REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA - 07 FEV 2023

Data: **07/02/2023 (Terça-feira)**
Horário: **09h44min ás 10h30min (online)**

PARTICIPANTES | Poder Publico:
Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT
Fabio Nigro Gonzalez - CET
Luis Gregorio - CET
Marcelo Moraes - CET
Marcia Casa - CET
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Paulo Eduardo - SMT AT
Paulo Henrique Meirelle dos Santos
Pedro Ivo Biancardi Barboza - SMT AT
Rafael Mielnik
Ricardo Pradas - SMT AT
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT
Vanessa Gac - SETRAM
Yang - SPTRANS

PARTICIPANTES | Sociedade Civil:
Aline Pellegrini Matheus
Allan
Anderson Augusto
Aquilla Couto
George Queiroz
Lucian De Paula
Simone
Thomas

Observadores:
Ana Clara Muniz
Celia Moraes
Felipe
Rogerio Viduedo
sasha

Pautas:

1. Maio Amarelo e Semana da Mobilidade

2. Andamento das obras e PPP da COHAB

3. Processo de Licitação de manutenção

4. Liberação de calçada para ampliação de Zona Azul

5. Ciclofaixa de lazer - quais demandas nossas foram absorvidas no novo edital

Dawton Roberto Batista Gaia – Bom dia! Vamos dar início a mais uma Câmara Temática de Bicicleta. Hoje temos aqui 5 pautas, as outras que foram propostas irão virar apenas um informe, porque é o que a gente tem para colocar no momento aqui, mas a princípio, ficou aqui, o Maio Amarelo, a semana de mobilidade, o andamento das obras da PPP da COHAB, o processo de licitação, de manutenção, das novas conexões, a liberação de calçada para a história da zona azul lá na área central e a ciclofaixa de lazer, então eu vou dar início já direto com o Maio Amarelo. Não sei se alguém da Câmara Temática ou representante quer colocar alguma coisa antes? Mas a ideia é dar a palavra direta para o Fábio, que está representando a área de educação e marketing, iniciar essa pauta. O que eu entendi da solicitação do que vocês mandaram é que havia alguns ofícios que vocês já haviam encaminhado para nós, com o objetivo de utilizá-lo nessas demandas, utilizar nessas campanhas para o Maio Amarelo. E aí a ideia é escutar um pouquinho aqui, o Fábio, escutar um pouquinho vocês também, que eles estão debruçados sobre esse assunto do Maio Amarelo e contemplar aqui toda essa atividade na área de bicicleta. Alguém da Câmara Temática que quer colocar alguma coisa? Pronto, vamos lá, Fábio, bom dia, a palavra é sua.

Fabio Nigro Gonzalez – Bom dia! Todos me ouvem bem? Então vamos lá. Eu tenho quatro ofícios que foram encaminhados, falando sobre temas e sugestões para o Maio Amarelo, um deles é específico para SPTRANS, que é o ofício 008, então eu não sei se tem algum representante da SPTRANS, mas eu acho que esse não cabe a mim comentar. Então vamos lá, eu vou começar com o 017. Aqui a gente tem 4, 5, 6 solicitações e mais 6 sugestões de campanha e tem uma outra parte que fala de transporte coletivo. Que eu também vou deixar para o representante da SPTRANS, e tem uma parte que fala de estrutura, então vamos ponto a ponto, aqui se fala de sexta sem carro. A gente fala da desativação gradativa do Minhocão e a gente fala das faixas de alta ocupação nos moldes da antiga operação carona solidária, esses 3 temas, são temas que são políticas públicas, então esses temas, como políticas públicas, avançando e vindo da prefeitura para nós com um direcionamento de que isso vai ser executado, aí nós conseguimos dentro do Maio Amarelo, fazer campanhas nesse sentido. Agora nós do marketing da CET, não conseguimos interferir nisso especificamente. Isso acho que são temas que têm que ser discutidos numa outra esfera. Aqui a gente fala do mutirão da ampliação de calçadas, reparo de calçadas, construção de rampas de Acessibilidade em diversas esquinas de toda a cidade. Esse aqui é um tema voltado para a infraestrutura. Eu acho que tem uma parte que é da CET, não exatamente o marketing, de qualquer forma, eu acho que vale a pena a gente conversar com a área operacional e técnica da CET pra identificar, eu digo nós a Câmara Temática, mais o marketing para identificar se tem os projetos relacionados a isso. E a gente pode até procurar empresas que queiram entrar nesse projeto, não sei se existe espaço pra isso, para esse apoio e fazer uma campanha para comunicar essa ação. Aí a gente entra com toda essa parte de comunicação. O ponto 5, que é substituição de 20 vagas de estacionamento de veículos em cada subprefeitura, para instalação de parklet para ciclos, jardins de chuva, alargamento de calçada. Ou vaga exclusiva para micro mobilidade, bicicletas compartilhadas. Mais uma vez, isso é de infraestrutura. Isso é política pública, é uma conversa, tem que ser levada para outra esfera, não digo que não seja a Câmara Temática, mas digo não no caso do Maio Amarelo do marketing da CET, da área de educação, não é o que nos compete decidir se isso vai ser feito ou não. Sendo feito isso, nos compete sim, comunicá-lo. Eu acho que se isso acontecer é o caso de fazer uma comunicação bastante abrangente. Instalação temporária de ciclofaixas operacionais em vias onde está prevista a instalação de ciclovias, ciclofaixas e que não estiverem ainda em obras. Isso eu preciso, não sei se

tem alguém da área de operações, a gente precisa entender se na área de operações esse tipo de ação cabe e de que forma, porque eu imagino que quando a gente fala em ciclofaixas operacionais aqui até eu tenho uma dúvida, se a gente está falando, tipo a ciclofaixa de lazer, que são em datas específicas, se for isso, acho que dá para gente conversar e tentar estender a ação da ciclofaixa de lazer, para essas vias onde estão previstas as instalações de ciclofaixas e ciclovias que não estiverem ainda em obras. Mas, claro, isso depende, a gente precisa, a gente pode até participar das conversas, mas a gente precisa do direcionamento da área técnica da SMT e da área de operações. Estamos falando agora de campanhas, organização de campanhas de “vá de bicicleta ao trabalho” para o funcionalismo. Eu acho que isso não precisa ser restrito ao funcionalismo, eu acredito que essa é uma das campanhas que devemos e podemos fazer agora no Maio Amarelo, eu acho muito interessante, muito legal, porque isso, a gente tá comunicando para as pessoas usarem a bicicleta, para as pessoas deixarem o carro em casa. Organização de campanha “dê a preferência para pedestres e ciclistas”, quando eu falo que eu acho que a gente tem que fazer tudo, nós estamos finalizando agora o planejamento até para que possa ser publicado em breve, o chamamento público do Maio Amarelo, então, o que eu falar aqui que são campanhas que eu acho válida, que tem que entrar, isso vai entrar no nosso planejamento de Maio Amarelo para elaborar essas campanhas, e outra coisa, esse é o tipo de campanha que não especificamente é Maio Amarelo, isso é uma campanha que pode ser uma campanha perene, uma campanha contínua, incentivar as pessoas a ir de bicicleta ao trabalho. Organização de campanhas de dê a preferência para pedestres e ciclistas nas redes sociais, rádio, televisão e mídia escrita isso é uma coisa que aparece em outros lugares também, em outro ofício eu acho que é uma campanha também, uma campanha perene, uma campanha que deve seguir. A única coisa que quando a gente fala de redes sociais, a gente consegue trabalhar. Quando a gente fala de rádio e televisão e mídia escrita, nós não temos, dentro da CET, nós não temos agência, nós não temos compra de mídia, talvez, através de um parceiro, a gente consiga isso, mas mesmo que não seja através de um parceiro, pelo menos através das redes sociais e até com apoio de outras empresas e entidades que participem da Câmara Temática, isso pode ser possível. Experimentos de teletrabalho, onde for possível e viável para o funcionalismo público, esses experimentos de teletrabalho, eu sei que eles já existem dentro do funcionalismo público, mas também não cabe a nós. Isso é uma política pública, não cabe a nós. A gente pode incentivar. A gente pode comunicar, a gente pode até trabalhar uma comunicação interna diante disso, dentro de alguns parâmetros e que seja alinhado junto com a política pública que foi determinada e já não cabe a nós tomar certas decisões. Campanha junto a empresas privadas para que experimentem ações ou projetos piloto de teletrabalho. A gente sabe que isso já existe bastante. Sempre que a gente conversa com alguma empresa, possível parceira, a gente aborda esse tema. Podemos fazer isso de uma forma mais estruturada. E se vocês tiverem essas entidades da Câmara Temática que tiverem mais informações sobre isso que puderem compartilhar conosco, até para que a gente esteja mais preparado na hora de abordar isso junto às empresas, ótimo. Se não aí, mas aqui a gente já aborda, a gente já faz essa abordagem. Volta das ações de fiscalização de motoristas que não param para o pedestre atravessar na faixa durante o horário de pico. Aqui eles dão até exemplo. Na verdade, nós já estamos preparando uma ação. A pedido do secretário, focado para o respeito à faixa de pedestres, vai ser uma ação que a gente está começando agora a fazer o planejamento dela, mas é uma ação também que vai, talvez comece próximo do Maio Amarelo, mas vai ser uma ação perene. Porque existem muitos exemplos, onde a gente sabe que é possível mudar o comportamento dos motoristas, para que eles comecem a respeitar as faixas de pedestres. Divulgação para empresas parceiras da prefeitura e concessionárias sobre o Programa Bike SP. Eu não sei o que é esse programa Bike SP, talvez eu conheça, mas não esteja atrelando o nome do programa ao projeto aqui, mas podemos conversar mais a respeito levar isso para as empresas parceiras, a outra parte desse documento aqui já fala de transporte público, isso eu vou deixar para os representantes da SPTRANS, infraestrutura, implementação das sugestões, ciclofaixa de lazer permitir a expansão da operação mantendo os mesmos custos totais. Isso já foi avaliado, já foi analisado parte das

sugestões para que possa ser ampliado com os mesmos custos ela se baseia num distanciamento maior entre os cones que são utilizados. O problema que esse distanciamento que é utilizado atualmente, é um distanciamento que junto a área técnica da CET, área de operações sabemos que isso é o que está dentro do código de trânsito brasileiro, isso é regra e não dá para utilizar um espaçamento maior, de qualquer forma, aumentaria assim os custos, porque demandaria uma quantidade maior de pessoas trabalhando nessas vias. Ampliação da quantidade de ruas com redução de velocidade conforme ofício. Isso mais uma vez, isso é tema que deve ser tratado em outras instâncias. Sendo aprovado, sendo levado adiante, cabe a nós comunicar de forma ampla, dentro das nossas possibilidades, essa ação. Pente-fino em prédios, partições públicas, escolas municipais que não contam com bicicletário como são obrigados pela lei Pente Fino em todas as estações de transporte coletivo. Instalação de bicicletário, instalação, inauguração de bicicletários nos terminais que ainda não possuem bicicletário. Eu não sei se existe, tem que ver se se existe um cronograma de instalação se estão previstas a instalações desses bicicletários. Estando previstos, a gente pode comunicar isso de uma forma que esteja dentro da nossa alçada, pegar os outros ofícios. A parte das frases aqui tem um ofício com frases para ciclistas, frases para motoristas e frases para obras. Eu vou começar de trás para frente. Nesse caso, as frases para obras, nós do marketing, a gente não interfere porque a gente sabe que existem regras muito específicas da área de operações, no que se refere à organização da via, o alerta aos usuários quando as vias estão em obras, então, nesse caso aqui não podemos interferir, mas podemos, acredito que isso tenha sido feito até pela Câmara Temática. Encaminhar essas sugestões para a área técnica e área operacional da CET. As frases para motoristas e eu acho que todas elas são super pertinentes. Eu Acredito que algumas delas, eu estava anotando aqui, talvez nem seja necessário colocar “motorista: reduza velocidade. Proteja a si e aos outros”, acho que tem algumas que devem ser mais gerais para falar com um motorista de carro, com motorista de moto, com motorista de caminhão, enfim, para todos os usuários da via para reduzir velocidade, a respeitar o limite de velocidade. Não parar ou estacionar em ciclofaixas, não parar ou estacionar em calçada, respeite a ciclofaixa, é lei. Então, isso acho que nem precisa da palavra motorista. Nunca pare ou estacione nas vias de pedestre, até porque, às vezes, tirando uma palavra, fica mais curto texto e fica mais fácil a absorção para quem lê. Mas todas as frases aqui eu acho super válidas. Tem as frases para ciclistas que eu também acredito que sejam todas válidas, ciclista de noite, use luzes, veja e seja visto, a via também é sua. Até para que eu acho que nesse caso do “a via é sua”, vocês me corrijam se eu estiver errado, até para que ele use a via e não as calçadas, eu não sei se é isso, vocês me corrijam. Parte das obras aqui a gente está falando de visão zero da mudança para o termo sinistro. Conforme norma técnica da ABNT, eu vou levar isso daqui para o pessoal até porque vocês estão dando um exemplo aqui do site do plano de segurança viária. Eu vou levar isso daqui para área de redes sociais da CET, que está lá junto com a gente, e identificar se tem algum local do site que tem a palavra “acidente” para gente trocar por “sinistro” e vou levar isso para o nosso diretor, para que possamos fazer as adequações, aqui tem algumas coisas que são redesenho do sistema viário, implantação de ciclovias e a requalificação de vias. Isso é da área técnica da SMT, junto com a área de operações da CET e planejamento. Agora a gente está falando de campanhas, o ofício CTB nº 001/2019 campanhas de audiovisual para TV e mídias sociais, responsabilidades de veículos automotores de proteger os mais vulneráveis ciclistas e pedestres. Essa parte de responsabilidade, isso está dentro do nosso planejamento fazer campanhas. A gente não consegue hoje, aqui está falando TV, a gente não consegue hoje trabalhar com campanha para TV, porque nós não temos verba para fazer essa ação hoje, mas eu acho que se algum dia tivermos uma agência, eu acho que é super válida, é importante, é um dos nossos principais objetivos. Mas a gente pode trabalhar aqui mesmo, vocês mencionam algumas ações, alguns vídeos que já estão inclusive no YouTube da CET, podemos trabalhar, replicar isso até refazer alguns desses vídeos com temas mais atuais, trabalhando a responsabilidade dos veículos. Para proteção dos mais vulneráveis. Aí a campanha para focar e orientar procedimentos corretos para motoristas nas principais ações de conflitos com motocicletas. Esses são vídeos que com certeza,

nós gostaríamos de fazer em parceria com as entidades da Câmara Temática, porque eu acho que tem muitos termos que a gente, na hora de montar esses vídeos, até vocês colocam que vocês têm alguns membros da Câmara Temática com vasta experiência em áudio e vídeo isso pode nos ajudar, porque nosso departamento é pequeno, e isso nos ajudaria bastante. A gente pode trabalhar essa parte para a gente entender os pontos específicos, que são as maiores dores aqui. Campanhas de audiovisual para realizar o embarque e desembarque em ruas que possuam ciclofaixa aqui para taxistas e motoristas de aplicativos. Esse é um tema que para que a gente possa abordar, tem que ter uma conversa um pouco mais ampla para a gente entender onde, até onde a gente pode chegar, o que que deve ser, conversando, quais são as regras específicas nesse sentido, aqui a gente fala de treinamento e aqui já começa a falar de SPTRANS, e a parte de intervenções também já é com a parte de operações, não cabe a área de marketing. Assim que tivermos, a gente está em fase de finalização do nosso planejamento do Maio Amarelo. Algumas das ações aqui, como eu comentei com vocês, a gente vai colocar dentro do nosso planejamento e chamar para conversar, vamos apresentar esse planejamento do Maio Amarelo na próxima Câmara Temática para vocês, e qualquer dúvida que vocês tenham agora ou depois vocês podem falar comigo, é isso, Dawton.

