

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

DATA: 06/12/2022

PARTICIPANTES | Poder Público:

Carlos Henrique de Campos Costa - SMT AT
Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT
Fabio Saraiva - SETRAM
Jackeline - SMT AT
Luis Gregório - CET
Marcia Casa - Cet
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Mario Rodrigues - CET
Michele Perea Cavinato - SMT AT
Paulo Eduardo - SMT AT
Paulo Henrique Meirelle dos Santos - GCM
Pedro Ivo Biancardi Barboza - SMT AT
Ricardo Pradas - SMT AT
Rogerio Batista - CET
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT
Rubens - CET
Vanessa Gac Leal - SETRAM
Yang - SPTRANS

PARTICIPANTES | Sociedade Civil:

Allan - CTB
Aquilla Couto - ABRACICLO
George Queiroz - CTB
Lucian De Paula - CTB
Thomas Tyn Chow Wang - CTB

Observadores:

Ana Clara Muniz
Daniela
Guilherme Moraes da Silva
Jean Carlos Martins do Vale
Marcos
Murilo Pizzolotti
Rogério Viduedo

Pauta:

- 1 Atualização sobre o Programa Bike SP;
- 2 Resposta ao Ofício 013/2022;
- 3 Cronograma das obras das concorrências 002/2020 e 003/2020;

- 4 Status da licitação de manutenção;
- 5 Atualização de contratação de novas obras após as licitações atuais;
- 6 Cronograma das PPPs;
- 7 Planejamento Orçamentário 2023 e
- 8 Atualização sobre o Programa Ciclofaixa de Lazer.

DAWTON - Temos oito pautas, vamos tentar cumprir o tempo estabelecido no nosso planejamento. Vou abrir direto ao Pedro, que vai falar do Bike SP.

PEDRO IVO - Pessoal, bom dia, em relação ao Bike SP, o processo andou, então já temos uma manifestação da fazenda, já temos manifestação da SPTRANS e manifestação da CET, na verdade, dentre os encaminhamentos que nós demos agora, acredito que a SETRAM vá se manifestar e também a SGM para posterior envio ao jurídico para análise da minuta. Então, as manifestações estão cartadas no processo. E ele está seguindo o seu trâmite, ficamos de dar um retorno para vocês desde a última reunião. Havia uma preocupação da Câmara Temática de Bicicleta, em relação ao tempo, então eu posso dizer que ele está andando e que já temos algumas manifestações.

JACKELINE - Bom dia me deixa ver quem levantou a mão. Lucian. Pode falar, por favor.

LUCIAN - bom dia, Pedro, você podia dar um resumo, tipo o quê, exatamente, foram às manifestações da fazenda? Se foram uma coisa da CET, SP trans e etc.. Se foi uma coisa só: “concordo”, se foi “favorável”, se foi, “tenho dúvidas”. Eu não sei, se tem algo elaborável.

PEDRO IVO – A CET não viu óbice à minuta do decreto, SP trans em relação à questão ao ambiente seguro, ela deu a manifestação dela, pelo que a gente entendeu, foi favorável, o único óbice que ela viu foi naquele controle que se havia solicitado no final, era sobre acompanhamento do bilhete único. Era isso que a gente tinha colocado, deixa-me ver aqui, um relatório então, a única ressalva que a SPTRANS fez foi a possibilidade de controle de viagens sem aplicativo, ela entende que tem que ter um aplicativo para controlar as viagens, o programa, encaminhar os dados. Que não dá para fazer da forma como é feito com o vale transporte. Então essa foi a única manifestação, ela (inaudível), no demais, assim, sem maiores óbices. A CET também sem maiores óbices. A Fazenda fez a sua manifestação, ela colocou uma estimativa de dentro do estudo, que o Banco Mundial falou. Agora, ela recomendou que mantivéssemos os estudos, para que se possa analisar outros tipos de cenário, porque nós estamos nos baseando apenas num cenário que o Banco Mundial nos passou em cima da estrutura cicloviária. Então ela fez uma estimativa, faz algumas recomendações aqui para a gente analisar, tudo bem?

LUCIAN - Essas recomendações foram em que sentido, Pedro de vocês estudarem outros valores de pagamento?

PEDRO IVO – aprofundar, isso e outros cenários, a Fazenda entende que deveria haver outros cenários a serem estudados e não somente, a forma como o Banco Mundial fez, entendeu? Então ela chama de análise econométrica, ela entende que talvez outros cenários poderiam ajudar melhor a gente a estabelecer os valores, a serem remunerados. Ela também faz algumas observações aqui em relação aos impactos arrecadatórios do programa, ela dá um cenário máximo otimista aqui de perda, deixa eu ver aqui, que fala, em torno de a perda de receita representaria mais ou menos 54, 95 milhões no cenário mínimo e 453,5 milhões no cenário máximo, a migração. Que foi uma coisa que perguntamos em relação a quanto perderia de ICMS, eventualmente do ISS, mas ela também

recomenda que, para isso, seja contratado um estudo específico pra se fazer uma análise, dentro desse universo. Principalmente até 2028, que é a nossa meta ciclovária.

LUCIAN - Então obrigado. E a fazenda eles não fizeram nenhuma análise de quanto que a cidade ganharia de arrecadação com tudo o que as pessoas não gastam com gasolina, que não fica no Município, que elas gastariam internamente na economia local e ficaria no Município.

PEDRO IVO - Então ela tem essa previsão, mas para ter um resultado mais robusto, ela entende que deveria haver um estudo sobre isso, talvez com uma consultoria especializada para a gente poder analisar esse impacto de maneira mais segura. Então é isso que ela está recomendando na manifestação.

JACKELINE - Obrigada, Pedro. Alguém gostaria de fazer mais alguma colocação sobre esse assunto? Bom dia, Alan. Pode falar, por favor?

ALLAN - Bom dia. Bom dia a todos, Pedro, há previsões de prazos, com relação a recebermos as manifestações, enfim, do processo? Tem algum Deadline para todo esse processo?

PEDRO IVO - Olha o que acontece, Alan, é que cada pasta, cada setor, tem um trâmite interno, a SPTRANS, a CET, por estarem mais próximos da gente, as respostas são um pouco mais certas, estamos aguardando aí da SGM, SETRAM, acho que em breve também deve se manifestar, a questão toda são esses trâmites internos que eu não tenho como te precisar, mas a gente está acompanhando e nesse um mês de diferença, nós tivemos aí três pareceres, outro detalhe importante, para você, se você quiser ver a manifestação, eu acho melhor, eu aconselharia você acessar o processo porque lá tem tudo, tem todas as manifestações. Você pode baixar, se você quiser anotar o número. Eu posso falar para você: nº 60202020/0004838-5. Então ali tem, inclusive, a manifestação da Fazenda, as projeções, eu acho que se vocês quiserem acompanhar, acho que é legal ver o que a SP trans falou também sobre a questão do ambiente seguro, que foi um dos questionamentos que nós fizemos, para podermos fazer, ficamos à disposição aqui, o grupo de trabalho também, se houver necessidade de a gente marcar uma reunião para conversar novamente. Mas assim, o que a gente pode dizer é que está caminhando, o gabinete de SMT deu todos os andamentos que foram recomendados pelo grupo de trabalho. Agora é uma questão das Secretarias anexarem suas manifestações.

ALLAN - Perfeito. Obrigado, Pedro.

MICHELE - Pedro tem um pedido para você colocar no chat o número.

JACKELINE - Mais alguém gostaria de se manifestar sobre esse assunto?

DAWTON - Acho importante dizer o seguinte, o Pedro abriu a fala dele dizendo que não parou e o processo realmente está dando andamento e nós estamos acompanhando aí todo o processo, e como o Banco Mundial, uma das recomendações que está no processo, ele pede que amplie os estudos, nós já estamos fazendo contato com a USP, com o objetivo de fazer um trabalho conjunto, já encaminhamos alguma coisa para eles e estamos providenciando uma proposta de estudo em conjunto com a USP, então está bem encaminhado, provavelmente, o grupo de matemática da USP, irá nos ajudar e dar andamento desse processo. São os possíveis recortes, da proposta como um todo.

LUCIAN - Dawton, eu tenho uma dúvida. Se o estudo contratado do Banco Mundial previa essa discussão e a Fazenda está falando que são necessárias outras coisas, não tá um conflito entre o que foi contratado e foi entregue, e o que a prefeitura está exigindo agora?

PEDRO IVO - Então, o Lucian, tem só um detalhe importante, o que foi contratado, foi estudo da estrutura cicloviária. Não foi um estudo específico sobre o BIKE SP. Como a gente tinha uma urgência, em fazer esse estudo, por conta do tempo, a gente conseguiu dentro do *Prosperity Fund*, com as pesquisas declaradas, incluir também o Bike SP, entendeu? Então ele não foi um estudo contratado especificamente para o Bike SP, mas nós conseguimos incluí-lo para gente poder ter esse dimensionamento, você está entendendo, então, se você pegar o escopo do *Prosperity Fund*, inclusive dentro do processo, tem lá os relatórios do Banco Mundial, você vai ver que estamos falando de estrutura cicloviária, e é também uma manifestação que a Fazenda faz, por isso que ela recomenda cenários adicionais porque ela falou assim: “tá muito calcado na estrutura cicloviária”. E assim, a ela entende que deveria ter mais informações sobre o Bike SP, então por isso que o Dawton acabou falando sobre esse estudo, porque nós nos debruçaríamos mais especificamente sobre o Bike SP. Na verdade, o Banco Mundial, por conta da similaridade, nós conseguimos a incluir esse estudo para termos essa noção do Bike SP, em virtude do convênio que nós tínhamos aí para estrutura cicloviária, que também já está encerrado, eles apresentaram as recomendações. Então, só esclarecendo que, não teve nenhum conflito, conseguimos apenas encaixar como um dos escopos da estrutura cicloviária, tá Lucian, e agora aproveitando essa recomendação dentro do que o Dawton falou, é possível fazermos um mais específico, eventualmente aí com a USP, tá.

LUCIAN - Tá bom, eu vou pedir então para, já que a gente vai condicionar isso, vou reforçar o que a gente já pediu outras vezes, que a gente vá fazendo isso concomitante a alguns pilotos para a gente colocar isso andando, porque lembrando também que projeto piloto é, por definição, parte de um estudo. Ele serve para a gente poder fazer avaliação, todos as externalidades negativas ou danos previsíveis e eles ficam contidos dentro de uma coisa que a gente já prevê, a gente pode avaliar sucesso e fazer medições a partir disso. Então eu ia solicitar isso, para a gente incluir pilotos como forma de ter a bola rolando, para a gente não ficar numa cascata eterna de “precisamos mais estudos”, sabemos que informação é sempre bom, mas eventualmente a gente pode começar a implementar algumas coisas e nunca a gente vai deter controle pleno e 100% de qualquer política pública que seja, desde a da construção da ciclovia até o próprio orçamento da cidade, vamos fazendo com informações que tem a mão e correções de curso existem. Então ia pedir pra gente avançar nesse sentido, da gente criar pilotos como parte dos estudos. Se a gente achar ainda que são necessários estudos antes a gente poder implementar que até porque você falou do cenário de 50 milhões a 400 milhões, de perda arrecadatória mas o próprio estudo que a gente já tem demonstra que o saldo econômico é positivo. Então, apesar da perda arrecadatória, a prefeitura tem que tratar isso como um investimento, então, se tínhamos aquela proporção que era 1 para 14 vezes, se pegarmos 50 milhões, na verdade, traz de perda de arrecadação, era um benefício de 700 milhões, então para a gente poder avançar nesse sentido.

DAWTON - Perfeito. Inclusive nesta primeira reunião que nós fizemos com a USP é exatamente isso que nós colocamos em pauta para criar a possibilidade de surgir para fazer um piloto mesmo. Então, acho que o mais importante nesse momento, é que a gente consiga chegar num piloto que venha demonstrar, o que está sendo feito, demonstrar matematicamente, cientificamente, que o que está sendo proposto é bom para a cidade, e que o resultado realmente vai ser positivo. Então, nós estamos andando na mesma direção, Lucian. É exatamente isso. A primeira proposta que surgiu,

inclusive, foi essa daí, de começar com um piloto, nem que seja pequenininho, para gente poder nos aprofundar um pouquinho mais nesse assunto. É isso.

JACKELINE - A gente tem o Guilherme, bom dia, pode falar.

GUILHERME– Bom dia. O Dawton comentou essa questão de ampliar os estudos através da USP, e eu fiquei aqui pensando, primeiro que a USP é enorme, uma coisa é você começar uma conversa com o IME, outra coisa é você fazer uma conversa com a FEA, outra coisa é fazer uma conversa com a FAO, e eu estou comentando isso porque, como estamos falando aqui de custos, uma metodologia, uma econométrica, em relação a toda essa questão do Bike SP, eu fiquei pensando assim, quando se fala em custo, custo ele pode ter várias acepções, e manter o sistema como ele é hoje, existe um custo, inclusive um custo ambiental. E, eu estou pensando aqui em uma mesa aberta, estamos focando, por exemplo, em conversar no IME, lá na matemática, a ideia de custos deles vai ser uma. Se a gente está pensando como, talvez eu acho que boa parte das pessoas aqui pensam, inclusive todo mundo da CET de uma maneira ampla, do que é um custo para a cidade, o que que é o transporte para a cidade, um custo ambiental, um custo para otimizar o deslocamento, um custo para disseminar as pessoas, entre todos os modais, estamos falando de outro tipo de custo, é um outro conceito, uma outra metodologia, e aí, por isso eu estou pensando aqui, vamos pensar junto Dawton. A Unifesp tem um instituto das cidades, tem o Lab cidade na FAO, tem outras formas de se pensar para incluir o custo, dinheiro, o custo financeiro, e outros custos que na verdade, eu olho como investimento. Toda vez que eu saio de casa com a bicicleta e não pego o carro, eu estou pensando em outro tipo de custo, um custo melhor para cidade, então, a minha provocação é mais no sentido de pensar, estamos focando na FAO, em pensar, em fazer conta. Ou a gente está pensando no investimento e no custo ambiental que todo esse sistema de uma maneira mais integral, vai trazer? Eu, Claro, eu concordo com o Lucian, que a ideia não é pensar em só sempre aprofundar estudos. Mas eu penso numa questão assim também: “espera aí, então a gente vai pensar num custo matemático?”. Que é importante, que é legal, que é uma forma de ver também a questão, ou será que não tem uma outra forma para pensar em um custo global, pensando inclusive em termos ambientais e urbanísticos. Tá, é mais nesse sentido, Dawton. Obrigado.

