, que está na sequência aqui também da Corifeu, Gastão Vidigal, Major Paladino, Postman, Queiroz Filho, Duarte Azevedo, Manoel Gaya e Virgílio

Rodrigues Alves de Pinto, quer dizer, tem uma relação aqui que somados aqui dão quase 35 km de redes. Estamos providenciando a emissão de ordem de serviço para essas ciclovias. A sequência é exatamente essa. A MT dá ordem de serviço, vai atrás do toda documentação, TPOV e tudo mais, e dar início à implantação das obras. Acho que isso é uma coisa bastante importante, que é a gente poder garantir que parte da estrutura que está no nosso plano de metas, que são os 300 km da rede cicloviária para 2024 ainda, e vamos cumprir, estamos trabalhando bastante mesmo. Ontem eu saí da reunião 9 horas da noite para poder fechar esse cronograma, só para vocês terem uma ideia, para fechar esse cronograma para a gente poder estar apresentando para vocês hoje e de imediato começar as obras. Das concorrências tem lá 22 km implantado, tem mais de 4 ou 5 km que as obras estão prontas, mas falta sinalização, então não está sendo contabilizado como obra realizada. A princípio, são 22 + 5 km de rede cicloviária das concorrências eram 203. Acho que já na sequência eu vou falar aqui da questão da manutenção. Eu e a Michelle estamos aqui trabalhando bastante nesse planejamento da manutenção que realmente a gente está tentando tirar do papel e publicar. Foi publicado essa noite a ata de registro de preço. Nós estamos fazendo um cronograma, nós estamos dividindo em praticamente em quatro partes. São as vias que precisam ser recapeadas e precisam ser, posteriormente, sinalizadas. Todo o processo nós dependemos da secretaria das subprefeituras. Estou fazendo contato com a secretaria da subprefeitura. Tenho certeza absoluta de que nós vamos vencer. Esse é um desafio mesmo, essa questão, porque está dentro de um programa da cidade inteira. Nós vão ter que priorizar dentro desse programa das metas das ciclovias. O segundo seria o que de é concreto, tudo que é ciclovia, que precisa ser refeito, fazer alguns reparos, não necessariamente fazer toda a ciclovia, mas fazer reparos de algumas ciclovias existentes e posteriormente sinalizar algumas ciclovias que foram recapeadas, tipo jornalista Roberto Marinho está recapeado lá, já não sei quanto tempo, e não entrou com a sinalização ainda, nós vamos dar prioridade nessas que já estão recapeadas para poder sinalizar imediatamente, logo após a assinatura, porque é feita uma ata de registro de preços, ela é publicada, depois da publicação, nós vamos fazer um cronograma e assinatura dos contratos de cada estrutura, é um contrato para cada estrutura que vai ser realizada. A partir de agora, que está publicado aqui, tudo que a legislação permite, nós começar a fazer os contratos individuais. Nós estamos priorizando aqui tudo o que tem que ser priorizado, tudo o que já está recapeado. Nós podemos já dar essa prioridade na questão da implantação. Esse processo de contratação, de assinatura de contrato, deve levar mais uma semana, que chama a empresa, a empresa se apresenta, esse é um processo administrativo normal que nós tenhamos que cumprir, não tem como fugir desses prazos. Logo em seguida, nós vamos começar a fazer a manutenção e as vias que são ciclovias mesmo, que estão em boas condições de concreto, vamos ver assim, precisa só ser ressinalizado. Nossa manutenção basicamente se divide nesse formato. Nós temos um quantitativo significativo dos 700 km que foram colocados nas atas, 15% nós podemos sinalizar ainda este ano, o que é bastante coisa, bastante significativo e depende mesmo desse planejamento e desses contratos que nós vão fazer. Já tem o mais importante, já tem verba definida para isso, reservada. Agora é arregaçar as mangas e começar a fazer toda essa recuperação da rede cicloviária.

Michele Perea Cavinato – Se puder complementar, o termo de referência contempla todas as vias, todas as estruturas cicloviária da cidade, até o momento da elaboração do TR. Em um primeiro momento, a manutenção foi autorizada para 15% dessas estruturas. Nós usamos como

base o caderno auditoria cidadã. Em cima do caderno auditoria cidadã, nós vamos ver quais vias foram consideradas precárias ou inexistentes, fazer vistoria e priorizá-las.

Dawton Roberto Batista Gaia – Essa lista não saiu da nossa cabeça simplesmente, está em cima de um trabalho, aliás, um excelente trabalho feito por ciclocidade. Lógico que o procedimento é efeito do trabalho. Vocês fizeram uma lista de vocês e vocês contribuíram também com muita coisa, principalmente o Thomas que terminou colocando bastante coisa, fazendo bastante proposta de manutenção. Nós estamos incluindo tudo o que podemos incluir nessa primeira fase.

George Queiroz – Eu vou me ater agora a essa última parte aqui. Vocês falaram da auditoria cidadã e do contrato de manutenção. A gente precisa lembrar que essa auditoria cidadã foi feita em agosto de 2022. Ela já tem 1 ano. Primeiro é lamentar que a gente demore um ano e durante um ano muita coisa acontece. Auditoria da ciclocidade ela tem, além das ciclofaixas, que foram precárias, que sumiram, tem algumas que nunca existiram e estão contadas como a parte da rede cicloviária da cidade. A gente espera que aquilo que está desenhado com rede cicloviária da cidade passe a fazer parte de fato. Ou seja, tem ciclovia que vocês vão ter que fazer do zero, ciclofaixas vão ter que fazer do zero, outras que foram retiradas por questões políticas, por questões políticas, por exemplo, lá na Mooca, o cemitério, por exemplo, a rua Amarilis, que a gente espera muito que elas sejam refeitas tal qual foram feitas antigamente, a não ser que vocês façam o carão de retirá-las da rede cicloviária. Não acredito que vai ser somente fazer uma manutenção simples, vão ter que recomprar algumas brigas.

Dawton Roberto Batista Gaia – Assim, a Amarilis nós já conversamos sobre várias vezes nas reuniões. Amarílis é uma das vias, porque de todas aquelas vias que na época surgiram que era quase 10 km de rede cicloviária que tinha que, falando politicamente, iria desaparecer. O que realmente nós terminamos reafirmando que não iria ter mais, mas estamos buscando uma alternativa. Uma delas é a Amarilis que tinha, se não me falha a memória, 1.500 m e só conseguiria manter dela 800 m, que é um trecho que ela tem de mão dupla. Nós fizemos contagens lá, o número de ciclista que passava realmente era muito pequeno, pelo problema que ela causava com relação à implantação dela naquela situação. Mas tem uma rua paralela, fui lá, fiz vistoria para gente poder tentar fazer alguma coisa alternativa na época e terminou não dando prosseguimento nesse estudo. Eu sei, porque eu fui pessoalmente lá fazer essa vistoria e depois falamos junto nas nossas reuniões e não significa que ela está descartada. Significa que o formato que ela estava não pode ser ressinalizada. Possível até que faça um projeto diferente lá para poder retomar, se for o caso, porque ela faz uma ligação importante lá em cima e tal. É bem isso não existe no nosso planejamento vias que nós pretendemos manter fora da cicloviária, que você falou do cemitério, eu não me lembro o nome da vila aqui, aquela lá vai voltar, aquela do lado do cemitério também.

George Queiroz – Mas foi publicado na imprensa que houve um pedido da comunidade e que, ao saiu por um começo, foi publicado.

Dawton Roberto Batista Gaia – Eu lembro da história. Mas essa nós vamos retomar, porque ela estava do lado do cemitério.

Aline Pellegrini Matheus – Do cemitério quarta parada.

Dawton Roberto Batista Gaia – Quarta parada. Não tinha o porquê ela ser retirada, porque lá realmente faltava uma conexão sobre o viaduto que ia fazer a travessia e tal. Mas essa vai ser sinalizada também. A outra que foi uma polêmica muito grande, que eu acho que para a gente até finalizar essa texto da pauta, vamos dizer assim, é a metalúrgica. A metalúrgica foi uma via recapeada e nunca foi ressinalizada, porque tinha um cidadão que toda vez que ia fazer uma implantação cara, botava uma arma em cima da mesa e nunca ninguém quis comprar briga com ele para dar continuidade à reimplantação daquele trecho. Eu fui lá, fiz a vistoria, falei que eu sou prefeito, foi eu, o Jean, o Felipe Claros, o subprefeito, mais umas quatro pessoas, o pessoal do Aro Zero, mais umas quatro pessoas, nós fizemos uma reunião lá e nós vamos repintar sim a metalúrgica, foi feito um projeto alternativo, eu sei que vocês têm lá uma resistência de colocar sobre o passeio, mas lá nós fizemos a proposta de ampliar o passeio e fazer uma ciclovia para não ter esse problema com aquele cidadão que ninguém conseguiu deter na época, por conta dessa atitude dele. Mas, de qualquer forma, a metalúrgica vai retornar e vai ser implantado além disso, vai ampliar mais 500 m lá no finalzinho dela que não tinha, para fazer a interligação com aquele segundo terminal de ônibus que tem no finalzinho da metalúrgica. Esse projeto já está pronto e vai ser feito.

George Queiroz – Um outro dado. Só um adendo. Esses exemplos que eu falei são exemplos, porque a gente mapeou muito mais ruas, onde, por exemplo, foram recapeada, teve lugar onde foi recapeado só a parte da ciclofaixa. Vou dar um exemplo, Milton de Souza, aqui no Rio Pequeno, foi recapeado somente a parte da ciclofaixa, mesma forma da Amarilis, que na verdade a gente fala de fluxo, a questão é com o poder econômico das pessoas residentes da região. Mas, assim, o que a gente gostaria, só reiterando, que existe um mapa e esse mapa está oficializado, Amarilis continua no mapa e ela sumiu em 2017. São seis anos que ela consta no mapa e não ela não é de fato uma via própria para o ciclista. Isso são dezenas de vias. Com esse contrato, com a todo esse processo que está se estendendo há muito mais tempo que a gente gostaria, o que acontece em um ano é que vão aparecer outras, se a gente fizer essa auditoria novamente, a gente recebe pela internet outras e outras e outras, mas a gente gostaria no final deste processo o mapa da CET casasse com o mundo real. É só isso, que o mapa que está escrito ali que tem o oficial da prefeitura digital seja coerente e correto com o que a gente vê na rua. É só isso. Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia – George, deixa eu te falar. Está no mapa, porque nós não retiramos do processo que tem que ser ressinalizado, é isso. Tem algumas vias que a gente está reestudando, mas a ideia não é retirar assim, não é retirar a rede cicloviária, não é a ideia. Nossa meta é ampliar a rede cicloviária. Temos alguns problemas em algumas delas, nós temos problemas, temos que lidar com esses problemas. Eu não posso simplesmente ignorar os problemas que surgem nesses locais, é claro que tem o trechinho da marginal de Carvalho que a gente sabe que é problema para gente poder resolver, tem vários trechos, vários exemplos que existem que a gente pode retomar para a gente poder sinalizar com certeza. Tem lá 21 de Abril também que desapareceu, por falta de manutenção. Na muito desses exemplos que você está falando desapareceram, não é porque elas deixaram de existir, ela desapareceu por falta de manutenção. Só para se ter uma ideia, são 722 km de rede cicloviária na cidade de São Paulo

hoje, fora os parques que não estão cadastradas aqui no nosso mapa que tem que tem aproximadamente, se for computar tudo, os parques, a marginal Pinheiros, o parque Villa-Lobos, o parque Bruno Covas, todos os parques, nós estamos falando aproximadamente de mais 70 km rede cicloviária que não estão registrados no nosso mapa. A nossa rede cicloviária hoje tem quase 800 km, na verdade. Só a USP tem 36 km, está implantado, está lá e não está no nosso.

George Queiroz – É que esse cálculo conta Amarilis, esse cálculo conta o que sumiu.

Dawton Roberto Batista Gaia – Você tem insistido no assunto que não precisa, nós estamos falando de 800 m. Eu estou falando de 36 km da rede.

George Queiroz – Não, mas eu estou falando de 40 da auditoria que vocês vão tomar como base, mostra que uma parte razoável da rede não existe mais, ela não existe e outras nunca existiram. A gente tem que ter cuidado com essa quantidade de km. Isso aqui porque tem coisa que não existe e a gente vai ficar em cima, é só isso. Desculpe, muito obrigado.

Rogério V. – Primeiramente, não dá para incluir ciclovia Bruno Covas, ciclo Capivara USP, porque elas não estão a serviço da população 24 horas por dia. Seria lindo, se tivesse 24 horas, não dá para pôr.

Dawton Roberto Batista Gaia – Isso é um posicionamento seu e eu não concordo com você.

Rogério V. – Ué, não pode, não dá.

Dawton Roberto Batista Gaia – Lógico que pode.

Rogério V. – Você quer colocar uma coisa aqui que não é da sua alçada e não funciona 24 horas. Eu tenho que contestar, porque eu sou usuário.

Dawton Roberto Batista Gaia – Não, espera pouquinho só. Qualquer rede que se vê conexões tiver dentro do município de São Paulo, qualquer rede cicloviária estiver dentro do município de São Paulo faz parte do nosso processo, se ela estiver conectada ao sistema, ela faz parte, sim, o que precisa ser colocado normal.

