

Reunião da Câmara Temática de Bicicletas

Data: **04** de Outubro de **2022** (terça-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

Participantes | Poder Público:

Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT

Fabio Nigro Gonzalez - CET

Jackeline - SMT AT

João Cucci - SMT AT

Luis Gregorio - CET

Marcia Casa - CET

Marcos Alessandro Ruiz -SETRAN

Mario Rodrigues - CET

Michele Perea Cavinato - SMT AT

Paulo Eduardo - SMT AT

Paulo Matias - SETRAM

Pedro Ivo - SMT AT

Ricardo Pradas - SMT AT

Rogério Batist - SMT AT

Vanessa Gac Leal - SETRAN

Yang - SPTRANS

Conselheiros | Integrantes da CTB, Usuários Temáticos e Regionais:

Aline Pellegrini Matheus

Aquilla Couto

Kristofer Willy Alonso de Oliveira

Lucian De Paula

Paulo Alves

Rogério Viduedo

Observadores:

Ana Clara Muniz

Anderson Augusto

Anderson Sutherland

Andrea Santana

Guilherme Moraes da Silva

Vanderlei Torroni

Pauta:

1. Atualização do Bike-SP e minuta de regulamentação;
2. Atualização das obras em andamento e previsão de conclusão (várias estão paradas como Bandeirantes, Sena Madureira, Tiradentes, D. Pedro, etc.);

3. Esclarecimentos sobre a Radial Leste e a obra de contenção do muro no valor aproximado de 8 milhões;
4. Atualização da licitação de manutenção, do termo de referência, se inclui concreto pigmentado para ciclovias, previsão de cones/segregação de espaço para ciclistas durante as obras, km totais a serem refeitos, etc;
5. Atualização dos 105 km de novas ciclovias e ciclo faixas das PPPs. Lista atualizada após a Audiência Pública e falas da sociedade civil. Status/cronograma do desenvolvimento dos projetos executivos e participação da SeHab/Cohab;
6. Ciclo faixa de lazer. Status do novo chamamento e planos para a licitação futura após o seu término (termo de referência contemplando nossas sugestões operacionais e de trajeto);
7. Licitação de radares. O termo de referência e a fiscalização contemplam a bicicleta? O sistema pode prever fiscalização automática de invasão de ciclo faixas, ultrapassagem com menos de 1,5m etc.

Os últimos relatórios corporativos da CET que não foram publicados:

- a. Relatório Anual de Sinistros de Trânsito 2021 – Embora o Relatório esteja pronto, ele ainda não foi apresentado ao Corpo Diretivo da Companhia e ao Prefeito. Estamos na expectativa para apresentá-lo na Reunião Ordinária do CMTT;
- b. Relatório de Desempenho Viário de 2020 e 2021 – A elaboração desse Relatório foi suspensa devido à pandemia da COVID-19. A última edição foi publicada em 2019.
- c. Relatório de Sustentabilidade de 2020 e 2021.
- d.
 - i. Relatório de Sustentabilidade de 2020:
<http://www.cetsp.com.br/media/1232435/2020-relatorio-de-sustentabilidade.pdf>

ii. Relatório de Sustentabilidade de 2021: Em fase de finalização.

9. Treinamento de agentes em campo da CET, reciclagem. Temos encontrado muitos agentes que tem deixado de autuar infrações em ciclofaixas. Qual o histórico do número de agentes da CET em campo dos últimos anos, e quando haverá nova contratação?
Lembramos também das faixas de vinil e mensagens em painéis de mensagem variáveis sobre a educação no trânsito e o respeito às ciclovias/ciclofaixas que foram amplamente inseridas neste ano de 2022.

a. *Treinamentos*

Agentes em campo da CET, reciclagem: Devido às restrições impostas pela pandemia da COVID-19, a CET, atendendo aos decretos municipais, suspendeu os treinamentos presenciais.

Para minimizar o impacto a companhia desenvolveu alguns módulos para atualizar seus empregados de forma on-line e mais recentemente vem retomando as atividades de forma presencial.

Destacamos os treinamentos abaixo, realizados entre jan/2020 e ago/2022:

Treinamento: “Vida Segura/Visão Zero”

Agentes Treinados: 1270

Objetivo do Treinamento: Este treinamento tem como objetivo ampliar o conceito de segurança no trânsito, com atenção especial para os usuários mais frágeis do sistema viário: pedestres e ciclistas.