DAWTON - Eu acho que é importante, Guilherme, dizer o seguinte, primeiro que esse grupo que nós estamos participando aqui com a USP, já é um grupo que vem estudando o assunto bicicleta conosco tem um certo tempo. O Luiz pode falar bastante sobre isso, inclusive, o Luiz, lá da GPL. Que a gente vem fazendo estudos já. É um grupo que está debruçado nesse assunto e da forma mais abrangente que você está colocando mesmo. Nada focado, mas acho que o pensando a cidade como um todo, como é exatamente global, eu acho que dá pra colocar assim do jeito que está colocando, não vejo problema nenhum da gente fazer isso. Então, o importante é o seguinte, é um estudo, embora seja focado no Bike SP, o resultado dele, a análise da proposta, certamente é uma análise mais global mesmo, onde se pensa em sustentabilidade, porque não faz sentido pensar em bicicleta e não pensar em sustentabilidade, não pensar em urbanismo, não pensar na cidade como um todo, não faz sentido nenhum, e é o objetivo principal, claro que a gente está muito focado nessa questão da sustentabilidade, porque é o que está pegando hoje, não no mundo na verdade. Então, isso não vai e em nenhum momento será deixado de lado mesmo os estudos que foram feitos pelo Banco Mundial, ele trouxe a análise nesse sentido também, então, já se aprofundaram bastante nesse sentido. A questão é pegar todo esse trabalho agora e focar num projeto específico. Bom, é isso. Acho que nós estamos na mesma direção, pode ter certeza. E o pensamento no sentido mais amplo, ele é o que tem que ser focado mesmo é o que tem que ser visto. E nas falas que nós tivemos aqui, da primeira reunião, está muito tranquilo, fazer o estudo

nesse sentido. Então, eu acho que nós só vamos ter a ganhar com esse grupo que já vem fazendo vários estudos conosco há muito tempo.

JACKELINE - George

GEORGE – bom dia, eu queria só para gente como CTB, claramente é um órgão consultivo, mas a gente acompanha isso há muito tempo, especialmente, o Lucian, o Guilherme, acompanha, a gente tem que contar algumas coisas que é muito frustrante. Essa lei é de 2016, nós estamos tensionando aqui uma questão que é uma Lei, a gente não escolhe qual que vai cumprir. Lei é Lei e temos que cumprir. Essa Lei é sancionada. Essa Lei é de 2016, então nós estamos em, 2016 aprovação 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, nós estamos indo para o sétimo ano, em que essa Lei já é aprovada, sancionada e temos que ouvir que está faltando estudo. Se passaram acho que, mais de 1 ano, quase 2 anos, esperando, e sempre a devolutiva era o estudo do Banco Mundial, precisamos do estudo do Banco Mundial, é uma coisa externa, ou seja, a gente está terceirizando essas coisas. Mas chegou o estudo, o estudo vai pra frente, e aí alguém fala, “precisa de mais estudo”. Quando a gente chega no sétimo ano de não implantação de uma Lei que já foi sancionada pelo Prefeito Fernando Haddad, já tiveram outros 3 prefeitos depois disso, a sensação para nós aqui de fora é, obviamente, muito frustrante, de que não há uma vontade política e há vontade de se arvorar no tecnicismo para que as coisas não aconteçam. Temos casos como claramente, por exemplo, é muito fácil citar o exemplo aqui das moto-faixas, quando há uma vontade política em se implantar uma coisa, a SMT vai até Brasília, aprova no CONTRAN, em 6 meses, você tem moto faixas, que tem luzinhas azuis, que solta raio laser, que toca MP3, etc. Uma Lei que foi aprovada em 2016 e qualquer pessoa sabe que essa é uma Lei benéfica, é a gente ficou ouvindo, reunião após reunião, que precisa de mais estudo, e depois que a USP fizer o estudo, vai precisar de um estudo não sei mais de quem, é absolutamente frustrante, frustrante. Agora, a gente sabe que isso é uma questão entre vocês técnicos, estamos aqui com o corpo técnico. Vamos dizer, isso é uma questão que vocês têm que fazer, tem que ficar jogando para lá, para cá, de Secretaria de Secretaria, Secretaria, de guichê em guichê. Me lembra aquele filme, Brasil! Agora, o que falta realmente, talvez aí falando já entre meus pares, que a gente precisa é conseguir ganhar novamente poio político, porque no dia que o corpo político, que não está aqui, então nós temos o Secretário que é um político, temos o um Prefeito que é um político. Isso tem alguma chance de acontecer. Porque se depender desse vai e vem de estudos, isso não era sequer necessário, posto que é uma...

JACKELINE - George, a gente não está te ouvindo.

LUCIAN - Você ficou sem som, George.

JACKELINE - Ainda não. Assim que voltar, ele conclui o raciocínio, pode ser George? Pode! Está fazendo um joinha!

DAWTON - Então só para responder, George, eu só posso concordar com você, que faz muito tempo que faz muito tempo que está em pauta. Mas eu não posso concordar com você que não existe empenho da nossa parte, nem interesse político, porque aqui não se trata só do interesse político. A gente precisa tomar muito cuidado com isso, porque uma coisa é você colocar, como você citou, o exemplo da faixa azul. A faixa azul é um projeto que a CET está apostando, que vai dar certo, que vai salvar vidas e eu acredito nisso, que vai salvar vidas e se salvar vidas, parabéns, ótimo. Vai ser maravilhoso que salve vidas. Então para mim, o caminho que nós estamos percorrendo que precisa ser percorrido, e se esse projeto não der certo, tem que se fazer outro, até dar certo alguma coisa que realmente venha a reduzir o índice de mortalidade. Vamos colocar assim. Reduzir os sinistros,

mas no nosso caso aqui, nós não podemos esquecer que existe aí uma necessidade de empenho financeiro do poder público. Quando você põe uma questão como essa é muito importante a gente pensar nisso. Hoje, quando se põe uma questão como essa, está muito claro que o que está sendo visto. É o que é melhor para a cidade. É o que é melhor para a cidade como um todo, então, por isso que a Secretaria da Fazenda está participando de tudo isso, desse processo. Porque é ela quem vai poder dizer o que é mais importante para a cidade. Lógico, junto com o Gabinete do Prefeito, e o que é mais importante para a cidade em questões financeiras. Mas, o cuidado que nós estamos tomando hoje para que isso dê certo, é seguindo todos os passos e não está parado, não parou, pelo menos depois que nós viemos para cá, vamos colocar assim, não parou nenhum momento, nós estamos dando prosseguimento a todas essas propostas e elas não pararam e realmente faltam duas manifestações e logo em seguida, tenho certeza absoluta que nós vamos conseguir fazer essa parceria com a USP, não se trata de postergar, é o contrário, se trata de querer ter certeza daquilo que nós vamos propor e ter fundamento. Então é isso que nós estamos fazendo nesse momento. Nós estamos fundamentando, política pode ser que envolva, mas não é nesta Câmara Temática que nós vamos discutir política, porque essa Câmara aqui é técnica, é para isso que nós estamos aqui, para gente poder propor tudo o que é tecnicamente e todas as vezes que for necessário buscar um parceiro para subsidiar os nossos estudos, nós temos que fazer isso, porque se a gente não tem internamente, dentro da CET, SPTRANS, ou dentro da própria Secretaria, é capacidade, não vou falar de capacidade técnica, mas braços, porque são muitos assuntos para tratar. Para tratar de um assunto tão importante como esse, que eu considero muito importante mesmo, nós temos que buscar parceiro, e é isso que nós estamos fazendo. Então ele virá, com certeza, a USP virá. Será nossa parceira e vai fazer um trabalho muito bom para poder resolver isso definitivamente. O definitivo é assim ele tem que ser proposto. Tem que falar: “Olha, o valor é este, e tem que ser isso e o recorte deste trabalho é este aqui.” Ou seja, fazer recortes específicos mesmo, então, por isso, a proposta de fazer um piloto. Para isso, o piloto sempre vai ser uma possibilidade de fazer alguma coisa mais rápida, para gente poder testar, e a partir do piloto, o resultado vai nos dar um caminho. Eu acho que é isso que nós estamos buscando, então, faça como eu, não desanime, é verdade, nós não desanimamos. Nós estamos bastante empenhados aqui nessa questão, com certeza nós vamos dar uma solução definitiva nesse processo e para isso que foi montado esse grupo de trabalho, para que desse grupo saia um resultado onde todas as partes saiam satisfeitas, é isso.

JACKELINE - George, pode continuar, por favor.

GEORGE – Só para concluir, de qualquer forma, Dawton, só vendo o nosso lado, entender que esperar 7 ou 8 anos pela regulamentação, é frustrante. E para nós aqui passa a impressão de que há um desprestígio, de que esta Lei específica, ela não é realmente prioridade. Apesar de nós aqui sabermos, nós que pedalamos, nós que conhecemos, estudamos de forma mais focada, estamos na rua, sabemos a importância desse subsídio, assim como existe um subsídio para transporte de ônibus e para os demais, é uma política, muito importante, por isso pode ser revolucionária até, então a gente apenas aponta, esperar 7 anos, 8 anos para uma regulamentação é algo que chega a ultrapassar o razoável, assim, os pormenores, de qual estudo que vai, qual que foi, quais são as dificuldades, a gente conhece aqui, a gente está acompanhando, mas, o resultado final é que a cidade perde, a CMT perde e a gente sente um claro desprestígio e de que vamos dizer a política, a Lei que já está em vigor, em tese, uma Lei aprovada, sancionada, fica virando letra morta e vai ficar por quantos anos, a gente não sabe, então fica um gosto amargo, e vai continuar esse gosto amargo enquanto a gente vai continuar, nós não desistimos, temos o Lucian, que vai para o céu direto, porque é o que a gente tem para fazer, vamos continuar pressionando, gostaríamos muito de que pelo menos o corpo técnico entendesse a importância dessa Lei, não é uma Lei trivial, é uma Lei que

pode mudar a mobilidade de São Paulo de forma positiva e o custo é ínfimo perto da positividade dela. A gente não precisa explicar para vocês, mas quando a gente fica vendo a coisa indo de guichê em guichê, de guichê em guichê, indo, mas não acontecendo, a gente sente um desprestígio muito grande, só isso. Muito obrigado.

JACKELINE – Thomas, bom dia, pode falar.

THOMAS - É, acho que o George falou praticamente tudo, mas é o que ele falou. É falta de vontade política, a gente vê, que por exemplo, a faixa azul, a moto faixa, elas estão aparecendo sem discussão no CMTT que é o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte sem passar nenhuma discussão, ela só aparece de um dia para o outro. A mesma coisa agora que o Prefeito Ricardo Nunes resolveu que o passe livre é interessante, ele dá um prazo de 60 dias para SPTRANS correr atrás de um estudo, sendo que a gente tem um Bike SP, que está há 7 anos aí sendo estudado. Então é uma questão de vontade política, de dar uma canetada ou dar uma carteirada lá de cima. Então, parece que o Prefeito, o Secretário, não querem saber de Bike SP, então não vai ter Bike SP, porque estão enrolando a gente há 7 anos. Enquanto o passe livre ele viu que é interessante: “Pô, vamos fazer, em 60 dias, a gente faz alguma coisa”. É isso.

DAWTON – acho que nós já exploramos bastante esse assunto, melhor a gente mudar a pauta. Eu acho que tudo o que vocês estão falando, estamos aqui gravando, colocando em todos os nossos estudos, não se preocupe que serão colocados, e não tenha dúvida, estamos no mesmo lado, estamos fazendo o mesmo esforço, parece necessário continuar pressionando, a pressão é boa, lógico é boa e a gente e para o poder público realmente é bom, a questão é: O que nós estamos fazendo? Essa que é a questão. O que precisa ficar muito claro é que estamos fazendo e não tenha dúvida que nós só vamos parar quando concluir. Vamos para a pauta número 2. Acho que Luís Gregório. Tem um ofício número 3. É isso, Luís? Está sem som.

JACKELINE – Bom dia Luis! Desculpe um pouquinho! Olha gente, antes do Luiz começar, eu vou informar aqui que ele tem um compromisso, então a gente tem no máximo até umas 1120. É isso, Luiz?

JACKELINE - Pouquinho baixo Luís, se você aproximar mais, será que melhora? Faz um teste?

LUIS GREGORIO - Agora me ouve melhor?

JACKELINE - Melhor.

LUIS GREGORIO – Desculpe. É que na verdade seu eu ligar a Câmera fica mais baixo ainda. Então tem que falar o mais próximo possível do microfone. Recebemos aqui sim, o ofício nº 03/2022 da Câmara Temática, que aborda várias solicitações em relação a ciclovia que ainda está em obras ali da Sena Madureira. Então eu gostaria de já iniciar, dizendo que essa ciclovia não está completa, que não está totalmente entregue. As obras ainda estão sendo executadas. Quem faz a gestão da obra é a própria Secretaria que tem o responsável e o fiscal. A CET, especificamente, tem dado suporte, acompanhamento, tem ajudado a fazer algumas alterações, algumas correções durante a implantação da sinalização da própria ciclovia. Então, eu posso tentar responder item a item, conforme foi solicitado, para vocês poderem entender o que está acontecendo, mas acho que acredito que na pauta seguinte, a Secretaria na pessoa do Pradas, vai poder esclarecer melhor qual é o andamento dessa obra, até os prazos de execução, etc. Posso seguir? O item 1, que fala da retirada de um muro do lado da ciclovia na Vinicius de Moraes, o item 2 também fala de obras, solicitando

que seja construído um pavimento para pertencer à obra cicloviária da Vinícius de Moraes e da Ciclovía (inaudível) Jornal da assinatura reforça que eu já falei que a obra ainda não está concluída, então estão sendo feitos juntos, estão sendo executados essa etapa de obras e por isso está contemplado no projeto geométrico. Então, tão logo a empreiteira executar, será sinalizado e entregue de acordo com o planejado e apresentado. Item nº 3 Foi solicitado que a CET (inaudível) equipe da Polícia Militar e da Guarda Civil para que as viaturas não sejam estacionadas na praça. Tem ali na região, não é um posto policial e nós já solicitamos até mandamos uma solicitação formal para que a Polícia Militar não faça mais isso porque além de tudo, ali, prejudica uma estrutura que foi recentemente implantada. Então não faz sentido ter uma viatura ali, não é um posto policial então não faz sentido uma viatura parada sobre a ciclovía. Item nº 4, solicitamos que sejam instalados tachões, para (inaudível) do método buffer, no início da ciclofaixa na Sena da Madureira, há tachões apenas de 2 em 2 metros. Então eu vou dizer que a colocação dos tachões nos intervalos de 2 em 2, obedece o que está estipulado numa nova sinalização urbana no volume 7, dispositivos auxiliares, que está no projeto que eu posso compartilhar com vocês.