Rogério V. – Então, põe. Tem que pôr o asterisco lá que só funciona de tal horário a tal horário.

Dawton Roberto Batista Gaia – Isso. Mas isso nós vamos fazer.

Rogério V. – Aí, tudo bem. Tem que ter a devida vênia.

Dawton Roberto Batista Gaia – Isso nós vamos fazer, eu já até encomendei isso para colocar no nosso mapa que tem horário de funcionamento específico. Eu vejo, as pessoas vão trabalhar, então vão pegar a nossa ciclovia.

Rogério V. – Pronto, põe. Tudo bem, é só um adendo. Calma, com certeza, a gente vai chegar

num denominador comum. Agora, Dawton, você falou mais, quase meia hora da ata, espera um pouquinho agora. O que não pode ficar sem é aquele lixo da ponte do Jaguaré. Aquilo não pode ficar sem, porque você pode ter 700 km, mas a turma que vem de Osasco, que vem do lado de 20, no Jardim João XXIII, no Rio Pequeno, não acessa nenhum lugar da cidade, porque ele está preso na transposição cicloviária da ponte do Jaguaré e depende da USP que fecha, às 8h00, você não pode mais entrar na USP, para poder ir e voltar daqui da quebrada, porque existe a ordem de serviço da ponte Jaguaré já desde o ano passado e ela está lá paradona. A gente sabe que se o negócio está funcionando direito, que já estão usando aquela pinguela, as pessoas estão usando, correndo risco de vida, porque tem buraco, e vai chamando demanda. Eu queria saber o que que vocês vão fazer, porque está investido lá R$ 500.000 no trecho entre a Queiroz Filho e a ponte do Jaguaré, tem investido o dinheiro, foi feito e está parado. Vocês falaram que tem que ver o projeto e não sei o que, o que eu acho que é mais importante do que a qualquer outra das coisas que que venham a ser feitas, porque a transposição cicloviária, inclusive, é plano de metas e querendo saber quando que vai sair da ponte da Freguesia do Ó a outra transposição cicloviária, está nessa obra da Habitem e não sai, porque a gente não sabe e eu queria entender o que significa que o Ricardo Pradas falou ser logisticamente mais interessante da empreiteira. É impressionante fazer 48 km demorar tanto tempo assim. Essas são minhas perguntas sobre essas obras, o resto o George fala por mim, está tudo certo.

Ricardo Pradas – Rogério, bom dia. O que a gente quer dizer logisticamente é o seguinte, tem mais quatro meses para eles terminarem e a gente quer evitar o máximo possível deixar isso judicializado, por que nós queremos o quê? Ciclovias construídas. Quando a gente emitiu todas, a gente está querendo dizer para impedir o seguinte. Vocês podem tomar a decisão na logística de obra o melhor possível para que essas obras saiam a contento da maneira mais rápida possível a seu maquinário fica perto, ciclovias perto, para executar a fresa, o recape e tivesse terminado para cada estrutura, tanto melhor está para nós. Deixamos com tudo emitido para que a contratada tenha toda a liberdade de fazer isso com a melhor logística de obra que ela conseguir. É isso que quer dizer?

Rogério V. – Entendi. Eu só queria confirmar. É meio que óbvio isso, mas tudo bem.

Ricardo Pradas – Parece óbvio, mas para eles não pareceu, a gente precisou chegar nesse nível.

Rogério V. – Ricardo, quando estava construindo a ciclovia lá da Indianópolis, eu fui lá logo no comecinho, foi no começo do ano passado, fui lá e conversei com uma pessoa, ele falou para mim o que os TCM já acusou depois, que eles estavam reaproveitando guias. Foi uma empresa muito ruim, uma empresa muito ruim. Quando você fala judicializar é exigir que eles terminem o contrato com o valor que foi acertado, é isso?

Ricardo Pradas – É exigir que eles terminem e, principalmente, porque já tem um valor acordado com eles. Inclusive, eles assinaram o contratado.

Rogério V. – Não é acordado, é contratado, não é?

Ricardo Pradas – Isso. Acordado que eu quero dizer é exatamente isso, contratado, no qual eles se comprometeram a fazer por um valor específico. É isso.

Rogério V. – O contrato 03 que teve majoração de preço, reorganização, teve um que aumentou 25% e teve outro e teve correção monetária. Os outros também tiveram?

Ricardo Pradas – Todos tiveram aditamento das operações.

Rogério V. – Do preço, por causa dos preços?

Ricardo Pradas – Mesmo assim, uma série de problemas em relação a isso. Mas isso está organizado e nós queremos a mesma coisa que vocês, que termine a estrutura cicloviária e esteja disponibilizada.

Dawton Roberto Batista Gaia – Tem um contrato de 48 km.

Rogério V. – São três.

Dawton Roberto Batista Gaia – São três lotes, são dois contratos, mas três lotes.

Rogério V. – Não. É um contrato e outro contrato com três lotes. Eu conheço todo o processo.

Dawton Roberto Batista Gaia – 002 concorrência e 003, é isso.

Rogério V. – São as concorrências. E os contratos 3, 4 e 5.

Ricardo Pradas – Três contratos.

Dawton Roberto Batista Gaia – É um detalhe.

Rogério V. – Não, não é detalhe. É dinheiro do povo.

Dawton Roberto Batista Gaia – Nós estamos querendo tanto quanto vocês a implantação.

Rogério V. – Eu sei, Dawton, me responde do Jaguaré. No Jaguaré, vai fazer ou não vai? Está nesse contrato.

Dawton Roberto Batista Gaia – Posso falar? Você contrata alguém para fazer uma obra na sua casa, ele não faz, o que que você tem que fazer? Ele vai paro *pau*. É assim que funciona.

Rogério V. – Mas são eles que não querem fazer a ponte do Jaguaré?

Dawton Roberto Batista Gaia – Quando se fala quando judicializar, se trata judicialmente você obrigar o cara a fazer, é assim que funciona.

Rogério V. – Dawton, eu sei que uma equipe é isso, não sou estúpido.

Dawton Roberto Batista Gaia – É que você perguntou o que significa judicialização. O que eu estou dizendo para você é o seguinte, nós estamos discutindo uma coisa que nós estamos fazendo isso com a empresa agora e não adianta ficar colocando aqui na nossa Câmara, tem mais um que está sendo resolvido lá, porque ele dá a impressão que a gente não quer que faça. Nós queremos fazer sim e não fomos nós, ninguém cortou, não cortou nada.

Rogério V. – A minha pergunta é a ponte do Jaguaré são eles que não querem fazer ou são vocês? Você falou que tinha um problema de projeto, uma vez estava você e outra moça lá que a fiscal do contrato, Jaqueline, vocês falaram que o problema de projeto, a ordem de serviço está lá.

Dawton Roberto Batista Gaia – Nós queremos que faça. Por que você está perguntando isso?

Rogério V. – Eu quero saber, já fazem dois meses isso.

Dawton Roberto Batista Gaia – Mas tudo bem. Fazem dois meses, não fazem 6 meses. Ele tem que fazer, ele só não fez ainda, mas ele tem que fazer. É simples assim.

Rogério V. – Ele não quer fazer a ponte do Jaguaré, é isso?

Ricardo Pradas – Não é isso, gente. Vamos resgatar, se vocês tiverem dúvidas, peguem as reuniões anteriores. Tinha uma compatibilização necessária ou trajeto, onde colocar os espécimes arbóreos e dois colocação da faixa azul que precisava projetar, mesmo com a suspensão da faixa azul, precisava compatibilizar para quando fosse autorizado poder colocar sem ter que refazer trabalho. Era essa pendência e continuava sendo pendência. Nós não recebemos o término, a solução final de trajeto desses pedaços para resolver finalmente, até onde eu me lembro.

Rogério V. – Usar os espécimes arbóreos foi resolvido, o que é o trecho lá daquele auxílio, o que falta é a ponte, só a ponte.

Ricardo Pradas – A mesma situação que eu te falei da faixa azul. Não adianta a gente fazer para depois a gente...

Rogério V. – Que ela tinha faixa azul, parou e agora não tem mais faixa azul, agora volta. Beleza, agora entendi. Está suave. Obrigado, gente.

Thomas W. – Primeira coisa que eu ia falar, tem várias ciclofaixas que a gente listou e estão desaparecidas. Uma parte para asfalto novo, uma parte, porque nunca fez manutenção, isso pelo que eu entendi da ata de manutenção que foi publicada, vocês falaram hoje, todas vão ser feitas, se vocês não têm prazo, porque vocês vão fazer 15%, é isso?

Dawton Roberto Batista Gaia – 15% significa o seguinte, Thomas, eu comecei a falar e terminei interrompido lá atrás, nós temos 722 km, dos quais 325 foram feitos manutenção na gestão

passada, foram implantadas mais 178 e agora mais 22, restando 200 km aproximadamente para fazer manutenção que nunca que não foram feitas nos últimos 8 anos, essas são, teoricamente, as vias que nós vamos contratar para fazer a manutenção. Mas quando a gente fala em 15%?, é 15% este ano, com possibilidade de fazer mais. A ideia é que seja feita uma revisão de toda essa rede cicloviária. Essa aqui é que é verdade, toda a rede cicloviária está previsto fazer manutenção, se não for no nosso contrato específico de manutenção, vai ser feito pelo contrato do pavimento novo, porque quando faz o pavimento novo, teoricamente, a CET faz o projeto e fazer a manutenção da rede cicloviária de todas as transações existente. Está previsto fazer 100% da manutenção de tudo que está sendo colocado. A relação de vocês que vocês fizeram, a contribuição de vocês, ela era muito significativa e nós estamos seguindo elas, nós estamos indo atrás delas. Tudo que foi possível priorizar nesse momento nós vamos no priorizar.

Thomas W. – Vocês vão fazer 15% teoricamente este ano e ano que vem?

Dawton Roberto Batista Gaia – Este ano 15% e ano que vem mais 15%.

Thomas W. – Então 30% da rede.

Dawton Roberto Batista Gaia – Isso.

Michele Perea Cavinato – Ontem à noite, nós recebemos a listagem, nós tínhamos até tirado da pauta, porque não tínhamos conseguido retorno ainda sobre a implantação das ciclofaixas das estruturas que foram retiradas. Mas ontem nós recebemos a listagem da CET e já com a ordem de serviço para que elas sejam repintadas. A gente se compromete a olhar e todos têm uma data prevista para implantação e repassar para vocês. Deixa eu ver se tem alguma já, se vocês me permitirem, compartilhar aqui.

Ricardo Pradas – Só para deixar claro, quando a gente viu lá para trás essa porcentagem de 15%, Thomas, era já baseado na auditoria cidadã, a quilometragem da ciclovia que estava levantada lá, que estava em um estado precário, dava 10, 12% e tinha mais 5% em estado ruim. Ou seja, essa porcentagem contemplava a própria auditoria cidadã na sua porcentagem. O George colocou muito bem que isso tem quase um ano. A ideia nossa, espero que seja a ideia do prefeito, é manter essa ata de registro de preço, pela legislação nova, ela é renovável até 10 anos, se houver o aceite do consórcio que foi o vencedor da ata, logicamente que corrigido pelos índices que a Secretaria de Finanças nos determina que sejam atendidos, havendo aceite de todos e educação orçamentária, que é o que o doutor colocou de mais 15% em 2024, a gente torna isso um programa mais ou menos estável durante a próxima década, esperando que sempre tenha essa renovação, e vamos trabalhar para isso. A ideia é que a gente renove essa ata de registro de preço nos termos da Lei 14.133 em até 120 meses. Só para deixar pacificadas para você.

Thomas W. – Eu vou perguntar uma coisa para o Dawton. Ele falou que, por exemplo, uma parte das reformas da manutenção vai ser feita pelo programa do novo pavimento, que até agora só sumiu com ciclofaixa e, quando repintou, deu problema, vamos dizer dessa forma bem clara, virou ciclolinha, virou ciclosarjeta e por aí vai. Quem que está fiscalizando a execução do novo pavimento? Porque você tem vários lugares, como Roberto Marinho, que fizeram pavimento,

começaram a finalizar o resto, acabaram o resto, a ciclofaixa até agora não voltou. Isso acontece em outros lugares. A Roberto Marinho é um exemplo porque ela está desde o começo do ano assim. Quem está fiscalizando essa parte do novo pavimento por parte da CET da secretaria? Quem deveria estar olhando isso?

Dawton Roberto Batista Gaia – Você tem duas coisas, Thomas. Quem fiscaliza o pavimento é essa SMSUB e só ela pode dar autorização para gente entrar de imediato na pista após a pavimentação, tem um tempo de cura lá no pavimento, tem um termo de vistoria.

Thomas W. – Tudo bem, a gente sabe que tem essa questão técnica. O ponto é que fizeram o resto da sinalização, mas não a ciclofaixa. Já deu para fazer a ciclofaixa. Já dava para ter feito, porque fizeram todo o resto, mas não a ciclofaixa. Eu posso fazer Roberto Marinho, Emiliano, juntas provisórias, por aí vai.