Treinamento: Agente de Trânsito Ciclista

Agentes Treinados: 66

Objetivo Treinamento: Capacitar/atualizar os Agentes de Trânsito para atuar fazendo uso de bicicleta

- b. *Qual o histórico do número de agentes da CET em campo dos últimos anos. Segue abaixo histórico do número de Agentes de Fiscalização de Trânsito da CET em campo nos últimos 05 anos considerando os cargos de Agentes de Trânsito nível I a IV, Gestor de Trânsito nível I lotados na DO e Assistente de Administração lotado na GFE/DAU.*

<i>dez/18</i>	<i>dez/19</i>	<i>dez/20</i>	<i>dez/21</i>	<i>ago/22</i>
<i>1698</i>	<i>1684</i>	<i>1652</i>	<i>1598</i>	<i>1544</i>

- c. *Quando haverá nova contratação. A Gerência de Recursos Humanos, em parceria com as áreas operacionais e de planejamento da CET, estuda a quantidade necessária em cada um dos **cargos para realização de Concurso Público.***

DAWTON - Bom dia a todos, vamos dar início a nossa Reunião da Câmara Temática de Bicicleta, nossa pauta é bastante extensa, vou pedir que se possível, que as pessoas sejam mais sucinta possível nas colocações e respostas para que consiga atender o nosso horário previsto que tem aqui, a previsão sempre das 10h às 11:30 é o horário previsto da nossa reunião e como passamos 10 minutos do início dela, acaba estendendo para 10h40, sempre tem chegado até meio-dia concluído nossa reunião. Quem vai conduzir, vai ser a Jaqueline, então pode dar início.

JACKELINE - Bom dia a todos. Para não me estender como todos receberam a pauta, eu vou colar no chat, mas acho que já podemos começar, o Pedro Ivo vai falar da atualização do BIKESP Pedro, Bom dia, por favor, pode começar.

PEDRO IVO - Bom dia, em relação ao bike, nós temos conversado na última reunião, sobre o relatório conclusivo. Nós iríamos aprontar até o final do mês a minuta dele, foi fechada, demorou um pouco por conta do nível de informações que nós tínhamos especial do Banco Mundial. Então chegamos num formato e agora os próximos passos é abrir para o grupo de trabalho, que tem representantes da CTB para um comentário inicial sobre as conclusões, aquilo que foi colocado já com uma proposta de reunião se todo mundo tiver de acordo e der os encaminhamentos, em relação, ao programa, já temos a minuta de decreto pronto a priori, ela já está aprovada, não vai ser modificada, então vamos apresentar os trabalhos para discussão e também as conclusões. Então, acho que até essa semana já encaminharemos por e-mail, inclusive, já com uma proposta de data para a reunião do grupo de trabalho. Então é isso que temos para atualizar.

KRISTOFER WILLY - Que bom que já tenha minuta, acredito que vai vim tudo junto, a estimativa do valor, tudo bonitinho. Eu tenho nada a considerar. Alguém quer perguntar alguma coisa?

LUCIAN - Olá, é bom dia. Eu gostaria de saber se a Secretaria da Fazenda deu algum entrave, ficou com alguma consideração, alguma coisa em particular?

PEDRO IVO - O Lucian por hora não, nós estamos fazendo o fechamento do grupo de trabalho para definir os encaminhamentos, então, um dos encaminhamentos possivelmente seja para eles se manifestarem formalmente como Secretaria, mas a priori nós fizemos e vamos discutir, eles estão no grupo de trabalho também, então vamos discutir isso com eles também.

LUCIAN - Tá bom, estamos no aguardo para podermos ver isso e sentar no grupo de trabalho, obrigado.

JACKELINE - Vamos ao próximo item atualização das obras Ricardo Pradas vai falar, a palavra é sua.