Por se tratar de uma marca de canalização, sem estacionamento ao lado, a gente entende que seja suficiente a colocação dos tachões nesse espaçamento do zebrado. Tendo em vista que o distanciamento da ciclofaixa para as demais faixas de trânsito, já está assegurada com a própria largura do zebrado. Então, respeitando o que está no manual de sinalização urbana, a nossa avaliação, é que não é possível colocar tachões no espaço de 1 metro. Número 5, solicitamos que a área de espera do (inaudível) seja removida na faixa de rolamento que vai ser implantada. Aí, houve de fato uma falha da sinalização e esse (inaudível) vai ser retirado. Item número 6, solicitamos que o asfalto construído (inaudível) em relação a ciclofaixa sejam refeitos no trecho entre às ruas Iporanga e Botucatu, na pista sentido Ibirapuera. Então, a gente já anotou, já colocou isso no relatório, que foi encaminhado à Secretaria, para que seja providenciado o asfalto pela empreiteira que está executando. A gente observou que o asfalto realmente não está de acordo com a qualidade necessária para uma ciclofaixa. Item número 7, solicitamos que a geometria do cruzamento da Sena Madureira com a rua dos Otonis seja estudada novamente. Pois as curvas na travessia cicloviária e no acesso a ciclovía elevada, projeta o ciclista para fora da estrutura e de muito estrangulamento, no qual os ciclistas e (inaudível) se encontram e podem colidir. (inaudível) ciclofaixas sejam mais retilíneas possível (inaudível) o poste que suspende o semáforo fica deslocado, para que os ciclistas não necessitem fazer curvas fechadas. Então reforço que esses problemas serão resolvidos com a continuidade da obra. Isso está previsto, nós precisamos que a obra seja executada, que haja continuidade para que isso seja corrigido. Então, o que foi feito foi uma solução ainda intermediária até que a obra seja concluída. Item número 8, na altura da Praça (inaudível) a ciclovía apresenta um trecho com largura inferior a 70 centímetros. (inaudível) considerado excepcional na (inaudível) seja alargada nesse ponto. E também reforço que isso vai ser corrigido com o final da obra. Sendo executada a obra de acordo com o projeto, a gente vai conseguir ter a largura necessária nesse trecho. Item número 9, recebemos em resposta aos questionamentos feitos na Câmara Temática de Bicicleta, a informação de que quando a ciclovía se aproxima do (inaudível) complexo viário Jorge João Saad, (inaudível) para que o ciclista acesse o viaduto (inaudível) Ibirapuera, (inaudível) faixa com velocidade recomendada de 40km/h. Neste ponto existe um equipamento de controle de velocidade. A solicitação é, embora (inaudível) segurança do ciclista, o fato de haver (inaudível) fiscalizando a velocidade máxima, não garante a segurança do ciclista. Solicitamos que nesse trecho seja instalado de forma complementar mais intervenções nessa via para (inaudível). O que está previsto já em projetos que precisam ser implantados. É um projeto complementar de vias (inaudível) a redução de velocidades são aquelas vias transversais (inaudível) e ele é informado que tem que reduzir a velocidade. Então são vias, onde são colocados num espaçamento, são sonorizadores na transversal para indicar que está próximo a um local onde se deve reduzir a

velocidade e que (inaudível) mais atenção. (inaudível). Solicitamos que no trecho bidirecional (inaudível) concreto, mesmo que espaçados (inaudível) balizadores de plástico atropelados não impedem as invasões de (inaudível) motorizadas. (inaudível) essencial que haja uma segregação, (inaudível) atropelamento de ciclista, a vítima pode ser arremessada para fora do (inaudível) do balizador plástico. Que não deve ser usado nessa situação. Então, nós não temos ainda um material que seja aprovado para colocar um balizador de concreto ou metálico. O que foi disponibilizado por enquanto, que está previsto no manual, está previsto (inaudível) materiais disponíveis (inaudível) da CET (inaudível) que tombam com a colisão do veículo. Então a idéia, mas depende de uma provação maior, não tem por enquanto nada para poder substituir. Item 11, a poucos metros do acesso ao viaduto na continuação da Sena Madureira em direção a Pedro Álvares Cabral, existem 3 locais de atração significativa e viagens de bicicleta. Tem uma ciclofaixa próxima (inaudível) se existe projeto de alguma saída com travessia para o lado oposto direito da rua, dado que existem atrações na passarela (inaudível) contemporânea e o prédio da Unifesp na (inaudível) . Sim, isso será resolvido com a continuidade das obras seguindo o projeto elaborado, pois ainda restam pendências a serem executadas pela empreiteira contratada e essas conexões estão previstas (inaudível), até cheguei a passar lá esse final de semana. (inaudível) concretagem, tem uma continuidade. Então a conclusão disso será conectado, é importante. Se precisar posso chegar na Praça XV, posso chegar na passarela, posso chegar no banco, no (inaudível) . Item 12 é, solicitamos que todos os trecho da ciclofaixa (inaudível) seja alargado (inaudível) ciclofaixa 72 metros, porque é inaceitável (inaudível) a largura da ciclofaixa (inaudível) foi adotada excepcionalmente, com a largura abaixo do mínimo porque a gente não tinha como perder a capacidade de acomodar todos os modais são importantes. Então, tem situações que você tem que acomodar todos os modais. Então, se você tem (inaudível) uma faixa de ônibus, tem outra faixa de (inaudível) e tem uma ciclofaixa, nós fizemos com estreitamento em todas as faixas, para gente conseguir dar continuidade (inaudível). Então, a gente está adotando, todas as larguras mínimas (inaudível) todo mundo tenha possibilidade de fazer circulação nesse trecho. Item 13, solicitamos que no trecho da ciclofaixa da Ibirapuera sejam (inaudível) feitos de concreto. Também é a mesma resposta que eu dei anteriormente (inaudível) de concreto não estão autorizados a serem colocados em ciclovias, (inaudível) eles não fazem parte do nosso rol de material,

ROGERIO VIDUEDO - Olha, gente, é Luis, me desculpa, mas eu não entendi 80% do que você está dizendo, realmente, esse seu microfone é uma constante, é um problema. Não dá para entender nada. Gente, me desculpe, mas não dá para entender.

JACKELINE - obrigado, ó, tem uma sugestão aqui do Dalton, a gente pode pegar parte da gravação que deu para entender e aí eu sento com o Luís e a gente transcreve, responde por escrito. E se ficar alguma dúvida, não sei o que você acha, Márcia? Se ficar alguma dúvida, porque realmente está bem difícil entender, Luis. Eu sei que você está explicando bem explicadinho, mas não está dando para a gente entender, que que vocês acham, pode ser assim?

MARCIA CASA - Então, se o Luis quiser vir aqui na minha sala Luis para ler, para ficar mais claro, pode ser também. Acho que precisa dar um jeito nesse seu microfone.

DAWTON - Eu acho Márcia, eu acho melhor, como são muitos itens, e tem essa dificuldade.

THOMAS - Gente, dá licença, a gente ainda não consegue acessar via SEI, o Luís já fez mais da metade da explicação. Eu acho que se é o caso, ele vai para a sala da Márcia Casa se isso for viável para ele. Porque ele já respondeu mais da metade e nós já temos questionamentos sobre o que foi respondido.

MICHELE - Thomas, com relação ao SEI todos estão publicados. Todos os ofícios encaminhados, foram publicados e eles estão públicos. Você tem acesso, eu vou colocar no chat aqui o número. Eu não sei se tem a resposta desse em específico, mas todos são publicados e respondidos até agora.

DAWTON - nós também podemos fazer um resumo e mandar no e-mail via Câmara Temática também, mesma coisa. As duas coisas, pelo SEI e pela Câmara Temática, não tem problema nenhum.

LUCIAN - A gente sempre pede aqui também que mande por e-mail porque tem os observadores, as pessoas que não acompanham. Tem gente que não é versado nos trâmites burocráticos da prefeitura, então, no dia a dia a gente tá aqui, indo e vindo com você é uma coisa, mas também para as pessoas externas, para observadores, etc, facilita muito ter uma resposta e daí ter um documento de fácil acesso assim que enviado pela prefeitura.

MICHELE - Algumas respostas vieram do Luis, outras vieram do Ricardo Pradas, então eu vou unir os dois e encaminhar para e-mail via Câmara Temática de Bicicleta, pode ser?

DAWTON - Melhor.

MICHELE - Está Combinado.

JACKELINE - Luis já está aqui, Luis pode falar.

LUIS GREGORIO - Oi, bom dia. Desculpe, é o meu canto lá no final, é verdade, eu já troquei o microfone 3 vezes e ele continua sempre dando o mesmo problema, então eu acho que é o local que eu estou instalado lá, que o sinal é muito ruim, não consigo falar. Estou na sala da Márcia, não sei agora se deve, tá me ouvindo melhor?

THOMAS - Sim, acho que você parou no item 13.

JACKELINE - Pode continuar, tudo bem.

LUIS GREGORIO - No caminho, eu perdi o que vocês combinaram, o que foi combinado aí, por favor, Jaqueline, Dawton..

JACKELINE - Você pode continuar, por favor, Luis porque já vinha uns questionamentos do que você falou e depois vaos fazer um compilado, mandar por escrito por e-mail e também está no SEI.

LUIS GREGORIO - Tá bom? Então, em relação ao item 13, que em relação à solicitação de colocação de segregadores físicos de concreto. Eu estava comentando isso exatamente que não existe na previsão que não existe no nosso mundo, tanto manual e também a gente não tem disponibilidade desse material no estoque da CET, a gente possui sim, o material que está disponível, que são os cilindros plásticos, ou seja, o segregador tipo tachão, então a gente já estudou outras formas, mas ainda não estão aprovadas. Então, por enquanto, o que tem disponível para serem colocados são segregadores, cilindros plásticos. Eu perdi, deixei lá, acho que o item 14 que fala da expansão da malha cicloviária pela Pedro de Toledo, então isso nós estamos estudando, como o Dawton pode depois esclarecer melhor. Nós estamos trabalhando junto com a Secretaria de fazer mais a expansão e sempre cumprir a meta de chegar a 300 km, então nós estamos fazendo mais duas etapas de 100 km para ser entregues na Secretaria de projetos funcionais para serem licitados ainda nessa gestão, então está previsto sim, está em nossos estudos, mas, como a CET, é uma empresa diversa, se propõe isso tem que ser discutido e debatido com as áreas de operação para ver se isso é viável ou

não, então, está em nossos planos, nós fizemos isso, agora estamos debatendo internamente para depois encaminhar para a Secretaria. No item número 15, foi solicitado que seja reduzido o conflito entre o ciclista e o ponto de ônibus que tem lá na Avenida Ibirapuera, então eu complemento dizendo que eu falei, já que isso depende da continuidade da obra e assim que as obras estiverem concluídas o projeto prevê sim, que haja ali o conflito seja resolvido, porque no projeto prevê já o ponto de parada, seja afastado, seja recuado para que tenha a continuidade da ciclofaixa. No item número 16, também foi colocado que precisa ser colocado os tachões no início da ciclofaixa na esquina da Borges Lagoa e isso também está previsto em projeto, mas, a obra ainda não está concluída e ainda não dá para colocar o que foi previsto em sinalização sem a conclusão da obra. O item número 17, que fala da praça Sabres, que está com uma largura menor do que a prevista. Na verdade, a gente já olhou isso daqui gente entrou em contato com a sinalização e a sinalização vai corrigir isso porque houve um erro de leitura do projeto. Então essa correção será realizada pela nossa sinalização interna. O item número 18 que fala sobre as lixeiras, essas questões são resolvidas com a Secretaria, que podem notificar a Secretaria das Subprefeituras porque as lixeiras não são competência desta Secretaria, isso é competência da Secretaria de lixo das Subprefeituras. Quanto ao asfalto, no trecho avenida Centenário também faz parte do que eu tinha esclarecido anteriormente. A Secretaria está notificando a empreiteira e o responsável por fazer (inaudível) e os trechos que houveram obras, ele tem que fazer o asfalto, então para fazer um asfalto, que seja dado um aceite antes de ser implantada a sinalização. Item número 20, que é o último, é o andamento da malha cicloviária, que está sendo solicitado pela Avenida Quarto Centenário, também está previsto na próxima licitação, porque a previsão é que a ciclofaixa, ela chegue na Praça Sabres, na Praça do Centenário ela conecte com a ciclovia da República do Líbano. Então, esse ofício foi respondido, e já foi encaminhado à Secretaria. A Secretaria pode compartilhar com vocês, posteriormente, e continuaremos atendendo, respondendo sempre que necessário a todas as dúvidas de vocês.

JACKELINE - Obrigada Luis, Thomaz.

THOMAS - eu não vou passar para todos os itens porque foi um ofício bem longo. Eu vou focar em alguns. O primeiro que eu vou falar é o 7, eu gostaria de saber um detalhamento sobre como vai ser resolvido, porque a curva para quem está descendo a Sena Madureira, no sentido avenida Ibirapuera, no sentido Parque Ibirapuera ela está bem fechada para esquerda e como tem um desnível na própria via, ela projeta o ciclista que está descendo direto no carro, que está parado no semáforo para subir, entendeu? Que o carro que vem subindo a Madureira sentido Domingos de Morais, então ali, além de estreito, tem uma projeção do ciclista para fora. Eu queria entender esse pedaço específico, como é que vai ser resolvido? Esse é o primeiro ponto.

LUIS GREGORIO - Isso vai ser resolvido com a obra. No projeto de geometria estava previsto isso, mas a obra não está concluída, então nós estamos levantando ponto a ponto. Eles estão pontuando e fazendo um relatório e encaminhando para a Secretaria notificar a empresa. Então, assim que eles fizerem a correção disso, do que está previsto no projeto geométrico, isso vai ser corrigido.

THOMAS - Mas o que está previsto no projeto que eles erraram? Essa é a pergunta.

LUIS GREGORIO - Eles erraram a execução da geometria que não projetava o ciclista para fora da sua pista.

THOMAS - Então não vai ter esse x estranho ali, os ciclistas que vem e vão.

LUIS GREGORIO - Não.

THOMAS - O número 8, trecho que ela fica super estreita, para você ter uma ideia, minha bicicleta não passava e a minha bicicleta é pequena, ela é uma aro 26 comparado com a média que hoje é aro 29. A maioria das pessoas usa.

LUIS GREGÓRIO - Também isso também. Como eu falei, a obra começou a ser marcada, executada, a gente chegou lá e falou, olha, isso aqui está em desacordo com o projeto, precisa ser corrigido. Nós notificamos a Secretaria, para ela estar notificando a empresa contratada, a empresa deve fazer todas as correções, isso tudo está em relatório, que foi encaminhado pela Secretaria. A CET, o que faz, eu vou reforçar o que eu disse lá no início que deve ter ficado com som baixo. Nós estamos acompanhando, a gente acompanha, mas quem é responsável pela obra é a Secretaria, que tem um gestor de contrato e tem um fiscal de obras. A CET especificamente elaborou os projetos funcionais, elaborou alguns projetos básicos que foram contratados pela licitação e quem faz a gestão disso tudo é a Secretaria, a CET, posterior à implantação da estrutura, ela sinaliza em cima de um projeto que é o projeto de sinalização. Sim, é responsabilidade da CET. Agora, execução da obra, execução de asfalto. Isso tudo é a contratada da Secretaria. Que tem um gestor de contrato e um fiscal de obras.

THOMAS - Então fiscal não está fazendo um bom trabalho, claramente, porque começou a sinalizar então alguém da CET foi lá e sinalizou, sendo que tinha falha de projeto, não é isso?

JACKELINE - Só um momentinho Thomas, Ricardo Pradas, você tem alguma observação para falar sobre isso?