Dawton Roberto Batista Gaia - É exatamente isso que eu ia propor, como você veio abordando todos os pedidos que foram feitos no ofício, assim que vocês tiverem pronto para a próxima a Câmara Temática a proposta pra gente, que a SMT e a CET têm e a própria SPTRANS, tem com relação ao Maio Amarelo, se pudesse apresentar, seria muito bom, eu não sei se na última Câmera Temática, mas eu não estou me lembrando, se surgir alguma possibilidade de você se reunir com eles para fazer alguma reunião específica sobre isso. Nessa aqui não foi, né, Fábio?

Fabio Nigro Gonzalez – A gente pode se reunir isso para nós, a gente pode apresentar aqui na Câmara Temática ou a gente pode estabelecer essa comunicação e fazer reuniões. Nós da superintendência de marketing, comunicação, estamos super abertos sempre a receber os membros da Câmara Temática para conversar e fazer um planejamento participativo.

Dawton Roberto Batista Gaia - Com toda certeza essa possibilidade dessa atividade participativa das pessoas, termina ajudando todos, na solicitação que está sendo feita e a compreensão do pedido e até onde, lógico que nós sabemos que existe uma limitação em todos os sentidos, limitação da campanha, limitação de verba, limitação de possibilidades que podem ir até o que se pode atingir. Quer dizer aqui especificamente, estamos falando de uma campanha para área de bicicleta, área de mobilidade ativa, de um modo geral, e isso realmente é muito significativo em algumas experiências anteriores. Os ônibus que houve aí com o transporte coletivo, experimentando a bicicleta andando do lado do motorista, o motorista, andando de bicicleta e o ciclista pilotando o ônibus. Foram experiências que realmente enriqueceram e terminou dando mídia porque é um assunto que chama atenção e termina virando uma mídia quase que gratuita, porque se interessa por esse tipo de assunto, então acho que o grande segredo e é o que a gente busca aqui, realmente é essa possibilidade de ter experiências capazes das emissoras se interessarem e produzir esses vídeos para nós, é claro que quando existe uma veiculação de campanhas específicas que abordem conscientização, sempre vai haver interesse da mídia nacional, com relação a esse assunto em querer abordar, o sentimento que eu tenho é que todas as vezes que se fala em um programa onde o forte do programa é proteger a vida, é salvar vidas, é instituir uma campanha capaz de focar e trazer mudança no comportamento com o objetivo de assegurar, de dar mais segurança para as pessoas, você conscientiza o motorista que tem um ciclista andando ali na rua, você conscientiza o motorista do veículo, da moto, do ônibus, de um modo geral, os veículos dizendo que tem um ciclista andando ali na rua, isso quando ele estiver fora da ciclofaixa ou ciclovia. Mas é isso, eu entendo que as propostas que eles estão querendo trazer aqui acham que a Aline está querendo falar, é isso, Aline, é tentar participar um pouco mais dessas campanhas junto com vocês, vamos lá Aline, pode ir.

Aline Pellegrini Matheus - Bom dia a todos. Bom dia, Dawton, bom dia Fábio, no sentido aí de ações práticas. Eu tenho assim, três perguntas, Fábio, você leu na reunião praticamente todos os ofícios que a gente mandou, colocou as propostas que a gente fez. Mas eu queria saber, em termos de ações práticas quais as propostas efetivamente que serão implantadas aí, dessas ações que a gente sugeriu e qual o orçamento que a Secretaria tem para implantar essas propostas? E nesse sentido, do que o Dawton acabou de dizer, se a gente pode sair dessa reunião de hoje com uma data para gente se reunir para gente fechar essas propostas que serão feitas para gente se reunir com você ou com a sua equipe para gente fechar mesmo essas ações que serão feitas, visto que a gente tem 2 meses ou menos para planejar tudo isso. A gente quer mesmo que essas ações sejam efetivamente feitas e que saiam do papel de uma vez, porque a gente está muitos anos assim, só enviando os ofícios para vocês e nada sendo feito do que a gente propõe só tendo as ações que vocês fazem à revelia do que a gente propõe né? É isso, basicamente.

Fabio Nigro Gonzalez – Bom, Aline, o que eu posso responder é pela área de marketing e educação na área de marketing, educação, em termos de publicações de campanhas, você falou de verba. Nós não temos uma verba atualmente. A gente trabalha com parcerias e a gente tem uma produção interna. Mas, por exemplo, a gente na produção interna, a gente não consegue fazer veiculação para TV, então muitas vezes a gente precisa de parceiros que possam nos dar apoio para desenvolver essas ações. Então para criar essas campanhas, a gente precisaria bastante da ajuda de vocês. No que se refere a outros temas que boa parte dos temas que eu falei aqui são coisas estruturais que não cabem ao marketing e a educação. Então, eu não consigo responder para você em relação a isso. E como eu comentei também, a gente está finalizando o planejamento do maio Amarelo, que a gente eu não tenho como apresentar isso para você nesse momento, porque ainda não está finalizado, que estamos em fase de finalização para poder te falar, “olha, essas serão as ações que serão realizadas durante o maio Amarelo”. Mas como eu deixei aberto aqui, você também acabou de me cobrar para que a gente possa fazer uma reunião para conversar a respeito disso. Nós estamos abertos por mim, pode ser esta semana, a semana que vem. Para a gente poder sentar e bater um papo sobre isso. Aí eu posso, eu não sei se vocês têm, eu vou até deixar meu e-mail aqui para que a gente possa até ir trocando e-mail para fechar uma data que seja melhor pra todos. Tá.

Aline Pellegrini Matheus – Perfeito. Deixe o seu e-mail, por favor, no chat..

Dawton Roberto Batista Gaia - Lucian?.

Lucian De Paula - Gente, bom dia. É, bom, a Lídia falou essa parte importante, o que eu ia falar, que a gente sabe, assim que em termos de segurança viária, a parte de comunicação ela sozinha, sem as interferências, sem as interferências físicas do espaço, sem mudanças de operação, sem mudanças de meio físico, né? É aquilo que a gente já sabe da aplicação da visão zero. A comunicação é importante aplicada em conjunto dessas coisas, né? Então, assim das coisas, das várias das propostas que a gente colocou, né? Que o Fábio falou, são do Minhocão, da faixa de Alta Ocupação, volta da sexta sem carro no centro, seriam coisas operacionais, não seriam da comunicação. Mas assim do que a gente solicitou, a gente fez essas solicitações, meio que assim depende do departamento querer, então, se não é uma coisa que não era do departamento de marketing, elas podiam ter sido redistribuídas aí dentro para que a gente tivesse uma resposta assim, de quem que é o responsável por falar se a gente pode voltar a ter as faixas de alta ocupação ou se a gente vai voltar ou se a gente vai mudar o horário do Minhocão assim...Mas a gente não avançou nisso. Então assim, é o que a gente queria era mais do que uma coisa diária, isso aqui não está dentro do escopo do marketing, mas faremos, se vier a política pública, então assim, de onde é este vier? Assim, quem que faz isso para a gente ter êxito? Então vamos levar a discussão para essa instância de decisão, de formulação dessa política, né? A gente trabalha junto, faz as outras reuniões, igual a gente faz

especificamente com o Fábio e daí a gente vê se a gente consegue fazer essas duas coisas juntas, é isso que a gente queria.

Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, eu acho que é isso mesmo, né? Esses assuntos já foram abordados em outras vezes, né? Nós respondemos os ofícios de todas as instâncias, aí, lógico que algumas das respostas, vocês não ficaram satisfeitos mesmo, porque depende de outras instâncias mesmo, para a decisão de algumas coisas e isso, isso não significa que nós desistimos, né? Que as propostas elas estão inválidas, vamos colocar dessa forma, é? Bom, com certeza, a cada momento que a gente tem a oportunidade, a gente coloca, retoma e põe novamente em pauta esses assuntos que vocês sempre abordam e a gente sempre colocando em pauta, né? É isso. Então, acho que ele colocou aí. Você colocou endereço, Fábio, o seu e-mail no chat? E aí para vocês marcarem uma reunião, não é? Se precisar que a CMT participe também pode contar conosco. Estaremos juntos aí para poder participar. Bom, o nosso segundo assunto aqui, é o andamento das obras da PPP-Cohab, né? O Cohab é. Eu já contei um pouco dessa história lá na última reunião, mas ela continua a mesma, mas a verba específica para a Cohab saiu muito tarde no ano passado, né? Saiu em agosto, quase setembro. E a empresa que foi contratada para fazer os projetos, está elaborando os projetos que eu acho que é o mais importante. Já está na fase de elaboração de projetos. Eles têm mais três meses para poder entregar todos os projetos e os projetos nós estamos falando dos 120 km que estão previsto na PPP, né? E eles começaram a entregar os projetos nessa semana, já começaram a entregar uma parte dos projetos nessa semana e nós pedimos aí que eles entregassem nessa reunião que nós fizemos aqui esta semana, nós pedimos, que foi retomado isso agora, pedimos que eles entregassem o cronograma da elaboração dos projetos. O PPP da Cohab, ela funciona no formato um pouquinho diferente das concorrências, né? O PPP da Cohab é um contrato de elaboração de projetos e execução de obra, então ele vai elaborar o projeto e no próprio contrato, já está a execução da obra, então, a partir do momento que o projeto estiver aprovado, eu posso emitir uma ordem de início de obra. Então são coisas que estão diretamente ligadas. Elaborou o projeto, o projeto tá aprovado pela CET, pode dar início de obras. Eles estão começando a entregar os projetos nessa semana, começaram a entregar os projetos, assim que tiver aprovado esses projetos começaram de imediato o início das obras dos projetos aprovados. Então, eu queria ter começado muito o projeto pela Corifeu de Azevedo Marques. Todo mundo sabe o quanto eu gostaria de ter começado lá a obra, pela corifeu no projeto que está sendo feito lá. Mas está ocorrendo neste momento uma obra, está construindo a plataforma dos ônibus lá. Então isso terminou fazendo com que a gente, que nós postergássemos o início da nossa ciclovia lá na Corifeu. O projeto está sendo elaborado, tá no finalzinho do projeto já, da Corifeu e com certeza, logo em seguida, daremos uma ordem de início e nós estamos falando de um projeto lá de quase 5200 metros, se não me falha a memória da Corifeu. Então é isso. Parece que a gente não coloca as coisas na prioridade, não é isso. Realmente não é. Começou uma obra da São Paulo Transporte, não posso ocupar a via para fazer uma ciclovia e uma obra de suporte, transporte, mas faremos assim à medida do possível que eles foram entregando as plataformas que essa é a ideia, a medida do possível, que foram entregando as plataformas. A gente pode começar a construir AA ciclovia, ciclovias, trechos de ciclovia, da ciclofaixa lá na corifeu. Então? O resumo da PPP da Cohab. Estão elaborando projetos, eles têm 3 meses, mais 3 meses para poder entregar todos os projetos. Está lá no prazo deles, mais 3 meses para entregar todos os projetos. E o restante do tempo, será para implantar as obras, então, é quase que impossível não ter as obras da PPP agora, porque os prazos já, realmente, venceram, em todos os aspectos. Então é isso? Nós estamos falando dos 121 km da PPP da Cohab. Alguma dúvida? Eu vou passar a palavra o Prada... Lucian? Jorge primeiro, depois o Lucian ou inverter, tanto faz.

George Queiroz – Oi Dawton, bom dia. Você citou Corifeu, eu como moro aqui perto, eu estou vendo essas dobras, né? E já estão também durando um certo tempo, né? Eu estou chamando de ruas abertas da corifeu, porque as ruas estão todas abertas lá, estão fazendo um negócio, e está durando muito tempo, pegou essa época de chuva, eu não sei porque o pessoal planeja para fazer isso em

época de chuva. Mas enfim, né? Só resta lamentar. Mas em relação ao Corifeu, se já está mais ou menos na boca para sair, não sei. Eu estou falando aqui em nome do pessoal da zona Oeste, né? A possibilidade de ver o projeto debater antes de que comece alguma coisa de fato que a gente pudesse ser consultivo de fato, né? Como órgão consultivo, antes que... porque a gente sabe, a gente conversa sobre isso, tem uns 3 anos, né, que tem algumas regiões que tem umas certas decisões que vão ser feitas, né? Umas curvas complicadas, tem essa questão de ponto de ônibus e tal, como é que a gente consegue ser consultivo antes de uma obra ser iniciada e a gente reclamar depois, né? De que não está ideal, né? E a gente viu isso em alguns casos em 2022, como é que seria esse fluxo para a gente ser o que é chamado para ser, um órgão consultivo e não somente ficar reclamando depois que a coisa já aconteceu, ter que refazer, esse tipo de coisa, a gente poder debater com vocês, imaginando que essa obra, como você diz, após aí essa obra fazer a bagunça dela. Bagunça não, né? Estou falando bagunça porque no momento está uma bagunça. Quem for aqui na corifeu vai ver. Mas enfim, depois de fazer o que ela está fazendo, a gente poder ter esse fluxo correto, né? De que uma CTB precisa fazer, né? Ter acesso, a gente sentar, abrir um mapa, abrir um projeto, vocês ouvirem a gente, a gente que é aqui da região para tudo acontecer da melhor forma, ser bonito, ser bacana, atender a população é isso, Dawton. Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Vou só dar uma verificada aqui com relação aos projetistas, né? Que estão elaborando o projeto e a gente... Eu acho que não vai ter problema nenhum, não tem porque não conhecer o projeto, né? Não vejo problema nenhum de vocês poderem opinar mesmo com relação ao projeto e se tiver que fazer algum... Não vou nem falar de correção, mas fazer algum acerto, algum ajuste no projeto, que possa fazer isso a tempo, antes de começar as obras. Vou ver isso e depois e depois eu converso com vocês aí para gente marcar um dia para a gente poder olhar esses projetos aí. Lucian?