RICARDO PRADAS - Bom dia a todos para aproveitar do jeito que o Dawton sugeriu, dado que o item 2, 3 e 4 já envolve, colocações nossas eu vou fazer um apanhado geral, o item 2 atualização das obras, o item 3 esclarecimento sobre Radial Leste, o item 4 atualização da licitação de manutenção, se não houver observação, eu vou passando por todos eles e já fazemos um conjunto de tudo. Obras em andamento foram citadas Sena Madureira e Dom Pedro. Dom Pedro, faltam 2 ilhas de um acerto de geométrico ainda por conta da inauguração do museu, a equipe saiu de lá, precisam voltar para fazer essas 2 ilhas antes de terminar a sinalização. Sena Madureira precisa adequar e resolver a parte de sinalização, não tem mais nada de obra, a GET não questionou mais nenhuma situação de obra no local. A Bandeirante, não faz parte dessas obras que estamos tocando agora, ela é da PPP, se eu não me engano, depois do Dawton pode complementar, se é verdadeira essa situação, desconheço todo o rol de locais que estão envolvidos na PPP. Radial Leste, o que teve a obra de contenção do muro, ela tem um valor bem abaixo do que foi questionado de 8.000.000,00, o processo não foi considerado emergencial nos termos do Decreto 59.135, ou seja, CONDEC em seu relatório considerou que é urgente fazer a intervenção emergencial, isso se quiserem acompanhar, o passo a passo como eu sei que tem gente que faz todo o acompanhamento na lei de acesso à informação, o processo SEI 6020.20220040525-4, assim que eu terminar explanação coloco no CHAT, eu já insiro isso, então isso está no processo que já foi encaminhado para licitar, se fosse uma licitação nos caminhos normais de licitação, sem a emergência, entendíamos que tinha, mas o CONDEC, disse que não. A licitação de manutenção foi vencida a etapa de TCM, foi publicado dia 17 para consulta no Diário Oficial, nós temos 3 contribuições que já foram feitas e nós respondemos, então, já que foi mandado da pauta, esse termo de referência, não tem pavimentação rígida, pavimentação rígida está pela adesão da ata de COGEL da Secretaria de Subprefeituras e essa foi a orientação que o TCM nos passou para o prosseguimento, foi o acordo feito, a orientação que nós demos proposta, o TCM entendeu que poderia ser dessa maneira, então, toda essa parte de pavimento rígido e flexível vai ser por utilização da Ata de Registro de Preços da Secretaria de Subprefeituras, a saber, ata 16 de CORGEL tem uma série de lotes, acho que são 11 lotes, então se adere e usa o lote que tiver a inserida a ciclovia na área da cidade. Então ela está em consulta pública novamente, está previsto levantamento de necessidade de manutenção, proteção, sinalização da obra, sinalização horizontal, vertical, serviços complementares, tipo aquela árvore que precisa de poda, porque o ciclista vai acabar sendo atrapalhado pela copa, arbustos, grama, adequação de passeios se precisarem e acabamento com bambolê, pavimento rígido e flexível, de novo, não está, os insumos são semelhantes aos que antes pediu pregão eletrônico com o uma representação que foi feita no TCM, vencida essa etapa está para consulta, foi questionado ainda quanto à passagem de

ciclos na área de intervenção de manutenção. Então se puderem verificar o edital está disponível para consulta o item 6 das diretrizes gerais de segurança tem uma série de diretrizes baseadas na NR 6 NR 18, do Ministério do Trabalho, quanto obrigação de sinalização EPI, também são exigidos, no mínimo, sinalizador, bandeirolas, rolos de fita e, por último, as obras devem deixar a passagem de circulação de ciclo medido pelo menos 1,25 de largura, limpa, sinalizada, iluminada, noite, protegida dos veículos por tapumes ou grades, está na página 13 desse Termo de Referência da Ata de Registro para manutenção de ciclovias. Então, o que se entende que depois de passado pelo Pregão, tiver um vencedor e forem homologadas e contratadas, as ordens de serviço automaticamente vão ter essa obrigatoriedade da passagem de ciclistas na área que estiver sendo realizada a manutenção da ciclovia. Acho que é isso que tinha de questionamento aqui até o momento. Nós temos ainda uma série de outras conversas com sinalização sempre que estamos mandando para sinalização o pessoal das gerências tem se colocado de outra equação precisa ser realizada no que já se realizou até para ver uma situação existente e ampliar a segurança do espaço, da estrutura ciclo viária. Entrementes, também estamos encaminhando o restante que foi colocado na Audiência Pública dos outros 158 km, acreditamos que até o final do ano também já deve ter alguma situação mais desenvolvida para realização desses projetos, dessa outra parte da estrutura ciclo viária. Acho que é isso. Se tiver mais esclarecimentos, por gentileza, vamos tentando responder.

JACKELINE - Bom dia, Aline, pode falar.