RICARDO PRADAS - Então, vai na mesma situação, o que está acontecendo aqui exatamente é a mesma situação que aconteceu na República do Líbano, o mesmo tipo de questionamento que a gente está indo atrás de resolver como resolveu na República do Líbano, até mandei para a Michele, uma série de situações de como está o desenvolvimento da obra. A gente está primando por fazer a ciclovia como se deve fazer, não importa o quanto vai demorar e pedindo prorrogações e corrigindo tudo o que for necessário corrigir de modo a que esteja resolvido todas as pendências, como a gente está tentando resolver até o final. E esse é mais um caso relativo como esse, na Dom Pedro uma outra situação parecida com essa que a gente tem pendências para resolver de geometria e não consegue resolver por outros motivos também. É que não só da empreiteira, na leitura do projeto, parece que o projeto que foi licitado um projeto bem preliminar que a gente acabou tocando em frente, para não atrasar mais a expansão da malha cicloviária e essas adequações vão acabar acontecendo. Agora, quando a sinalização, quando é passado para CET que está pronto, é informação da fiscalização do projeto. Com a ajuda do DPM, a gente consegue visualizar e resolver outras situações, que são adequações necessárias para a segurança. Volta, chama a empreiteira e refaz por quanto tempo for necessário até estar resolvido a contento, é isso que dá para falar. Não dá para a gente impedir de refazer, parar tudo e fazer outro contrato seria pior ainda. Então a ideia da gente é tocar esse contrato e executar a ciclovia. Mas no final das contas, corrigir todas as adequações são necessárias. Até hoje, eu acabei de passar para Michele, até para mostrar que não está parado, que está sendo feito, as fotos de hoje que a gente vai recebendo de toda a estrutura cicloviária, de hoje são da George Corbisier junto da Armando de Arruda Pereira. Ou seja, a expansão, ela está acontecendo e a gente vai acertando e adequando todas as sinalizações e as situações conforme a gente vai pegando e acerta a diferença entre o que foi licitado e o que foi projetado, concluído depois, para poder dar segurança, é o que dá para conversar a respeito dessa situação.

MICHELE - Ricardo, estou com tudo engatilhado aqui, se você quiser que eu compartilhe, me avisa.

RICARDO PRADAS - Quando eu chegar na minha parte, aí, a gente explana tudo conforme está programado. A não ser que seja do grupo que a gente passe a falar sobre todas as situações, tanto de manutenção quanto de expansão da rede.

JACKELINE - Esta Jóia, Ricardo. Obrigado, Thomas, pode continuar, por favor.

THOMAS - Já que o Ricardo tocou no ponto, vou voltar na Avenida Ibirapuera, cruzamento da avenida Ibirapuera com Indianópolis, República do Líbano, ainda não arrumaram. Eu vi gente caindo porque vocês não tiraram ali, onde estão semáforos e vocês pintaram ali a travessia de ciclistas na ciclovia nova. Então a pessoa vai lá achando que dá para passar e dá de cara com uma guia no meio do cruzamento do Ibirapuera com a República do Líbano, que é um pouquinho tumultuado. Eu não sei quem já passou ali, tem faixa de ônibus, têm um corredor, tem 3 faixas ou 4 para cada avenida, então é um pouquinho caótico. O ciclista caiu ali no meio porque a CET foi lá e pintou. Disse que a obra foi entregue, mas ainda tem guia ali no meio, com poste e não tem por onde desviar porque se tornou uma ciclovia de canteiro central e você está nas 2 faixas da esquerda. Não tem por onde desviar e a bicicleta não passa ali.

RICARDO PRADAS - é para responder, a gente responde. Já foi solicitado, tem data. Se precisar da data do ofício, a gente manda para vocês. Para SP regula que é a responsável por remover a coluna do local, removendo a coluna, a gente termina a adequação é essa situação desse ponto em específico.

THOMAS - então vou retomar aqui a Sena Madureira, o Luis Gregório falou, estou indo para o item 12 do ofício 013, (**inaudível**), o Luis Gregório, que é uma largura excepcional, porque a gente tem que adequar, porque tem vários modais. Primeira coisa, não tem faixa de ônibus naquela quadra, ali tem 3 faixas de rolamento e a ciclofaixa está com menos de 70 cm. Entendeu? Uma bidirecional com menos de 70 cm, onde eu tenho 3 faixas de rolamento, é um exemplo claro daquilo que a gente sempre fala. Vocês não estão querendo garantir a segurança do ciclista, vocês estão jogando a ciclovia onde dá sem incomodar quem dirige, porque ali não tem faixas de ônibus. Se vocês estivessem realmente querendo melhorar para todos os modais, etc e tal, pelo menos vocês tinham continuado a faixa de ônibus ali, mas ali nem tem a faixa de ônibus. Eu tenho 3 faixas de rolamento, a ciclofaixa super estreita e uma calçada. Então não dá para usar esse argumento. Sinceramente, eu não vou nem pedir para responder, porque eu sei que vocês vão enrolar nessa e já são 11h15min. Ali tem que alargar, ali vocês não querem por o segregador está bom, coloca o balizador. Porque ali eu estava ali, o ônibus quase passou em cima de mim. Entendeu? Fora que tem a sarjeta, que é uma questão que a gente já falou várias vezes, que não dá para considerar, sarjeta é área útil de ciclofaixa e vocês continuam. Porque sarjeta não dá para pedalar. Ontem eu passei na Almirante Delamare, não tinha como andar na ciclofaixa, porque a Poça de água ocupava a ciclofaixa e a faixa do lado, entendeu. Isso é uma vergonha, porque não dá para passar. O que o ciclista fazia ali? Estava andando no contrafluxo ou fora da ciclofaixa, porque tinha uma poça de água enorme em mais de um ponto. E aí sobre as conexões que tem lá no começo sobre a França Pinto, Unifesp e tem aqui também 14. A gente já enviou uma lista em 2020 de várias microconexões de ciclofaixas, que na época estavam sendo implantadas e vocês não fizeram nenhuma, então vocês tem que pensar um pouco mais além da obra que vocês já pensaram, eu tenho um bicicletário a menos de 2 quadras da ciclofaixa que vocês estão implantando e vocês não querem chegar nele. Eu tenho uma ciclofaixa na esquina da Ibirapuera com a República do Líbano e vocês também não chegaram nela. Eu tenho um Parque das bicicletas, precisa dizer mais? Que precisa conectar com a ciclofaixa, que desse desde lá de cima da Domingo de Moraes, que eu tenho Parque das Bicicletas, não é o óbvio que precisa se conectar? É basicamente isso, porque a gente já fez ofício, o Luis Gregório, deu várias respostas. Agradeço a

resposta dele. Ele é um cara muito capaz, a gente sabe disso. A equipe é muito boa, mas eu acho que às vezes parece que vocês estão nos enrolando, a minha sensação é essa. Porque vocês respondem, vocês tentam responder, não sei se vocês enrolam porque a ordem vem de cima é sempre a minha impressão. Porque eu sei que vocês são capazes, mas tem coisa que não dá para aceitar. Como é que você me faz uma ciclofaixa de 70 cm, bidirecional, numa avenida que tem 3 faixas de rolamento e diz que a gente tem que conviver, não é isso, você tem que garantir a segurança. Como é que você vai fazer quando tiver um ciclista em cada sentido ali, 70 cm e o ônibus passando do lado? Isso se o ônibus já não tiver dentro, como aconteceu comigo ali, ônibus andando dentro da ciclofaixa já com os tachões. Entendeu? E se alguém for atropelado na obra que vocês fizeram, vocês vão ficar com isso na consciência? Porque o que aconteceu outro dia na Domingos de Moraes, num cruzamento que eu vistoriei em 2020, se eu não tiver enganado? Ou 21, com a Fedele, que agora já não está mais na Secretaria de Mobilidade, e a gente falou, ó, esse cruzamento a galera passa no vermelho independente de ter ciclovia e ter farol e foi o que aconteceu, o motorista passou no vermelho, atropelou ciclista no cruzamento Domingos de Moraes com a Sena Madureira, nós avisamos, e nada foi feito. E aí alguém foi atropelado. Por sorte, não morreu por sorte, sorte, ponto. Passou em alta velocidade, quase pegou 2 ciclistas, conseguiu acertar um, e aí, como é que a gente faz quando esse ciclista morrer? Ou outro qualquer morrer ali na Ibirapuera porque tem 70 cm e não teve como desviar ou ônibus estava dentro. É isso que eu vou falar. Porque eu não quero fazer esse tipo de coisa, mas vamos fazer assim. Quero ver vocês andando nesses lugares, nas obras que vocês estão fazendo ou coloca uma criança ali para andar? Entendeu? Coloca o filho ali para andar, em uma ciclofaixa de 70 cm com articulado passando voando do lado ou dentro dela, entendeu? É isso que eu quero lembrar vocês, não é acomodar o tráfego, a fluidez, é óbvio que isso é importante, tem que ser estudado também, mas é vida que a gente tá falando, são pessoas, tem pai, tem mãe, tem filho, tem neto, tem primo, tem amigo, namorado, marido, esposa, entendeu? Vamos para a próxima pauta.

JACKELINE - só avisar que o Luiz, ele tinha um compromisso, a gente avisou antes. Talvez você não ouviu Thomas, então Luis, muito obrigado. Vamos fazer esse compilado e mandar por e-mail. Próxima pauta agora a gente já vai entrar no cronograma das obras das concorrências 002/003 o Pradas, por favor pode falar.

RICARDO PRADAS - Michelle, eu vou fazer um compilado que eu tenho vários tópicos aí, põe aquele material que eu te mandei, para gente começar, e aí eu já faço a partir daí, eu tomei a liberdade de mandar o material para Michele, esses são só alguns exemplos, sobre manutenção de ciclovia, que eu sei que é de interesse aqui do grupo, o que está elencado, a priori, pela gente. Então, depois, ela pode disponibilizar o PDF aí e, se tiver contribuições, como local e trecho, a gente inclui também na listagem. Quando sair a ata de manutenção que está com o pregão aberto. Para a gente retomar em comum acordo aqui e ser de conhecimento de todos, qual é o prosseguimento para essa demanda e que é uma demanda que está meio represada e anterior. Dá uma rodada na tela, por favor, Michelle, porque se não parece que só tem essas poucas aí, e aí a gente tem uma listagem, razoavelmente grande aí, já foi bem discutida, com a área de planejamento, lá com Luis Gregório e a Marcia, então esse é um dos detalhes Ponha a segunda, a segunda aba, por favor, Michelle. Vê se dá pra ampliar um pouquinho, até para a gente fazer estrutura por estrutura, pega a parte de cima, por favor, nós temos um extrato por contrato, de como estamos desenvolvendo, o que está em execução, que não está em execução ainda, então eu vou voltar ao que estava sendo comentado antes, estamos querendo fazer as coisas com bastante critério, de maneira a tentar minimizar os problemas com o fôlego da contratada em fazer e também tentar adequar o que faltou para trás. Então temos situações extremas, como por exemplo, o caso da Sena Madureira já foi extensamente discutido precisa ser adequado. Na Dom Pedro, tiveram várias obras antes e a gente tem um geométrico, 2

geométricos para terminar ela, só que houve obra de captação de águas pluviais, então, quem passar lá, saindo da Praça do Monumento para entrar na Dom Pedro, ele vai passar o geométrico. Vai ver que a pista que foi recomposta aí por pela Secretaria de Infraestrutura ela está cedendo, então a gente está discutindo se vale a pena já executar esse trecho ou esperar um pouquinho mais, para terminar, visto que vai ser dinheiro colocado para ser afundado, tem que ser refeito. E aí vai ter que se cobrar de outra Secretaria que destruiu para refazer e a gente está querendo ver qual é a melhor estratégia para essa situação, por exemplo. Na Dona Avelina mesma coisa. A gente já cobrou, principalmente no sentido de recapear um trecho que estava com paralelepípedo. Falta um geométrico da Praça Félix Maciel, que era uma questão de pendência de questão de obra ainda, precisa ser executado na praça. Miguel Yunes, falta projetar as build para poder compatibilizar com a sinalização. Precisa ser colocada lá. Se passarem por essas outras ruas José Maria Whitaker, Educador Paulo Freire e Rui Barbosa, 13 de Maio, vocês vão ver pedaços em execução, assim como outros trechos aí de outros contratos, a gente está prevendo ainda, a ponte da freguesia e Armando de Arruda Pereira, para esse final de ano ainda, no caso da mão de obra da Pereira, depois, se a Michelle quiser colocar, quando a gente terminar isso aqui, tem fotos do dia de hoje da execução, fotos já referenciadas, são solicitadas sempre para contratada, inclusive com fotos do pessoal da DPM acompanhando a implantação. Para gente minimizar os problemas de pendências que vão acontecendo aí e deixar o mais compatibilizado possível durante a execução, mas o pessoal é um pouco finito. Desce um pouquinho mais para Contrato 004, para conferir o pessoal. Obrigado, Michelle. Mesma coisa, Tiradentes, Santos Dumont, faltam algumas adequações de uma geometria precisa ter uma compatibilização para colocação da faixa azul também no eixo norte sul até a Rua João Teodoro, a Avenida Jaguaré e a Ponte do Jaguaré. Nós estamos em entendimentos com a CCR, porque tem compensação ambiental plantada no traçado da ciclovia. Contato com Ellen da CCR, está previsto para a semana do dia 12, a vistoria para ver a alteração de local de plantio e dar prosseguimento em cima da ponte e vem, Gastão Vidigal, Ponte Cidade Universitária, para quem está acompanhando, tem um trabalho intenso, teve iluminação, interferindo na execução, as esferas de iluminação, agora estão colocadas, os postes que tinham mais de 30 m de altura, foram retirados para a conclusão da obra. Imagino que essa está do meio para o fim, é uma obra bem complicada, foi uma obra bem complicada, com bastante demolição, alargamento, então é um local que tá ficando interessante, mas é uma obra que ela não tem como conseguir velocidade, a Ponte Freguesia do Ó, também vai entrar em execução e as demais vamos ainda aguardar o lance de obra da empreiteira para poder dar ordem de serviço assim que tiver o Termo de Permissão de Ocupação de Via. Contrato 05, por favor, Michelle. Obrigado. E dessas outras tem muita construção já feita, como está a Indianópolis também, falta remanejar a coluna também que foi pedido para o SP Regula, também rebaixo na Interlagos na Nações Unidas, um geométrico ligando a Nações Unidas 2 com as Nações Unidas 1, um precisa ser terminado e geometria de acessibilidade de pedestres, no caso da Alberto de Zagottis, Armando de Arruda Pereira já está com alguma coisa sendo executada. E Radial Leste, Carlos Caldeira filho, ainda não tem os TPOV's, é entrementes, a gente já tem, já mandou licitação para +158 km. Licitação dos projetos para ter um projeto bem consolidado com quantitativos corretos. Foi o que foi aprovado em audiência pública e também tem a outra parte da PPP, que o Dawton e a Regina estão mais por dentro, acompanhando a execução. Não sei se eu esqueci alguma coisa que a gente conversou. Há sim, teve um outro detalhe, foi questionado em relação a recomposição de sinalização em locais que tem fresa e recape do projeto asfalto novo, o pessoal nosso, da gerência de obras acompanha esse tipo de execução e acaba cobrando aí a recomposição da sinalização por meio de Secretarias. Mas deveria ser executada pela empreiteira, assim como a proteção do espaço e preservação da ciclovia, ciclofaixa onde está executando um asfalto novo, quando não tem condição, interrupção para todos, inclusive bicicleta. Mas a hora que está preservada, ou que está sendo colocado lateral deveria ter uma passagem para ciclistas e é isso

que com certeza está previsto no Termo de Permissão de Ocupação de Vias, isso foi um item que veio o pedido para comentar também, pela Michelle. Acho que é isso, se tiver dúvida, vamos começar a responder, Jean Carlos.