Lucian De Paula - Perdão, a minha fala é na mesma linha do Jorge, na verdade, que para gente evitar, se a gente poderia, à medida que os projetos fossem ficando prontos ou em vias de finalizar, se eles podiam disponibilizar para gente, para gente fazer algum olhar crítico, né? Para ver se não tem alguma coisa, para ver se não tem algum problema, alguma particularidade da via que a gente passando lá todo dia conhece, para gente poder já antecipar assim para evitar os problemas. Também para a gente já ficar conhecendo mais, já estar mais familiarizado para quando a gente vê implementado a gente passar no lugar, e falar: “opa, espera aí, aqui tem 70 cm, mas eu lembro que no projeto tinha 1 e 20 do manual”, por exemplo, e daí a gente já iria estar mais atento a esse tipo de coisa, então era isso, só repetir para disponibilizar para gente poder participar.

Dawton Roberto Batista Gaia - Perfeito. O nosso terceiro tema é a licitação de manutenção. Processo de licitação de manutenção. Vou passar para o Pradas. O Pradas vai colocar para nós. Pradas?

Ricardo Pradas - Então, deixa eu tentar tirar a imagem aqui. Vê se melhora, melhorou. O som melhorou, melhorou. Então vamos nessa, bom ano novo a todos! É só posicionar vocês aqui até abril, da ciclofaixa de lazer que eu fiquei de dar um retorno também. Tem uma minuta de documento do edital. Menor preço global de 31/01/2023, essa é a última movimentação que está visível para a gente. Continua com o jurídico, está com despacho de abertura de licitação pronto para ser assinado, que não foi ainda. Então não consigo ver o teor. Posicionando isso aí para vocês. Em relação a ata de manutenção, o Processo licitatório anterior, ele apresentou quase todas as concorrentes com preço não pouco acima, muito acima do preço público. A referência que a gente estava usando foi uma referência que era a melhor referência possível para a administração pública, com tudo, a gente tem que ter um pouco os pés na realidade, no sentido de que não adianta você se dedicar e fazer uma licitação para não ter concorrentes nela. Uma orientação combinada aí com o gabinete, inclusive, de consultas aos órgãos de controle é, nós passamos a adotar uma planilha pública aí do

BR de São Paulo, que atualizou os preços, principalmente de sinalização, que era o grande entrave aí na concorrência para as licitantes conseguirem ter condições de exequibilidade da licitação. Então salvo engano, em alguma intercorrência Futura de eliminar mandado de segurança. Dia 15 deve estar programado para abertura dos envelopes e assim a gente deve finalmente ter um vencedor, se tudo der certo, e prosseguir depois com a contratação. Ao que tange ao processo de ciclofaixa de lazer, ainda, a gente tem uma pressa muito grande de já fazer valer esse contrato e fazer ele seguir em frente. Tanto que a gente acabou considerando, viu os e-mails de contribuição até alguns deles não de pessoas que são da Câmara aqui, mas de funcionários da prestadora de serviço lá que não estavam recebendo um pouco educados, para dizer o mínimo, não é achando que aqui ninguém ia considerar, ninguém ia ler tudo para ver o que era possível fazer, o que que não era possível fazer. É, mas de modo a não atrasar o processo, até porque geraria discussões internas do quesito de segurança. A gente manteve todas as premissas que estavam dispostas aí no edital e no termo de referência, para depois com calma, e aí, também vou me comprometer do mesmo jeito que o Fábio, com calma, a gente conseguir discutir as outras alterações, principalmente a que é mais polêmica aí, no caso, os orientadores de travessia, há uma polêmica muito grande entre a necessidade deles por conta da segurança e a não necessidade, posto que já foi executado sem, né? Então não há uma situação confortável ainda da administração pública, consultados os técnicos para gente realmente descartar o orientador de travessia. Acho que essa é uma posição, precisava dar uma resposta. Até porque foi comum em todas as contribuições que foram encaminhadas para gente, tá? Então é isso. Esse tá com despacho de abertura pronto, provavelmente para se estiver tudo OK, com vistas do secretário de ser assinado e o outro de Manutenção no dia 15. Deve ter abertura da nova rodada licitatória, já com a planilha de valores atualizada? É isso.

Dawton Roberto Batista Gaia – Eu só queria complementar, que o importante é o seguinte, com relação as contribuições que vocês fizeram, né? O mais importante que a gente tem que considerar, e isso é muito importante mesmo, porque eu sei que um dos objetivos das contribuições de vocês é para ampliação das ciclofaixas de lazer, né? Reduz algumas pessoas, alguns cones lá para ter oportunidade de no mesmo contrato, no mesmo valor, você ampliar a ciclofaixa de lazer. Mas não é esse o problema que nós temos hoje. Será ampliada, tem uma proposta de ampliação, né? Tem a proposta de ampliar mais de 200 km além dos 114km, né? Mais 200 km de ciclofaixas de lazer, nós estamos trabalhando para isso, trabalhando fortemente para isso. E nesse caso aqui, está apenas aguardando a liberação do recurso, o recurso já está lá, mas precisa ser liberado, então isso deve sair rapidamente agora, porque Finanças abriu agora dia 15, né? Foi aberta as instâncias financeiras do município e estamos aguardando a liberação de recursos, tanto para de manutenção quanto da ciclofaixa de lazer.

Ricardo Pradas - Deixa eu complementar essa informação, que eu estou com o SEI aberto aqui, notas de reserva 7638, foi a nota de reserva que foi colocada no SEI da ciclofaixa de lazer, ou seja, reserva para esse valor já tem. Mas falta indicar uma minuta e o prosseguimento para depois fazer o empenho, assim que tiver um vencedor nesse certame.

Dawton Roberto Batista Gaia – Perfeito. É melhor ainda a notícia, melhor ainda. Isso significa que vai sair rapidamente. Você quer complementar?

Ricardo Pradas – Isso está bem explicado, eu acho que tem coisas que a gente faz isso, no nosso polo de competência a gente consegue acelerar, como é refazer as
planilhas, como foi o caso lá. Contudo, tem os prazos legais e é muito fundamental quando dá fracassado um processo licitatório. Como foi o que aconteceu aí no começo de janeiro, final de dezembro, começo de janeiro, né? É, mas isso já não é mais o que a gente consegue controlar depende da oferta dos licitantes. Mas agora já está alinhando, já está mais compatível com os valores de mercado, então talvez agora já seja vencida essa possibilidade de fracasso.

Dawton Roberto Batista Gaia – Então assim, resumindo a história, né? O acesso para a faixa de lazer, da manutenção, os envelopes, acho que vão ser abertos aí dia 15, né? Pelo que está previsto pela previsão, acho que vai abrir aí no dia 15 a manutenção, né? E tem mais a concorrência da elaboração de projetos básicos dos 158 km, que é o restante dos 300 km, né, que faltavam, que já está também colocada aguardando apenas a liberação do recurso financeiro, mais de 158. Ou seja, nós estamos aqui garantindo de fato esses 300 km que já estão planejados e está lá nas metas da prefeitura para 2024. Faltando 2 anos para 24, eu acho que nós temos bastante, nós temos tempo suficiente para poder fazer tudo isso e entregar isso dentro dessa programação, é isso. Alguém?

Lucian De Paula - Gente eu só queria confirmar o que a gente já mencionou sobre o termo de referência da licitação, Enquanto a manutenção é feita, as ciclofaixas vão ser demarcadas em alguma coisa? No período que a gente tiver sem estrutura, isso vai ter uma demarcação?

Ricardo Pradas – Lucian, bom Ano-Novo! Está no termo, está é uma das premissas de execução, IPI para todos os funcionários, restrição de maquinário na pista, preservar a passagem para a circulação dos veículos não motorizados. Tudo isso é parte das condicionantes, que estão no termo de referência para a execução. Então o que a gente espera é que as empresas que vão concorrer, principalmente, a empresa que ganhar cumpra com o que está lá sem a gente ter que ficar multando. Eu não quero multar a empresa, eu quero que ela faça a passagem, né? É aquilo que não resolve nada para ninguém. Vocês passam risco, a gente pega um dinheiro que não vai resolver absolutamente nada numa multa, a empresas sai e perde, perde geral. Então as boas empresas que já trabalham com o poder público, elas sabem que são despesas indiretas da manutenção, essa parte você por tapumes, cavaletes, sinalizar, sinalização noturna, inclusive, então espero que cumpram com o que está descrito lá e com certeza nosso jurídico vai colocar isso aí, tá? Na minuta do edital e vai colocar isso aí no contrato de execução. Isso não tem a menor dúvida, mas já está previsto isso. No termo de referência, tá?

Lucian De Paula - A tá bom, obrigado, Ricardo, perfeito. Era uma preocupação que a gente nas últimas manutenções a gente reclamou bastante. Então é bom ouvir de você, valeu!

Dawton Roberto Batista Gaia – O Rogerio está dizendo que queria saber porque o valor da execução da ciclofaixa de lazer quando era da Coranda se tornou 220 mil...

Ricardo Pradas – Já entendi. É assim, tinha um valor de referência que a gente tinha que o pessoal da Coranda topou em executar de uma maneira fortuita emergencial, na troca aí com a Uber e quando não pôde fazer mais um contrato emergencial, a gente partiu para o processo licitatório. Como é que você cota isso? A legislação manda a gente pegar os valores de diversas empresas que atuam no setor, fazer uma média desses orçamentos, e aí a média desses orçamentos acaba sendo o valor público que está colocado. O valor com SPTURIS no caso aqui é um contrato que a SPTURIS tem de prestação de serviço de apoio ao trânsito. Então, os valores que ela tem lá de pagamento para apoio ao trânsito são diferentes dos valores que tinham do processo nosso da Secretaria municipal de transportes. É tão simples quanto isso. Então, se você tem um contrato que diz que o valor daquela prestação de serviço é 10 e no outro é 15, 16, 17. Você está usando outro, porque aquele primeiro acabou, ele não tem mais validade. A empresa que estava fazendo não está fazendo mais como foi o caso da parceria com a Uber, você utiliza o valor que é contratado da SPTURIS. Não estou a par do contrato com a SPTURIS, mas imagino que seja isso. Aline?

Aline Pellegrini Matheus - Eu queria primeiro elogiar, porque a gente não só bate, mas a gente elogia também que dentro da manutenção, foram colocados os faróis lá para ciclistas na República do Líbano e rebaixada. Finalmente aquela ilha no meio da avenida Ibirapuera, o que ficou muito bom, pelo menos agora a gente não corre mais riscos. Isso ficou bem legal. Parabéns aí pelo trabalho. E aí eu gostaria de saber se tem previsão de sinalização da George, Corbisier, ali na região do Jabaquara,

uma vez que já terminou a obra da ciclovia. E se tem previsão de término da ciclovia da Whitaker, porque ali tem um trecho que ficou bem perigoso ali que é bem perto do viaduto da Rubem Berta, que já fez aquele trecho elevado para o ciclista, mas como ele tá praticamente é da cor de uma calçada assim, os carros não veem. E aí, como não tem sinalização nenhuma, não tem guarda corpo, não tem nada. É muito fácil de um carro subir ali, né? E os ciclistas ainda não estão utilizando porque não tem nenhuma estrutura indicativa. É só um, como se fosse uma ilha de concreto no meio da rua. Mas como tem uma rampa, é muito fácil de um carro subir, né? Eu já vi alguns carros subindo e descendo dali. Quando eu passei por ali recentemente. Então eu queria saber se tem previsão de término daquela obra e sinalização dali também. Enfim, é isso.

Rogerio Viduedo - Agora você está me ouvindo? Só aproveitar. Eu ouvi lá a resposta do Ricardo. Então, no geral, vai ficar para cada ativação esse mesmo valor? Outra questão Ricardo, eu queria saber assim, eu não vi esse contrato emergencial em nenhum lugar. Eu só consegui achar isso porque eu vi um pedido aqui pelo diário oficial dizendo que precisava separar o dinheiro para pagar duas que foram realizadas no ano passado. Eu queria saber porque que isso não teve publicidade? Essa é uma pergunta. A outra é se vai, se cada ativação vai ficar nesse valor aí dos 400 mil, 395 mil, não é? Porque está fazendo sem as pessoas, sem os orientadores de tráfego.

Ricardo Pradas – Entendi a sua colocação, Viduedo. É assim, não prosperou ano passado porque nem chegamos a licitar, né? Nem chegou a mandar o processo para prejudicado.

Rogério Viduedo - Eu estou falando da contratação da SPTURIS, tá? É um contrato que já existia de trânsito.

Ricardo Pradas - Não sei te dizer porque o contrato da SPTURIS já existia, né? Então a gente não licitou, não tinha os valores. A gente está usando acessoriamente, pelo que eu sei, até nem é minha área para eu poder te dar mais detalhe em relação a isso, é o contrato da SPTURIS para os eventos da SPTURIS para apoio ao trânsito e canalização, etc. Até onde eu sei. O que eu posso te dizer é o seguinte, no nosso lá eu não sei qual o valor que vai ficar, porque vai depender de quem participar e da proposta de quem participar.No Mínimo seria 25% abaixo do valor de referência que se eu não me engano não é 400 mil. Faz tempo que eu não vejo esse processo aí. Eu Acredito que seja abaixo disso. Consideravelmente abaixo.

Rogério Viduedo - Tá, eu fiz a pergunta aqui caso esse pregão, fracasse novamente, a de manutenção. É, a gente já tá aí com ciclofaixas, aí o Dawton já até conhece a minha cantilena é a mesma, né? O menino lá, o vizinho nosso aqui foi lá e pintou uma bicicletinha na ciclofaixa da Cândido Motta Filho, porque ele não aguenta mais subir lá e os motoqueiros passar quase por cima dele. Precisa fazer alguma coisa, algum modo aí, né? Porque não é só 35, era 35 km de precarizado, segundo audiência cidadã, lá em agosto do ano passado, deve ter aumentado. E pelo que a gente está acompanhando aí essas ciclovias, a última aquela que fracassou agora no final do ano demorou um ano, para fracassar. Ela veio, entrou o TCU, TCM, aí vocês fizeram de novo. Demorou um ano. Na próxima, vai demorar um ano também, gente.

Ricardo Pradas - Isso precisa ser entendido, Viduedo. Então como é que funciona? A gente vai, faz, tenta passar, alguém entra e pede para alterar, contribui, passamos. Se alguém representar no TCM, nós vamos responder o TCM até que seja liberado para a gente prosseguir com o processo não é, então, muito desse tempo aí é porque ficou parado esperando uma posição do órgão fiscalizador para gente prosseguir com razoável confiança na coisa, né? E os preços de insumos foram mudando tanto que as empresas concorrentes acabaram não conseguindo chegar no valor máximo que seria admitido, segundo nossos levantamentos aí.
Tá? Atualizamos esses valores a pedido do gabinete aqui, para poder fazer esse procedimento. E aí,

está nessa segunda parte do processo. Então muito desse ano foi de vencer etapas e resistências em todas as instâncias. De fazer isso corretamente, atender a legislação.