Dawton Roberto Batista Gaia – Olha só, você tem um contrato para ser assinado, foi feita uma concorrência da manutenção, enquanto não for assinado contrato, eu não posso contratar ninguém para fazer a manutenção. Simples assim. Foi assinado contrato, agora vamos entrar com uma manutenção.

Thomas W. – Um lugar tinha ciclofaixa. Vocês falaram que o novo pavimento vai fazer lugares que tinham ciclofaixas. Estão tirando onde tem ciclofaixa e não está voltando, não tem a ver com manutenção.

Dawton Roberto Batista Gaia – Vai voltar, Thomas.

Michele Perea Cavinato – Thomas, eu mostrei agora há pouco uma listagem, eles já estão com uma ordem de serviço interna nossa. Eu só vou colocar isso em uma planilha e mando para vocês aqui. Recebemos ontem à noite e não deu tempo de fazer isso.

Dawton Roberto Batista Gaia – Toda a sinalização que foi retirada, que foi removida, vai voltar. Vou insistir novamente.

Thomas W. – Aquela velha história, meses para voltar, como é que vocês conseguem sinalizar o resto da via, mas só a ciclofaixa não volta? Demora para voltar meses e a gente tem que ficar cobrando. Isso que deixa a gente bem desconfortável, porque fica meses ali esperando, o resto da sinalização colocou, menos a ciclofaixa. A Miguel Yunes está assim também, a Padre Chico está assim, tem outras vias que a gente não colocou na lista, mas a gente sabe que estão assim. Volta a sinalização toda do asfalto novo, menos a ciclofaixa. A própria Rebouças demorou para voltar e, quando voltou, voltou com problema. Vocês têm que ficar de olho nisso, porque se alguém é atropelado em uma via onde deveria ter ciclofaixa, ela existe no mapa de vocês, de quem é o B.O.? Ainda mais se alguém morrer, que é o que vai acontecer, porque a gente sabe como é o trânsito da cidade quando tira. Indo para outro ponto, vocês têm que ver também a qualidade do material que está sendo usado na reforma, porque nas reformas, por exemplo, que vocês fizeram em 2019, vou citar como exemplo a Coronel Lisboa, vocês fizeram asfalto, vocês fizeram tachão, tudo do zero. A ideia é ótima, porque trocou o asfalto todo, trocou toda a sinalização. Só que eu

vou para ela hoje, já não existe a sinalização, só existe o asfalto. A tinta que usou naquela época, os tachões que usaram naquela época, boa parte já foi embora e não durou quatro anos. A gente está em 2023, ela foi feita em 19 e 20, a manutenção dela. O tipo de tinta técnica usada, vocês têm que ver o que que está acontecendo. A própria Jabaquara que vocês fizeram, repintaram ela na pandemia, tem trecho que já sumiu a tinta nova e está a tinta antiga por baixo. A Vergueiro, vocês refizeram faz um ano a pintura e a tinta nova, boa parte já foi embora, está aparecendo aquela tinta velha, porque ali não fizeram asfalto. O tipo de tinta que vocês estão usando, não sei se é tinta frio, qual é o nome, não está durando. Vocês podem ter um plano bom de fazer, vai ser refeito direto por 10 anos. Toda vez vai ser refeito, uma hora vai estar tudo novo. Não vai, porque quando chegar daqui a 10 anos, o que foi feito a 2, a 5, a 10 anos já trás já sumiu de novo.

Dawton Roberto Batista Gaia – Bom, isso tem contratualmente, quem fiscaliza a sinalização, estou falando da sinalização horizontal, é a CET. Quem faz nesses contratos que a CET ressinalizar, tem lá um prazo de validade e tem um prazo de, inclusive, garantia da situação. Se ela vencer antes da garantia, ela tem que ser ressinalizada. É assim funciona, é contratual isso, é um contrato. Se ela apaga antes do prazo de validade, tem que pintar ela novamente. A fiscalização pela sinalização é da CET.

George Queiroz – Dawton, eu preciso só fazer uma questãozinha em relação ao que o foi postado agora, já que é notícia quente, o que foi feito na avenida Consolação, o ciclocentro, tivemos um problema sério na ressinalização da avenida da Consolação, uma via da altura do 1.600, a ciclofaixa muda de tamanho a partir de um lado, de uma hora para outra, depois de uma faixa de pedestres, as fotos estão lá. Isso, obviamente, vai cair na mídia daqui a pouco, ou seja, deve estar na garantia, o trabalho foi feito errado, teve uma mudança ali. Está claro, depois, se você ver o post do ciclocentro, você vê o que aconteceu, porque falta capricho, às vezes.

Dawton Roberto Batista Gaia – George, se foi sinalizado errado, com a largura errada, fora do padrão e fora do projeto que foi elaborado, vai ser refeito, pode ter certeza.

George Queiroz – Mudou de tamanho após uma faixa de pedestre, mudou a medida, diminuiu. As fotos estão lá. Isso foi feito agora, ontem, anteontem, enfim. Só vocês verem que isso é sinal, enfim, uma falta de capricho da empresa executora.

Thomas W. – Eu acho que essas duas perguntas, como é que está fiscalizando quando faz o asfalto novo e como volta e qual material vocês estão usando, porque ele não está durando. Basicamente, é isso. Fora as outras que sumiram no passado, eu vou dizer Caio Graco que não foi falado, George já falou, a Marília, falou de outras, que algumas estão no mapa, algumas não, assim como o mapa tem coisa que vocês contam quilômetro e não existe, vou dizer de novo, porque vocês botam ali que tem uns 4, 5 km ciclovia e se você contar o trecho ciclovia, ciclofaixa, não tem 1 km. Colocar meia dúzia de plaquinha verde escrito rota de bicicleta não conta, porque aquilo ali não tem estrutura real, nem para pintar o chão ali vocês pintaram, nem para botar o desenho da bicicleta. Vocês têm que prestar atenção nesses números, porque tem coisa que some e vocês estão dizendo que existe, que está no mapa, tem essa questão de estar sumindo ainda por causa do asfalto novo e tem a questão do material que não está durando. Você pega a Indianópolis já tem lugar que não tem tinta vermelha, isso porque ali era só lateral. A Sena

Madureira eu passei anteontem, acho, e tem lugar que não tem mais o adesivo de bicicleta, porque é um adesivo, nem pintado, ele já foi embora. A tinta vermelha também tem lugar que foi embora. Top qualidade do material, tanto das novas, das que vocês pretendem reformar, tem que ver.

Michele Perea Cavinato – Cecília Lottenberg é uma das que está no cronograma da manutenção. Já primeiro lote, já no começo.

Lucian C. – Oi, bom dia. Eu tenho uma coisa que eu não entendi que falaram de asfalto novo, está recapeando, apaga ciclovia e está esperando a licitação de manutenção das ciclofaixas para ser feito. Eu não entendi isso que foi mencionado, que falou que essa via inteira já tinha sinalizado, está esperando a licitação de manutenção, porque a gente teve vários asfaltos novos, onde foi feito por caminho, por exemplo, a Consolação.

Dawton Roberto Batista Gaia – Já estávamos fazendo uma ata de registro de preço que estava em elaboração, estava para ser publicado, estava para ser assinando e para ser publicada. Enquanto essa ata não tinha sido assinada, tudo o que era pavimento novo, a responsabilidade e elaboração de projeto e todo o restante, a CET tem que providenciar a manutenção comum que é da cidade. O que que significa isso? Significa que tinha um processo de manutenção da cidade inteira que a rede cicloviária estava embutida ali, estava incluída naquela manutenção. Isso fazia parte do contrato da CET, fazendo a manutenção de todo o que ser recapeado. A partir do momento que assinam a ata de registro de preço e essa ata de registro de preço tem as vias que têm que ser recapeadas, elas têm que ser recapeadas através desse contrato. Eu não sei juridicamente qual é o prazo de validade, entre onde termina um contrato que começa o outro, antes, era a cidade inteira sendo recapeada e sendo ressinalizada pela CET, inclusive a rede cicloviária. Agora, um contrato específico e rede cicloviária para a cidade de São Paulo, que é uma vitória, uma grande vitória para nós, para este grupo aqui, vamos dizer assim, de você ter um contrato específico para a rede cicloviário, significa que nós estamos preocupados, sim, em manter essa rede cicloviária bem sinalizada.

Lucian C. – Tudo bem, Dawton, mas o que eu estou perguntando é que eu não entendi, por exemplo, Aline acabou de colocar uma foto muito boa no *chat* disso, o que está sendo apagado pelo asfalto novo, pelo recapeamento do asfalto novo, como é que faz essa conexão. O que era uma obra que estava em um contrato, agora é uma obra que está sujeita a dois contratos e como é que se estão fazendo para compatibilizar isso? Porque se a gente mudou para fazer o recape e essa ciclofaixa ficar apagada por meses, isso não é uma vitória.

Ricardo Pradas – É o seguinte, até onde eu entendo, Luciano, é o que é feito. porque foi apagado devido ao recape do programa asfáltico lá da SMSUB. A SMSUB dá o aceite, CET faz a repintura da sinalização, é isso que é ser SMT entende. Essas outras situações que têm ata de manutenção até poderia ser usado em última essência, nesse caso, mas é um problema sério de que a SMSUB, se eu não me engano, se não for isso, me corrija, passa e remunerada a CET da implantação que ela está fazendo sinalização. Esse outro contrato que foi feito de manutenção, que é o que está por muito a do hoje, o intuito desse contrato era pegar locais onde precisa refazer a sinalização, independentemente de estar recapeado ou não. Lógico que nós não vamos

refazer sinalização em lugar que está esburacado e tem problema, a gente vai pedir o recape, como é pedido da SMT, aí sim usasse esse contrato de manutenção para recompor, quando é escolha a critério da SMSUB, é direto da sinalização CET.

Lucian C. – Tá bom. Se acabou de ser publicado, tudo bem, mas vou precisar avisar que o processo no momento como ele está agora, o fluxo de trabalho está defeituoso, porque está criando esses apagamentos de meses, precisar pedir para vocês reverem o fluxo de trabalho, para que seja uma coisa contínua e que a gente não fique desprotegido. Segunda questão do contrato de manutenção era a mesma coisa que a gente já pergunta faz 7, 8 anos, que é enquanto a ciclofaixa estiver apagada por causa de um processo de recape de manutenção, vocês vão fazer a intervenção temporária de colocar cone para proteger a vida das pessoas que passam ali?

Dawton Roberto Batista Gaia – Luciano, eu vou falar coisa para você. Dependendo da velocidade que a gente conseguir ter agora, não vai ser necessário mais fazer isso daqui, porque a ideia é que a gente com esse novo contrato de manutenção, isso seja feito imediatamente, em seguida do recape, seja feita a manutenção. A ideia de fazer um contrato específico para isso é exatamente isso, tirar esse esses *gaps* enormes que têm entre o recape e a manutenção. Sim, nós estamos administrando dois processos nesse momento, uma transição entre o pavimento novo total e o plano cicloviário, esse processo de manutenção, esse contrato de manutenção novo. É claro que nós precisamos, sim, nos organizar para poder resolver todos esses problemas que estão surgindo durante esses dois contratos. A Michele colocou na tela e rapidamente os projetos que já estão prontos, que já estão programados para ser implantados e assinou contrato de imediato. Se não for a CET que vai implantar no contrato dela, nós vamos implantar no contrato de manutenção. Agora, isso tem que resolver esse problema de tempos sem a manutenção. Em relação à operacionalização da faixa, enquanto ela está sendo pintada, eu não sei se a CET tem perna para poder colocar cone em todas as ciclofaixas que forem retiradas através do asfalto novo. Isso quem tem que responder é a própria CET. Sempre a medida do possível, todas as vezes que nós podemos intervir e colocar essa sinalização de cone no leito viário para proteção dos ciclistas, nós estamos fazendo. Na própria Rebouças, estava começando um processo de pintura, nós começamos a colocar os cones, as barreiras, que são aquelas barreiras fáceis que nós colocamos. Na medida do possível e da quantidade do braço que a gente tem operacional, nós estamos dando esse retorno, com a possibilidade de fazer, sim, essa operacionalização da faixa dessa rede cicloviária que está inexistente nesse período do recape novo.

Lucian C. – Tem coisas conflitantes, porque falaram no *chat* que está previsto no contrato de manutenção e você está falando que depende da capacidade de operação da CET. São duas coisas diferentes, inclusive isso que eu estou perguntando é porque fazem 6, 7 anos que, todas as vezes que a gente falou de manutenção, a gente sempre falou que queria ver o termo de referência, porque queria ter garantido no termo de referência que parte do processo de fazer a manutenção é que durante a obra tem que ter o cone lá. Não é aceitável vocês falarem “ah, vou ver se pode, se eu tenho capacidade de fazer cone”. Inclusive você falou da Rebouças, só foi colocado cone na Rebouças depois de reclamação e depois que houve atropelamentos lá, vários atropelamentos, só não teve nenhuma morte, nenhum ferido grave, mas houve atropelamentos, e

o cone só veio depois que isso aconteceu e depois que a gente reclamou, que absurdo isso. Nenhum deles nunca deveria ter acontecido, que deveria fazer parte do modo padrão, porque a questão de segurança. Eu não começo uma obra onde os trabalhadores não têm IPI, por exemplo, eu não posso fazer isso.