JEAN CARLOS - Bom dia. Eu queria tirar uma dúvida referente a ciclovia da Avenida Parque Dom Pedro I, porque quando foram fazer a requalificação na Avenida Paulista, a gente falou das rampas. Que elas estavam muito íngremes e que davam um solavanco quando o ciclista passava. Está sendo feita a geometrização da avenida Dom Pedro I, e tá acontecendo o mesmo problema em vez das rampas estarem com uma inclinação bem suave para você não sentir quando você sobe e desce da geometrização nos cruzamentos, ela continua sendo muito íngreme, é um solavanco, é quase como se pegasse numa guia, e queria entender, o quanto que falta dessa geometrização para acabar, porque, por exemplo, eu acredito que é por falta da geometrização, não está sendo conectado à ciclofaixa da avenida Dom Pedro I, com a Ricardo Jafet, ela não está conectada e também queria falar sobre uma sinalização na Avenida Dom Pedro I, que não está conclusa, tem um tem um dos cruzamentos dela, que é o principal cruzamento de quem vai em direção à Sé e ela não foi feita essa sinalização. Eu vi que a sinalização está definida como conclusa, mas lá no viário ela não está feita, e também eu queria, eu acredito que isso, se refere a um dos contratos de requalificação que foi feita, eu queria aproveitar para tirar uma dúvida sobre um projeto que foi feito em 2020. Eu vou compartilhar minha tela rapidinho. Acho que não vai ter nenhum problema. Que fica mais fácil de entender, acho que vocês conseguem ver a minha tela agora.

JACKELINE - Sim.

JEAN CARLOS - Está conseguindo ver, certo! Essa daqui.

RICARDO PRADAS - É a Avenida do estado.

APRESENTAÇÃO...

JEAN CARLOS - Isso, ela mesma, Avenida do Estado. Acho que vocês conseguem ver o título aqui em cima, então é isso daqui é um projeto a CET, elaborou no mês 6 de 2020 e colocava a ciclofaixa aqui, no sentido vindo do Parque Dom Pedro e aqui indo em direção à Vila Prudente, ali, naquele sentido. E no mês 6 vocês fizeram um projeto e desenharam ela dentro de um mínimo esperado, ? Que é com 1 m e meio de largura, dá para ver aqui 1,5 e aí eu não entendi porque vocês foram em dezembro e vocês refizeram o projeto e colocaram ela pela via expressa, porque aqui não tem nenhum radar, nem nada. Tem gente que anda mais de 80 por hora aqui e vocês projetaram ela com 1,35 de largura, dentro dos manuais de vocês, acho que o manual 13, que fala do espaço cicloviário 1,35 é o permitido, excepcionalmente, meio que para vocês é uma regra assim, mas é, excepcionalmente, eu queria entender por que vocês pegaram um projeto que estava dentro do mínimo e colocaram dentro da largura excepcional, tiraram de uma via que tem radar, que tem vários controles de velocidade, é uma via, que não é a expressa, é a via local e vocês colocaram para via expressa que é muito mais perigosa, eu ainda acho que é um problema porque essa via expressa aqui é o único lugar de todas as faixas, tanto a via local quanto a expressa que alaga, esse campo aqui, vocês colocaram justo aqui e aqui nem alaga, queria entender por que vocês fizeram isso, então, basicamente queria saber dessa questão da Dom Pedro, das geometrizações e das sinalizações que estão faltando e da Avenida do Estado.

RICARDO PRADAS - Bom dia. O que eu posso falar é que faltam 2 geométricos grandes e 1 ou 2 pequenos. Esses 1 ou 2 pequenos. Eles são mais geometria de redução de velocidade do que uma

coisa necessária para proteção do ciclista em si, do que os outros 2 grandes. Esses 2 outros geométricos grandes, um é no acesso da conversão da Avenida Dom Pedro para Clímaco Barbosa e Independência, aquele cruzamento bem largo junto ao exército lá, e o outro é junto à Praça do Monumento, ligando na Tabor, ligando na Tereza Cristina, que passa o córrego Tamanduateí, esses 2 geométricos são 2 geométricos bem extensos, e aí Jean, principalmente nesse que é mais complicado em termos de segurança, que é o junto da Praça do Monumento, se qualquer um de vocês passar lá, eu posso dizer com clareza, porque faz parte do meu caminho cotidiano, a pista, o acesso que tem de quem vem da Rua Tabor para acessar a Avenida Dom Pedro, ela está cedendo, tem cone, tem material de desvio, que muitas vezes eu vou esperançoso, achando que é a obra que está sendo executada ali, mas na verdade é o afundamento da captação de águas pluviais que ocorreu aí no primeiro semestre e parte do segundo semestre deste ano. E ali a gente fica com um pouco de dúvida de execução, mas do outro lado, já poderia ser feito, então esses 2, se você passar pela via, você que é da região, vai ver que não é que falta a pintura da sinalização, e sim, foi deixado no asfalto recuperado em preto porque precisa, vai ser colocado geométrico em cima, para permitir uma conversão mais segura aí para Clímaco Barbosa e proteger dos veículos que vêm da Rua Independência.

JEAN CARLOS - desculpa interromper, você é só para ver se eu não entendi nada errado, então ali naquele cruzamento que tem na Rua da Independência, não está sinalizado por que vai ser um geométrico isso.

RICARDO PRADAS - Isso, toda aquela parte preta é previsto geometria.

JEAN CARLOS - A tá é porque nem a parte que não se enquadraria no geométrico está feita a sinalização, sabe, a sinalização vermelha do cruzamento. Onde vocês vão manter?

RICARDO PRADAS - Ali onde interrompe a sinalização com os tachões e..

JEAN CARLOS - É uns 10m, 15m antes de chegar..

RICARDO PRADAS – Todo esse trecho para você ver o tamanho do geométrico, está previsto geometria. Para ali ele acessar por cima, fazer um trequinho de ciclovia mesmo, e a hora que ele chega na retenção, que seria retenção para entrar na Clímaco Barbosa, tem um cruzamento rodociclovitário em cima da ciclovia e ele acessar descendo, lógico, com acessibilidade a Clímaco Barbosa. E do outro lado, aquele geométrico que é estreitinho e vai ampliando, ele tem que ser alargado, acho que 3 metros e alguma coisa é um trecho de cada lado e um dos lados da pista, está cedendo, mas ele alarga para os 2 lados com o rebalçamento de quem vai em direção ao lado do museu e descendo em direção ao Ipiranga.

JEAN CARLOS - Entendi então, mas não tem como vocês suavizarem a inclinação dessas geometrizações pequenas que tem no meio do trecho, porque realmente é um solavanco bem incômodo.

RICARDO PRADAS - Essa é uma demanda nova para mim, para nós aquilo estava resolvido.

JEAN CARLOS - mas aí para gente é bem antigo, reclamamos disso em 2020, sobre a requalificação na Paulista, estava acontecendo a mesma coisa.

RICARDO PRADAS - A gente leva aí para o profissional do contrato essa demanda também favor registrar Michele, passa para nós por escrito depois, essa aí, é de quem é usuário, eu não consigo medir essa situação, esse desconforto.

JEAN CARLOS - mas eu só queria aproveitar esse espacinho, eu vi que vai entrar na requalificação também ali na Vila prudente, tem o trecho Anhaia Mello, eu também queria entender sobre a conexão que tem que ser cobrado do metrô. A conexão do trecho Oeste e Leste da ciclovia, porque eu vi que eles começaram a fazer a pavimentação dela agora na construção do tech suit, de troca de lado do trilho, do monotrilho e a ciclovia, são duas ciclovias, uma do lado Oeste, uma do lado Leste do terminal da Vila Prudente e as duas não se conectam esses trechos. Queria saber como anda essa conversa com o Metrô para cobrar isso. Acho que eu tinha falado com você, Dawton, você tinha falado que ia falar com o Metrô e alguma coisa assim, mas eles estão executando lá não está conectado ainda, não vi também espaço acessível para fazer essa conexão.

DAWTON - Pois é eu, repassei isso, mas não está perdido. Essa possibilidade de fazer essa conexão ela não está perdida, não, eu não sei o que aconteceu, eu preciso, eu vou verificar. Depois eu volto a falar com você novamente. Por que era um trecho pequeno, era uma via pequena naquele, o que você tinha me falado, era um trequinho de sei lá, 200 metros que você está falando.

JEAN CARLOS - Não. Sabe o terminal de ônibus que tem embaixo do monotrilho, da estação Vila Prudente. Não tem aquele terminal redondo grandão no meio da via, então? Aí tem uma ciclovia que está sendo executada no lado Oeste, embaixo do monotrilho, que é a construção do tech suit, a nova licitação que vai conectar ele no Ipiranga. E tem um trecho Leste que já está pronto desde 2014, 2013. Alguma coisa assim? e está pronto lá e essas 2 ciclovias estão separadas? Não tem, não existe conexão delas. Se você vem de bicicleta, da Oratório e vai para o outro lado da Vila Prudente, quando chega no terminal você tem que atravessar para a calçada, ir a pé carregando a bicicleta para o outro lado e depois voltar para o centro da via para continuar pedalando na ciclovia, e não existe essa conexão, se você conseguir aproveitar e responder também, porque eu sei que você é inteirado de várias questões com muitas áreas assim, sobre a Avenida do Estado, queria entender por que que vocês projetaram uma ciclovia, uma ciclofaixa com 1,50 metros largura em junho de 2020 e depois vocês refizeram o projeto em dezembro de 2020. E com ela em 1, 35 metros de largura na faixa expressa. Queria entender o que levou a essa decisão?

DAWTON - Olha, Jean, eu desconheço. Também queria entender. Porque não tem muita lógica fazer uma ciclovia, eu posso dizer o motivo que nos levou a tirar da Avenida do Estado lá de baixo e colocar na pista expressa porque, o local que estava sendo colocado, que começou a fazer a pré marcação na Avenida do estado, eu fui fazer 2 ou 3 vistorias, inclusive com projetista. E nós vimos que a inclinação, o grid da pista estava jogando muito para cima, do lado da bicicleta, onde estava sendo projetada, então estava ficando muito perigoso porque a carroceria do caminhão ficava muito próximo do ciclista, e não possível fazer uma proposta do lado da calçada, sem que houvesse um projeto geométrico, porque o que o projeto original era lá embaixo dos dois lados mesmo, só que do lado do (trecho inaudível) E como não cabia, porque tinha 2 ou 3 interferências dos 2 lados que eram antigos, pórticos que tinha no rio e não tinha como remover aquelas interferências. A decisão foi: vamos tirar ela daqui de baixo e colocar lá em cima, que é uma pista expressa e futuramente a gente pensa em como fazer uma ciclovia definitiva, alargando o passeio, inclusive pelos bordos da Avenida do Estado que já que tinha, faixas exclusiva de ônibus. Então, ficou assim, como ia ficar sem conexão nenhuma, decidimos colocar pela pista expressa, a princípio que, inclusive, a primeira ideia também era fazer uma geometria, naquela pista para acabar com isso. Na verdade, a gente não conseguiu detectar que tinha que essas lâminas de água na época não tinha detectado que tinha essas lâminas

de água quando foi projetado em cima, como tinha embaixo, também. Que o Grid da pista local também era muito significativo. Então só foi isso, projetou em cima. Mas isso não significa que não pode ser modificado. Eu entendo que realmente poderia ter sido feito mais largo, nós vamos modificar, se realmente estiver interferindo com a segurança, que está se propondo, nós vamos modificar, fazer um projeto e modificar. É isso que a solução que eu posso te falar é essa. Mas ela ficou, vamos colocar, que ela ficou dentro do mínimo, naquele texto da expressa e se for necessário, nós vamos modificar isso. Não vou ficar enrolando aqui, porque não adianta.

JEAN CARLOS - tá ótimo, obrigado, viu, Dawton.

DAWTON - E acho que o mais importante de tudo, só para gente não estender muito nessa pauta, estamos meio que conversando um pouquinho sobre isso, internamente, a ideia é que algumas ciclovias, que seja feito um trabalho mesmo, de algumas ciclofaixas hoje, serem transformadas em ciclovias definitivamente, futuramente, então não é um trabalho pequeno, realmente é muito significativo. A consolidação é definitiva, vamos dizer assim de algumas ciclofaixas e ciclovias na cidade de São Paulo que precisam ser revistas. A ideia é sempre estender a rede, aumentar para poder fazer a conexão e nós temos, por outro lado, a questão da limitação orçamentária, então sempre tem, dentro da limitação orçamentária, eu coloco ciclofaixa e quando for possível, a gente coloca ciclovia. Então, basicamente é isso, o futuro é que, o mais correto vamos dizer assim, nesse caso específico, tem outros casos, mas nesse caso, da Avenida do estado é que se fizesse lá uma geometria, pra poder fazer isso.

JACKELINE - Viduedo, por favor.

ROGERIO VIDUEDO - Eu estou compartilhando aí, essa aqui é a Ponte do Jaguaré. Vocês estão vendo a ponte do Jaguaré no sentido bairro. Como se estivesse vindo da Gastão Vidigal, não é? Então a direita é para quem vai para o centro e a esquerda quem vem lá do bairro, da ciclovia do Jaguaré. Primeira coisa, as 2 passagens que já estão sendo direcionadas para ciclistas que estão já usando, existem buracos ali, então a pessoa tem que parar, tem que tirar ou tem que se jogar para pista. Isso é um caso muito sério, que já tem gente reclamando, porque tem sinalização lá na ciclovia da Jaguaré, lá perto da Corifeu, já tem sinalização, já tem gente vindo por ali, acessando toda a Avenida Jaguaré, então, elas estão sendo levadas a uma não ciclovia. Agora eu vou mudar de ângulo. Quem vem lá do Jaguaré encontra essa geometria, eu queria saber, qual é a árvore que vocês precisam tirar? Porque eu ainda não identifiquei. Eu já identifiquei que está toda a ciclovia preenchida e com concreto, apesar de ser um concreto, que se fosse olhar aqui já tá rachando, inclusive, essa ciclovia já está com esse problema aí eu queria saber qual dessas árvores, que tem para ser retirada, porque eu não visualizei, já está pronto, vou avançar mais uma. Agora é visão de novo, eu virei as costas, tem essa área que pode ser ela é bem ruim de passar ali de noite, inclusive, aqui fica muito escuro de noite é bem problemático. É só para sinalizar novamente à esquerda está Estação do trem, a direita é a Marginal ali, a Marginal indo para a Castelo Branco, isso aqui é a ponte descendo. Mesmo ângulo, um pouquinho mais para cima. Aquele poste. Muito, muito Estreito. Esse aqui é o Parque Cândido Portinari. Mais para frente é o Villa-Lobos, então aqui já é sentido, olhando para a ciclovia da Gastão Vidigal e Parque Villa-Lobos, eu tenho uma pergunta específica, quando a gente pediu as plantas para a gente ver os projetos, para poder opinar. Eu fiz até um pedido pela lei, me negaram. O que parece que vai acontecer é, a pessoa vai chegar até aqui, onde é o semáforo de pedestres e vai entrar à direita para entrar naquela ciclovia que vocês dizem que existe, mas não existe nenhuma ciclovia aqui em cima da calçada. É isso mesmo? Porque vai acontecer e as pessoas vão simplesmente acabar usando, voltar para a pista do carro, porque é uma ciclovia, é que eu imaginei que fosse reto por aqui, ? Se fosse direto na avenida, até emendar lá e não fosse virar à direita e

entrar a esquerda aqui para continuar na ciclovia, Tem esse poste aqui que eu deixei, que claramente não se passa nem uma bicicleta? E a qualidade é realmente questionável, inclusive, e também assim os projetos, o que vocês falaram lá dá República do Líbano, Indianópolis. Ali é tem umas áreas que interrompem a pessoa, tem que abaixar a cabeça. Eu tenho 1 m e 90cm. É, eu passei ali recentemente e é bem estreito. Logo perto da estação São Judas, mas enfim, queria que vocês me falassem dessa ciclovia do Jaguaré, porque vai ser uma daquelas bem ruizinhas de usar. 1:40:0.620 --> 1:40:3.30