Rogério Viduedo - Eu entendo perfeitamente o processo burocrático e tal, eu ja acompanho isso aí já faz um bom tempo. Mas assim como fizeram o contrato emergencial lá da ciclofaixa. Vai ter algum para esses daqui? A ciclofaixa de lazer, né? Vocês não têm nenhuma previsão, nada assim para quem usa o negócio e está em risco?

Ricardo Pradas - Rogério me deixa, deixa eu complementar, não tem viu? Para projeto de manutenção não tem projeto emergencial, não tem proposta emergencial. Nós temos que vencer as Barreiras e vamos vencer. É isso.

Rogério Viduedo - Mas a CET, Dawton, não tem uma verba para ir nessas que são super necessárias. E ir lá pintar, pelo menos pintar um fio branco. Porque tem, vocês, a CET tem alguma coisa lá, tá? Está finalizando aqui as ciclofaixas aqui do Jaguaré e tudo mais.

Dawton Roberto Batista Gaia - São 2 questões, é são 2 questões. Na questão da manutenção, existe aí uma orientação do prefeito, do secretário, para gente não repintar onde não foi realizado obra, onde o pavimento não está em boas condições. Isso é uma das coisas e a gente não pode fazer essa manutenção. Se estiverem em boas condições, fazer o projeto e mandar implantar, não tem problema nenhum e tem verba para isso sim, para a gente poder fazer manutenção em locais onde estão em boas condições. Com relação aos novos que foi a pergunta da Aline aqui, por exemplo, a José Maria Whitaker, que existe um procedimento de vistorias de obra que a gente só pode liberar a sinalização depois que a obra estiver concluída. É um procedimento, ela tem que ser concluída, tem que ser dado. Aceite por quem é responsável pelo pavimento, quem é responsável pelo concreto. A gente tem que dar um aceite. Se você não dá o aceite e pinta, depois tem que lá refazer porque verificou que tinha um problema específico e terminou tendo que refazer o trabalho. Então é isso, a gente só pode pintar depois que foi dado o aceite da obra nova. Então, lógico que eu entendo e concordo. Não estou falando que eu não concordo com você. Nós concordamos com você é que hoje nós não conseguimos fazer isso. Não conseguimos fazer um contrato emergencial para um processo de manutenção. Isso não existe essa possibilidade, então, é Claro que onde for necessário fazer a manutenção e tiver condições, físicas de poder implantar a ciclofaixa, fazer a manutenção da ciclofaixa, nós vamos fazer. É isso.

Rogério Viduedo - Na Cândido, na parte perigosa mesmo. Dá pra fazer. Só nessa parte que é bidirecional, que é na descida, nas outras lá onde vira unidirecional, não dá porque o concreto está todo ondulado, realmente não dá, mas nessa aí dá pra fazer. Eu acho que vocês iam ganhar bons pontos aqui pela área. E não é só essa, são outras várias que estão problemáticas, né? São 35 km, parece que é pouco. Mas não é. 35 km, daqui eu chego na zona leste, de lá em São Miguel Paulista. Inclusive, falando de zona leste, né? O Binoche mandou um abraço para vocês e falou assim que ele quer saber, quando é que vocês vão tirar as guias e completar ali na avenida São Miguel que a ciclofaixa ela acaba em cima de guias. Ele sempre está batendo nesse ponto. A outra questão é que lá tem um contrato que vocês estão fazendo para fazer o muro lá da ciclovia da Itaquera, né? E mandaram um vídeo para a gente mostrando que estão fazendo uns recuos, de ônibus, já destruíram e fazendo uma UPA lá também. Ao longo ali da radial leste, arrebentaram a ciclovia.

Dawton Roberto Batista Gaia - É, eu recebi esse vídeo, eu vou verificar e depois eu respondo para vocês, ainda não tenho resposta. Já pedi, mas ainda não tenho a resposta, mas depois eu mando para vocês. Aí essa resposta com relação a isso, o que ocorreu ali.

Rogério Viduedo – Aproveitando, falou de Corifeu. Eu não estava falando da Corifeu, porque eu tava sem o microfone aqui, estava com problema. Da corifeu eu vi um projeto, o George tem ele também.

A gente viu vários dos projetos, das plantas. É um ziguezague ali, absurdo, viu? É uma, é um ziguezague. Aqui, perto, aqui perto da avenida Jaguaré, quando ela encaixa com avenida Jaguaré, as pessoas não vão usar porque vai para calçada, ela vai até ali a entrada da São Remo, ela volta para a direita, segue mais uns 2 km pela direita e vai para o meio aí chega lá em cima, na subida, vai para calçada, aí depois ele atravessa, vai descer por trás do bairro, imagina na descida antes de chegar ali, onde o Cauã morreu, né? Aliás, vai fazer um ano que o Cauã morreu ali na Corifeu. Vai fazer? Aliás, acho que nessa semana. Vai por trás do bairro. Então se vocês puderem realmente colocar a gente aí para opinar, ia ser muito bom. A minha última pergunta é como é que tá o negócio da ciclovia da ponte do Jaguaré, era para tirar umas árvores e tinha um negócio com a CCR, não é? Vocês falaram que tinham um termo de ajustamento, mas não vi nada lá acontecendo mais.

Ricardo Pradas – Essa, deixa pela ordem, é desculpa. É quem falou é homem, mas está com o nome de Simone. Não sei direito com quem que eu estou falando. Bom, vamos lá. Maria Whitaker ainda tem obra para terminar e assim que der o aceite total, a gente vai encaminhar para planejamento para sinalizar o local devidamente. Assim, é como está fazendo em praticamente todo ali. Espero que até o Carnaval isso aí já esteja resolvido. Na José Maria Whitaker, para gente mandar em frente nossa perspectiva. Agradeço a deferência, mas aquela história lá da Ibirapuera, com a República do Líbano e a Indianópolis lá, foi numa troca de quem deveria resolver e até conseguir que alguém movimentasse um negócio meio metro para o lado. Está parecido com a situação das árvores lá da ponte do Jaguaré. A gente está tentando uma outra opção que não precise mexer nos espécimes arbóreos lá, mas isso envolve um outro valor financeiro aí que não é suportado pelo contrato que a gente está mudando, estaria mudando o objeto tá? Então a gente ainda está tentando resolver a situação remanejando espécime arbóreo, que é a mais barata alternativa. Isso não quer dizer remover e não replantar é só realocar o espécime arbóreo no caso da ponte do Jaguaré. Tem mais alguém em relação a isso?

Rogério Viduedo - Ricardo, uma grande questão, na ponte do Jaguaré não tem árvore. Vocês só vão fazer a ponte mesmo, o arco da ponte, quando puder fazer o restante?

Ricardo Pradas - Por que ele vai chegar no nada, né?

Rogério Viduedo - Ele já está chegando no nada, já está. Saindo aqui da minha casa, pegando a Corifeu, entrando na avenida Jaguaré, já está todo sinalizado, lindo, tá todo mundo pegando isso daí, só que chega no pé da ponte, do lado do bairro, chega no pé da ponte, acaba, já está no nada, a pessoa é obrigada a ir para a direita, para pista que vem os carros em alta velocidade. Quem não conhece, vai pegar o cantinho aí da área de pedestre do lado esquerdo, que está cheio de buraco. Então é um nada ao avesso. Se vocês arrumarem a ponte já vai melhorar, porque ela vai continuar no pedaço que já está pronto. E vai terminar no semáforo antes dessas árvores que vocês querem tirar, porque já tem a ciclovia concretada do lado do centro, do lado, perto do Villa-Lobos, é, ficaria para depois o restante, mas pelo menos essa área que já está levando as pessoas para o erro. É muita gente fala nunca mais passo lá nunca mais, porque ele mandou a gente para o buraco? Entendeu o que eu quis dizer?

Ricardo Pradas - Estou. Estou entendendo. Sim, é, vamos, vamos tentar fazer isso, virar o mais rápido possível. Talvez uma estratégia boa seja resolver a ponte antes do resolver outro lado, mas é, você percebe que a gente só está transferindo a situação de lado da ponte, porque ele vai chegar do outro lado, também é uma situação parecida com essa.

Rogério Viduedo – Não, totalmente diferente, Ricardo. Quando a pessoa atravessa a ponte em segurança, ela vai chegar na outra ciclovia que acabou de ser feita pela habitem. No máximo que vai acontecer, ela vai parar no semáforo, mas aí vai ter, vai ter semáforo, ela pode parar. Ela não é obrigada. Agora você não entende. Agora ela já é obrigada a ir para a direita, para a rua, para pista

ou vai para o buraco. Eu sugiro que você vá lá. Eu já mostrei isso aqui para vocês aqui a ponte. Mas não é a mesma coisa não. Sinto muito contestar.

Ricardo Pradas - Não precisa sentir muito essa visão que você tem de usuário. Eu não tenho. Se você está me dizendo que é mais seguro desse jeito, vamos fazer o possível para já mandar sinalizar e terminar essa parte de cima. Simples assim. Então isso é um compromisso meu com você

Rogério Viduedo - mas não tem como sinalizar ali. Você tem que primeiro vai ter que...não vai arrancar? Ali não tem como passar uma bicicleta em segurança naquele pedacinho.

Ricardo Pradas - Pois é por isso que precisa resolver antes dessa essa situação.

Dawton Roberto Batista Gaia - Espera um pouquinho, só nós vamos ficar aqui nessa conversa e não vai acabar só porque existe uma pendência, ela é real, não é simples resolver, porque infelizmente teve uma compensação arbórea, eles colocaram essas árvores nesse percurso, que não estava previsto. Todo mundo sabe como é difícil a gente lidar com essa questão do verde. Não estou falando que eles estão errados. Eu estou falando que é difícil resolver esses problemas quando eles surgem e nós estamos insistindo em resolver, nós vamos resolver. Vai demorar, talvez demore, mas nós vamos resolver porque tem que resolver. Porque tem um projeto, contratado para fazer uma ciclovia naquela calçada. Então nós temos de implantar esse projeto. Então, existe aí uma burocracia para poder retirar ou remover, ou fazer tomar alguma providência com relação as arvores para a ciclovia passar por ali, existe e nós vamos tomar essa providência. É isso que a gente está fazendo. Nessas obras que não foram sinalizadas, né? São 33 km de novas obras que foram realizados. Dos 48 km, tem 33 km realizados. E alguns deles faltam pequenos ajustes ainda precisa aparar algumas arestas das obras que não concluíram. E nós não conseguimos implantar todas elas porque tem essas pendências e nós temos que tirar essas pendências. Porque se não, começa a pintar as coisas depois, voltar tudo para trás, ter que refazer as coisas, vamos colocar assim. Então a ideia é que no percurso desses projetos que estão sendo implantados, seja retirada todas as pendências e a partir daí nós vamos sinalizar, mas nós vamos retirar as pendências com toda certeza. Temos problemas burocráticos? Temos. Temos que vencer. Mas nós não conseguimos passar por cima deles. É isso. Então, Viduedo, eu sei do problema, nós sabemos. Sentimos tanto quanto você pode ter certeza disso, porque faz tanto tempo que a gente já concluiu aquele trecho da obra e a gente vinha falando, ó, que legal, saiu o projeto. Era, foi um projeto tão difícil, foi uma obra tão difícil de conquistar, tanto a cidade universitária quanto da Jaguaré e agora ficamos por causa de meia dúzia de árvore, não querendo desqualificar o verde, né? Mas por causa de meia dúzia de árvores, a gente não consegue concluir a implantação do projeto. Mas nós vamos implantar, não tenha dúvida que nós vamos implantar. E se não der, foi o que o Ricardo falou. A gente tinha uma outra alternativa que era ampliar o passeio ali naquele trecho. Mas não cabe no projeto. É um projeto que passou por uma licitação e não cabe no contrato do projeto. Então, tem que se achar uma solução para isso. Então é isso. É, eu acho que tem mais 2 pessoas aqui com alemão levantada. Simone e o Thomas, né?

Simone – Então deixa eu continuar, porque ainda se refere à zona Oeste. Ouvi aí na reunião que a sinalização ela é aplicada na via quando é dado o aceite da obra correto, Dawton? Então eu entendo que foi dado o aceite da obra da ponte cidade universitária. Porque lá já está ocorrendo a sinalização e veja, a gente tem sérios problemas de drenagem na obra, tem acumulado bastante água da chuva, né? Uma obra que é nova, né? Uma estrutura que é nova e que deveria ter sido providenciado uma drenagem ali, né? E já estão aplicando sinalização e acho que esse problema persiste lá. Outra coisa, eu tinha entendido que a obra incluía a rua Alvarenga, fosse com calçada compartilhada ou ciclofaixa. No que eu me recorde, a calçada compartilhada e ainda não teve nenhuma movimentação para a realização implantação da estrutura ali naquela rua para chegar até Alfredo Peixoto, uma vez que a USP ela não permite o acesso às estruturas que tem internamente a USP, em horários noturnos e finais de semana e feriados, né? Na USP a noite é fechado o portãozinho ali e o ciclista,

ele não tem uma estrutura de via segura para seguir da ponte até a Afrânio Peixoto. Eu achei que toda obra seria essa estrutura e eu estou vendo a sinalização da cidade universitária e não está sendo feito ali as calçadas, você tem algum parecer, alguma coisa a respeito disso? Ah gente, feliz ano novo! A gente está muito feliz com a ponte cidade universitária. Eu fui ao contrário da Aline.

Ricardo Pradas - Deixa eu já cumprimentar aqui, isso aí é um é um outro lance de obra, tá? Eram uns projetos que foram mandados separados lança separados de obra, tá, isso vai acontecer também na zona norte, onde ordem e Progresso, é um lance de obra, a Abraão Ribeiro e outro lance de obra. Vem sempre, são feitas concomitantemente. A gente esperava que fosse feito na sequência. Mas aí, para uma estratégia de obra, a gente resolveu encaminhar outras coisas de menor monta, para dar vazão à estratégia de quilometragem, fazer algumas outras conexões que seriam importantes, né? Mas é um outro lance de obra que está previsto na sequência da Simone até para te falar e para minha curiosidade, até pra gente ver com até a gente conseguir para resolver isso aí. Esse lance da água ele está acumulando do lado. USP ou do lado para as Pan-Americana?