Dawton Roberto Batista Gaia – Luciano, nós vamos ficar aqui a manhã inteira falando sobre isso. No novo contrato da manutenção, prevê a colocação dos cones. Nesse novo contrato, nós vamos garantir isso. No contrato anterior, não tinha isso, agora tem.

Lucian C. – É isso que eu perguntei agora, que você falou que está dependendo da capacidade da pressão, você está falando "não, o contrato tem a colocação de cones para preservar a passagem do ciclista durante a obra", é isso, certo?

Dawton Roberto Batista Gaia – Isso.

Lucian C. – Tá bom, ótimo. A última coisa é para entender o toda a reforma. Toda a manutenção tem esse apagamento passar de novo, ele tem um projeto próprio? Tem várias das ciclofaixas que a gente mencionava que elas tinham uma largura muito inapropriada e a gente sabe que tem espaço na via, esse pedaço de manutenção, a gente já tinha conversado lá atrás, pode ser um momento de fazer 20 cm mais larga nos lugares que a gente sabe que tem espaço? Tem um projeto que a CET faz para fazer essa manutenção e a gente pode incluir isso nessa hora.

Dawton Roberto Batista Gaia – Eu não entendi. Vocês querem ter acesso ao projeto? Eu não entendi a pergunta. A ideia é existe uma orientação, Luciano, para a CET, assinada pelo secretário anterior, inclusive, pedindo que todas as vias que forem recapeadas no processo de manutenção, ou seja, ampliadas, dentro lá deu um pedido isso.

Lucian C. – Isso é novidade.

Dawton Roberto Batista Gaia – Tem um ofício direcionado do secretário para o presidente da CET, dizendo que todas as vias que foram recapeadas, onde houver possibilidade de ampliar a largura da vida. Estava escrito isso é oficial, depende da CET.

George Queiroz – Isso já foi feito alguma vez? Alguma via ganhou espaço?

Lucian C. – Por exemplo, eu sei com certeza que a Domingos de Morais e a ciclofaixa da Vergueiro têm essa possibilidade, elas vão ser alargadas?

Dawton Roberto Batista Gaia – Isso quem tem que responder é a CET. Está lá para a CET a possibilidade de fazer esse alargamento da pista. Eu acho que não tem o porquê não fazer.

Lucian C. – Tem gente da CET que participa da reunião? Eles não podem responder?

Dawton Roberto Batista Gaia – Só se tiver algum. O que eu posso dizer para vocês é o seguinte, a orientação é para que seja alargada a rede cicloviária, onde houver possibilidade.

George Queiroz – Isso já aconteceu alguma vez? Porque eu nunca vi isso acontecer. Um ofício é fácil de fazer. Eu queria saber de um exemplo. Tem muito recapeamento acontecendo. Um bilhão e meio é muito recapeamento. Queria saber uma via onde isso aconteceu, para a gente entender.

Dawton Roberto Batista Gaia – Eu não tenho nenhum exemplo para você.

Aline Pellegrini Matheus – Porque a gente só vê o contrário, na verdade.

George Queiroz – O ofício no muda a vida do ciclista, o que muda é a coisa no mundo real, na rua. A gente tem que saber um exemplo, um lugar onde foi alargado, um único, alguém da CET falou assim, "olha, a gente alargou a rua tal", a gente vê o que aconteceu, a gente agradece, mas assim a gente está vendo uma coisa que é pueril, idílica, mandar um e-mail, um ofício tal, a gente manda ofício para vocês o tempo inteiro, recebe resposta, fica aquela coisa, papel com papel, uma burocracia, a gente quer ver coisa na rua. Essa que é a questão, não está acontecendo, só isso, Dawton. A gente quer pedalar em um lugar melhor. A gente pedala, a gente passa risco.

Dawton Roberto Batista Gaia – Eu não tenho exemplo nenhum para você, para te dar, um único exemplo a Corifeu que acabou de ser implantada em uma largura bem razoável. É, podia ser um pouco mais larga, não dá para ser mais que o espaço para o viário que tinha.

George Queiroz – Foi a 1 e 50. A gente já conversou muito sobre, mas a Corifeu ela está no 1 e 50, porque ela não podia ser menos do que aquilo. Ou seja, a gente não pode agradecer de que ela está no limite mínimo. Falar assim, "nossa, que legal, fiz no limite mínimo", não, ela está no mínimo manual. Desculpa, Dawton, fizeram a obrigação, mas é o que está no manual, é a lei, você sabe disso.

Dawton Roberto Batista Gaia – Eu não concordo com você, George.

George Queiroz – Não. A obrigação é a que está no manual, não fui eu que definiu 1 e 50. Na verdade, 1 e 50 é excepcional, o que está falando lá, que o mínimo é 1 e 70, aí a corifeu aparece 1 e 50, porque vocês fazem as outras há muito menos. Ela está dentro do manual. Parabéns, por fazer algo dentro do manual. Eu não tenho que agradecer por isso e ela é a primeira versão. Quando você fala que vão alargar dentro do processo de recarga esse tipo de coisa, porque o Ricardo Teixeira, que nem mas está aí, mandou um ofício há três meses, isso se perdeu, está engavetado. Ela não é real, não é uma coisa que acontece. É isso. Vamos em frente, segue o jogo.

Dawton Roberto Batista Gaia – Vamos lá. Eu entendi.

Lucian C. – Mas tem não gente da CET que participa da Câmara Temática da bicicleta para responder isso, Dawton?

Dawton Roberto Batista Gaia – Tem, mas a pessoa que está aqui não tem essa informação, pode ter certeza. Ana Carolina está aqui, ela está participando, ela não tem informação de se tem

algum projeto específico que ampliou. Se você falar para mim, se eu posso deixar aqui um compromisso de verificar se teve alguma dessas que foi ampliado, só isso.

Lucian C. – Eu queria propor, nesse sentido, o encaminhamento.

Dawton Roberto Batista Gaia – O encaminhamento vai ser este: se tiver algum caso específico que foi ampliado, eu posso te responder posteriormente.

Lucian C. – Não é só isso que eu quero. Eu que eu falei que você pulou a parte do que eu falei, eu falei, primeiro, assim, eu queria que você mandasse para gente essa comunicação do secretário com essa orientação que a gente nunca viu. Se você mencionou agora, se a novidade.

Dawton Roberto Batista Gaia – Vou mandar.

Lucian C. – Segundo, eu queria que a CET respondesse que sim eles estão seguindo essa orientação ou se não, eles não estão seguindo essa orientação. Terceiro, os projetos, os recape, tudo o que vai ser recapeado ou vai ter manutenção tem um projeto para fazer essa manutenção e nesse projeto tá fazendo. Quarto, essa busca se tem algum exemplo do que já aconteceu. Quinto, se essa é uma orientação da Secretaria, aquilo ali que não cumpriu orientação vai ser refeito? Essa é uma dúvida que eu tenho. Também eu já adianto e já dou dois exemplos que eu sei, medido, que é possível de ampliação, que são, por exemplo, a Domingos de Morais, a ciclofaixa da Vergueiro, essas eu sei, medido, de que elas podem ser ampliadas. Já que você está falando que a orientação é essa, eu quero ver se quando elas passaram por manutenção, elas vão ser ampliadas. Eles podem mandar esses retornos?

Ana Carolina Jacob – CET – Bom dia a todos. Eu estou aqui acompanhando a reunião, tive que atender um telefonema, eu acompanhei a discussão. O que eu posso dizer é o seguinte, tudo que vocês estão colocando aqui, por favor, pedir aqui paro o Dawton e para Michele formalizem isso, mandem para nós. A gente encaminha internamente para poder dar uma resposta.

George Queiroz – A gente oficia, mas eu quero dar um exemplo, Dawton, muito claro na época que ainda o Ricardo estava aqui, foi quando faleceu um garoto, infelizmente na Marquês de São Vicente, a gente foi lá, pendurou uma bicicleta, lidou com a família, família inconsolável, colocamos a bicicleta, vocês mandaram tirar a bicicleta e a gente pediu um ofício, porque foi quando o Ricardo falou que mandou uma recomendação para alargar as ciclofaixas. Olha, a Marquês é enorme, a Marquês é um latifúndio, a gente falou por que não, vamos começar pela Marquês, onde acabou de falecer uma pessoa. A gente mandou um ofício, a gente recebeu a resposta, “estamos avaliando”. Dois meses depois, tivemos já um outro acidente com ciclista hospitalizado. A gente, inclusive, envia exemplos muito claros, onde ocorreu um óbito, uma curva que está mal desenhada e mandou até um rabisco de uma ideia de como poderia ser melhorado, desenho não só daquela esquina, mas a própria via inteira que tem um tráfego de caminhões e tal. Enfim, a gente tenta ajudar mostrando o que está acontecendo na realidade. Inclusive, uma coisa que me chateou, mandaram tirar a bicicleta que a gente pendurou altíssimo, pendurou super firme, mandaram tirar por nada.

Welton J. – A foto da das lojas agora está largando, a altura do cemitério, uma está estreitando e outra tá largando.

George Queiroz – É a Consolação. Eu falei com ele. O ciclocentro publicou as fotos que diminuiu em um trecho lá. Segue o jogo, obrigado.

Eduardo M. – Bom dia a todos. Estão me ouvindo?

Thomas W. – Deixa eu só falar uma coisa rapidinho. Fiz questão de colocar na tela que o Dawton falou que a Corifeu está muito boa, está larga e eu vou bater na tecla do George, a Corifeu está no aceitável.

Eduardo M. – Tudo bem, Thomas.

Thomas W. – A coisa está no que é firmado excepcional pela própria CET, manual de vocês, olha na tela. Não vem pedir para agradecer e não vem elogiar a Corifeu, vocês estão fazendo o mínimo necessário. Vocês chamam de excepcional.

Dawton Roberto Batista Gaia – Não, Thomas, nós estamos fazendo a nossa obrigação. Nós temos que buscar o equilíbrio do projeto e do que passa pelo leito viário. E aqui não é defender o carro, eu tenho uma largura mínima para o veículo, a largura mínima para o ônibus e a largura mínima para bicicleta. Corifeu, especificamente, já que você tocou no assunto, a faixa de ônibus ficou com 3 e 20. As faixas estavam com 2 e 60 e a ciclofaixa ficou com 1 e 50. Ela está muito boa, dentro das condições que nós tínhamos para implantar e assim que nós vamos fazer. Ele citou o exemplo da Marquês, que poderia ser mais larga, ou da Domingos de Morais, que pode ser mais larga, se puder ser mais larga, dentro das condições e buscando o equilíbrio do que a gente pretende, não tem o porquê não pintar mais larga, a verdade é essa, não adianta. Eu não estou querendo que você elogie nosso trabalho, o que eu não quero é que vocês reclamem de uma coisa que nós fizemos muito bem feita e dentro das condições que nós fizemos. Lá realmente ficou muito bom dentro da largura da pista que nós tínhamos para poder administrar, ficou bom. É isso, se você falar, por que ele tirou uma faixa para poder ficar ciclovia mais larga? Lógico que não vou tirar, não cabe lá para tirar uma faixa, não tem o volume de veículo e o volume de bicicleta é incompatível, você tirar uma faixa para poder ampliar a ciclovia, é isso.

Lucian C. – Isso está em desacordo com todas as diretrizes que a gente tem na política de mobilidade urbana, Dawton, desculpa.

Dawton Roberto Batista Gaia – Diretrizes tem que colocar, fazer ela funcionar lá na rua.

Lucian C. – Não, a pista tem que seguir a diretriz.

Dawton Roberto Batista Gaia – Eu estou falando de uma cidade que tem 9.100.000 veículos passando pela cidade. É disso que nós estamos falando, nós estamos em uma cidade.

Lucian C. – E tem 12.000.000 de pessoas e a cidade é feita para as pessoas, não para os carros.

Dawton Roberto Batista Gaia – Doze milhões e meio de habitantes e 11.700 ônibus circulando pela cidade e 2.000.000 de motos circulando pela cidade, onde 60% dos sinistros fatais ocorreram com os motociclistas. O que eu estou dizendo a vocês que nós temos que buscar o equilíbrio, sim, nós temos que salvar vidas e salvar vidas dentro de uma coisa equilibrada, projeto equilibrado e nós estamos buscando, sim, o tempo inteiro esse equilíbrio. Se tem uma proposta que esta Câmera, que esta Secretaria, está buscando é o equilíbrio entre todos os modais da cidade de São Paulo.

Lucian C. – Qual que é o equilíbrio para salvar vidas por uma cidade que assinou visão zero? Porque "ah, três pessoas morrerem" é equivalente à conveniência de quantas pessoas? Se é o equilíbrio que a gente está falando contra vidas, não vamos focar em salvar vidas, vamos buscar um equilíbrio. Eu queria explicação desse equilíbrio aí.

Dawton Roberto Batista Gaia – Lucian, eu não vou entrar nesse embate com você aqui na Câmara Temática, porque isso não vai levar a nada.