ALINE - Bom dia, então eu tenho algumas perguntas, sim, sobre a Sena Madureira, vocês disseram que está concluída só faltando a sinalização, mas tem trechos dela que só tem o asfalto passado, como se fosse o asfalto novo na parte onde seria a ciclovia, e não tem mais nada feito, isso me preocupa bastante porque não tem sinalização nenhuma, não tem nada feito além do asfalto ali e tem a parte onde vai ser segregada, mas na parte onde vai ser no chão mesmo, só tem o asfalto passado, não tem nenhum tipo de demarcação, não tem nada, você não falou nada a respeito das obras da República do Líbano, Ibirapuera, Indianópolis, pois bem, é República do Líbano, embora esteja, a sinalização de solo, ainda falta a sinalização semafórica para ciclistas, especialmente naqueles retornos à esquerda dos carros, que só tem o semáforo para os carros, que confunde bastante ciclistas na hora deles atravessarem, porque fica verde para os carros e não tem nenhuma sinalização ali pro ciclista que a única sinalização que ficou realmente faltando ali, o cruzamento da República do Líbano com a Ibirapuera, ainda tem vários postes onde o ciclista tem que fazer vários desvios tem uma travessia de pedestres que vocês gradiaram eu já mandei isso por foto para o Dawton para ele ver, por exemplo, que vocês gradiaram ali e fica um conflito danado com os pedestres, porque vocês jogam os pedestres dentro da ciclovia e aí fica muito complicado, especialmente nos dias de semana, onde tem um fluxo grande de travessia bem naquele cruzamento do Clube Monte Líbano com a Ibirapuera e tudo mais, e tem aquela ilha que vocês não rebaixaram, não fizeram nada e nós temos que cair para a esquerda, eu acho que vocês estão esperando, só acontecer um atropelamento de um ciclista ali para vocês consertarem e a Indianópolis como um todo que vocês não sinalizaram ainda. E tem também aquela rampa da árvore lá que vocês fizeram que vocês precisem colocar uma grade ali, pelo menos para que nenhum ciclista caia daquela parte da ciclovia, sobretudo os ciclistas menos experientes que passam ali em direção ao

parque, especialmente nos fins de semana, essas são as minhas colocações das obras, estão incompletas ainda, obrigada.

RICARDO PRADAS - Então, deixa eu já responder, essas são todas pontos de sinalização que você comentou, eu acho que o mais arriscado mais comprometedor que você falou é esse da Ibirapuera, com República do Líbano, com o Indianópolis, lado de visão, estamos tratando a bastante tempo, com o PPP semaforica com a Concessionária Ilumina, o que nós precisamos efetivamente é remover o poste que faz sustentação do semáforo para poder fazer a passagem a sinalização segura sem o ciclista ter que desembarcar, e ajudar a resolver toda essa coisa, esse eu acho que é o mais arriscado porque embora não esteja terminada, a realidade se impõe e o espaço ciclo viário ele passa a ser utilizado, então, são tratativas que nós estamos fazendo, tanto essa como uma outra que foi vencida essa semana na Ponte Cidade Universitária também tinha postes da Ilumina São Paulo, que precisavam ser remanejados para conseguirmos retomar a estrutura que estamos construindo lá, mas estamos tratando, agora todas essas sinalizações são da parte de sinalização e efetivamente, da parte de obra, que é o que a Secretaria acaba tocando nesse momento, tem esses pontos, por isso que eu comentei essas situações e não, cheguei a comentar essas outras estruturas que você nos falou, então poderia deixar isso também registrado, Michele para ver com o pessoal de sinalização, se tem uma previsão para sinalização, principalmente nesse caso da Figueira que também eu não me sinto inseguro lá, mas eu imagino que tem pessoas que vão se sentir um pouco inseguros em circular por ali.

ALINE - Nós ficamos mais preocupados com os ciclistas iniciantes, pessoas com crianças e tudo que passa por ali em direção ao parque, veja bem, aquele trecho está muito próximo do Parque das Bicicletas e nos últimos meses, depois que inaugurou aquela pista de bicross e tudo mais, tem atraído muita criança, e como é uma estrutura nova ali, não foi nem inaugurada ainda, mas foi recém implantada, tem atraído um número de crianças e pessoas mais iniciantes muito grande. Então, fica um pouco vulnerável aquele trecho, então, é importante ter uma estrutura que dê um resguardo maior ali, é uma estrutura larga tudo, mas é sempre bom dar uma resguardada de uma gradezinha só naquela, pontezinha, naquela rampa, acho que já resolveria traria um pouco mais de segurança para quem passa. É isso.