Simone - Ele está acumulando próximo...É assim o que eu observei, né? Quando eu passei lá, tem acumulado próximo à entrada da estação da cidade universitária ali. Ali tem uma área de acúmulo importante, mas eu passei, já tinha passado o período da chuva, quer dizer, a chuva já tinha parado, fazia algum tempo, né? Mas eu tenho recebido no Instagram do coletivo da bike, zona Oeste, queixas de que tenha tendo um acúmulo de água. Que eu tenha presenciado foi próximo da cidade universitária.

Ricardo Pradas – Se puder mandar para o Dawton alguma foto dessa para gente até encaminhar também.

Simone - Não, eu não recebi imagens, eu recebi relatos, tá bom? E eu presenciei numa ocasião que eu passei por lá. Outra coisa ali naquela região, a gente já teve ali uma colisão no gradil, né? Não sei se eles já fizeram a troca, porque eu não passei depois da colisão, é, foi feita uma lombo faixa, né? No acesso aqui de quem vem da marginal que foi ótimo, diminuiu a velocidade e talvez fosse interessante ao menos uma lombo faixa para quem vem do sentido da praça Pan-Americana sentido USP, é porque ali o pessoal tem se queixado que as pessoas não param para travessia, nem de pedestre, nem de ciclistas. Eu não falo nem de semaforização. Eu acho que uma lombo faixa já seria de bastante ajuda ali para as pessoas que querem e aí favoreceria tanto ciclista como os pedestres que ali tem uma grande movimentação de ciclistas e pedestres. Outra coisa, a sinalização ela coloca ali uma calçada compartilhada. A gente achou que ia ser uma sinalização semelhante à que ocorre na ponte Laguna, né, que é de um lado, o ciclista e do outro lado os pedestres, né? E ainda tá vendo muito conflitos entre pedestres, ciclistas por conta dessa sinalização e eu passei ali eu passo ali, né? Quando eu posso no horário de pico, né, que o horário das 6 da manhã, então tem uma grande movimentação das pessoas saindo da estação cidade universitária e acessando a ponte para atravessar caminhando, né? E observei que está tendo ainda bastante conflito ciclistas e pedestres. Talvez se colocá-los de um lado e de outro melhoraria um pouco mais a sinalização. Mas é Claro que assim é novo, né? Então, talvez as pessoas se posicionem ali dessa forma, mas acho que a sinalização também ia colaborar bastante, porque vocês colocaram lá, tudo calçada compartilhada com o pedestre na faixa que está pintada de vermelho. E isso talvez gere conflito. E ainda tem uma tiazinha que coloca uma barraquinha de café bem na porta da estação de manhã, aumentou o passeio, favoreceu a tiazinha do café. Assim, eu tentei conversar com ela, gente, ela foi bastante grosseira comigo, né? De tipo assim, posicionar fora da ciclovia não sei qualquer coisa assim, eu fico assim, penalizada, porque essas pessoas estão ali para ganhar o ganha pão delas, né? Mas aumentou o passeio, ela está aproveitando e tem chego bastante questionamento a respeito da tiazinha do café em cima da ciclovia, tá? Acho que é isso aqui. Eu vou ficar na expectativa ainda. Alvarenga, né? Porque o pessoal tá se queixando muito porque a USP fecha e aí eles não têm

acesso à estrutura interna da USP e ali a rua Alvarenga as pessoas vem numa velocidade alta da ponte e fica bastante difícil chegar na Afrânio Peixoto ali, tá bom? Obrigada, gente.

Dawton Roberto Batista Gaia – Thomas?

Thomas - Eu tenho vários questionamentos aqui, mas primeiro, antes de começar eu ia fazer uma sugestão, porque antigamente o Diego fazia uma apresentação e ele trazia planilhado todas as obras que estava acontecendo e o status de cada uma e aí a gente não tinha que ficar perguntando na reunião ao vivo, todas as obras uma a uma como está o status, o que está atrasando, o que tá rolando? Isso era bem mais prático e rápido do que a gente ficar levantando todos os problemas que a gente vê, recebe, traz para vocês o que vocês lembram e o que a gente lembra. Então essa é primeira coisa que eu queria falar é voltar a fazer esse esquema de alguém da Secretaria ou da CET, pega todas as obras, ver o status e apresenta antes da gente questionar, porque a gente vai direto para os questionamentos específicos, que facilita bastante, acho. E aí, voltando aqui. Entre o Itaqueri, a continuação ali, que vai para Juropi, tem um pedaço que não tem embaixo do viaduto da Rubem Berta. Fizeram o asfalto e começaram a obra da Whitaker, mas não fizeram nada embaixo do viaduto e até onde eu lembre, no projeto que a gente recebeu lá atrás, em 2020, eu acho, não tinha nada sinalizado embaixo do viaduto e é um pedaço bem ruim, porque você não vê uma estruturada ou está numa estrutura você não vê a outra. Porque tem um viaduto no meio com coluna, com Jardim etc. É bem ruim, porque ali tem um motorista fazendo conversão em todos os sentidos, praticamente, então não tem como o ciclista que vem de um lado para o outro ver essa estrutura que está do outro lado. E não tem nenhuma segurança ali, então precisa fazer uma ciclofaixa ali embaixo do viaduto. É um trecho curtinho, deve ter 50 m, sei lá. Pouca coisa. Esse é o primeiro ponto. Segundo, é a Sena Madureira ainda não arrumaram os trechos que o asfalto a gente já mandou o ofício que estava desfazendo o asfalto, não arrumaram. Assim como não fizeram, não arrumaram aquele trecho na avenida Ibirapuera que vocês dizem que é bidirecional e tem 70 cm? Isso é uma vergonha e não me venham com aquela argumentação que usaram da outra vez que há o ciclista tem que conviver, aprender a compartilhar o espaço, porque a palhaçada numa avenida catando 3 faixas de rolamento, eu tenho uma ciclofaixa bidirecional de 70 cm. Então, isso é inaceitável. Também a rampa que fizeram da Sena Madureira para a Domingo de Morais. Tá bem ruim, não tem raio de curvatura para você sair de uma estrutura e ir para outra com segurança. Ainda tem tanto CET quanto a polícia militar estacionando viatura ali na ligação da Sena Madureira com a Domingo de Moraes. Não arrumaram cruzamento ali da Sena Madureira, o último cruzamento antes do viaduto que se eu não me engano, é a rua dos Otoni, então ainda está a geometria estranha que arremessa o ciclista que está descendo a Sena Madureira no contra fluxo da rua Sena Madureira, subindo, não arrumaram aquilo. Entre a Corbisier, entre o metrô são Judas e a metrô Conceição, vocês estão fazendo a Corbisier e Hugo Biolchi, que é uma ótima coisa que a gente já pediu faz tempo. Só que quando você chega no viaduto da Hugo Biolchi, por cima da avenida dos Bandeirantes, a ciclovia some. Tem uma gambiarra que joga o ciclista na calçada ali e manda andar na calçada do viaduto. O que a gente acha que não serve, porque enquanto a gente estava lá, justamente tirando foto da obra, todos ciclistas continuam indo pelo viaduto, porque é o caminho natural. Ele não vai esperar quase 5 minutos ali para atravessar um farol antes do viaduto para depois ver se houve um retorno na saída do viaduto para Bandeirantes e depois atravessar mais um Farol. Lá na frente. Ele vai direto, porque nesses 2 faróis, nesse retorno, ele reza para dar certo porque a gente esperou quase 5 minutos num dos faróis só e no retorno, naquela coisa, reza para o motorista deixar você passar porque não tem nem sequer faixa de pedestre nesse retorno. Que mais? E ela não tem no viaduto, na ciclovia ali, e ela não está conectada ainda na Jabaquara, não sei como vocês vão fazer. Como é uma obra em andamento, ainda dá tempo de arrumar antes que saia ruim. Outra coisa que eu ia perguntar também é porque vocês não estão aproveitando o asfalto novo na Ricardo jafet e professor Abraão de Morais para fazer a ciclofaixa prevista na professora Abraão de Morais, que está desde 2009 enrolada. E aí eu já vou entrar em manutenção que na rua Santa Cruz e na Ricardo Jafet por causa do asfalto novo

as ciclofaixas estão sujas, tem buraco. A prefeitura estava estacionando máquina do asfalto novo em cima da ciclofaixa, então a ciclofaixa foi danificada. Tá cheio de tachão. Lugar sem tachão, tem lugar que trincou na Ricardo Jafet. Outra manutenção ali perto, é a Dionísio da Costa. Praticamente não existe mais. Eu tirei várias fotos, fizeram os filmes vou postar essa semana e posso mandar para vocês também. Tem trechos que a ciclofaixa não existe, não tem um tachão em uma quadra inteira, 2 quadras. A pintura também já foi pro ralo. E aí, aproveitando que eu estou ali perto, a Dona Avelina e a Sangirardi. A Dona Avelina, vocês mexeram um pouquinho. Mas ainda tem asfalto desfazendo nela o asfalto novo ainda tem trinca, está com buraco, está rachado, não refizeram ele inteiro. E a Pedra Azul a mesma coisa ainda não resolveram os problemas de buracão ainda está lá na entrada do parque da aclimação, pertinho da escola municipal ali ainda tá lá o buracão. E eu estou esquecendo alguma aqui, na avenida sagres. Ali o finalzinho da Sena Madureira, vocês alargaram o tachão, ou seja, vocês fizeram essa solicitação, que a gente tinha solicitado de alargar ela para desconsiderar sarjeta, que deveria ser um padrão de todas as obras, mas não é. Mas a empresa tirou o tachão, alargou a ciclofaixa, mas não fez o asfalto onde estava antes. Então, se tem uma ciclofaixa que está uma parte em asfalto e uma parte em paralelepípedo, igual Dona Avelina estava antes. E aí eu ia aproveitar e perguntar da ciclovia da avenida dos Bandeirantes que a gente ouviu falar, foi incluída no mapa da CET, depois foi retirada. Porque a gente comentou isso antes. Tem várias ciclofaixas que chegam na Bandeirantes. Você tem a Miruna, você tem a Inhambu, você tem umas que passam perto dela, mas a Bandeirantes ainda não foi feita, mas a moto faixa lá, faixa azul surgiu super rápido, com direito a luzinha piscando no chão, mas a ciclovia a gente não tem nenhuma notícia e vocês não mencionaram mais? E ela seria muito útil, porque ela conectaria desde lá do fundão, onde você tem a Berrini, a Miruna, Inhambu tudo isso, poderia conectar, inclusive com a professor Abraão, porque chega ali, deveria chegar ali, né? Até o final ali na acho que é a Tancredo Neves eu nunca lembro o nome daquela avenida final acho que a Tancredo Neves. E ela é bem importante, assim como tem a conexão da Corbisier, tem que ter uma conexão com a engenheiro Armando Arruda, ali, perto da Rodoviária, do terminal do Jabaquara e a gente também já solicitou e até agora não deram resposta oficial sobre isso.
Então fiz uma mistura aí de várias estruturas que tem que ser mexidas tem que ser arrumadas. Para ver o que vocês têm aí de informação para compartilhar.

Dawton Roberto Batista Gaia - É, foram muitos, muitos questionamentos, muitas perguntas, mas vamos anotar todas elas e vamos mandar uma resposta por escrito para vocês aí, via Câmera temática. É isso que nós vamos fazer agora. Eu posso te falar sobre a Bandeirantes, da Bandeirantes, não desistimos, não, tá só pra vocês saber, não desistiu não, tá lá no nosso pacote e vai ser feito o projeto, ela está na PPP, então, vai ser elaborado o projeto vai ser implantado por enquanto. Ela tá valendo sim, está na proposta e ela está valendo sim, e vamos implantar sim. Então é isso e todos esses outros, esses pedidos que você fez, nós vamos notar todos eles e eu vi que grande parte deles é obra. Preciso fazer uma vistoria disso que você está colocando e se tiver que refazer, nós vamos refazer o que tem que ser refeito, tem que ser refeito. O que tiver que ser consertado, vai ser consertado e é isso. É com relação às propostas de alteração de projetos. A gente vai aqui encaminhar também via via CET né? E assim que tiver uma resposta, nós vamos encaminhar para vocês oficialmente. Nada vai ficar sem resposta sobre isso que você está falando?

Ricardo Pradas - Só complementar no chat. O Luis Gregório colocou a ligação, projeto de ligação Zé Maria, (1:36:0 - trecho não compreensível) que eu acho que atende a situação debaixo do viaduto lá dá 23 de maio, Rubem Berta.

Dawton Roberto Batista Gaia – Perfeito, ta aqui no chat, né? Isso aí. Bom, gente, os assuntos acabaram, né? Vocês têm alguém quer colocar mais alguma coisa? Lucian, é isso Lucian?

Lucian de Paula - Oi eu tenho dúvida que tem que a gente acabou misturando, quando a gente tá falando da licitação da manutenção, e aí entrou um pouquinho na ciclofaixa de lazer, mas a gente não falou tudo. Eu fiquei na dúvida, eu não entendi. Quais dos itens, daquilo que a gente propôs, de alteração que se falou de qualquer jeito a gente quer fazer mais quilômetros? Tá tudo bem, mas a gente ainda propôs as mudanças (1:37:25 trecho incompreensível).

Dawton Roberto Batista Gaia - Está cortando, tá cortando bastante. Pelo que entendi, só vê tudo aqui dentro do que foi cortado, você está querendo saber mais sobre os itens que vocês fizeram como propostas de ciclofaixa de lazer, né? Então assim, a maior parte deles, nós não atendemos, tá? Porque não atendemos, não porque somos contrários, aqui a questão da quantidade de cones eu acho que não é relevante porque tá lá no contrato e vai ser e vai ser colocado. E não significa que nós não estamos estudando sobre isso, porque eu tenho feito inclusive contato com a área operacional e reuniões para gente poder rever sobre esses números e ninguém quer, e eu também não é ninguém, nós não queremos correr risco nenhum, reduzindo os cones numa ciclofaixa de lazer e depois ter problema com relação a isso, né? É depois de então, a ideia de repensar no que vocês estão pedindo. Não significa que nós não vamos fazer. Significa que nós estamos pensando sim, né? Tem lá primeiro, eu sei que a grande polêmica que vocês trouxeram, acho que das 2. Acho que tem 2 grandes questões que vocês colocaram naquele documento. Que nós já até respondemos esse documento para vocês, mas tem 2 grandes questões. Uma é Avenida Paulista, lá que onde tem ciclofaixa, onde tem rua aberta, né? Não precisa montar ciclofaixa. E nós estamos revendo isso também, não é? Nós estamos olhando para isso também para a gente poder ver se a gente consegue tirar de lá também, né? Porque quando você busca Patrocínio, o patrocínio quer determinados lugares, a realidade é essa. Ele quer determinados pontos para ele poder fazer o Merchandising dele que ele está patrocinando. E aí você tem lá a proposta da rua aberta e da Bernardino e do Jabaquara, que já tem ciclofaixa lá para poder retirar de lá. E a questão do...