George Queiroz – Eu queria ouvir. Eu estou com saudade do Eduardo Magrão aqui. Ele ia falar. Queria dar uma fala, por favor, Eduardo Magrão, te amo, cara, é te amo muito. Vamos, vamos ouvir o nosso mel.

Eduardo M. – Bom dia. Obrigado, George. Eu me sinto muito contemplado na fala do Lucian, Thomas, na sua, George, e venho trazer alguns questionamentos. Não vou aqui entrar na parte técnica das manutenções, porque já me senti contemplado na colocação dos meus colegas, mas essa coisa que foi dita agora sobre o equilíbrio, Dawton, preciso ter, inclusive, um equilíbrio também financeiro, porque quando se gasta mais de um bilhão de asfalto novo, é humilhante vir aqui e ter que escutar que às vezes a CET não tem planejamento, a condição de instalar um cone para proteger uma vida de um ciclista. Onde que está o equilíbrio? Parece que está pendendo mais para um lado da balança. Mas o que eu vim aqui perguntar, depois de algum tempo, como que fica a nossa questão, sei que talvez nem seja ponto de pauta, eu entrei aqui meio de paraquedas, mas como que fica a questão da Radial Leste, da ligação da Zona Leste com o Centro? Essa é a pergunta número 1. Pergunta número 2, não sei se já foi discutido aqui, entrei um pouco tarde, por conta que eu fui fazer um exame, ouviu-se boatos de que vão tirar Bento Guelfi. Assim é. É uma demonstração de competência gigantesca, querer em vez de melhorar a questão do ciclista que usa ali aquela via, retirar, simplesmente jogar ele no meio dos carros. E a questão número 3, Dawton, é uma ligação fácil, tranquila e que há anos a gente está esperando que a Águia de Haia, se no caso não for monopolizar a reunião, eu queria depois você me passasse alguma informação sobre esses três pontos, Radial com Centro, a saída ou não da Bento Guelfi e a questão da Águia de Haia.

Dawton Roberto Batista Gaia – Com relação à Radial, eu vou afirmar para você que nós vamos implantar até 24 a Radial Leste e fazer a conexão entre o Tatuapé e o parque Dom Pedro. Radial será implantada, isso está no nosso contrato, tanto da uma parte pela PPP da habitação e outra

parte pelas concorrências. Radial vai acontecer, ela está no mesmo problema que as outras ciclovias nos contratos. Com relação à Bento Guelfi, não existe nenhuma orientação, pelo menos nesse momento, de retirada de Bento Guelfi. Pelo menos que eu saiba, eu não tenho essa informação, não sei se alguém viu em algum lugar, se publicaram em algum lugar. Eu tenho insistido, inclusive, para não retirar Bento Guelfi. Bento Guelfi tem problemas de segurança? Tem problema de segurança sim para o próprio ciclista. Eu acho que precisa ser revisto o projeto, não sei exatamente qual formato e não vou debater isso aqui agora, porque a CET está fazendo uma análise lá da Bento Guelfi. Acho que não está nessa análise dela a retirada da Bento Guelfi, pelo que eu saiba. Com relação à Águia de Haia, está no nosso novo contrato do 158 km, está lá a previsão dessa ligação com a imperadora. Aquela obra que fez, inclusive, foi a SMSUB que fez aquela ciclofaixas, ciclovia da Águia de Haia. Se não me falha a memória, faltou 900 m para fazer conexão com a operadora e que está previsto fazer essa conexão nesse pacote do 157 km.

Eduardo M. – Foi objetivo. Eu vou só comentar aqui em cima da sua resposta brevemente também, 2024, nós estamos desde 2015 com esse problema da radial. Sei que é um problema complexo. Eu sei que envolve CET e outras instâncias, mas são anos e anos que o ciclista não consegue chegar nos centros de uma maneira segura. Os ciclistas aqui da Zona Leste. Segundo, Bento Guelfi, o que se sabe que parece que estão se organizando a pedido de um vereador, esse vereador fez pedido para o prefeito para a retirada dessa Bento Guelfi, e a gente quer saber, porque, se o prefeito for acatar um absurdo desse, a gente vai ser obrigado a conversar com perfeito e saber a posição dele. Segundo, a Águia de Haia, não é só até o imperador, a ligação para ela ficar completa e conectar também com a parte de baixo, com a ciclovia, é que passa lá na Bel Tavares, a São Miguel, nós precisamos conectar com a São Miguel também. Ou seja, Imperador-São Miguel. Eu espero que nesse próximo contrato ela faça o trecho completo, porque parece assim cada gestão quer fazer 500 m de ciclovia aqui na Águia de Haia, sai aquela gestão, a outra vem quer fazer, ou vem um a mesma gestão e diretorias diferentes. A gente pede um pouco mais de agilidade. Nos outros assuntos, eu me senti contemplado na fala do meus colegas. Vou encerrando por aqui. Se você tiver mais algum complemento, eu agradeço.

Dawton Roberto Batista Gaia – Nós estamos fazendo o máximo de ter novas conexões de ampliação. A Secretaria dos Transportes fez uma proposta de mais 318 km de rede cicloviária, que foi enviado para a CET para poder fazer uma análise dessa proposta que nós estamos fazendo. Tem um mapa, está lá no site da Secretaria. O objetivo é ampliar realmente todas as redes ciclovias e o objetivo é chegar, é propor, é consolidar os 1.400 km até 2024. Eu estou falando que consolidar, deixar planejado e, se possível, contratar dos projetos para poder em uma próxima gestão imediatamente contratar as obras. A ideia é essa para a gente poder não parar esse processo de planejamento da rede cicloviária ou talvez até nesse novo contrato, dessa nova legislação, que permite fazer o contrato mais a obra, desses 318, já fazer uma proposta de licitação de projetos de obras desses 318, mesmo que não seja para essa gestão, seja para próxima então. Nós estamos trabalhando bastante para que essa rede seja consolidada, recuperada e que realmente ela venha atender as condições de segurança do ciclista que pedala aqui na cidade de São Paulo. Vamos mudar a pauta.

Michele Perea Cavinato – Atualização sobre o BikeSP.

Dawton Roberto Batista Gaia – Atualização sobre o BikeSP.

Welton J. – Bom dia. Tudo bem? É o seguinte, pessoal, em relação ao bike a gente vem avançando, a gente já está em conversas com a USP, inclusive, para a gente ver como que vamos fazer a divulgação já programa, oferecendo àqueles interessados em participar. Estamos ainda no alinhamento com o jurídico para a questão financeira do programa, porque nós temos que fazer um repasse, no caso, a SPTrans, que está tem nos ajudado muito. Já a parte técnica falou que é possível fazer qualquer tipo, tem sido, sim, bastante parceiro, já colocaram toda estrutura que cuida da parte tecnológica, do bilhete único pra gente fazer o programa. A gente está em um estágio final, em uma reta final, para já começar a divulgar, já dar andamento no projeto-piloto só para a gente andar em relação à classe, os valores, porque, como vocês sabem, o convênio é gratuito. A gente vai ter que fazer só um pequeno ajuste para o valor do projeto-piloto poder eventualmente chegar a SPTrans como nossa parceira, mas isso já está sendo conversado. Acho que as coisas estão caminhando bem. Em relação ao convênio com a USP, nesse momento é o que a gente tem para atualizar, mas o que a gente pode dizer que já estamos tendo bastante avanço.

Lucian C. – Tem uma data para começar esse projeto-piloto? Eu até agora não entendi se fala de bilhete único, se tanto o programa em si, quanto o projeto-piloto, vocês pretendem pagar as pessoas com dinheiro de verdade ou com dinheiro de mentirinha? Porque isso muda o que tem que ser avaliado.

Welton J. – Bom, vamos lá. Primeira coisa, o cronograma é agora, setembro. Em relação à moeda de mentirinha, não é que é de moeda de mentirinha, Lucian, a lei prevê que aquela perna aqui deixa ser usada, ela possa retornar em créditos de bilhete único. A gente viu, inclusive, quando a gente estava fazendo lá mesmo o decreto que você participou. Assim, em um primeiro momento, a gente vai fazer via crédito o bilhete único para a gente ver adesão, quilometragem etc., sem repasse direto às pessoas, mesmo porque, pela legislação, ela pode trocar em redes parceiras ou ela pode doar para uma instituição de benemerência, vamos dizer assim, ou então ela pode obter em créditos do bilhete único. A gente vai conversar com a fórmula dos créditos de bilhete único até para a gente conter essa estrutura para poder ter o controle e a conversa dos aplicativos, para que a SPTrans possa vir nos informando da adesão, número de viagens por dia etc.

Lucian C. – Se ele for doado, vira dinheiro de verdade, é isso?

Welton J. – Esses créditos podem ser doados. Assim, como a gente falou, é um projeto-piloto. Nós estamos começando com essa fórmula, que é mais factível para a gente fazer no momento, sem ter que esperar muita coisa. Mas, assim, ele pode doar esses créditos, esses créditos, acredito, que possam virar, sim, algum tipo de moeda. Tudo isso a gente precisa começar o projeto para depois a gente ver como que a gente vai operacionalizar isso. Porque vocês sabem que o próprio bilhete único, você acumula crédito, mas ele não tem uma função de um cartão de crédito, um cartão de débito. Tanto é verdade que hoje no compartilhamento de bicicletas, você

consegue liberar pelo bilhete único, mas você não consegue converter eventuais créditos no preço de uma do compartilhamento em si. Não sei se eu fui claro.

Lucian C. – Está bom. Eu estava com a impressão lá de quando a gente discutiu a minuta até que ele falava em gerar créditos para o ciclista, não créditos do bilhete único. Mas se for assim, se for uma coisa de créditos de direito único, eu ia sugerir que tanto no projeto-piloto já isso seja um ponto de avaliação, de questionar as pessoas de quando se elas estão sendo remuneradas, se elas se sentem vontade de participar, de continuar participando, não continuar participando etc., se elas veem diferença. Tem que ser pesquisado isso, tem que ser perguntado se elas veem diferença em serem remuneradas em crédito do bilhete único para alguém que está convertendo seus deslocamentos em viagens de bicicleta, não vai mais usar ônibus, se isso é interessante, se ela teria uma posição diferente se ela recebesse isso em dinheiro, se recebesse em reais de fato. Se não, também colocar uma sugestão que, não sei qual parte da lei, se é a nível de Câmara municipal, se tem que ser um projeto de lei do prefeito, se é uma questão de decreto ou se é uma questão de portaria, não sei qual que é hierarquia jurídica, de que faça uma alteração nesse sentido, pelo menos já tinha diagnosticado se for haver uma mudança para que possa ser feito um pagamento em dinheiro e ou onde seria feita essa mudança, se leis, decretos, portaria etc.

Welton J. – Vamos lá. Vou responder por partes. Primeira coisa, a USP, pelo critério de pesquisa, vai avaliar tudo isso. Segundo ponto, por que o bilhete único? Justamente para a gente poder estabelecer um controle de créditos e ter um maior controle também tecnológica, para a gente poder ver viagens, ciclistas, quem vai aderir. Isso é um segundo ponto. O terceiro ponto foi a questão financeira, só vou fazer uma parte em uma coisa que você falou de tirar do transporte público, a gente está usando a estrutura do bilhete único justamente porque ele oferta um controle nesse momento para se realizar um projeto-piloto, Luciano. Mas, assim, a ideia do programa é tirar carro da rua. Isso é importante. A gente vai ver como que podemos fazer isso, se há a necessidade de a gente fazer bilhetes para quem eventualmente for participar, independentemente de estar usando o transporte público ou não. Tudo isso que a gente quer avaliar, mas em um primeiro momento, é importante a gente deixar claro que pode de repente haver, mas a ideia não é colidir com o transporte público, mas, sim, trabalhar para que essas pessoas migrem dos seus veículos para o modal bicicleta, pelo menos em alguma perna.

Lucian C. – Ok. Obrigado.

Aline Pellegrini Matheus – Bom dia. Indo de encontro ao que o Lucian estava falando, minha pergunta é assim, se poucos ciclistas aderirem justamente por conta dessa questão do bilhete único, significa que o projeto fracassou e não vai mais para frente?

Welton J. – Foi uma boa pergunta. Na verdade, não é que o projeto fracassou. A questão é além dessa questão da adesão. A gente acha, Aline, que vai ter adesão para contar. Isso a gente não vê como um óbice, mas o bike está dentro de um convênio que cuida de contadores de bicicleta, ele é um convênio muito amplo, em que o bike é um dos braços, até para esclarecer. Por isso que a gente está vendo, como eu comentei com vocês a questão de repasse, o convênio é inteiro gratuito e ele é inteiro entre SMT e a USP, tem várias ramificações para a gente poder fazer essa contagem. Entendemos que o programa, e aí respondendo à sua pergunta, vai nos possibilitar

isso, porque vamos lembrar do processo que a gente estava tratando do decreto, uma das questões, justamente, projeção de cenários, a gente saber exatamente quantos ciclistas usam, qual quilometragem, qual justamente essa aderência para modificar. Eu acho que uma das preocupações também é o fornecimento desses dados, se a gente tiver uma noção desses dados e uma noção mínima de gasto, porque a gente já falou aqui também, tem uma previsão de fonte-tesouro para poder financiar, para poder, vamos dizer assim, financiar o programa e ter esse repasse. Eu acho que a gente já tem um resultado, mas, particularmente, a gente acredita que vai ter uma adesão legal, por isso que a gente quer trabalhar muito bem a divulgação para os interessados participarem em meios de comunicação etc. A gente já está em um alinhamento com a nossa comunicação, inclusive com o Secom, a gente acredita que também muito importante, além da participação, poder ter uma medida, um segundo, um terceiro cenário que possa avaliar também economicamente o programa.