JACKELINE - Rogério, bom dia.

ROGERIO VIDUEDO - Eu queria saber dos 17 km, quais são os que foram entregues nessa Concorrência número 002 e 003 e que estão prontas para sinalização, porque eu recebi uma informação, fiz até uma reportagem sobre isso. E queria saber qual é o prazo, porque estamos sem prazo, às ciclovias estão sendo entregues, mas não está sendo sinalizada, por exemplo, aqui no Jaguaré está pronta, essa que Aline falou. E outras tantas.

RICARDO PRADAS – Agora de cabeça, eu não vou saber estou sem a listagem, mas a República do Líbano, Indianópolis com certeza, Alberto Zagottis se não me engano.

ROGERIO VIDUEDO - Isso, enfim, vocês falaram que elas já estão prontas para sinalização, quando vai sinalizar?

RICARDO PRADAS - Essa resposta, se alguém da CET quiser se manifestar, porque nós gente sempre estamos informando e encaminhando para a sinalização da CET.

ROGERIO VIDUEDO - Quer dizer, a República do Líbano não está sinalizada, porque eu só fui lá o mês passado, aí você falou, essas 2 Dom Pedro e Sena Madureira, está bem atrasado também, tem a Zagotti, tem a Marginal, não ali embaixo também, o Paulo Alves, não está aqui, mas tem aquela da Marginal, Nações Unidas. Mas o tempo está passando, o povo já está usando aqui no Jaguaré. Eu já vejo muito problema de pessoas que quando termina, aliás, fica parte da ciclovia nova para entrar na ciclovia velha, é obrigado a fazer um desvio para esquerda para não pegar o poste, é uma situação bem ruim.

DAWTON - Rogério só para complementar, os nossos esforços sempre estão no sentido de entregar as estruturas definitivamente, sempre com segurança, lógico que ela não pode estar sendo entregue completa e conta não tiver totalmente segura enquanto não passar pelo nosso crivo final, que é um que é feita uma vistoria final com todo o grupo, para fazer essa entrega oficial para a cidade. Os entraves burocráticos aqui, internos, eles realmente são bastante algumas, lógico que toda a parte de sinalização sempre está com a CET, estamos trabalhando junto com a CET para que isso seja entregue definitivamente, que seja implantado toda essa sinalização, horizontal, vertical e semaforica como o Ricardo falou, a semaforica temos alguns entraves democráticos, mais não tenha dúvida que os nossos esforços, que ela seja entregue com toda a segurança em todos os sentidos, dos que é o que a Aline colocou da Indianópolis, nós vamos tomar todas as providências, estamos correndo atrás, as providências serão tomadas, não tenha dúvida disso, infelizmente, não depende só de nós, depende de outros grupos, e estamos nos esforçando para resolver todos os problemas. Então não temos aqui uma relação definitiva do que já foi entregue, mas, com certeza iremos entregar com toda a segurança possível.

JACKELINE - Lucian, bom dia, pode falar.

LUCIAN - E que foram agrupados alguns itens, existe o item 5 que era atualização da lista das ciclovias, estava inclusa que teve audiência pública, e tínhamos questionado na reunião passada sobre algumas coisas que foram mencionadas na audiência pública e foram incluídas ou não, como por exemplo, foi falado da Pedro de Toledo na Vila Mariana, que era uma estrutura muito útil, etc., foi bastante falar da nisso, e o Luis Gregório tinha falado que sim, fazia parte das coisas que foram incluídas depois da atualização da audiência pública e ontem o Dawton mandou uma lista para nós, uma planilha da Prefeitura, com quais seriam as ciclos dos 158 km novos que era o planejamento vindo da COHAB e nós não identificamos, por exemplo, essa estrutura que já se tinha conversado sobre isso, e já tinha sido dito na reunião passada que foi incluído, não apareceu na lista. Então eu queria saber se vocês tem a lista de tudo que foi modificado depois da Audiência Pública para termos naqueles moldes do qual é o nome da estrutura, onde começa, termina, metragem, etc., para podermos ter atualizado, porque a ultima posição que passaram não estava atualizado, não veio da CET essa inclusão que já tinha sido mencionada aqui.