RICARDO PRADAS - Deixa eu ver se consigo compartilhar aqui. Essa aqui é a situação da ponte. É nesse trecho para cá até chegar a Gastão Vidigal, que precisa ser nesse trecho, a gente não consegue fazer essa conexão e essa situação também, deixa eu dar um passo à frente só pra você entender. A CCR tem uma série de passivos ambientais que ela precisa cumprir TAC pela Secretaria do Verde. Então foi um sem-fim de telefonemas de uma pessoa mandando para outra, até que a gente achou Ellen da CCR, que está com essa história na mão e precisa articular agora a Secretaria do Verde a CCR e a gente. Só olhar conjunto. Espero que na semana que vem. Para já falar, olha essa aqui não é para vocês arrancarem a árvore, é só para vocês transplantarem elas para a gente conseguir fazer esta ligação e juntar a Gastão Vidigal e tem na Gastão Vidigal. Outras situações parecidas, mesma coisa, TAC ambiental, quando foi feito o traçado da ciclovia é não existia a implantação da compensação do TAC. Isso só para deixar no visual. Deixa eu voltar. Pode tirar Michele, agora o restante, naquele trecho lá que está com a árvore, com a copa chegando. Vou pedir poda, ver se conseguimos contato com o pessoal da Subprefeitura que faz, tentar pedir uma poda arbórea, junto daquele trecho perto da ponte que você mostrou, achei bem ruim. E a ciclovia do Jaguaré, ela teve uma série de situações complicadas para a gente resolver no que tange a concretagem, qual seja, a quantidade de caminhões que resolvem passar pelo canteiro central para não fazer retorno, é uma enormidade, isso visível e fotografado. Então, às vezes o concreto estava ainda naqueles 2 semanas 3 de necessário para a cura efetiva e consolidação. Já tinha caminhão trafegando por cima, só para não fazer os retornos que na Avenida Jaguaré eles são quadros muito grandes. Isso nos levou a tentar botar tapume, canalizar a maior parte possível deles. Porém, não conseguimos fazer para todos os setores, até foi uma preocupação quando se estava reconcretando rachaduras e outras coisas mais pela quarta ou quinta vez, é que a gente começou a entender o que estava acontecendo, o que estava trazendo isso para essa situação específica da Avenida do Jaguaré, está, não sei se eu respondi tudo por você.

ROGERIO VIDUEDO - Não, respondeu. Tem os pirulitos?

RICARDO PRADAS - Nosso aí precisa remover esse poste aí, certeza.

ROGERIO VIDUEDO - É, e aí você falou, dessas áreas deve fazer a poda, tem umas assim, aqui tem uma, na Politécnica, tem semelhante também, eu vou começar a tirar mais fotos aí e reunir mais material e aqui não tem como Luis Gregório ir lá, pelo menos e fazer um negócio aqui nesse passeio aqui em cima da Ponte que realmente já dá para usar, já está toda pronta, mas aqui nesse ambos os lados, o passeio ele é composto por lajotas de concreto retangulares, e algumas quebraram e isso é bem ruim, eu quando vou lá, tem que parar, tem que passar, depois tem que ir, tem que colocar na mão. Você vai com criança, porque muita gente já tá saindo aqui da Vila São Francisco do Rio pequeno, do Jaguaré e já está pegando essa para o Villa-Lobos e chega lá e fala "o que eu faço aqui meu Deus" Para criança, é uma situação... ou interrompe de uma vez fala "proibido passar". Inclusive, o buraco é grande, alguns até dá para ver a própria pista, é bem crítica a situação.

RICARDO PRADAS – quer falar alguma coisa sobre isso Marcia.

MARCIA CASA - As colunas que você falou que são pirulitos, são colunas semaforicas que estão previstas para remoção (**inaudível**), aí nessa situação do pavimento que está ainda essas placas, colocar em situação de implantação ainda, não deveriam passar ainda né Pradas, porque ainda está em obras, tem que finalizar.

RICARDO PRADAS - Eu nem, entro mais nessa (**inaudível**) e eu vou dizer porque, Marcia, uma vez que você faz dois riscos no chão, eu acompanhei isso na Dom Pedro. Só o fato de se ter alterado, ter tirado o zebrado, amarelo e feito o recape, foi suficiente para o tráfego das bicicletas aparecerem, então eu não vou entrar no mérito do uso de como as pessoas se sentem seguras ou não. Entendo que há um desejo, uma vontade muito grande de usar as conexões todas, tão logo exista a mínima possibilidade de traçado e de segurança, então, eu também concordo com você que não deveria, mas não dá para colocar a placa ou banner falando que é uma estrutura em execução é a mesma coisa que falar que o amarelo você tem que parar e tem gente que acelera no amarelo. Então eu não vejo como coibir esse tipo de situação.

ROGERIO VIDUEDO - Mas é dever, está no contrato da concessionária que pegou a obra de fazer essa informação. A única vez que eu vi alguma coisa foi lá na República do Líbano. Que tinha um bannerzinho lá, até fiz uma matéria para o Estadão, agora nas outras não tem nada, mas precisa pelo menos isso, pelo menos algo.

RICARDO PRADAS - nós temos fotos de faixas e pedidos de recolocação, olha as faixas estão atrapalhando a sinalização semaforica de tanta informação que colocamos tanto na Jaguaré quanto na Cidade Universitária, e era como se não tivesse nada. Banner a mesma coisa, some, o pessoal leva o banner para casa ou não sei o que fazem com o banner, parece aqueles trabalhos de (**inaudível**), você coloca, depois você recoloca a exaustão.

DAWTON - nós estamos em uma discussão agora que não tem nada a ver. Tem uma demanda reprimida, está claro que tem uma demanda reprimida de uso de bicicleta, aparece uma possibilidade de andar numa via onde demonstra ser mais seguro do que andar na pista. Eles vão para a pista. Não é que eu concorde que eles que eles estejam indo lá e andando, mas é demanda reprimida que faz isso, as pessoas terminam buscando sempre os caminhos onde se sentem mais seguros, o que precisa ficar muito claro e o que nós sempre deixamos muito claro é que a obra não está acabada. Então ela não pode ser reivindicada como uma ciclovia, com uma ciclofaixa neste momento, porque ela está sendo construída, só isso. Eu acho que o que a gente precisa é de fato, esperar a obra terminar para poder liberar a para sinalização. Se ela não está sinalizada, por isso que precisa ficar claro, que não está sinalizado, ainda não está pronto, e mesmo às vezes sinalizado, precisa reconstituir alguma coisa, a gente volta para trás, reconstitui, sinaliza novamente, então, isso é um meio que se encontrou de um uso mais seguro da bicicleta e no momento está sendo construído, no caso da Indianópolis quando realmente é perigoso, aí nós temos que botar a placa, porque ali torna-se perigoso você andar de bicicleta naquele ponto, é isso, vamos para a próxima pauta.

JACKELINE - Bom Ricardo, você pode continuar com o status da licitação.

RICARDO PRADAS - Eu já conversei. Aquela primeira tabela da ata, a outra do 158 km, estão em consulta pública, a das PPPs, se tiver alguma coisa, eu vou passar bem por cima. Mas o Dawton também está a par. Já estão executando por lotes os projetos e depois implantação nosso pessoal de engenharia está fazendo vistoria conjunta aí com o contratado desse assunto, mas é um processo que já está mais para frente do que esse outro, dos 158 km, além desses aí tem outros que são

aqueles que o Luis estava falando de complementos aí de conexões e vão (**inaudível**) e aí a gente vai fazer o mesmo processo, provavelmente de audiência pública para depois licitar projeto e execução.

DAWTON - só para complementar, primeiro o Luis falou dos 100 km, é só para complementar aquela fala do Luis. São 100 kms, a mais que estão sendo propostos, além dos 300, está sendo proposta, isso está em estudo fica claro foi um pedido do Secretário mesmo, que está sendo estudado, então está passando por um processo interno, como passa todo o planejamento faz um planejamento, vai para área operacional, depois vem depois de consolidado ai vem para a Secretaria e fazer esse pacote de processo de licitação e audiências públicas do que vem para cá. Mas isso sempre depois desse processo totalmente consolidado dentro da CET. Então, com relação a isso, nós estamos falando que são os 300 km da meta, mas os +100 km propostas a mais além da meta, que a partir do momento que estiver consolidado os 100 km, nós vamos dar andamento e propor essa alteração no nosso plano de metas. Mas enquanto não tiver consolidado não se propõem ainda, que tem realmente está em estudo esse número, com relação à PPP, os processos internos, processos administrativos eles terminaram demorando muito mais do que a gente previa, as assinaturas eram para serem feitas em março e em abril e só foi assinado no final de agosto, foi assinado no início de setembro e essa assinatura ela só pode existir se tiver verba consolidada, esse que foi o problema que a gente tinha, a verba existia, mas estava negociando lá com o FUNDURB, deu tudo certo a negociação, a partir desse momento que nós podemos assinar o convênio com a COHAB, não tinha como assinar o convênio sem todas as rubricas e sem todas as assinaturas e o convênio assinado, então a partir desse momento, se contratou, foi feito o convênio com a COHAB, a COHAB está contratando os projetistas, então, os projetistas, por sua vez, fizeram algumas propostas de projetos. Como foi feito em cima de um procedimento que não era muito bom para fazer as análises à própria CET, então como contratualmente a COHAB, deveria fazer projetos, entregar os projetos topográficos, planos de métricos para ser mais exatos. Então foi isso que a CET, exigiu da COHAB, corretamente, então eles estão nessa fase, fazendo os levantamentos topográficos. Com certeza os projetos terão qualidade, os projetos serão muito melhores, porque todo mundo sabe que quando se vai projetar uma geometria, se você não tiver um levantamento topográfico, realmente, você corre muito esses riscos, porque na topografia aparece tudo, a árvore, os possíveis problemas que possam ocorrer no projeto, aparece na topografia as possíveis interferências, então termina aparecendo topografia, então, foi isso que a CET exigiu da empresa, empresa tá fazendo isso, então tem aí um plano, um cronograma que eles fizeram que eles têm que entregar esses topográficos, ainda este ano que são muitos, são 120 km aproximadamente desse processo todo, então, claro que tudo estava planejado para ser esse ano, sabemos disso, o planejamento não estava abortando que fosse implantado tudo esse ano, esses projetos fossem elaborados, fazer para esse ano, infelizmente, por conta de todas essas coisas não ocorreu, mas não podemos esquecer também que tudo isso é para 2024, que é a nossa meta, lógico que tínhamos uma meta de implantar 150km, ainda este ano, estava na nossa meta e estamos correndo atrás para saber o que é possível fazer de entregar, de fazer entrega de projeto ainda este ano, de alguma coisa, e foi para isso, foi feita uma listagem de prioridades daquela relação. Tem uma relação de 121 km das PPPs. Foram priorizadas essas vias e estamos tentando ver se a gente consegue ainda esse ano, concluir os projetos dessas prioridades, um pelo menos, 1 e 2, e dar início, fazer a ordem de serviço de início das obras, mas é um processo que não está pronto e não está concluído porque eles não entregaram as topografias ainda, basicamente é isso que estamos correndo atrás, então, por mais que a gente tenha interesse, por mais que se planeje, por mais que vá atrás do processo como um todo, às vezes a gente não consegue vencer as barreiras administrativas que existem e não estou falando que elas estão erradas, estão todas corretas, é que a gente realmente terminou não vencendo. Mas isso não significa que isso não vai ocorrer, está

postergando as datas estão sendo postergadas mas, tudo que está sendo proposto vai ocorrer, então basicamente é isso. Acho que o George levantou a mão.

GEORGE - bom como essa é a última reunião do ano, falando agora sobre a questão da PPP essa expansão maior. Podemos falar, vamos dizer sobre as vontades, sobre metas, tal, só que temos os fatos não é? Nos foi dito que a escolha pela PPP é que isso agilizaria o processo, Isso é fato que não aconteceu, temos um processo que já está se arrastando, o Dawton está aí explicando os pormenores, disso, mas é um processo que está se arrastando, então, de qualquer forma fica a lição de que parcerias público privadas, não necessariamente, agilizam qualquer processo nesse caso, temos que passar inclusive por alguns, na minha opinião, alguns constrangimentos, de ver por exemplo, justamente a moto faixa, vou voltar aqui a falar da motofaixa na Bandeirantes ser instalada, enquanto temos a ciclofaixa na Avenida Bandeirantes, anunciada desde 2019. Porque será que uma ciclo faixa demora 3 ou 4 anos e uma motofaixa 6 meses? Isso são questões internas de vocês, que não me interessam. O fato é que eu estou a perigo de pedalar na Bandeirantes a pedalar na Bandeirantes, isso é um fato vocês podem explicar os pormenores. Em fevereiro, aqui na Corifeu, que é a minha região, houve um assassinato de um ciclista moleque, virou mídia, a Secretaria ou a CET, mandou a Rede Globo foi lido no ar que até o fim do ano a Corifeu teria uma ciclovia, em fevereiro. Foi lido no ar, virou promessa. Quando você faz uma promessa, estamos chegando ao fim do ano e ela não é cumprida. Podem explicar todos os pormenores, mas o fato é que eu estou em perigo e todos os ciclistas que vem da Zona Oeste para o Centro, na Corifeu, que é uma via estruturante, não tem uma ciclovia. E quando isso vai acontecer, não sei, a gente deixa de acreditar quando promessas são feitas e elas não se cumprem. No caso, feito em televisão. Então a gente termina o ano com um pouco de sentimento, mais um de mais frustração, porque houveram essas promessas de que a PPP agilizaria o processo e não agilizou. E que algumas estruturas são prioritárias porque as pessoas estão morrendo, a gente trataria com capricho, uma urgência maior, porque essas mortes são absolutamente não temos como aceitar. Então, fica para mim apenas um pouco de mais uma vez aqui, sentimento de frustração claro, ouvir as explicações do Dawton, entendemos que há diversos empecilhos de questões públicas, mas quando a gente coloca na televisão, promessa vira dívida, a gente acaba tendo que cobrar a dívida. Então gostaríamos que ano que vem a gente talvez repensasse qual a melhor forma da gente ou não se prometer ou não se promete, não é, ou ficamos criando expectativas, que anuncia na imprensa uma Bandeirantes em 2019, tá no plano e tal, chega 2022 tem uma motofaixa, então, são dois exemplos que eu to dando, mas, esse acaba sendo o sentimento da comunidade. Mas enfim, não é uma crítica direta, é só uma observação.