Aline Pellegrini Matheus – De repente, para ter pelo menos um segundo ou terceiro cenário, pudesse ter um segundo ou terceiro meio de benefício, além do bilhete único. Mas, enfim, vocês estão avaliando.

Welton J. – É que assim, foi o que eu falei para o Lucian, o bilhete único, nesse momento, por que ele está sendo utilizado? Por conta de ele, vamos dizer assim, circular créditos e por conta justamente de a gente poder ter essa comunicação para aferir resultados, Aline. Justamente por conta também de comunicação tecnológica. Isso não quer dizer que a gente não possa prever, porque por conta disso e por conta também de alguns questionamentos, a gente está aguardando para refazer a minuta, a gente pode muito bem colocar na minuta de decreto. Eu acho que essa é justamente para a gente poder ter esse cenário e avaliações e rever, inclusive, a questão de regulamentação da lei. Não sei se você concorda.

Aline Pellegrini Matheus – Sim. Concordo em partes. Mas, enfim, seria uma discussão eterna aqui, mas tudo bem, obrigada.

Dawton Roberto Batista Gaia – Vamos ao próximo assunto aqui.

Michele Perea Cavinato – É a última pauta, Dawton, das câmeras que serão instaladas irão também fiscalizar as ciclovias e ciclofaixas.

Dawton Roberto Batista Gaia – Bom, tem uma questão aqui das câmeras. Nesse novo contrato dos radares, não tem como contemplar essa ciclofaixa e ciclovia nesse novo que já está em andamento, já passou por um processo enorme, passou por várias instâncias, tribunal de contas, foi, voltou, já está em uma fase final. A gente não conseguiu colocar essa questão, pelo menos, nessa fase, esse contrato contemplar ciclofaixa e ciclovia. Tem a questão das câmeras da CET, o TR está em análise. Nessas novas câmeras da CET pode, sim, haver uma possibilidade de incluir. É isso que nós estamos tratando agora. Nós estamos conversando com quem está fazendo esse novo TR para poder incluir a fiscalização na ciclofaixa, especificamente junto com o que tem hoje. É claro, tem que ter uma regra específica, para poder fiscalizar a ciclofaixa, no caso, que é através da câmera. Nós vamos entrar em contato para poder verificar o que pode ser feito. A primeira pergunta que tem que ser feita é quais os locais que nós

vamos fazer a fiscalização. A princípio, nos locais onde tem as câmeras da CET, existe a possibilidade de colocar no TR e contratar esse serviço, no contrato da fiscalização, porque parece que é simples, mas não é tão simples, o contrato ele pega velocidade, quando você muda o objeto do contrato, tem que mudar o contrato inteiro. Nós estamos vendo isso e já demos um passo e nos responderam que é possível colocar no próximo. A resposta é estamos verificando a possibilidade de colocar, sim, nesse novo TR fiscalização através das câmeras da CET. É isso. Acho que acabaram nossas pautas.

Michele Perea Cavinato – Não, Dawton, nós pulamos uma, o Thomas lembrou aqui, que é a apresentação de melhorias para estrutura cicloviária e implantações solicitadas anteriormente, é Tiradentes, 13 de Maio, Sena Madureira.

Lucian C. – Dawton, você falou que é possível adicionar isso no termo de referência da fiscalização. Então, sim, vamos pedir que, por favor, adicione isso no termo de referência.

Dawton Roberto Batista Gaia – Sim. É isso que nós estamos fazendo, estamos buscando qual a forma de incluir, tem dificuldade, lógico, tem dificuldade, mas eu acho que existe, sim, uma saída. Eles não deram essa luz que existe uma saída e vamos buscar essa saída de incluir.

Felipe Carlos – Para lembrar que foram puladas duas pautas, mas eu falo em seguida.

Jackeline Morena de Oliveira Melo – Bom dia, pessoal. Eu vou falar um pouco sobre essa pauta. Deixa eu por aqui no *chat* as melhorias da Tiradentes. Bom, eu acho que vocês perceberam, eu vou falar sobre as melhorias, não vou falar sobre a configuração que deveria ou que seria melhor. A gente tinha um relógio no meio do canteiro, a gente fez contato com SP Obras e conseguimos remanejar esse relógio. Sei que está pedido há bastante tempo, mas ele saiu do meio. Eu tenho conversado com a empresa para, dentro do que foi contratado, melhorar as guias rebaixadas, algumas foram feitas. Aline me mandou um e-mail que prontamente a gente foi ver o que tinha, várias questões, quem passa por lá deve ter visto que foi feito, tinha um pavimento que estava rompido na ciclovia nova, ele foi restaurado, tinha um PV que tinha um buraco no meio da ciclovia também conseguiu ser feito. Tem algumas outras coisas, tem uma parte dela que foi pintada de maneira incorreta e precisa de uma obra ao lado para que a gente faça o traçado dela, eu vi aquela rampa que leva para uma faixa de pedestre que tem um degrau, porque a ciclovia não é ali, a empresa está fazendo também. Tinha uma guia rebaixada que eu vi na foto da Aline que tinha um dente e ele foi refeito. Ainda tem um acerto na barriga, no viário, na frente do terminal, está previsto ser feito esse corte também, acertar ali a ciclovia com a via. Aline, fala, me ajuda aqui.

Aline Pellegrini Matheus – Ali na Hugo Beolchi foi feito só a parte onde estava aquele monte de matinho, que foi bem consertado, ficou legal, as grades estão constantemente, não sei se é carro que bate ou alguma coisa, estão sempre tortas. Inclusive essa semana alguém arrancou uma grade de lá e deixou a grade solta, escorada em outras, está bastante perigoso para o ciclista passar. O corredor ali, como ele foi feito na largura mínima, como tem as duas grades, quando passa dois ciclistas ao mesmo tempo, a possibilidade de esbarro é bastante grande. Ainda tem alguns buracos no pavimento, mas tranquilo, dá pra para circular ainda. O buraco na pista na

subida foi corrigido, está ok. A rampa, aquela parte que tem o degrau, está terrível, porque o conflito com os pedestres, quando tem, principalmente no horário de almoço, porque é muita gente circulando ali, para quem não sabe, tem a matriz do Itaú, são oito prédios do Itaú. É muita gente saindo ao mesmo tempo. O conflito com o pedestre é permanente. Precisa fazer aquelas rampas naquele cruzamento e corrigir a geometria que manda o ciclista para um lado, quando a ciclovia é para o outro, precisa corrigir urgente, que está terrível aquele trecho que tem o degrau. A lombadinha, um pouquinho mais para frente, quando faz a conexão da ciclovia com a ciclovia da George Corbisier, não tem sinalização nenhuma de solo, não tem linha vermelha, não tem adesivo do pictograma, não tem absolutamente nada, zero sinalização. Voltando no sentido contrário, indo para o viaduto do metrô, eu sei que o viaduto não é competência da CET, acho que é competência do metrô, tanto que o asfalto novo chega até o viaduto, no viaduto não tem nada e recomeça asfalto novo depois do viaduto. O viaduto está megaesburacado para os carros, buracos que chegam a ter 20 cm de profundidade. De repente, seja o caso de vocês conversarem com o metrô, para o metrô fazer aquele reparo, porque a gente sabe que é competência realmente do metrô, mas para o ciclista está mais perigoso ainda, muito ciclista segue, não consegue enxergar a sinalização que a ciclovia segue pela calçada, muitos ciclistas seguem pelas laterais do viaduto pela via dos carros ou segue pelo centro, que é pior ainda, porque vocês sabem que até já aconteceu atropelamento, tem muito buraco na pista, põe o ciclista realmente em risco. Fora isso que nas vias onde o ciclista deve passar aqui nas passarelas é um rally dos sertões para nós, porque é muito esburacado, não foi feita nenhuma intervenção, nem pelo metrô, nem pela CET, porque só tem os pictogramas pintados de pedestre e de ciclista. A palavra que eu tenho para usar é rally dos sertões.

Dawton Roberto Batista Gaia – Que triste o que você está falando, Aline. Em cima do viaduto?

Aline Pellegrini Matheus – Em cima do viaduto, a passarela, porque o caminho correto é a gente sair do trecho do centro, vai para a direita e segue pela calçada. A gente é obrigado a seguir pela passarela é esse trecho que eu estou falando, é um rally dos sertões, porque a gente vai desviando de buraco o tempo todo, é muito esburacado, o trecho é terrível. Eu quebrei a roda da minha bicicleta e precisei trocar a roda, porque eu caí em um buraco e é muito ruim, está muito ruim. E quem vai pela rua é ruim para os carros, tem buraco dessa largura, o metrô não faz a manutenção, porque não é competência da CET, é competência do metrô. Está terrível. Acho que vocês precisam conversar com o metrô para o metrô fazer a manutenção de lá, porque eu sei que não é competência de vocês a geometria. Eu vi que vocês corrigiram a geometria daquele trecho da curvinha que vai pra são Judas, para acessar, ficou melhor e dali para São Judas está seguindo bem, está tranquilo.

Jackeline Morena de Oliveira Melo – Aline, obrigada, se você puder mesmo não sendo da gente esse trecho, ajuda muito quando eu recebo, porque eu encaminho, nós todos aqui encaminhamos, para os órgãos. Foi como o caso daquela árvore que que vocês mandaram, a gente conseguiu. Eu queria dar informes, a Miguel Yunes vai ser finalizada em outubro. A Gastão Vidigal estava com uma largura menor de 2 m e a gente corrigiu, acho que alguém passou lá, deve ter visto que está com 2 e 90, ainda não tenho a programação de pintura dela, mas estou cobrando e o Luis também cobrando. Se você puder, por favor, mandar foto desse trecho, sempre me ajuda muito.

Felipe Carlos – Eu não comentei naquela outra pauta, porque eu achei que ela seria abordada aqui. Eu vou fazer só essa fala que achei que era o momento mais adequado. Mas, de fato, eu acho que São Paulo veio avançando nesses últimos anos na expansão da política cicloviária e pega muito mal para a gente ter a informação de que uma ciclofaixa periférica está na mira da gestão pública para sofrer um tremendo de um retrocesso. Desculpa, o Dalton disse que não sabe de nada, que não tem nenhuma informação sobre a supressão, sobre a retirada, mas a Globo sabe, os pesquisadores que estão em campo sabiam, de acordo com informações que a gente recebeu *in loco*. É uma situação complexa, porque na reunião do CMT o secretário de mobilidade e trânsito disse que passou pela Bento Guelfi e percebeu que é uma ciclofaixa complicada, perigosa, de acordo com as palavras dele. Eu pergunto, ele passou lá de bicicleta ou de carro? Porque eu já pedalei pela Bento Guelfi, pedalei vindo pela Ragueb Chohfi, eu convido o secretário para pedalar lá comigo e pela Ragueb Chohfi e eu quero que ele me responda, “secretário, é mais perigoso pedalar na ciclofaixa da Bento Guelfi, ou na Ragueb Chohfi, onde não tem ciclofaixa, ou na Jacu Pêssego, onde não tem ciclofaixa, ou na estrada de Sapopemba, onde não tem ciclofaixa?”. A gente está discutindo a expansão da política cicloviária e, ao mesmo tempo, a gente está empregando energia para evitar um retrocesso dessa magnitude. Eu vou resgatar uma parte da reunião da Câmara Temática de bicicleta do dia 4/08/2020. Leonardo complementa que nas audiências da vida segura houve reclamações referentes a Bento Guelfi, pois se trata de uma ciclovia que pode causar um efeito negativo na rede inteira do bairro. Luis Gregório responde que a obra da Sabesp inevitável, pois se trata de uma questão de saneamento da cidade, esclarece que existe a proposta para transformar a ciclofaixa da Bento Guelfi em ciclovia, em um projeto que conta com alteamento junto aos cruzamentos e uma ilha de apoio para a travessia de pedestres e ciclistas. Devido à solicitação da Sabesp, por um prazo de 6 meses para a realização de suas obras, optaram por não incluir nessa etapa de requalificação atual. Agora que a Sabesp já cumpriu sua obra e restituiu a ciclofaixa com a sinalização, a Bento Guelfi vai entrar na lista das próximas requalificações. A gente está falando disso desde agosto de 2020, a gente já está em setembro de 2023, portanto, fazem exatamente 37 meses que se prometeu uma melhoria na Bento Guelfi. O que a gente recebeu depois dessa comunicação, de mais um ofício, que, já como George disse, mais cedo, vai pra gaveta. Isso não promove melhorias na segurança do ciclista. A gente está hoje sob ameaça da desativação de uma infraestrutura cicloviária sob ameaça, enquanto nós estamos distraídos discutindo mapa, discutindo como seria São Paulo linda e maravilhosa, com 1800-2000 3000 km de ciclovia, aproveitando essa distração para passar a boiada, que objetivamente é isso. O que eu quero saber é, objetivamente, a gestão do prefeito Ricardo Nunes vai aproveitar esse processo de frese e recape para se transformar Bento Guelfi na segunda Metalúrgicos, porque a Metalúrgicos, a única ciclofaixa que existia em cidade Tiradentes foi suprimida com asfalto novo em 2019 e não teve as ciclofaixas sinalizadas, não estava no plano de manutenção. Ela foi suprimida com asfalto novo, não foi ressinalizada. Estão dizendo que ela vai voltar na calçada, o que é um absurdo tremendo, porque ela já foi na calçada no passado, ela foi transferida da calçada para o leito carroçável, porque na calçada tem disputa com o pedestre. O volume de bicicletas e pedestres ali é claramente incompatível. Ela tinha 1 m e pouco de largura para uma ciclovia bidirecional. De qualquer maneira, ainda que ela retorne nessas circunstâncias, já é um retrocesso. A pergunta objetiva é essa gestão vai transformar a Bento Guelfi em uma nova Metalúrgico? Isto é, remover a ciclofaixa travestida de algum avanço, de algum estudo, de alguma melhoria e, pior, justificando que isso é para a segurança do ciclista?