DAWTON - Luiz Gregório bom dia, por favor.

LUIS GREGORIO - Bom dia, Dawton, na verdade que eu quero lembrar a vocês que além dos 158 km, nós recebemos uma encomenda da Secretaria de propor +100 km para ser implantados até o final da gestão e foram como o 158 km já estão no processo de licitação, está incluído nessa próxima etapa, 100 km a mais que nós estamos propondo para até o final da gestão, então é aí que está essa lista que precisa ser discutida, aprovada com a Área operacional da CET, depois de gerar uma planilha nova e ser incluída numa próxima etapa da licitação, mas ela está sim.

DAWTON - Importante Lucian que todas as considerações de vocês, elas foram colocadas nesse planejamento e nós não queríamos atrasar o processo que tinha sido dado andamento, que a questão da licitação dos projetos já tinha Termo de Referência, sendo encaminhado, sendo processado aqui, internamente, dentro da Secretaria, ficar, incluindo novos vias nesse momento podia atrasar o processo, então resolvemos. Não, colocar agora, mas como tem essa proposta feita pelo próprio Secretário de incluir mais de 100 km de estudos que estão sendo avaliados pelo planejamento como pela Área Operacional, então, vamos colocar tudo o que foi proposto, as audiências públicas nesse próximo planejamento e não esquecendo que a ideia é que isso seja feito muito rápido, que seja proposto ainda nessa gestão, então é importante que estamos finalizando esse Termo de Referência, já dos 258 km vai ser colocado no ar para contratação dos projetos, e logo em seguida faremos outro, já para colocar os 100 km, não esquecendo que tudo isso depende de ter um planejamento financeiro em cima de tudo isso, você tem que disponibilizar recursos, tem que buscar o recurso. Recurso está sendo trabalhado paralelamente com relação a tudo isso que estamos fazendo, então, até para não fugir do que está sendo planejado e que já está na meta, mas não podiam ter colocado isso aqui agora, mas será colocado com toda certeza pela própria orientação do Secretário, então, com relação às propostas de vocês, fique tranquilo que estão sendo consideradas sim em todos os aspectos.

JACKELINE - Rogério?

ROGERIO VIDUEDO - Sim, então quer dizer que, ao invés de 300, vai ter 400, pode ter 400 km até o final do mandato, é isso que eu entendi.

DAWTON - A princípio, eu vou fazer uma conta rapidinha aqui. São 48 km das concorrências que estão sendo executados já passaram por Concorrência Pública e já estão no processo de execução de obras, estão sendo tratadas, temos mais. São 120 km aproximadamente das PPP's, sendo que desses 120 tem 20 km que um dos processos da PPP eles dependem de mudar de fase sempre passam da 1ª para a 2ª fase esse processo da Região Leste, um deles, tem cerca de 20 ou 22 quilômetros, não me lembro de exatamente quanto, mas eles estão numa etapa de mudança de fase o que é essa mudança de fase, está sendo elaborado um projeto dos empreendimentos propriamente dito com acessos e tudo mais. Então, enquanto isso não for definido, não se pode mudar de fase, pedir para que a empresa contratada possa contratar os projetos para poder ser executado, mas nós estamos numa fase finalzinho desse processo, é muito provável que ainda esse ano se possa mudar de fase, mas está sendo tratados, os outros já mudam de fase, já foram inclusive emitidos ordem de serviço para elaboração dos projetos.

ROGERIO VIDUEDO - Tá tudo bem, então temos 48km, mais os 120 km PPP, que da 168 km.

DAWTON - E mais os 158 km que estão sendo propostos nessa nova planilha que está sendo colocado aí para fazer também uma concorrência dos projetos, 326 km mais ou menos, a princípio, esse número e que teria mais 100 km, que está sendo estudado nesse momento, já estamos estudando. O que significa? Precisa ficar muito claro, existe um plano de metas de 300 km daqui a meta da Prefeitura que a metade da prefeitura para implementação até 2024, então estamos aqui conversando com o Secretário que está conversando com o Prefeito, para colocarmos mais 100 km aí e porque para colocar os 100 km precisa ser colocado, num processo interno para a CET, vai para a área do planejamento para que se faça o planejamento dessas estruturas, lógico que após a nossa Audiência Pública eles pegaram tudo que foi proposto lá, inseriram nessa listagem não sei se foram todas atendidas, mas grande parte foi atendida, com certeza e isso vai pra Área Operacional, para poder dar um parecer. Ou seja, nós temos nessa fase como passou todas as outras. E temos obtido sucesso em 98% de tudo que temos proposto. Então a ideia que se chegue aí nos 400 km ainda nessa gestão. Então, respondendo sua pergunta, mas nós temos que em algum momento, alterar essa meta e quem altera essa meta é a Secretaria, junto com o Prefeito. Estamos trabalhando nisso.