Lucian de Paula - A gente não falou de tirar onde tem ciclofaixa, a gente falou de tirar onde tem o aberta.

Dawton Roberto Batista Gaia - O aberta, sim. No trecho da rua aberta. E a quantidade de cones e o apoio operacional, no novo contrato reduziu um pouco, não é? Era uns 700 cones, eu acho que reduziu para 500. Mas isso não significa que não pode ser visto, porque assim, nos contratos, o que for, você tem um contrato, ele tem que colocar cone, se ele não colocar cone ele não recebe. Se ele colocar apoio, ele não recebe. Se tem lá 500 apoios operacionais, estou chutando aqui o número, você tem 500 apoios operacionais, ele só coloca 300, ele não vai receber o que ele não colocou. O contrato é exatamente isso. Ele, só pode ser pago quando ele realiza o que está no contrato. Isso serve para o cone, para quantidade, para os cones e para os apoios operacionais. Então, por isso que esta questão de rever, de até de poder experimentar que eu estou é falando um pouquinho sobre isso, né? Claro, operação quem sabe a gente pode experimentar alguns trechos de retirada de fato, até nas ruas abertas para ver se se isso realmente não tem problema, junto às pessoas que estão lá na rua aberta com os ciclistas que passam, né? Porque é na questão tem inclusive uma ciclovia lá sobre o passeio que tá sinalizado e tudo mais. Mas é isso, a resposta que nós temos a isso nós já demos, mas isso não significa que isso não pode ser revisto. Significa que ainda temos dúvida com relação ao que está sendo proposto para poder bancar e fazer um procedimento correto que vocês estão propondo a cada 16 m, né? E hoje é a cada 8 m, de repente a gente consegue fazer a cada 10 m tem que ter um compasso específico, que garanta que a segurança seja preservada como garante hoje é isso, né? Isso aqui nós vamos ficar falando bastante, né.

Lucian de Paula - Mas é que vocês se fixaram muito na questão dos cones, os cones são as coisas mais irrelevantes, Dawton. Assim, por exemplo, o que a gente quer de mudança operacional são mais quilômetros e que seja ampliado o horário de funcionamento. Isso foi contemplado, por exemplo?

Dawton Roberto Batista Gaia – Então, mais quilômetros serão contemplados. Com certeza. Não neste pacote que já está como o Ricardo colocou aí já tem inclusive verba para isso, né? Já tem nota de reserva, então isso vai ser rápido, mas já estamos fazendo mais 200 km, né? Já estamos estudando mais 200 km já tem um pacote pronto para mais 200 km que nós estamos fazendo a mesma coisa, o mesmo procedimento que foi feito no 114 km. Tem que fazer o TR tem que elaborar o TR tem que botar na praça, tem que fazer tomada de preço, todo o procedimento que tomou no primeiro, mas o mais importante, Lucian, nessa história toda e isso é importante, é que se o motivo de todo essa alteração é a ampliação da quilometragem, a quilometragem será ampliada. É isso que precisa ficar Claro. Isso já está decidido, que vai ser ampliado. Essa é uma decisão, inclusive, do próprio secretário, que vai ser ampliado. O que a gente está fazendo agora é um procedimento para poder tratar desse assunto e colocar na praça e colocar isso em atividade. É isso.

Lucian de Paula - Esse foi o pacote de mais x quilômetros. Quantos são esses mais x km? E você não falou do horário? A princípio o que está se estudando são mais 200 km, então existe uma possibilidade de colocar mais 100, depois mais 100 km. Mas o que está se estudando nesse momento são mais 200 km, é pedido do próprio secretário essa ampliação, por isso que nós estamos fazendo. E é lógico que tem todo um estudo em todo o procedimento que a gente sabe o quanto é demorado para fazer essas coisas, mas nós estamos fazendo e está encaminhado. Nós estamos com esse pacote bem encaminhado. Por isso que eu estou falando, eu estou afirmando para vocês que isso vai terminar saindo, né? O que a gente precisa é vencer todas as nossas burocracias administrativas para poder colocar na praça, é isso. E vai sair, viu? Mas eu vi um rá, rá, rá aqui no chat, mas vai sair.

Lucian de Paula - Então a gente já tem um dinheiro reservado para os 117 km que a gente fala há muito tempo, é que esses, o mesmo dinheiro já daria para fazer 200 km. Se tivesse seguido as nossas recomendações. E não se trata só dos cones. Sim, você falou que vocês já responder o documento, mas quando vocês responderam documento, a gente tinha um termo, a gente tinha um contrato de parceria vigente e boa parte da resposta de vocês não foi uma justificativa de que se é viável ou não, mas foi uma resposta de “o contrato diz que isso existe, então a gente tem que continuar fazendo isso”. A resposta de vocês foi nesse sentido. Não foi da avaliação. Então, assim, a outra coisa que é muito importante que a gente pediu várias vezes e você não respondeu até agora, foi a ampliação do horário de funcionamento da ciclofaixa de lazer. Então, como você? E assim, quando você fala assim, aqui a gente está pedindo, mas a gente pode rever. A gente já pediu isso faz 3, faz 4 termos de referência atrás, a gente pediu para rever isso e sempre que essas coisas são, “não, tá assim porque é o que está agora, mas a gente pode rever no futuro”, então já passaram 4 termos de referência, por que que a gente não pode ficar com a ciclofaixa de lazer das 4 da manhã até às 10 da noite?

Dawton Roberto Batista Gaia - Porque não? Porque neste momento, o nosso problema operacional na cidade de São Paulo, não permite. Então, com relação à ampliação de horário, nós não vamos. Nós negamos, precisa ficar claro isso com relação ao horário. Nós negamos porque a cidade não permite que a gente faça isso hoje e são é posicionamentos operacionais que eu respeito, né?

Lucian de Paula - Então, que problemas operacionais, Dawton?

Dawton Roberto Batista Gaia - A própria cidade, convive depois de um determinado horário. Ela tem vida noturna, tem toda uma situação de convívio que exige que tire lá a ciclofaixa de lazer. Pelo mesmo desse momento que tire a ciclofaixa de lazer para poder a voltar à cidade voltar a ser como ela é, sem a ciclofaixa de lazer, só isso, né?

Lucian de Paula - Então a gente tá falando de trânsito, a gente sabe que o domingo à noite, não é? Quando tem trânsito na cidade.

Dawton Roberto Batista Gaia - Num se você fizer uma análise em alguns lugares, e eu não estou aqui defendendo em defendendo mesmo, estou falando assim, se em alguns lugares onde você tem a ciclofaixa de lazer, você tem alguns problemas de trânsito lento na região, né, que é o caso da ponte da cidade universitária, aquela região tem trânsito lento no momento que ela está montada, porque você reduz a capacidade da via e eu não tô dizendo que não tem que ter lentidão na naquele lugar por causa da ciclofaixa de lazer, que ela não é importante. Eu estou dizendo que ela traz o problema de convívio e a gente tem que estabelecer um equilíbrio na cidade. Então para se pensar nessa possibilidade de ampliação de horário e de faixa é um estudo novo, né? É um estudo novo, tem que ser realizado pela própria CET.

Lucian de Paula - a gente pediu isso em 2019. Dawton, eu entendo a frustração. Eu entendi de 2019, 2020, 2021, 2022, 2023. Estamos, cadê? Porque já foi solicitado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Então, mas por enquanto ele está sendo negado, é isso?

Lucian de Paula – Negado, mas negado com base no quê? Porque quando vocês falaram antes, a gente fala, a gente quer que aumente, vocês falaram não é possível por causa do horário do bandeirinha. Essa tua argumentação, nunca foi. E deixa eu fazer uma correção para ficar registrada. Quando tem as ciclofaixas do lazer, não diminui a capacidade da via quando tem ciclofaixas de lazer, aumenta a capacidade da via que nós todos sabemos todos os técnicos, toda a CET sabe que uma ciclofaixa tem maior capacidade de carregamento do que uma faixa de rolamento de uso geral ocupada por carros, então a via aumenta a capacidade quanto tem ciclofaixa de lazer.

Dawton Roberto Batista Gaia – É, bom. Lucian, nós vamos ficar aqui falando sobre isso. Eu não tenho nem como te avançar nessa conversa que nós temos aqui nessa reflexão que nós estamos fazendo. Porque eu preciso de um posicionamento da própria CET com relação a todo o que a cidade vive e é isso, né?

Lucian de Paula – Dawton, o período desse posicionamento foi antes do ano novo, quando vocês publicaram a licitação, abriram para contribuições e nós mandamos pela quarta vez, o mesmo ofício, com as mesmas coisas e vocês, ao que me parece, vocês decidiram que primeiro vocês iam falar não, depois vocês iam achar uma justificativa de porque vocês não querem mudar nada do termo como ele está? O período de contribuições serve para isso. É para isso que serve na licitação, não é para agora eu questionar e você falar é? Temos que ver, vamos, ...

Dawton Roberto Batista Gaia - mas as contribuições, Lucian, as contribuições podem ser aceitas ou não aceitas, ela tem que ser avaliadas, pode ser aceita ou não aceita. Neste caso...

Lucian de Paula – Não houve avaliação, Dawton.

Dawton Roberto Batista Gaia - Como não estou te falando aqui nesse momento,

Lucian de Paula - você só falou que elas foram negadas, mas não mostraram nenhuma avaliação para a gente.

Dawton Roberto Batista Gaia - Bom. Tudo bem, vamos mandar a avaliação, vamos mandar para vocês. Não tenho como te falei, não tenho como te fazer agora essa avaliação, mas vamos mandar. Bom, tem aí mais...

Lucian de Paula - Eu perguntei do bike SP também, que foi retirado da pauta.

Dawton Roberto Batista Gaia - O bike SP nós encaminhamos para o jurídico, não é? E está lá na ATL, Casa Civil na assessoria técnico legislativa é isso? Eu não tenho isso. Isso não tem nem como a

gente falar sobre isso aqui agora porque está lá. É, estamos aguardando lá um retorno do jurídico, foi encaminhado lá e estamos aguardando retorno.

Lucian de Paula - Quando que foi encaminhado para lá?

Dawton Roberto Batista Gaia - quando foi encaminhado Pedro? Para o jurídico? finalzinho de novembro, mais ou menos isso pois é, mas estamos aguardando. E depende deles, não depende de nós. Vamos aguardar.

Lucian de Paula – Mas eles não têm um prazo? Então se não tem um prazo então vocês podem provocá-los com lembrete assim, falando, que já tem 2 meses.

Dawton Roberto Batista Gaia - Podemos, podemos e estamos fazendo. É Anderson?

Anderson - Dawton, o meu questionamento é o de sempre, cara, é a zona leste e a zona norte são as que são as mais preteridas pela prefeitura, né? É, eu me sinto é como uma noiva logo depois que recebe o sim e não vai ter festa porque o noivo fugiu, né? Vocês entregaram, vocês vírgula né, assumir prefeituras também tem envolvimento. Entregaram as ciclovias e as ciclofaixas desde 2009, algumas regiões e em alguns pontos não tivemos nem a sinalização de solo recentemente, já quase um ano atrás roubaram a nossa semaforização de bicicleta justamente num cruzamento que é complicado, de 3 avenidas que é a Zaki Narchi, Ataliba Leonel e Luiz Dumont Villares, né? Falta a pintura de solo, inclusive o manto vermelho, ali nesses cruzamentos, e em outros também. O rebaixamento de guia em vários lugares, inclusive o Alan conhece também bem a região ali não tem alguns rebaixamentos de guias. Sem contar que foi entregue isso em 2019. Ai, recentemente vai fazer acho que uns 8 meses e tal, também foi entregue algumas conexões, como a 0Santos Dumont, Tiradentes, recentemente, inclusive, foi entregue aquela ligação, inclusive com a ponte das Bandeiras que não tem. A guia rebaixada também que liga a rua Santa Eulália com o campo de Bagatelle. Com esse trechinho do campo de Bagatelle, né? E isso é incrível, porque? Porque fizeram piso, pintaram, mas não rebaixará guia quer dizer aquela coisa do opa, vamos pintar porque está aqui? Tá, mas não rebaixaram a guia “há, não tem problema, a gente pinta depois, rebaixa”. Quer dizer, vai ter que fazer um trabalho de novo, não é? Então eu gostaria que vocês cobrassem, inclusive, eu não sei se isso é obra da subprefeitura essa pintura ou se é a obra do departamento de sinalização da prefeitura. Então é isso, é só para não estender mais, porque se eu fosse citar todos os trechos que faltam, como Anhaia Mello, eu ia falar já da zona leste, a Inajar de Souza, por exemplo, ela tem um trecho que foi entregue sem pintar também. Outro trecho que falta sinalização de solo. Outro trecho que falta a conexão. Isso tudo em menos de 1 km e meio ali do lado do terminal Cachoeirinha. Isso só para sinalizar alguns detalhes. Então eu gostaria de saber o que que está acontecendo? Isso é a subprefeitura que está atrapalhando vocês, se é problema de comunicação com o setor de sinalização de solo, se é a falta de comunicação entre os departamentos da CET mesmo, porque outro dia eu falei com o pessoal da viatura, não falei diretamente com o Caio, daqui da zona norte, centro. Mas falei com pessoal lá, eles não estavam sabendo de muitas dessas coisas. Então, puxa, eu queria saber o que está acontecendo dentro da CET, junto com a subprefeitura, o porquê dessa demora toda, o porquê desse desleixo com a zona norte? Sem citar ainda a zona leste, é porque assim a gente faz os pedidos, a gente alerta, a gente fala com todo mundo, mas nada resolvido para zona norte, principalmente.

Dawton Roberto Batista Gaia - Bom. Com certeza o nosso contrato de manutenção que está sendo feito aí vai resolver grande parte desses problemas que está previsto todos esses rebaixamentos que não foram feitos anteriormente, né? É um dos objetivos, inclusive desse contrato de manutenção, que ele veio muito completo, né? Completar tudo que estava faltando, né? Eu lembro que último levantamento que a gente tinha feito eram quase 80 cruzamentos e 80 locais que não tinham sido rebaixados, que faltava fazer esse rebaixamento. E serão feitos, né? Dia 15 agora vai abrir os

envelopes, aí, a gente está torcendo para que dê tudo certo e que comece a fazer as nossas manutenções que a gente está realmente correndo atrás disso daí. Não existe desleixo, né? Nem com a zona leste, nem com a zona norte é não existe, existe é um grupo trabalhando, se esforçando, olhando para o sentido e trabalhando no mesmo sentido precisa ser feito projeto de manutenção, tem que ser feito projeto de manutenção, quem faz o projeto de manutenção é a CT tem que ser feito obra, tem que ser feito obra e quem faz o contrato de obras é a SMT, que está fazendo um contrato de obras, então isso está sendo exaustivamente exercitado aqui entre São Paulo, entre CET, entre essa SMT, CET e São Paulo transporte para gente poder estar remando, esse barco para o mesmo lado não tem, não existe nenhuma contrariedade dentro da SMT, muito pelo contrário, estamos sempre remando para o mesmo lado. É isso, nós vamos esses locais que você colocou aqui, nós vamos dar uma olhada. Aí a gente vai responder com certeza para saber o que que está acontecendo e tomar providência, é isso. Simone? Não, acho que é o George agora, desculpa.