DAWTON - Lógico que eu entendo George, eu entendo perfeitamente. Eu também tenho sentimentos. Não fica pensando que não temos esse sentimento de ter planejado alguma coisa que não conseguiu realizar, esse sentimento é para todos nós aqui, mas eu vou te falar nesse caso específico, eu ainda acho que a PPP vai ser mais rápido de todos, porque fazendo o projeto, no dia seguinte eu posso assinar uma O.S de execução de obra no dia seguinte, eu posso dizer, dia seguinte modo de falar, lógico que não é tão rápido assim, mas no caso de uma licitação, no caso de uma licitação. Nós temos que elaborar um projeto, tem que fazer um funcional, não estou falando que eu sou contra a concorrência, tanto é que tem uma parte do processo que será feito através de concorrência mesmo, tanto é que o processo começou na mesma época e ainda vai ser licitado os projetos serão licitados ainda, depois de licitados, vai ser licitado o projeto, depois do projeto pronto, vai ser licitada a obra. Então tudo bem, são processos diferentes, com tempos diferentes e todos eles são válidos, não estou falando que um invalida o outro não, o que nós queríamos mesmo é que pudesse ter conseguido implantar boa parte desses projetos da COHAB, nós todos gostaríamos de ter implantado esses projetos da COHAB, e serão implantados todos eles, já tem um

convênio, tem um contrato assinado, já contrataram os projetos, já estão sendo elaborados. Então por isso estou falando, embora tenha demorado mais do que tínhamos planejado, são 10 meses de atraso, mas ainda será um processo mais rápido do que o outro. Não to aqui justificando, dando desculpa de nada porque não tem, não cabe aqui. Nós planejamos e não conseguimos executar, eu não vou nem dizer minha culpa, mas tem que assumir que o que foi planejado (inaudível), ponto. Eu não vejo problema nenhum com relação a isso, a não ser o fato de não ter sido implantado o que se planejou. Então é isso. Para concluir, dizer que o que está sendo planejado será executado, e isso, deve dar início ao processo de construção mesmo no início do ano e mais importante de tudo, que é o mais difícil de tudo sempre é que a verba que foi buscada, ela está garantida para se concluir o projeto. É isso.

JACKELINE – Caique por favor, ele vai falar sobre o Planejamento Orçamentário 2023. Bom dia, Caique.

CARLOS HENRIQUE “CAIQUE” - Bom dia. Pessoal, vou falar um pouquinho sobre o planejamento do ano que vem orçamentário. A Michele vai subir para a gente o Slide. A SMT, trabalha com quatro fontes de receita, que é o Tesouro Municipal, o FMD, FMDT e o FUNDURB. O FUNDURB é a nossa principal fonte, para construção de ciclovias, execução de projetos. O FMDT é para sinalização viária. Já o Tesouro Municipal e o FMD, nós precisamos da aprovação da Câmara dos Vereadores, do Projeto de Lei enviado pelo Prefeito. Para o ano que vem o Tesouro Municipal, nós temos planejados 50 milhões de reais em manutenção de ciclovias, e 172 milhões para construção mas já adianto, tudo isso depende da aprovação dos vereadores. No Fundo Municipal de Desenvolvimento Social FMD a gente não tem, dotações para construção de ciclovias. Já o FUNDURB, nós mandamos para eles o plano de aplicação do ano que vem 2023, e nos foi disponibilizado para a Secretaria SMT e SETRAN 134 milhões. Desses 134 milhões, metade ficou conosco. Então nós fizemos o planejamento, então nós decidimos que 21 milhões seriam para a implantação de ciclovias. E 46 milhões seriam para obras de projetos de redesenho urbano, que dão prioridade, mais a Mobilidade a Pé, que seriam as Rotas Acessíveis, as Travessias Seguras, aqueles Projetos de Avanços de Calçada, os Projetos de Segurança Viária, e isso deu 67 milhões, então nós usamos todo o dinheiro disponibilizado pelo fundo, lógico que ano que vem, em janeiro, ocorre umas Reuniões Extraordinárias, então as dotações serão algumas que não foram usadas, serão canceladas, que é uma redistribuição entre as secretarias de todo o dinheiro. Então, bem provável que esse valor de 134 milhões possa subir um pouco mais e a gente faça toda a redistribuição novamente, e o FMDT, nós temos 147 milhões disponíveis. Também depende da aprovação dos senhores vereadores. Alguém tem alguma pergunta?

JACKELINE - Alan, por favor.

ALLAN - Oi, boa tarde já, eu vou tentar ser super breve. Essas aprovações dos vereadores, historicamente, como tem sido, até, talvez tenha mais pessoas aqui que acompanham isso já há mais tempo do que eu, obviamente. Mas só para ter uma noção, de se isso costuma dar muito debate, enfim, eu queria ter mais ou menos um termômetro da parte de vocês.

DAWTON - De um modo geral, os projetos da Secretaria de Transportes tem passado todos, nós não temos tido problema com relação a esses projetos. Especificamente da Secretaria e os da rede cicloviária. A gente não tem tido problema nenhum nenhuma vez. Eu diria que tudo indica que não teremos problema, mas nunca podemos afirmar realmente, não tem como afirmar. Que às vezes a gente planeja determinadas coisas veja só, nós planejamos essas coisas todas e não conseguimos fazer isso concretizar, mas é isso. De um modo geral...

LUCIAN - Eu queria só entender um pouco a diferença, do que eu entendo, daqueles 21 milhões para a ciclovia que vem do FUNDURB, isso é para as licitações que a gente já tem feito, é isso.

DAWTON - São para as novas licitações.

LUCIAN - E o que seriam aqueles 172 milhões para ciclovias que depende da aprovação do PL 579, eu entendo que é a piloto.

CARLOS HENRIQUE "CAIQUE" - Isso. Esses 172 milhões é o que vem do Tesouro Municipal, que vem dos cofres da Prefeitura. Então foi mandado para o orçamento, o prefeito enviou a Câmara dos Vereadores esse valor, então, esse valor sai do cofre do Município, os 172 milhões, então precisa da aprovação do Legislativo, como Orçamento Geral do ano que vem. Os 172 milhões seriam destinados aos projetos. Por exemplo, um deles, os 158 km, que a gente pode fazer no ano que vem ou dos novos projetos que podem ser aprovados em Audiência Pública, enfim.

LUCIAN - Quanto de recurso tinha nos outros anos orçamentários, por exemplo, que se a gente tivesse 172 milhões, eu não lembro de nenhum ano, vocês chegarem em empenhar nenhum montante perto disso e a execução foi menor ainda.

CARLOS HENRIQUE "CAIQUE" - Esse ano empenhado, por exemplo, nós tivemos 139 milhões só pelo FUNDURB, que foi a PPP enfim, a concorrência 02/03. Do Tesouro Municipal mesmo para ciclovia esse ano, onde nós não tivemos nada. Pode falar Dawton..

DAWTON - Não, acho que é isso mesmo que eu ia falar. Que também dizer que nós estamos planejando mais 158 km de rede cicloviária, que é importante falar isso daí agora. Está certo, está só reservando a verba para que se possa garantir essas novas implantações. Nós estamos dizendo que os 158kms são o complemento do que está sendo proposto. Seria o 152 km mais 325 km de rede cicloviária implantada. Só para fechar nossa conta.

ROGERIO VIDUEDO - isso que eu queria saber, então, até o final do ano, qual vai ser a quilometragem implementada de ciclovia e ciclofaixa? Que manutenção a gente sabe que não foi feita nenhuma, então, só para eu entender.

DAWTON - Eu não sei se o Ricardo está aí, mas a proposta era que os 48 km da rede cicloviária das duas concorrências, a proposta era essa, mais os 121 km da PPP. A princípio, não vai ser implantado nada, então a princípio estaria aí os 48 km propostos pelas concorrências, é isso.

ROGERIO VIDUEDO - Não, mas não tem 48 km, não vai ter. Até agora quanto tem? Que agora, se tiver 20 ou 30 é muito. Porque eu fiz um apanhado aí não tinha tudo isso, não porque daí vocês colocam, , que a Jaguaré, não dá porque, olha, eu não posso fazer nada, essas pessoas vão lá sem o negócio estar pronto, mas ao mesmo tempo vocês colocam na implantação lá assim está pronta e tudo mais.

DAWTON – Entendi, a princípio, pelas planilhas que eu vi colocando aqui, teremos 30 ou 32 km de rede cicloviária implantada, eu acho que esse é o número que a gente vai ter executado e concluído.

ROGERIO VIDUEDO - OK? Outra pergunta é, nesse dinheiro todo aí que vocês alocaram não tem nada voltado para a educação cicloviária ou para campanhas de trânsito, acho que ninguém falou aí, mas até agora, em outubro, a gente já teve 28 óbitos de ciclistas aqui na cidade. E eu notei que pelo menos meia dúzia não tem nada a ver com o automóvel. São pessoas que estão caindo da bicicleta

mesmo, são tombamentos. E eu não sei se já entrou nesse, se vai entrar nesse assunto daquele mapeamento que a CET faz, de sinistros, que está atrasado e tudo mais.

DAWTON - Mas tem sim uma proposta, eu não conheço a fundo, é uma outra área que está estudando, mas está propondo sim um planejamento de um investimento específico na questão da educação e da propaganda do marketing com relação a esses sinistros envolvendo bicicleta. Tem um projeto específico para isso. Eles estão lá, é que é uma outra área.

CARLOS HENRIQUE "CAIQUE" - Tem, tem sim, na verdade, esse dinheiro sai do FMDT, mas tem sim. Eu só não me lembro os valores de cabeça assim para passar exatamente. Para não passar a informação imprecisa. Mas eu sei que tem a dotação para as campanhas para o ano que vem.

JACKELINE - Jean pode falar, por favor?

JEAN CARLOS - Certo, Dawton, eu fiquei com uma dúvida, eu acho que quando você respondeu o ROGERIO VIDUEDO, eu não entendi muito bem, então. Na gestão do atual Prefeito. A meta é 300.

DAWTON - Isso.

JEAN CARLOS - **Desses** 300 até o final deste ano era para ter sido executado 150 e vocês executaram 50 e uns quebradinhos.

DAWTON - Não, 30.

JEAN CARLOS - 30 e uns quebradinhos só pra isso ficar bem claro aí eu acho que o Rogerio, ele consegue até anotar melhor, Carlos Henrique, eu queria pedir um favor, porque o Lucian fez uma pergunta aqui no chat, se dentro dessas rubricas tinha algum valor direcionado ao bike SP.

CARLOS HENRIQUE "CAIQUE" - Não o bike SP, ele terá uma rubrica específica.

JEAN CARLOS - Mas já tem preparado para 2023?

CARLOS HENRIQUE "CAIQUE" - Não sei te informar, porque a criação de rubricas depende da Secretaria da Fazenda, então, toda a rubrica nova, todo o processo de tramitação de criação de rubrica sai da Secretaria da Fazenda.

JEAN CARLOS - Então está certo. Posso te pedir um favor então? O Lucian, inclusive, fez um apontamento interessante para a gente ter como mapear e entender o passo a passo de como tem acontecido o andamento do Planejamento Cicloviário, a execução. Você faz um favor para mim, ainda hoje você consegue enviar um e-mail para a Câmara da Bicicleta discriminando o orçamento que foi executado e foi empenhado nos anos, pelo menos nos últimos 2 a 3 anos anteriores e junto com o que está planejado para 23, porque a gente consegue ter um parâmetro do que já aconteceu. Do que estava planejado para acontecer e do que aconteceu efetivamente, do que está planejado para acontecer no próximo ano e do que a gente consegue ter uma métrica aí do que vai acontecer. Você consegue fazer e-mail pra gente hoje?

CARLOS HENRIQUE "CAIQUE" - Hoje eu posso começar a montar porque hoje eu não estou na Secretaria, eu estou na CET, eu estou falando pelo celular. Mas eu eu monto sim para vocês da execução dos orçamentos.

JEAN CARLOS - Tá ótimo, então, até essa semana, até dia 9, assim você consegue mandar sem problemas para a gente.

CARLOS HENRIQUE "CAIQUE" - Sim.

JEAN CARLOS - Beleza? Então a gente cobra a Michelle, qualquer coisa. Se você não fizer o envio.

JEAN CARLOS - acho que é isso. Obrigado.

JACKELINE - Mais alguém gostaria de fazer alguma consideração? Então vamos a um informe, eu vou falar sobre atualização sobre o programa de Ciclofaixa de Lazer. Desde a rescisão com a Coranda, como vocês sabem, a nossa parceira, que era a empresa Coranda, nós rescindimos a parceria com eles, a comissão de licitação começou um processo licitatório e nesse momento, para não ficar com vacância na prestação de serviço, quem assumiu foi a SPTURIS, assumiu a operacionalização da Ciclofaixa de Lazer que ela está acontecendo enquanto desenvolve esse processo licitatório. Que eu não tenho maiores detalhes porque está com a comissão de licitação, e tão logo se tenha as informações, nós passaremos para vocês. O Christopher eu não vi aqui hoje, mas eu sou adepta do momento dele, de falar da hora do nosso almoço. Se alguém tiver alguma pergunta específica, eu posso anotar e responder. Lucian, por favor.

LUCIAN - bom saber que está sendo feita uma licitação. Eu quero saber se finalmente vão ser incluídas na licitação os pedidos e recomendações que fizemos em 2019 em 2020, 2021 e 2022 também já enviamos diversas vezes o mesmo ofício com as recomendações de melhoria na licitação e agora que vocês estão licitando, agora é a hora de incluir no termo de referência.

JACKELINE - Concordo plenamente, Lucian. Não vou responder que sim, porque eu não estou a par de todos os itens desse termo, mas eu vou me informar e colocarei vocês à par.

LUCIAN - A comissão de licitação é composta por quem, e vocês já enviaram para todos os integrantes, os ofícios que já mandamos várias vezes, certo.

JACKELINE - Desculpa, Lucian. Eu estava pegando uma informação aqui. Você pode repetir, por favor?

LUCIAN - Quem são os responsáveis, de onde que tá essa CEO, e se vocês já mandaram, eu imagino que ele já tivesse, mas se vocês já mandaram os nossos ofícios de recomendações do termo de referência para todos eles.

JACKELINE - Certo, essa informação que eu peguei aqui agora, é que essa primeira etapa é no padrão que estava acontecendo, e faremos inserções com novos trechos que imagino eu que terá essas considerações que vocês fizeram. Mas eu não tenho essa resposta oficial agora para te dar.

JACKELINE - Viduedo.

ROGERIO VIDUEDO - Sim, é sobre esse assunto. Eu queria saber, então, se esse 1 milhão 350 mil, é o dinheiro que já foi enviado para a Secretaria de Turismo, na verdade, vocês fizeram a provisão para mandar para a Secretaria de Esportes e Lazer, mas estão falando que está sendo feita através da SPTURIS, eu queria saber exatamente quem está pagando a INOVIA, que é a empresa que está colocando os cones lá. E se o termo de cooperação com a Secretaria de Esportes já foi feito, porque eu tenho acompanhado no Diário Oficial. Não vi nada, só vi só o início da tratativa, e quando que vai

ter esse Termo de Cooperação ou se não vai ter mais, ou se já mudou porque parece que está mudando toda hora.