O que na minha opinião é um escárnio, um absurdo, porque eu teria vergonha de fazer uma afirmação dessa carregando um carro ou um Crea, porque eu, em uma condição, por exemplo, de estudante de Arquitetura, em que o professor me pedisse para resolver a situação da Bento Guelfi e eu apresentasse uma proposta dizendo que melhoraria a segurança tirando a ciclofaixa, eu seria reprovado. Como pode um profissional formado com diploma, com Cal, com Crea, propor uma aberração dessas na nossa frente, ignorando esta Câmara temática, porque essa discussão sequer passou por aqui. Parece que quando a infraestrutura está na periferia, está nessas regiões em que o poder público costuma virar as costas, porque sabe que não polemiza na mídia, a gente fica largado e a gente tem que sempre brigar para ter o mínimo que é não sofrer um retrocesso dessa magnitude. Eu queria que, por favor, fosse respondida essa questão e com objetividade, porque o que a gente está falando é um assunto muito sério. É mais um retrocesso que está sendo construído contra uma infraestrutura cicloviária da periferia.

Dawton Roberto Batista Gaia – Objetivamente, Felipe, não será retirado, pelo menos que eu saiba. Eu acho que se estivessem retirando, eu já saberia, mas objetivamente não será retirado. Se tem alguém planejando, veja se tem alguém aqui na CET que possa dar essa informação, eu saiba aqui pela Secretaria, em nenhum momento, nós planejamos retirar essa estrutura cicloviária da Zona Leste, não está no planejamento. Eu lembro, sim, dessa resposta do Luis. Na época, eu estava lá, inclusive com o gerente no planejamento, a previsão era transformar isso mesmo, na possibilidade de transformar em uma ciclovia, levantando o que estava lá. Se tinha algum problema específico de segurança, podia ser tratado através de uma obra física na época. Pelo menos, o planejamento era esse. Eu não sei como é que está hoje, que eu saiba, não tem ninguém querendo retirar. Eu posso até levantar junto à CET para saber se tem algum alguém pensando, se tem alguma demanda de retirada. Em vários lugares, você sabe disso, tem sempre alguém querendo retirar uma ciclofaixa, ciclovia, porque está na frente da porta comércio dele e tal. Mas a demanda de retirar não significa que ela vai ser atendida. É isso que você ficar claro. É a mesma coisa da Metalúrgica, o que você colocou, Felipe, nós fomos lá juntos, na história da Metalúrgica, a solução que nós encontramos, manter aquilo que estava lá naquele trecho que tinha aquele doido lá que estava sempre armado nas reuniões, que iria ser alargada a calçada naquele trecho, porque o objetivo era não ter esse problema específico na frente daquele cara da academia lá. E por calçada mais larga seria compartilhada, e eu acho perfeitamente tranquilo compartilhar naquele trecho, que aquele trecho é um terreno vazio aqui dentro do lado da pista. Eu não vejo problema nenhum. Eu sei que vocês não gostem de ciclofaixa sobre o passeio, mas, naquele caso específico, é uma solução que pode reduzir o conflito entre os comerciantes e os ciclistas. O volume de pedestre naquele trecho específico não é grande, ele é pequeno, estou falando da academia, ele não é grande, ele é pequeno. Isso é uma discussão que nós vamos levar longe ainda. É aquilo que a gente está falando, tem locais que precisa, sim, colocar sobre o passeio e tem lugares que não precisam. Nós estamos estudando agora, estou marcando com George fazer uma vistoria na Corifeu. A proposta da Corifeu é colocar no passeio. Realmente, os volumes e o conflito entre os ciclistas e os volume, tanto de ônibus, transporte coletivo, contra o veículo é muito grande.

Felipe Carlos – Exato. As obras já estão prontas da Metalúrgicos, falta só a parte da CET, que não sei porque não fizeram ainda, de certo a gente está vivendo em um paraíso, está super tranquilo compartilhar a rua com automóvel, de certo por isso não estão priorizando. Mas, de toda

forma, deixando essa questão um pouco de lado, eu queria que alguém da CET que está aqui nesta reunião respondesse à questão da Bento Guelfi, ela vai ficar, isso objetivamente, está definida, ela vai ficar, ela vai ser melhorada, já que estão diagnosticando que ela é insegura? Não sei baseado em que, mas se tem um considerando que ela insegura, eu entendo que o poder público, ao fazer esse diagnóstico, tem que propor uma melhoria, penso eu. E a melhoria nunca é remover uma ciclovia que não se considera segura, a melhoria é: vamos transformar a ciclofaixa em uma ciclovia mais robusta, com segregações onde for necessário, enfim, com um *buffer*, com a proteção que é a área técnica de projeto entender que é necessário para transformá-la em uma infraestrutura mais segura. Diante desse cenário em que o secretário de transporte afirma que a ciclofaixa é perigosa, também não sei com base que ele disse que passou lá *in loco*, provavelmente de carro, não usou a infraestrutura cicloviária, mas afirmou que ela é perigosa. Eu quero saber da CET, porque tem gente da CET aqui na reunião, o que se tem hoje sobre a Bento Guelfi? Ela vai ser removida, ela vai ser melhorada ou ela vai ser deixada do jeito que está? Porque também não vi nenhuma lista de requalificação, sendo que ela já está quase apagada. Hoje, você passa lá, tem duas linhas brancas paralelas, é quase como se não tivesse nada, ou seja, é mais uma que está sendo deixada de lado para sumir, desaparecer, perdeu estações, já não tem mais a tinta vermelha, não tem pictograma e vai sumir, e a gestão vai dizer que não removeu nada, que está na lista de manutenção que vai ficar para 2025, 26, 27, 28 e, na prática, o ciclista vai estar correndo perigo no meio daquele monte de carreta que todo mundo sabe que passa lá. Eu quero uma resposta objetiva sobre esse assunto da CET.

CET Luis – Bom dia a todos. Eu quero começar só lembrando que tudo que é pavimento sobre obras de viaduto, pontes, isso não é da CET, mas, sim, da Siurb. A Siurbe tem um plano, já até divulgou, fez um plano de reformas de pontes e viadutos, incluindo a ponte da Freguesia do Ó, outras pontes estão sendo reformadas nesse plano, nesse planejamento, especificamente respondendo à Aline e até complementando a fala da Jacqueline sobre a Jabaquara, aquele viaduto é também competência da Siurb. Tem um plano de fazer uma reforma e com a reforma e a sinalização vai ser refeita. Assim como quero voltar também falar do 13 de Maio, quando a gente fez a proposta do projeto, nós incluímos o refazimento daquele trecho sobre o viaduto, em cima da 13 de maio, também compete à Siurb, nós estamos acionando a Siurb para poder fazer uma adequação, uma melhoria, porque não adianta você fazer só um alargamento, sem ter uma melhoria ali na onde está implantada a ciclofaixa do bordo esquerdo, aqueles de concreto não vai ficar com degrau. Bateu um retorno de como aquilo pode ser equacionado e a gente fazia uma rede. O outro ponto que eu quero destacar também, eu fiz um levantamento sobre a Consolação, ela entrou no programa da Secretaria das Subprefeituras, e os projetos são refeitos. Tudo que estava lá implantado está sendo recolocado da mesma forma. Aquele trecho que mostra a foto é um trecho próximo a Antônio Queiroz que tem uma conversão à direita e, naquele trecho, projeto já original, ele tinha um redimensionamento das faixas, por conta da conversão forte à direita da Antônio Queiroz, ele foi refeito, o projeto na íntegra. Ela tem já tinha essa pequena diferença de largura e, agora na sua implantação, depois do asfalto novo, está sendo feito da mesma forma. Em relação a Bento Guelfi, o que tem acontecido, como foi detectado isso, um problema da prefeitura do bairro, tem vistoriado todas as prefeituras, está selecionando prefeitura, ele faz uma visita de conversa com os moradores, conversa com comerciantes, conversa com todo mundo, quando eles põem em São Mateus, ele chegou na Bento Guelfi e recebeu informações, várias pessoas abordaram dizendo que ali tinha muito perigo, porque tinha invasão de moto, dos

caminhões, e pediram uma solução. Ele pediu que a gente estudasse uma alternativa para melhoria da estrutura do Bento Guelfi, que é o que a gente está fazendo. Nós estamos fazendo duas propostas para ser encaminhadas ao gabinete do prefeito, que vai eleger qual a melhor alternativa. Isso baseado em número de acidentes de motocicletas, de automóvel, volume de ciclistas e a composição do tráfico. A gente está apresentando todo esse material que ele nos pediu para poder definir.

George Queiroz – Nós falamos aqui de Metalúrgico, Bento Guelf e Consolação. Consolação, eu morava lá, Metalúrgicos, eu acompanho, Bento Guelfi, são estruturas da Zona Leste. Tem uma coisa que une as três aqui. Vou falar da Metalúrgicos. O Dawton está chegando com uma solução de calçada compartilhada. Engraçado que eu olhei aqui no Google Maps, o Google Street View ele tem uma ferramenta maravilhosa que ele mostra nos anos anteriores como é que eram as vias, em 2014, foi feita uma calçada compartilhada na avenida dos Metalúrgicos, uma calçada compartilhada muito bonitinha. Eu conversei com o meu colega Caíque, que é da região e conselheiro dos CMTT, ele falou que a calçada compartilhada gerou um trânsito bastante significativo de bicicletas e, por isso, em 2015 2016, ela foi passada para a via, porque estava gerando conflito. Em 2019, o governo Dória resolveu apagar tudo. Ou seja, agora o Dawton me chega com a solução que é a calçada compartilhada e parece que a gente está tendo um *looping* aqui. Faz calçada compartilhada, enche de bicicletas, reclama-se, depois a gente vai para a via, depois apaga tudo. O meu amigo Christopher falou, mas tem uma frase muito interessante que é “ninguém se preocupa com o lugar, até que ele seja ocupado por uma bicicleta”, quando aparece uma bicicleta no lugar, as pessoas querem tirar a bicicleta dali. Essa ideia da expulsão territorial da bicicleta. A Consolação, que era exatamente onde eu morava, morava na Antônia de Queiroz, até recentemente, ela foi feita em 2016, em 2019, passou asfalto novo lá e foi refeito toda a ciclovia, toda a ciclofaixa foi refeita, colocado novos tachões, tudo de novo. Chega três anos depois, a gente tem que a ciclovia, na ciclofaixa da Consolação, é refeita com o novo projeto. Eu queria entender qual é a justificativa de a gente ficar gastando recurso e não existe uma melhoria a ser feita. Primeiro que o asfalto estava bom e segundo que a ciclovia estava ok, não existia nenhum motivo, para a gente ficar fazendo e refazendo o projeto, se não há um *upgrade* para gente refazer, pega ali na região do cemitério que não tem comércio, leva aquilo ali, enfim, não é para ficar fazendo e refazendo a mesma coisa. A gente fica nesse *looping* da Metalúrgicos. Me parece que o poder público não está aprendendo, não está crescendo com a experiência, me parece que a gente fica testando e testando da Bento Guelfi. Mas Bento Guelfi, a gente tem um desenho, é uma polêmica que vem lá de 2015, em que a Globo, hoje, ressuscitou essa pauta e ressuscita um óbito lamentável de uma criança que aconteceu, em 2015, a denúncia sempre “morreu uma criança, porque houve uma invasão de ciclofaixa”. E qual é a solução? Retirar. É sempre retirar. Por quê? Porque uma ciclofaixa no centro é muito perigosa, mas a gente fica refazendo na Consolação. Na Bento Guelfi, ela é sempre a mesma. Eu acho interessante, porque esse desenho me parece perigoso. Uma ciclofaixa no centro, sem qualquer proteção. Porque então a gente, por exemplo, não refaz agora a Pedro Primeiro que foi feita nesta gestão que tem exatamente o mesmo desenho, uma ciclofaixa central, com carros passando a 50 km por hora, dos dois lados, ou seja, uma estrutura potencialmente perigosa, ou seja, o que que está errado, está errado a Bento Guelfi, está errado a Pedro Primeiro. A gente precisa decidir qual é o desenho ideal de ciclofaixa e o que é realmente seguro para o ciclista. Nós estamos falando aqui do ciclista

ou se é uma questão política de a gente expulsar o ciclista de um lado para o outro, especialmente na periferia. Muito obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia – A Bento Guelfi nós já falamos. Eu acho que eu não vou continuar no assunto da Bento Guelfi. A resposta é não tem previsão de ser retirada. Não vamos falar mais sobre isso, quando alguém chegar e falar vai ser retirada, a gente fala novamente, não fica batendo em uma coisa que a princípio não será retirada. Com relação à Metalúrgico, no gabinete do subprefeito, fiz uma proposta onde os cicloativistas estavam na mesa e concordaram com a proposta que eu coloquei, é um projeto juntos. A proposta que vai ser implantada foi um projeto que foi desenvolvido, o que foi decidido conjuntamente com todos os ciclistas na época. Tinha lá representantes, não eram um ou dois, pelo menos eu lembro do Felipe e do Jean estarem nessa reunião e o Murilo. No mínimo, três representantes de peso na mesa que decidiram fazer um projeto em 10 mãos ali. Não foi implantado é outra história, nós vamos implantar, mas o projeto foi decidido, é o que será implantado. Tinha lá realmente aquela história da calçada do lado de uma doutora que tinha nada que dependia de uma obra de ampliação do passeio, na decisão que ia fazer era a subprefeitura, subprefeitura deve ter acabado, eu não sabia que tinha acabado que eu estou falando com o Lucas direto. O que precisa ser feito agora é ressinalizar e sinalizar um novo trecho ponto. A Metalúrgica nós vamos resgatar e vamos acabar com esse assunto do definitivamente.