George - Vamos, desativa gente agora? Sim, agora sim. Eu queria só falar assim, a gente, ouviu a reunião, vamos dizer, a pauta já foi contemplada, mas de qualquer forma, de uma forma mais geral. Eu queria falar, não falar dessa rua, daquela rua tal. Essa semana a gente finalmente foi publicado, né? Foi no dia 31, o relatório a anual de sinistros de trânsito de 2021, com atraso absolutamente inaceitável, mas, de qualquer forma, esse relatório é importante para a gente ver algumas coisas, né? E quando a gente reporta para ciclistas é uma coisa um pouco, é muito triste de ver, por exemplo, que a gente teve o índice de 44 óbitos no ano de 2021, 44 óbitos do ciclista. Que que isso quer dizer? Esse é o maior número desde 2014. 2014 era quando a gente praticamente não tinha ciclovias nas cidades, tá? A gente teve 47 em 2014, o número foi reduzindo, até abaixar o menor número, que foi 19 em 2018 e nós tivemos subidas para 31, 37 e 44, em 3 anos. Nós tivemos mais que dobraram, mais que dobrou o número de óbitos de ciclistas no trânsito em São Paulo. Esse número a gente não pode aceitar de forma... Isso não é só um número, são 44 famílias, é quase uma morte por semana, né? E ultimamente a gente tem ouvido na mídia. No domingo, nós vamos lá na zona leste, colocar uma bicicleta em homenagem ao ciclista que foi assassinado por um motorista de ônibus. É, então, a gente entende que nossa luta aqui, quando a gente fica falando de uma rua aqui, outra rua, acolá, isso aqui não é uma simples discussão burocrática, né? Então, quando a gente fala de uma ciclovia que está apagada, e que está colocando em risco a gente, não está falando de uma pintura no chão que é um enfeite. A ciclofaixa não é enfeite no chão. Quando a gente tem uma ponte que aparece, apresenta uma rachadura, né? Ou quando a gente teve uma obra do metrô que arrancou um pedaço de uma faixa da marginal, imediatamente houve um trabalho emergencial, aparece orçamento, aparece dinheiro. Por quê? Porque se é uma emergência que pode custar vidas, no caso, quando pode custar vidas de motoristas de carro, isso é imediatamente tratado. O dinheiro aparece, a vontade política aparece no caso de uma ciclovia que apaga. O nosso amigo Binot já não aguenta mais se esgoelar de falar de quantas tantas ciclovias que estão apagadas na zona leste. A gente fala aqui de todas as regiões da cidade, é, a gente está falando de uma questão de risco de vida e quando a gente vê esse número, esse tipo de número, a gente sair de 2018 com 19 óbitos para 2021, com 44 óbitos de ciclistas, eu não sei o que aconteceu em 2022. Espero saber a gente saber é não somente em 2024, esse é o resultado desse tipo de política, ou seja, é quando a gente aqui, numa Câmara consultiva, avisa para profissionais, para um corpo interno da prefeitura, que tem fé pública, vamos dizer quando a gente avisa que isso oferece um risco de vida. Inclusive, aconteceu na São João, na avenida São João, um dos ciclistas, uma das mortes de 2022 foi um ciclista que faleceu numa via onde a ciclofaixa estava apagadinha, estava apagada. Isso não é uma coisa somente aqui, numa reunião técnica, de amigos, né? A gente tá pendurando bicicletas brancas e nós estamos cansadíssimos, não é? Então, quando vocês que tem fé pública ou vem uma questão que envolve risco de vida, a gente espera o tipo de celeridade, o tipo de tratamento que é o mesmo que quando uma ponte está rachada e oferece risco de cair uma ponte, né? A gente vê e porque isso ganha a mídia, mais uma ciclovia apagada parece que não recebe o mesmo carinho, a mesma urgência, que é uma urgência de vida e morte. E então, quando a gente dá isso, eu, na minha opinião, o poder

público ou é estava cometendo uma prevaricação, isso, o poder público, não, você. Não estou acusando nomes, estou falando o poder público, a prefeitura de São Paulo recebe a notícia que tem lugares que estão oferecendo risco de vida aos ciclistas. O ciclista morre e a gente tem que é reclamar de novo, reclamar de novo e a gente tem que esperar a licitação disso, o não sei que daquilo outro e tal, uma série de justificativas burocráticas que não interessam a família de quem perdeu um ente querido. A gente morre no trânsito, gente tem medo de morrer o tempo inteiro. Então eu queria colocar que esse tipo de reunião que a gente faz, todo mundo está na mesma página. Qual que é o objetivo disso? O plano de metas, isso, inclusive, é colocado em plano de metas da prefeitura, a redução de óbitos, né? E aí a gente vê na mídia que é, né? Foi feita a moto faixa e consertou a vida dos motoboys. E os números? Os dados, os indicadores dizem outras coisas, então é isso que eu queria falar em relação a tudo isso que a gente falou hoje durante a manhã inteira, né? Uma ciclofaixazinha apagada, não é somente uma ciclofaixa apagada, é um risco de vida para todos nós que estamos aqui andando de bicicleta tal e toda uma comunidade, e é uma pena, muito obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Desculpe, obrigado, com certeza. Os nossos planos de metas realmente o objetivo, todos eles, é a questão da segurança, com certeza, né?

Simone - Se eu puder continuar a fala, porque é um gancho do que o George falou. Domingo nós vamos instalar mais uma Ghost bike na cidade de São Paulo, na zona leste. É o George não falou, mas eu vou falar o nome ciclista tem nome, é Rafael, fica o convite aqui para os técnicos presentes e que possa ser estendido para todos os técnicos envolvidos na implantação das cicloviária, na melhoria da segurança viária da cidade para que sejam presente nesse evento, nessa homenagem que a gente vai fazer ao Rafael. Estendo também um convite ao secretário de trânsito. Porque mudou, o nome é trânsito e mobilidade. A gente estende um convite para o Ricardo Teixeira. Para que ele venha e participe, presencie essa homenagem que os ciclistas fazem quando um dos nossos morrem e perceba a dor que é instalar uma bicicleta branca, uma ghost bike. Como dói para gente ciclista e como dói para os familiares e amigos que estarão lá presentes para esta homenagem, então a gente estende aqui o convite a todos os técnicos envolvidos, na implantação da ciclovia e ao nosso querido secretário Ricardo Teixeira, ele vai ser muito bem-vindo, né? Nessa homenagem para ele presenciar como é que é que é feita essa homenagem e quanta dor que carrega uma homenagem feito essa. Quanto ao apagamento das estruturas cicloviária, né? Eu vou fazer um gancho aí com a queixa do George, né? A gente está vendo, aí é um grande programa de recapeamento das vias, né, que apareceu dinheiro para recapeamento de via, não tem burocracia para recapeamento de via, mas para estrutura cicloviária a gente está desde 2019 da última audiência que teve aqui na sub do Butantã, pedindo estrutura na Corifeu de Azevedo Marques, e ela não saiu. Com relação ao programa de recapeamento, a gente tem observado em vários locais o apagamento das estruturas cicloviária e a ausência de canalização da via, colocando inúmeros ciclistas em risco de atropelamento e morte. Então a gente pede uma atenção maior à prefeitura, e a CET, a Secretaria municipal de transporte e trânsito, qualquer que seja chamado agora, que seja observada a segurança do ciclista nessas vias que estão sofrendo recape ou o prefeito anunciou ontem no Twitter dele que vai iniciar agora a região da zona sul? Lá é uma região que tem bastante estrutura cicloviária também, e que a gente espera é que a gente não precise ficar aí mandando vídeos para mídia, para Twitter a respeito da canalização dessas vias que vão sofrer recape. Então acho que é importante vocês já levantarem quais são as vias que vão ser recapeadas. Isso já deve ter um planejamento, um projeto, alguma coisa nesse sentido, de quais estruturas elas tem ciclofaixas e que seja cobrado dessas empresas a canalização, porque quando teve aqui na Eliseu de Almeida, eu mesmo tive lá presenciei uma série de situações que colocavam os ciclistas em riscos. Acho que é isso. Fica aí o convite, tá? Vou repetir o convite também para Ricardo Teixeira, que infelizmente não aparece nessas reuniões da CTB desde que ele assumiu, né? É, ele não esteve em nenhuma reunião. Isso já demonstra a pouca preocupação que ele tem para com os ciclistas, né? A pouca

importância que tem estrutura cicloviária para o Ricardo Teixeira, a mobilidade ativa tanto é notória isso que ele não participa das reuniões da CTB, então fica aí o convite para participarem da homenagem a Rafael ciclista que foi morto atropelado, assassinado por um motorista de ônibus lá na zona leste. Obrigado, gente.

Dawton Roberto Batista Gaia – Aline? Eu só vou pedir para vocês serem mais breves agora que já passou o horário.

Aline - Minha fala é bem breve, mas é aí, somando as falas do George e da Simone. Em nome aí do Rafael Xavier. Eu coloquei o convite aí no chat pra quem quiser ir, especialmente aos membros da Secretaria, se somarem com a gente serão muito bem-vindos no próximo domingo. Mas eu também tenho uma pergunta, porque a gente tem visto não só o Rafael, mas teve o caso lá do atropelamento e morte na 9 de julho e tem tido muitos acidentes, muitos sinistros com ônibus, né? Nas últimas semanas, alguns resultando em mortes, outros não. E aí eu queria saber se a CET como órgão, uma companhia de engenharia e tráfego, se tem feito alguma coisa, se tem previsto alguma ação em relação aí junto com a SP trans para os próximos dias, para os próximos meses, em relação aos motoristas, visto que é urgente aí uma ação em relação à educação junto aos motoristas, não só a as ações junto à ciclistas, mas alguma coisa precisa ser feita em relação a esses motoristas, porque a gente tem sido vítimas deles constantemente, né? A gente tem recebido muitos relatos, né? De ameaças para pedestres, de ameaças para ciclistas. E a gente é muito vulnerável constantemente no trânsito, diariamente, né? Todos os dias a gente recebe muitos relatos, né? Alguns chegam para nós, verbalmente, alguns chegam para nós por fotos, alguns chegam por vídeos, alguns a gente consegue expor nas redes, outros não, mas o fato é que eles são mal remunerados, mal treinados e isso precisa de alguma forma ser visto pela SP trans, não sei se tem alguém da SP trans aqui nessa reunião, mas precisa ser visto pela SP trans, mas precisa também de um olhar da CET, já que nós trabalhamos todos juntos com isso, né? E a CET é um órgão que, de certa forma, administra o tráfego da cidade, né? Colabora com a administração e a organização do tráfego da cidade e precisa colaborar com essa organização também, de alguma forma, somos todos nós responsáveis pelo trânsito, pelo tráfego da cidade de alguma forma, em menor ou maior grau. Então, a gente precisa da colaboração também. Eu queria saber o que a CET tem feito, tem pensado em relação a isso. Essa é a minha pergunta.

Dawton Roberto Batista Gaia - Depois a gente responde no final. Alan?

Alan - Um bom dia, boa tarde, já para todos, né? Na verdade, é mais uma colaboração referente às questões do primeiro tópico da nossa pauta e que tem muito a ver com o que foi dito agora há pouco pelo George. É, eu senti um pouco de falta de que possamos criar ações de pontos específicos que são críticos, né? Então, nós temos os dados até 2021, que foram divulgados recentemente, então a minha sugestão seria a de fazer uma análise desses dados para entender. Quais seriam os pontos críticos da cidade onde tem residência de fatalidades, né de óbitos e sinistros, com ciclistas para que possamos fazer essas campanhas de educação. Enfim, nesses pontos específicos, basicamente, seria essa única sugestão que gostaria de dar ao grupo e se caso necessário, que é um grupo paralelo que possa fazer essa análise e que possa sugerir ações específicas nesses pontos. Então, nós estamos falando de maio Amarelo, mas também da semana nacional do trânsito. E, na verdade, até mesmo de fazer algum tipo de ação conjunta no local, ver a questão de redução de velocidade, enfim, tem uma análise mais crítica com relação a uma análise de dados do que nós temos atualmente, né? Tendo em vista que só foi divulgado até 2021 e tem 1 ano todo aí passado para vermos como é que foi.

Dawton Roberto Batista Gaia – Thomas?