RICARDO PRADAS - Posso complementar. O importante, principalmente para os membros que foram eleitos é entender esse processo dentro da Secretaria e CET, ele está se tornando um processo contínuo de implantação da estrutura ciclo viário, então tem coisas que estão em execução, coisas que já estão licitando projeto e já estão pensando na extensão disso além da meta. Então, o que eu acho importante, essa Câmara começar a pensar, não em processos separados, mas pensar na sistemática de estarmos fazendo de ter uma situação contínua de implantação da estrutura ciclo viária da cidade toda seja coisas que estão sendo colocadas pela área projetista que ainda vão passar por todo o processo, Audiência Pública, tem coisas que já passaram da Audiência Pública, o projeto e tem coisas que estão em execução. Então é importante. Eu achei levantar esse ponto para dar essa visão do todo que se está fazendo, processo de estruturação na malha ciclo viária hoje, está sendo um processo continuado.

JACKELINE - Bom dia, Paulo?

PAULO ALVES - Bom dia a todos. Eu não sei se foi mencionado, desculpe um pouco o atraso, mas eu queria saber, se já possui alguma porcentagem? Algo relacionado a essa listagem não dos 150 km, que está previsto de estruturas que vão ser implantadas nas periferias, nas bordas da cidade, muito, me preocupa essa questão, porque temos visto boa parte das estruturas ainda sendo implantadas, ainda que seja muito importante que elas estejam no centro expandido, que vão ter uma função muito importante, mas não temos conectividade com o centro, boa parte da zona sul, boa parte da zona Leste, zona Oeste, zona Norte, e estamos constantemente batendo nessa tecla, e precisava saber uma porcentagem de como que vai ser essa implantação, qual a tipologia dessas ciclovias, como que elas vão se dar, ser implantados, vão ser ciclo faixas, ciclovias mesmo porque obras elas são muito importantes, entendemos que nas periferias só é possível com obras, realmente na maior parte dos casos de avenidas, por exemplo. E sobre a questão da sinalização, também me preocupa, porque não só nas ciclovias novas, tem ciclovias passando até por requalificação e não foi implantada a sinalização, ciclovias que foram implantadas já um bom tempo passaram por reforma, mas se quer receberam a sinalização ou até para aqueles casos de obras da Sabesp, quer a Sabesp não refaz a sinalização, acredito que precisaria ter uma atenção muito grande em relação a isso,

até porque muitas ciclovias também não foram requalificadas, então, pontos são 2 pontos aí que eu gostaria de saber.

RICARDO PRADAS - Paulo, temos uma miríade nesses locais dividido por subprefeitura, então, em Perus, aqui estou fazendo conta a grosso modo para não ficar pontuando tudo, se não vamos ficar na reunião inteira falando desse detalhe, Perus tem quase 6 km e meio, Aricanduva mais 1.100 + 310, Sapopemba 1.300/1.400 e pouco mais de Aricanduva, são trechos de conexão, Vila Prudente 3.700 m, Itaquera 3 km mais Vila Prudente é 700 km Aricanduva, mais 1.900 km, porque está tudo meio misturado. Está dividido por Get's – Gerências e CET, e isso de um lote. Do outro lote, que pega a Zona Sul do lado mais Oeste, tem Cidade Ademar 4 km mais 1800 m, Capela do Socorro 1840 mais 1897, Cidade Ademar mais 2600 m, Estrada Turística de Parelheiros, 7 km e 700, Engenheiro Marsilac 3900, Estrada do Cipó 2 e 300, Avenida Atlântica, Capela do Socorro. Então tem uma miríade aqui de Estrada Turística de Parelheiros, Jaceguava mais 5 km e 700, enfim.