Thomas W. – Eu acho que na questão da ciclofaixa, ciclovia na calçada o problema é que a gente está tendo é Tiradentes. Ela é um exemplo, onde vocês não fizeram nenhuma obra de melhoria na calçada, não fizeram alargamento e vocês só pintaram a ciclofaixa em cima. Se há uma coisa onde vocês vão alargar a calçada e fazer a ciclovia, como foi feito no Jardim Helena, a gente não tem nenhum problema, porque é alargar a calçada, não tirou o espaço do pedestre, tirou espaço do leito viário, do asfalto para fazer a ciclovia, aí a gente pode concordar. O problema é que vocês fazem coisas como a Tiradentes, vocês só somem, só jogam a ciclofaixa na calçada e um abraço, como 9 de julho, perto da Câmara Municipal, no viaduto 9 de Julho. Vocês não estão fazendo ciclovia na calçada, melhorando a calçada e melhorando o projeto, que era uma ciclofaixa que poderia ter invasão de carro, alargando a calçada e fazendo dela uma ciclovia, vocês estão jogando a ciclofaixa na calçada e contando como se fosse ciclovia nova. Esse é o problema. Tem uma coisa que a gente precisa e a gente já pediu e não foi respondida algum tempo atrás, voltar para as reuniões presenciais no prédio da CET, ali do lado do teatro municipal, porque está inviável. Eu não entendi nada do que o Luis Gregório falou, absolutamente nada. O microfone dele não é de hoje que tem problemas, pelo amor de Deus, comprem um microfone para ele. Sei que a CET não tem dinheiro, mas façam uma vaquinha, porque não dá pra ouvir nada, não dá para entender o que ele está falando. Ele é o responsável pela área de projetos, pelo menos era até algum tempo atrás, não sei se nomenclatura muda, se foi promovida etc. Ele tem coisas importantes que a gente pergunta, ele quer responder e a gente não ouve, não dá para entender.

Aline Pellegrini Matheus – Eu ia falar sobre isso, sobre as reuniões presenciais que o Thomas falou, mas eu queria falar sobre outra coisa também, aproveitando eu chegou ao fim das pautas. Ontem eu participei de um evento super importante, que eu lamento que o secretário de trânsito não esteja aqui e que ele não tenha ido nesse evento, que não tenha ido ninguém da CET, que não tenha ido ninguém da SPTrans no evento, que foi um evento feito pelo Insper e pela CCR,

que foi o lançamento do Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável, que é um observatório que vai ser provido de dados do Brasil inteiro, mas vai começar com os dados da CCR principalmente, para abastecido de dados sobre a mobilidade do Brasil todo para políticas públicas, principalmente de mobilidade do Brasil para as principais cidades. São Paulo está perdendo muito de não estar participando desse observatório, pelo menos por enquanto. Lá foi falado da Lei 14.599, que pelo menos eu acredito que o grupo de trabalho de vocês que está falando sobre o trabalho da regulamentação das leis das motocicletas elétricas, dos ciclomotores e tal, entre outras alterações que houve esse ano no Código de Trânsito Brasileiro. Ali tem uma observação importante que deveria. Essa Lei 14.599 foi aprovada em junho deste ano e lá atrás um conceito importante que já devia estar intrínseco na nossa cabeça, no nosso cérebro, pelo menos dos gestores públicos, principalmente aqui da cidade de São Paulo, que teimam em tratar do termo acidente para quando ocorrem os sinistros. Lá atrás, claramente a definição do que é sinistro de trânsito, eu recomendo que os gestores, principalmente da CET da SPTrans, da Secretaria de Mobilidade e Trânsito, leia com atenção a lei, para que a gente, pelo menos, trate de parar de usar a palavra acidente, que já foi usada inclusive na reunião de hoje aqui, para tratar de pensar a mobilidade do ponto de vista não motorizados, porque a gente não é um “não alguma coisa”, a mobilidade a partir do ponto de vista do ser humano, não só dos transportes. Cabe uma reflexão, principalmente do significado do conceito das coisas, porque, bem lá no finalzinho da lei, a lei nem tem tantos artigos assim, traz um quadrinho com a definição de várias coisas, entre elas o que é o sinistro. Acho que a gente tem que estudar bastante, só um pouquinho dessa lei. Muito obrigada.

Felipe Carlos – Eu vou fazer só uma fala de encerramento do assunto da Bento Guelfi, eu acho que é importante, por mais que se pense que é um assunto esgotado, acho que nunca vai ser esgotado, porque o preço da liberdade é a eterna vigilância. Acho que a gente tem que ficar de olho sempre. A gente tem que ser vigilante sempre e defender a política pública sempre, principalmente quando o ataque vem da gestão pública. A Bento Guelfi sempre foi prêmio de consolação para quem anda em ciclovia. Toda gestor que passou, desde o Haddad até hoje, sempre que se fala em política anticiclovia em São Paulo, a Bento Guelfi é o prêmio. Parece que a gente está falando de uma infraestrutura desprezível, para alguns até quem mora lá é desprezível, mas para gente não, para gente é uma infraestrutura importante, é uma política pública importante. Por isso eu afirmo aqui, eu como membro do coletivo Bike Zona Leste, estou aqui também na Câmara Temática junto com os colegas, todos muito ativos, muito vigilantes, nós vamos ficar permanentemente de olho. Já aproveito para solicitar ao Luis Gregório, que disse que a solução vai passar pelo crivo do prefeito, porque foi solicitada por ele e nós que acompanhamos a gravação de alguma forma da reportagem da TV Globo. A gente sabe, nas entrelinhas, que tipo de solução o prefeito solicitou, mas, de todas as maneiras, o Luis Gregório disse que são duas as hipóteses. Eu queria saber que hipóteses são essas, quais são os dois projetos possíveis, principalmente considerando que 37 meses atrás o mesmo Luis Gregório já afirmou que havia também propostas para esse projeto. São novas propostas? É a mesma proposta que vai ser ressuscitada? Se for ressuscitada, ela vai ser implantada ou vai ficar mais 37 meses pairando até um próximo prefeito dizer que “não vamos apagar Bento Guelfi, porque ela é perigosa”. Surge essa coisa, essa discussão toda de novo. É isso que a gente quer saber, porque nós não vamos baixar a bola para esse tipo de ataque à política cicloviária, porque, quando vem o ataque, é sempre a periferia que sofre.

Thomas W. – Eu vou fazer uma última pergunta aqui, não estava na pauta, mas me mandaram aqui, perguntaram sobre a Carlos Caldeira, porque a ciclofaixa existente foi um trecho removido para o asfalto novo, agora faz pouco tempo, ainda não voltou, mandaram umas fotos, eu vou compartilhar com vocês por e-mail depois.

Dawton Roberto Batista Gaia – Vai voltar, certeza.

Thomas W. – Vocês falaram que a empresa que está fazendo as obras atuais, como Indianópolis, Tiradentes e outras, a Carlos Caldeira, continuação dela até o terminal João Dias Giovanni Gronchi, estação Giovanni Gronchi, estava previsto para estar na mesma licitação concorrência, sei lá qual é o termo. Eu queria saber se ela tem uma data pra ser feita.

Dawton Roberto Batista Gaia – Está no contrato de execução de obra.

Thomas W. – Não tem data ainda?

Dawton Roberto Batista Gaia – Também está tendo esse contrato. Eu não tenho data. Jaqueline, se você tem alguma relação disso?

Jackeline Morena de Oliveira Melo – Não temos data. Foi emitida também, faz parte da concorrência 03, foi emitida a ordem de serviço, mas ainda não temos data de quando vão começar. Eu vou ficar atenta e informo, conforme eles foram começando. Aliás, eu quero falar quais foram as vias que tiveram ordem de serviço para vocês ficarem sabendo. Mutinga, Ordem e Progresso, Carlos Caldeira, Raimund, João Batista Conti, Nagib Farah Maluf, viaduto Itinguçu e Jacu Pêssego. Claro que são trechos. São essas. Vocês podem acompanhar pelo 6. Mas, de fato, o que começou ontem foi a Radial Leste, eu acabei de receber essa informação.

Thomas W. – A Carlos Caldeira foi emitido a ordem de serviço, agora está na mão dessa empresa que está fazendo as coisas porcas que a gente já viu, quando eles vão ter vontade de fazer isso.

Jackeline Morena de Oliveira Melo – Não exatamente quando eles vão ter vontade, porque tem os termos do contrato e a gente está bem atento a isso. Como a gente está no prazo, como Ricardo falou desde o começo, ainda temos quatro meses. Claro que tem que começar logo, porque senão não dá tempo, mas teremos, espero não chegar nesse ponto, os instrumentos legais. Eu estou atenta.

Thomas W. – Deixa eu perguntar, não sei quem é a parte que vê o contrato, não a fiscalização da obra, mas o que que acontece se a empresa entrega as obras com problemas ou não entrega as obras? Qual que é a punição dela e qual que é o plano b da Secretaria para entregar essas obras, se a empresa não entregar com qualidade ou não entregar trechos? Que é o status atual.

Dawton Roberto Batista Gaia – Contratualmente, ele tem que executar, se não vai ser penalizado. Nós estamos seguindo rigorosamente todos os trâmites para poder aplicar a

penalidade. Não tem plano b. O plano b é outra licitação e começar do zero. Não existe possibilidade de fazer uma obra sem licitação, falando de obra, não tem como fazer uma obra sem licitar. O plano b é uma nova licitação nesses casos.

Thomas W. – Não tem nenhum plano de como a gente vai atrás dessa empresa, se ela não entregar o que ela tem que fazer?

Dawton Roberto Batista Gaia – Isso não é plano, isso é a legislação. Não é que ela nos pede para fazer, a legislação nos obriga a fazer, a penalizar. Só que nós temos que seguir os passos da legislação, tem que ir, fazer uma notificação, depois fazer outra notificação, depois faz uma advertência, vai indo até vai fazer uma penalidade de suspensão. Nós estamos seguindo toda essa tramitação legal para poder chegar até onde tem que ser chegado. O que tem que ser feito, se ele rigorosamente não cumprir todos os fatos, além da penalidade da multa que ele vai que ele vai sofrer, é possível que seja suspenso o contrato. A penalidade dele é muito mais severa, inclusive, se o contrato dele for suspenso, ele não vai poder estar em concorrência pública nenhuma depois, dentro do município de São Paulo, só para vocês terem uma ideia. Bom, são 12h32. Acabou nossa pauta. Apesar de todos os embates que nós temos aqui, da severidade de algumas falas que nós tivemos aqui na nossa reunião, eu acho realmente muito boas essas colocações e o formato que vocês fazem, realmente precisa ficar claro que o embate que existe aqui é porque todos nós queremos fazer dessa cidade uma cidade melhor. Essa é verdade. Muito obrigado a todos, Uma boa tarde.

George Queiroz – Eu queria só reiterar mais uma vez que minha campanha por reuniões híbridas, primeiramente, para eu conseguir ouvir a voz do Luis Gregório. A gente tem sempre problema de microfone e, quem sabe, um dia presencialmente, a gente se ouça tranquilamente. Eu acredito que presencialmente a gente pode evitar, vamos dizer, animosidades que não são necessárias. Muito obrigado. Boa tarde.

Dawton Roberto Batista Gaia – Boa tarde a todos e muito obrigado.

Todos se despedem.