JACKELINE - ROGERIO VIDUEDO, como está em processo, eu não tenho essas informações. Qualquer coisa que eu diga para você é de achismo nesse momento.

ROGERIO VIDUEDO - Tá, mas quem é que está pagando a INOVIA, para colocar os cones, agora é SPTURIS, é isso?

JACKELINE - Olha, eu não tenho acesso as rubricas, aos pagamentos por isso. Vou dizer o que eu acho, se algum colega aqui tiver essa informação, senão eu peço para te responder em breve.

ROGERIO VIDUEDO - Assim porque, inclusive para podermos cobrar até as atitudes dos funcionários que estão fazendo. Como é o caso do caminhão que estava participando do ato antidemocrático, ao mesmo tempo que recolheu os cones. E eu tenho procurado isso aí e está simplesmente fora do padrão de contratação de lisura pública, de transparência. Não tem transparência nesses contratos gente, vocês precisam dizer da onde e quem está bancando isso aí.

JACKELINE - sim, eu estou aqui agora com Paulo, a SMT paga a SPTURIS, tem até na LAI que foi feito esse ajuste.

ROGERIO VIDUEDO - Que LAI.

JACKELINE - A gente respondeu uma LAI sobre esse Termo de Cooperação, só um minutinho que eu vou achar o número para você.

ROGERIO VIDUEDO - A legal, porque não fui eu que pedi essa LAI.

MICHELE - Enquanto a Jack procura, só falando desse caminhão que você comentou que estava caracterizado, nós não recebemos nenhuma denúncia, todas que vieram eram de você e realmente não encontramos esse.

ROGERIO VIDUEDO - Está no Instagram da Adriana Marmo. Ela mandou, marcou CET, marcou todo mundo. Eu marquei, tá todo mundo lá.

GEORGE - Nossa teve até matéria na Veja.

ROGERIO VIDUEDO - Teve matéria na Veja. Houve resposta da Secretaria?

DAWTON - deixa eu falar com relação a isso, ROGERIO VIDUEDO, teve resposta sim, o próprio Gabinete do Prefeito terminou entrando direto, lógico que isso é um absurdo, não cabe em lugar nenhum, estava muito claro que isso daí não podia ser feito e a CET, contribui se manifestando com relação a isso contrário, a uma atitude como essa não tem cabimento nenhum, uma atitude dessa dentro do serviço contratado pelo poder público, não existe nenhuma possibilidade disso. Isso beira realmente ao absurdo, lógico, isso aconteceu, não podemos permitir que aconteça novamente. É isso basicamente é isso, era um momento que estavam todos vivendo aquela loucura das eleições e todo mundo fazia tudo. Então esperamos que isso não venha acontecer novamente. Mas com relação ao processo, a gente está colocando aí a LAI que foi respondida. Acho que é isso.

ROGERIO VIDUEDO - Colocou aqui no chat?

JACKELINE - Coloquei Jean, LAI 69718.

JEAN CARLOS - no site da Controladoria eles têm um Doc's, depois eu te mando o link para facilitar, mas se o pessoal da prefeitura quiser mandar o link para você também serve. Mas tem uma base de dados com todas as perguntas de LAI já feitas.

ROGERIO VIDUEDO - Está bom para mim, está ótimo.

JACKELINE - Obrigado, Jean.

JEAN CARLOS - por favor, eu queria saber o número do SEI, sobre qual o grupo de trabalho está fazendo a licitação, as pessoas que foram determinadas para projetar o termo da continuidade da Ciclofaixa de Lazer. Se eu entendi bem, vai virar uma licitação, isso ou eu entendi errado.

DAWTON - Vai virar licitação.

JEAN CARLOS - obrigado Dawton, eles estão trabalhando em cima de um número SEI, você pode passar o número SEI, para podermos acompanha todos os processos que estão rolando dentro dele, aí vocês nem precisam ficar nos respondendo, podemos olhar tudo que vocês estão fazendo lá mesmo.

DAWTON - Isso eu não tenho aqui. Agora eu vou dar uma verificada e depois a gente passa para você. Eu não tenho como ver isso aqui agora.

JEAN CARLOS - manda por e-mail para CTB, escreve o numero SEI, e se tiver os documentos bloqueados, abrimos uma LAI e abre todos os documentos também. Está ótimo, obrigado.

DAWTON - Então, meio dia e quarenta minutos, acho que acabou nossa reunião.

JEAN CARLOS - Acho que dá para ir para última pauta.

DAWTON - Não, acabou. Não tem mais pauta.

LUCIAN - Eu só tinha uma dúvida qual Secretaria que está fazendo a licitação da Ciclofaixa de Lazer?

DAWTON - A licitação é nossa.

LUCIAN - obrigado Dawton..

JEAN CARLOS - É ficou a pauta do relatório de sinistro, mas vocês mandaram uma nota, vocês vão falar alguma coisa deles, sobre o relatório de sinistro para a gente.

MICHELE - Não, acho que não, o que nós tínhamos, o que nós recebemos da gerência responsável, diretoria responsável, que é o planejamento, foi essa nota.

JEAN CARLOS - eu queria aproveitar, já que eu estou com a mão levantada e com microfone aberto e eu acho que vocês não vou falar nada porque o planejamento não está aqui. Eu queria fazer uma pergunta para vocês, e se for o caso, vocês encaminham para planejamento depois, tudo bem?

DAWTON - Tudo bem.

JACKELINE - Tudo bem.

JEAN CARLOS - Beleza, bom, eu fiz uma LAI há um tempo atrás, porque o site do mapa de sinistro de trânsito da CET, está fora do ar, eu não sei se o Dawton que estava sobre a gerência de planejamento deve saber, que o site, o Portal Vida Segura, tinha o mapa da cidade inteira com todos os sinistros de trânsito que acontecia na cidade, georeferenciados com sexo, e idade da vítima. Esse mapa está fora do ar, e eu mandei uma LAI e mandei uma LAI para SMT, só para ser ter por garantia, eu sabia que era da CET, mas eu fiz duas LAI, e só para garantir que ia ser respondido. Felizmente foi respondido ontem, e aí é a resposta, basicamente foi que, o site está fora do ar desde outubro, eu já não conseguia acessar ele antes de junho, mas ele foi retirado do ar em outubro, pelo que vocês falaram, e que a previsão de retorno dele, é o primeiro semestre de 2023. Isso é um prazo enorme, que não é uma especificação de nada, no poder público falar 6 meses de prazo, aberta assim, é muito impreciso, e eu queria mesmo saber se tem um prazo mais refinado assim de quando isso vai voltar, porque é muito importante, principalmente porque lá a gente conseguia fazer um download da planilha de Excel com todos com todos esses dados compiladinhos assim para gente poder trabalhar em cima deles. Queria saber se vocês conseguem saber quando que vai voltar esse portal, que é muito importante que ele volte.

DAWTON – Márcia, você quer falar, quer responder?

MICHELE - gerência de segurança.

MARCIA CASA - não é planejamento, mas podemos anotar e verificar. Eles estavam com alguns problemas aí, o que eu sei para que lado vai estar compilar os dados, mas acho que é melhor fazer a pergunta para eles lá para o GST responder.

DAWTON - Então o seguinte, Jean, é o seguinte, é a resposta quem deu foi o próprio GST, ? Que é a agência de segurança? Eu não tenho como antecipar nenhuma data para você, com certeza vamos conversar com ele. Se existe alguma possibilidade de ter antecipação de alguma informação para vocês aí. Mas nós não temos como antecipar essa data para vocês com certeza. Além disso que elas já colocaram.

MICHELE - Jean o que nós acompanhamos ao longo do ano foi uma dificuldade grande de integração dos dados do governo com o município, pelo problema com o INFOSIGA, eu sei que as equipes trabalharam arduamente, não conseguiram resolver no prazo previsto, então os acidentes estavam colocando todos no mesmo local. Isso foi feito manualmente, depois para separar e eles estão nesses ajustes. Por isso que até agora não foi liberado. Então isso foi o que nós acompanhamos durante todo esse período.

JEAN CARLOS - Tá certo, então tudo bem, eu aguardo vocês responderem. Então quando vocês tiverem uma resposta mais precisa, vocês enviam por e-mail da CTB, não tem nenhum problema e eu estava conversando aqui com George sobre a apresentação do Banco Mundial da primeira pauta, porque eu entrei atrasado na reunião, não vi. Vocês apresentaram o cálculo que o Banco Mundial fez para a CTB, que consta no SEI deles, vocês apresentaram aqui o cálculo que foi feito, porque o Banco Mundial já chegou num cálculo, vocês apresentaram aqui.

DAWTON - Não foi feita nenhuma apresentação, porque em nenhum momento foi feito nada aqui na Câmara Temática, porque existe um grupo de trabalho e é lá que está sendo tratado até a gente concluir esses trabalhos.

JEAN CARLOS - Não é porque é importante que os outros...

DAWTON - foi um acordo que nós temos um grupo de trabalho para gente não ficar apresentando nada que não seja conclusivo aqui na Câmara Temática, realmente vira uma discussão que não vai levar a nada porque não tem trabalho pronto, então nós estamos lá informando constantemente o grupo de trabalho e algumas informações vamos repassando para vocês. A cada pauta que se coloca vamos colocando e atualizando vocês. Objetivo aqui é que vocês não fiquem realmente fora do processo definitivo, é isso.

JEAN CARLOS - Não, tudo bem, Dawton, não tem problema, eu só achei que os outros conselheiros não sabiam que o Banco Mundial já terminou de fazer os cálculos e já chegou num valor lá por quilômetro, mas que isso, obrigado.

JACKELINE - Thomas.

DAWTON - último escrito.

THOMAS - uma última coisa antes de irmos embora, eu queria perguntar, a Aline, mandou um e-mail para vocês no dia um de dezembro com uma imagem que a gente recebeu de caminhão da prefeitura, do asfalto novo, estacionado na ciclofaixa da Rua Santa Cruz, hoje outro ciclista passou lá e disse que os caminhões ainda estão sendo estacionados, maquinário pesado na ciclofaixa, que foi reformada faz pouco tempo, não tem nenhuma sinalização para o ciclista e ela é bidirecional numa rua que desce. Então, os carros vêm em velocidade, porque eles estão saindo da Rua Santa Cruz, na ladeira e não tem nem cone do lado para o ciclista, caminhão da Prefeitura estacionado na ciclofaixa, vocês vão tirar os caminhões de lá? Vocês vão por cone do lado, como é que vai ficar isso, além disso, tem que fazer uma limpeza tanto na ciclofaixa da Rua Santa Cruz, onde tem os caminhões quanto na Ricardo Jafet inteira, os dois lados da ciclofaixa, porque está fazendo só o asfalto novo na Avenida não está fazendo na ciclofaixa, e está cheio de material de obra, pedra, pó, resto de brita jogado na ciclofaixa, recebemos relatos de gente que caiu ali por causa da sujeira da obra do asfalto novo.

DAWTON - Posso falar para você que nós vamos resolver, foi encaminhado isso para a Área Operacional, para Área de Obras aqui foi encaminhado, conforme o que vocês mandaram. Mas nós vamos resolver, pode ter certeza, está bom.

Só isso. Vou verificar o que está acontecendo, porque que ficou parado lá por tanto tempo, eu achei até que tivessem resolvido já, nós vamos atrás disso, porque estão usando a ciclofaixa para estacionar veículos de massa, isso não deveria estar acontecendo, porque lá é proibido parar e estacionar ponto. Aliás é proibido parar e estacionar veículo. Bom, vamos demonstrando cada vez mais, a importância desse processo que temos aí de Sociedade Civil Organizada, construindo tudo isso junto com o Poder Público, claro que quando olhamos para essa Câmara Temática e tentando fazer dela, que ela cumpra o papel dela de trazer sempre as pautas que vocês pedem, o máximo possível, as pautas que a gente tem resposta e num processo mais transparente possível, que eu acho que é isso que prezamos sempre, que esse processo seja sempre muito transparente, que possamos estar informando, esclarecendo vocês tudo que está acontecendo, tem coisas que não estão sob nossa governabilidade, mas as coisas que estão na nossa governabilidade, a gente sempre vai procurar trazer para vocês e deixar vocês informado da melhor forma possível. Então, muito

obrigado a todos mais uma vez, uma boa tarde, aliás, é nossa última reunião do ano, eu desejo a vocês, um ótimo Natal, uma ótima passagem de ano e que nossos sonhos sejam realizados cada vez mais, e importante que nós possamos realizá-los, todos eles juntos, que as nossas metas sejam sempre no mesmo sentido, para que possamos chegar lá todos felizes. Muito obrigado a todos e um Feliz Natal e um próspero Ano-Novo para vocês.

ENCERRADA

CHAT:

[10:19] GUILHERME MORAES DA SILVA

Pfv passa o número aqui pelo chat

[10:20] Pedro Ivo Biancardi Barboza

6020.2020/0004838-5

[10:56] Lucian De Paula (CTB)

tá muito difícil de entender

[10:57] Lucian De Paula (CTB)

por favor encaminhem a resposta por escrito ao ofício depois

[11:00] Allan

Passar por escrito fica mais facil.

[11:01] GUILHERME MORAES DA SILVA

Marcia, sugerimos que a companhia adquira novo fone de ouvido com microfone ao sr. Luis Gregório (essa questão do áudio é recorrente e não parece ser de responsabilidade do servidor)

[11:02] Allan

Isso. Se puder me incluir no envio.

[11:19] Lucian De Paula (CTB)

foi em 2020 a vistoria da domingos de morais e nada do que foi apontado foi corrigido

[11:19] Lucian De Paula (CTB)

nem sequer removeram um tachão que está rechado ao meio desde a semana de inauguração da ciclovía

[11:23] Jean Carlos Martins do Vale

manda esse arquivo no e-mail

[11:29] Lucian De Paula (CTB)

Falando em Asfalto Novo, recebi reclamação do apagamento da ciclovía que liga a Praça Júlio Prestes e o Sesc Bom Retiro depois que a prefeitura fez o recapeamento do asfalto. Se eu não me engano é aquela ciclovía da Alameda Cleveland.

[11:30] Lucian De Paula (CTB)

tem que ver com a empresa responsável porque não foram colocados cones/separação, como acabaram de descrever

[11:30] Allan

Por gentileza, seria possível receber também além do tema do ofício 013/22, o documento do cronograma de obras por e-mail. Agradeço a atenção.

[11:46] Lucian De Paula (CTB)

Gostaria de aplaudir que reconheceram a nossa demanda de transformar algumas ciclofaixas em ciclovias

e citar a Av. Rebouças como um caso exemplar para fazer essa conversão

[12:25] Lucian De Paula (CTB)

e dentro desse orçamento tem rubrica para o BikeSP?

[12:30] Lucian De Paula (CTB)

é mais fácil criar uma rubrica agora durante a PLOA do que depois no ano que vem depois de já aprovada a lei, e daí remanejar

[12:30] Lucian De Paula (CTB)

isso boa

o que foi planejado

o que foi empenhado

o que foi executado