Thomas – Eu vou falar. Coloquei várias perguntas, nenhuma foi respondida, basicamente, se tem um monte de estrutura com problema, nenhuma foi respondida.
Disseram que vão responder por escrito, mas geralmente não, é que a gente fica sempre nessa, "Então, porque vamos avaliar, porque a CET vai mandar depois, porque depende de outras secretarias" e aí a gente volta daqui a 1 mês. Nessa mesma reunião e não tem as respostas e volta na mesma enrolação. Enquanto isso acontece, o quê? Tem ciclista morrendo na rua, não vou citar número que o George já citou. Não vou falar que todo mundo tem família porque também já falaram. Mas é aquela sensação de que nem o prefeito nem o secretário estão nem aí. Essa é a verdade. Essa é a mais pura verdade. Não estão nem aí, eles não aparecem na reunião, eles só aparecem quando vai ter imprensa que nem maio Amarelo do ano passado ele foi lá todo bonitão, falou, "olha que legal, estamos fazendo o treinamento", cadê ele? Falando agora que os 3 ou 4 ciclistas foram atropelados por um ônibus em 1 mês? Agora ele não tá aqui, né, não tá nem aí, não apareceu também não falou nada. As redes sociais da prefeitura falam, "olha, um bilhão para asfalto novo", o asfalto novo destruiu a ciclofaixa da Ricardo Jafet. E ninguém tá nem aí? A gente já tinha falado aproveitar o asfalto novo para implantar estrutura cicloviária que já foi aprovada em 2019, por exemplo, estão fazendo asfalto novo em lugar que teve estrutura cicloviária aprovada, mas não estão fazendo a ciclovia. Estão sumindo com a ciclovia para fazer o asfalto novo e não estão pondo o cone para proteger o ciclista que roda ali e a gente já pediu isso anteriormente. Aí vai ser um ciclista atropelado numa avenida onde vocês estão fazendo asfalto novo, onde tinha uma ciclovia, e vocês tiraram onde deveria ter uma ciclovia, nossa, um acidente, é uma fatalidade, acontece. Fazer o quê, né? Não é assim que deveria ser. Visão zero, não é isso que diz. O próprio código de trânsito diz, toda obra que é feita tem que garantir a segurança de todos os modais, mas o ciclista não importa essa verdade. Cheio de obra e rodando que não põe cone para o ciclista não põe cone para pedestre, que fica aí, dependendo da sorte, é isso que acontece. O Pradas falou "há não quero multar ninguém", tem que multar porque a empresa não vai pôr o cone ali, enquanto vocês não multarem, a própria Paulista, vocês só puseram cone depois que a imprensa foi em cima de vocês, porque gente bateu em vocês. Vai ter que acontecer alguém morrer em outro lugar para vocês colocarem o cone. A 13 de maio, vocês puseram cone depois que a gente reclamou, cadê? Não é padrão que deveria sempre ter o cone ali quando faz a obra? Não é o que a gente vê, então tem que multar a empresa sim, quando ela não faz. Assim como a gente já falou várias vezes, de carro em ciclofaixas, vocês não multam. Manda lá, um relatório dizendo que multou 40 carros num ano que bom, 40 carros dá o quê, um por mês? Mais ou menos, um pouquinho mais. Quantos carros a gente cruza, não tem 1 dia que você não vê um carro ou uma moto numa ciclofaixa, quando você sai para em qualquer ciclofaixa, não estou falando de lugar no fundão. Estou falando de carro na Avenida Paulista, tem filmagem de carro na Avenida Paulista, em cima da ciclofaixa. O marronzinho, na esquina do conjunto nacional, olhando ali, fingindo que não tá vendo nada? Então, falta boa vontade, falta vontade política? O secretário, o prefeito, não estão nem aí. Essa é a verdade. Secretário apareceu uma reunião aqui, lá quando assumiu, para constar, nunca mais apareceu. Prefeito nunca apareceu mesmo. E também não sabem nada do que acontece. Aparentemente, né. Mas olha que linda, a moto faixa está um ano sem mortes, a moto faixa que apareceu ao menos de 1 ano, né? Surgiu do chão, com uma reunião, com um grupo ali, mas aqui a gente tem reunião todo mês e não fazem as coisas. Entendeu? A gente tem que ficar todo mês repetindo, olha, Dona Avelina, está sem asfalto, olha sabe, está sem asfalto, olha avenida tal ainda tem árvore lá na ponte e por aí vai e vocês não andam. Então é aquela coisa, a gente vai ter que voltar aquela tática do, "olha, vamos travar o trânsito no horário de pico para ver se eles fazem alguma coisa". Ou não, vamos lá, vamos perguntar para o cara da SPTV pra SP um se eles querem ver onde o ciclista morreu, deveria estar ciclovia e mostrar para eles ali, ó, o projeto que a CET ainda não fez. Parece que tem que ser assim, porque vocês não se mexem. Essa sensação, vocês, o prefeito, o secretário, não estão nem aí. Quando eu digo vocês, é o poder público como um todo, não é ninguém específico. Porque o Poder Público deveria fazer para ajudar as pessoas, proteger as pessoas, ele não faz o mínimo que é fazer um

projeto, mostrar para o ciclista que passa ali todo dia e ver o que ele acha e depois fazer. Mas não faz.

Dawton Roberto Batista Gaia - Bom. É, eu entendi, todas as colocações aí, né? As respostas só que eu falei mesmo, nós vamos encaminhar. Não vai ser para a próxima reunião não, vai ser antes. Vocês vão receber as respostas, viu? Thomas. Você vai receber, vai receber as respostas do que você colocou, né? É assim, o que está sendo feito, que a Aline perguntou, né, o que está sendo feito. Lógico que nós estamos fazendo sempre alguma coisa, não é? Não tem como, não existe como não fazer, né? Claro que tem alguns impedimentos, neste exato momento, com relação a responder especificamente com relação ao nosso plano cicloviário está ativo, está bem ativo, né? Nossas metas e as propostas do produto viário, tanto do projeto de manutenção proposta de manutenção. A proposta da ampliação da rede cicloviário para cumprir a meta dos 300 km, todos esses que nós estamos trabalhando ativamente para poder dar respostas a essas coisas, né? É que não é reclamação e nem está, nem choro de ninguém aqui, não é mesmo? É uma realidade. Nós precisamos fazer elaborar os TRS. Precisamos fazer as concorrências públicas. Precisa ter um ganhador para poder fazer a obra que tem que ser feita e ponto. A sinalização é exatamente isso. É projeto, projeto específico de manutenção pode ser feito e ser implantado, se tiver em boas condições lá o pavimento fora isso, tem que passar por esse processo todo de fresa, capa, recape e sinalizado. Nos nossos novos contratos estão previstos colocação, a gente chama de PDDT, né, que é um processo de desvio de obras. Estão previstos sim colocar esses cones para fazer garantir a segurança do ciclista está lá previsto no nosso novo contrato dos contratos anteriores não tinha, mas agora tem e nós vamos cobrar das pessoas que estão fazendo isso aí das empresas que foram contratadas e vão realizar e vão executar as obras. Então é isso, é. De um modo geral, eu diria assim que estamos caminhando e assim, a passos largos para poder dentro dessa gestão, realizar tudo o que nós estamos planejando, tudo o que foi é planejando, grande parte junto com vocês, né? Para poder realizar tudo isso que a gente está realizando. Existe uma área técnica que está fazendo o trabalho de planejamento. Existe uma área que é a Secretaria que está fazendo a gestão desse processo e estamos fazendo essa gestão, né? Que muitas coisas realmente dependem da Secretaria, que é a questão dos contratos das obras. Pois é isso. As coisas não estão paradas e elas estão sendo feitas. É isso. Acho que são 12 e 30, né? Nós vamos encerrar nossa reunião e eu queria dizer o seguinte, né, que tudo isso que está ocorrendo aqui, é sob orientação do Secretário. Com toda a certeza o secretário e o Prefeito estão participando desse processo sim e participam ativamente desse processo. Eles tomam as decisões muitas decisões, na realidade são deles, né? Nós levamos as propostas, nós fazemos os TRs, fazemos os termos técnicos, elaboramos as concorrências, mas quem assina no final é o próprio secretário, que tem que buscar o recurso necessário. Nós programamos o recurso, ele tem que buscar os recursos necessários, então não existe nenhuma possibilidade desse grupo aqui que está andando, não está sendo coordenado pelo secretário, então secretário, está junto conosco, sim, o fato dele não vir na reunião não significa que ele não está preocupado, que ele não está tomando a providência. Está tomando sim e a responsabilidade de tomar providência é nossa. Nossa, o que eu tô dizendo? Esse grupo que faz a gestão e que coordena e que faz o planejamento, que executa tudo isso aqui, então é isso, né? Eu não vou me estender mais. E vou aqui encerrar nossa reunião, agradecendo a todos vocês, mais uma vez por todas as contribuições que vocês fizeram, né? Elas para nós, essas contribuições, elas são muito importantes, não tenham dúvida disso. Elas são importantes e aqui não se preocupem, nós estamos aqui para ouvir vocês, de fato. Estamos ouvindo, está sendo tudo anotado e tudo o que tem que ser mapeado nós estamos mapeando com bastante responsabilidade e sempre com um único objetivo. Garantir a segurança do usuário da via e, no caso de vocês, é garantir a segurança do ciclista na cidade de São Paulo. Então é isso, eu, mais uma vez eu agradeço e um bom dia a todos vocês.

Todos se despedem.

[10:25] Lucian De Paula (CTB)

Não está previsto, é por isso que nós colocamos na sugestão para que seja feito

[10:25]
Celia Moraes (Convidado) foi convidado para a reunião.
[10:29]
George Queiroz foi convidado para a reunião.
[10:30] Anderson Augusto "Ciclonauta"
Aviso: emissoras veiculam campanhas de conscientização gratuitamente, seja como matéria jornalística, seja como infomercial.
[10:30]
Aquilla Couto (Convidado) saiu do chat.
[10:37]
Aquilla Couto (Convidado) foi convidado para a reunião.
[10:39] Fabio Nigro Gonzalez - SME (Convidado)
fabion@cetsp.com.br
[10:45] Bike Zona Sul (Convidado)
Queremos ver os projetos antes de serem aprovados pela CET
[10:45] Bike Zona Sul (Convidado)
Para os ciclistas da CTB e das regiões poderem fazer comentários para melhorar os projetos, já que quem pedala conhece melhor a região
[10:49] Anderson Augusto "Ciclonauta"
Consultoria de comunicação gratuita: uma campanha para o Maio Amarelo, por exemplo, poderia ser feita de forma totalmente gratuita, com ajuda das ETECs de Produção de Áudio Visual, agências de comunicação parceiras (muitas fazem gratuitamente a fim de se autopromoverem). A Prefeitura forneceria a segurança e acompanhamento nos locais da própria CET, etc. É possível se fazer sem maiores custos, basta divulgar a intenção junto aos players, sociedade civil, etc. A CET faz isso muito bem em relação ao seu concurso anual de fotos ou desenhos, produzidos por alunos ou sociedade civil.
[10:54]
Simone BZO (Convidado) foi convidado para a reunião.
[11:05] Rogerio Viduedo (Convidado)
queria saber porque o valor de execuçãod a ciclofaixa de lazer quando era a Coranda, girav ae torno de 220 mil reais, e a gora, com a SP Turis, é de quase 400 mil?
[11:06] Rogerio Viduedo (Convidado)
Mandei no chat
[11:06]
Paulo Henrique Meirelle dos Santos saiu do chat.
[11:09] Rogerio Viduedo (Convidado)
Queria saber, sobre a sobre ao pregão de manutenção de ciclofaixas, caso ele não avance e de novo fracasse, se vocês farão uma obra de emergência para os 35 quilômetros totalmente precarizados, segundo Audiência Cidadã da Ciclocidade?
[11:10] Bike Zona Sul (Convidado)
Também gostaria de saber como vai ser a conexão do trecho mencionado pela Aline na WHitaker e a ciclofaixia do outro lado da Rubem Berta
[11:10] Bike Zona Sul (Convidado)

No projeto da Whitaker que a CTB recebeu não está prevista a conexão entre as duas estruturas
[11:18]
Thomas CTB / CMTT (Convidado) foi convidado para a reunião.
[11:20] Anderson Augusto "Ciclonauta"
Ciclovias e Ciclofaixas da ZN entregues em 2019 e mais recentes, até as conexões com o Centro, não tiveram suas pinturas feitas até o momento. Aguardo retorno!
[11:22]
sasha (Convidado) foi convidado para a reunião.
[11:25] Luis Gregorio (Convidado)
Temos projeto para conectar a ciclovia da José Maria Whitaker com a ciclofaixa existente da Nhambiquaras.
[11:28] sasha
O projeto e verba da ciclovia da Ponte do Jaguaré está aprovada desde 2015. É o lugar mais perigoso da região e não há justificativa para a obra atrasar mais. A história da árvore em outro lugar se resolve em paralelo
[11:39] sasha
Não terem feito a Alvarenga e Corifeu ainda na continuação da obra da Ponte da Cidade Universitária (aprovada desde 2015) é mais uma evidência que a Ponte da Jaguaré poderia ser feita mesmo se ainda tem de lidar com uma árvore na conexão. É muito frustrante e parece bem pouco justificável essa demora nessas super importantes obras
[11:41] Luis Gregorio (Convidado)
[11:42] Luis Gregorio (Convidado)
O projeto de conexão da Jose Maria Whitaker x ciclofaixa Nhambiquaras que será implantado
like 1
[11:42]
Aquilla Couto (Convidado) saiu do chat.
[11:44] Anderson Augusto "Ciclonauta"
@Luiz, você tem o mapa da Abraão Ribeiro e da Ordem e Progresso?
[11:44] Anderson Augusto "Ciclonauta"
Luis Gregorio

O projeto de conexão da Jose Maria Whitaker x ciclofaixa Nhambiquaras que será implantado

Aliás, poderia enviar para nós?
[11:45] Luis Gregorio (Convidado)
Anderson Augusto "Ciclonauta" (Convidado) sim, peça oficialmente para a CTB que forneceremos
[11:52] Anderson Augusto "Ciclonauta"
Luis Gregorio

Anderson Augusto "Ciclonauta" (Convidado) sim, peça oficialmente para a CTB que forneceremos

Agradeço. Iremos solicitar então!
[11:53] Bike Zona Sul (Convidado)
O secretário que nunca aparece aqui na reunião?
[11:53] Anderson Augusto "Ciclonauta"
Bike Zona Sul

O secretário que nunca aparece aqui na reunião?

O secretário não gosta de ciclistas nem de bicicletas
[11:53] Anderson Augusto "Ciclonauta"
Hahaha
[11:54] Bike Zona Sul (Convidado)
Luis, solicitamos que todos projetos em andamento sejam compartilhados com a CTB por email
[11:54] Bike Zona Sul (Convidado)
Pelo mesmo email para o qual a CET e SMT enviam o link da reunião
[11:59] George Queiroz

É uma decisão política

[11:59] Bike Zona Sul (Convidado)
A CET e a SMT escolheram ignorar tudo que foi solicitado (de novo)
[11:59] George Queiroz

Como o Secretário não se encontra, não vamos avançar aqui

[12:01] Bike Zona Sul (Convidado)
Nem o secretário e nem o prefeito , que deveriam participar conforme consta no Regimento da CTB.
[12:01] Bike Zona Sul (Convidado)
O processo do BikeSP está parado desde novembro e a SMT não cobrou até agora?
[12:02] Ricardo Pradas (Convidado)

publicação da resposta sobre contribuições da ciclofaixa de lazer 07/01/2023, pg 68

[12:14] Aline Pellegrini Matheus

Rafael Xavier

cry 1
[12:15] Aline Pellegrini Matheus
[12:17] Lucian De Paula (CTB)

Twitter do prefeito e da CET são ridículos SÓ FALAM de recapeamento e asfalto novo, os outros assuntos são marginais

[12:18]
Pedro Ivo Biancardi Barboza (Convidado) saiu do chat.
[12:21]
Ricardo Pradas (Convidado) saiu do chat.
[12:22] Simone BZO (Convidado)
VISÃO ZERO
[12:23] Simone BZO (Convidado)

Basta seguir o programa Visão Zero, o qual São Paulo é signatário.
[12:23]
Ricardo Pradas (Convidado) foi convidado para a reunião.
[12:26] Aline Pellegrini Matheus

Queria ver uma faixa na 23 de maio: UM ANO SEM NENHUMA MORTE DE CICLISTAS!

[12:27]
Rogerio Viduedo (Convidado) saiu do chat.
[12:31]
Ricardo Pradas (Convidado) saiu do chat.
[12:32] Lucian De Paula (CTB)

A prática é o critério da verdade

[12:32]
Marcia Casa - CET (Convidado) saiu do chat.