DAWTON - Ricardo só para completar, eu sei que a lista é grande, acho que é importante, Paulo para responder a sua pergunta definitivamente. Existe, existiu, e continua existindo uma orientação tanto do Secretário quanto do Prefeito com relação a essa priorização das estruturas nas periferias e nós estamos tratando disso realmente em todo esse processo, e ficou muito claro que ele quer que seja priorizada para a periferia, que nós não podemos deixar de atender são as conexões internas, e não fazia sentido deixarmos isso de fora, esses complementos das conexões internas, porque elas fazem você chegar, inclusive a periferia, então a prioridade, resumindo, a prioridade é a periferia, todas elas e em todos os sentidos, mas nós não deixamos de fazer as conexões importantes que tem que ser feito e os complementos que tem que ser feito aqui na região central, quando se fala da região central, estão falando dentro do Mini Anel Viário, nem é periferia ainda, mas estamos tratando disso vou usar o termo com bastante responsabilidade, primeiro que sabemos que a Câmara Temática ela é a entrada dessas informações, desses pedidos, e temos nos preocupado bastante em atender tudo que está sendo pedido, porque vocês são usuários, vocês estão com todas as redes e tem essas informações importantes, é para isso que temos todas as nossas reuniões regionais e as da Câmara Temática pra podermos tratar desses assuntos, então não tenho dúvidas, a periferia está sendo tratado com prioridade, que tem que ser dado.

PAULO ALVES - Correto, então a nossa preocupação é realmente essa, porque as periferias, proporcionalmente, são onde falta mais conectividade, principalmente com centro, que é a linha de desejos das pessoas utilizarem, para ir para o seu trabalho, faculdade, no dia a dia, utilizando a bicicleta como meio de transporte.

DAWTON - As vias das periferias, grande parte delas necessitam de obras que esses acessos realmente são muito mais difíceis você sabe muito bem, até melhor do que nós, as ruas são muito estreitas e às vezes o desafio de passar por essas ruas estreitas não é fácil, mas nós estamos estudando para que seja vencido esse desafio também. Então é isso, desculpa te cortar.

PAULO ALVES - Correto. Sim, eu fico feliz de ver isso, mas é realmente preocupante, porque tem vias que estavam previstas, demandas históricas eu não vou citar nomes aqui, mas, um exemplo, a Carlos Caldeira, é uma delas que, historicamente, o pessoal está nos cobrando a

um bom tempo, e transposições para você conseguir chegar ao centro não se consegue transpor por Santo Amaro, tem uma barreira ali e olha que não é um centro, não é uma periferia, é um centro comercial ali muito importante que não se consegue interligar Jurubatuba com Berrini, então você tem essa dificuldade, você não consegue interligar, Atlântica com a região de Santo Amaro, Chácara Santo Antônio, então são barreiras que nós vemos claro que é muito importante a conectividade como você mencionou que precisa ser feita em alguns bairros, mais é pode ser até centrais, mas temos essa dificuldade realmente de conectar periferia e centro que é a linha de desejo.

MICHELE – Guilherme?

GUILHERME MORAES DA SILVA - bom dia a todos, pensando nesse aspecto macro que foi falado agora a pouco aqui, eu queria saber se tem algum indicativo técnico para se fazer essas contratações das obras da estrutura ciclo viária por PPP e não por outra modalidade de licitação, como, talvez na tomada de preço porque, a sensação que eu tenho é que existe uma grande listagem de ações que estão sendo feitas, mas que elas não acontecem, talvez até como o Prefeito falasse, por exemplo, a Corifeu, que seria feita a entrega até o fim do ano, mas aí, a PPP com a COHAB, não corre no tempo que se esperaria que acontecesse, quando você olha o FUNDURB, tem o dinheiro está lá, eu queria saber se existe alguma justificativa da área técnica para que seja feita por PPP e não por outra modalidade de licitação que fosse mais ágil que a PPP para não esperar o parceiro fazer o projeto e aí esperar um tempo e depois tem que aprovar. Enfim, quero só saber se existe alguma justificativa técnica para ser feito por PPP e não por outra modalidade.

DAWTON - Acho que é o importante Guilherme, é que não existe um único processo, eu posso te garantir que neste modelo que nós estamos adotando aqui na Secretaria utilizando todos os meios e é por isso que estamos colocando a PPP, provavelmente será a mais rápida, o que demorou a PPP, é um processo administrativo que demorou, tanto é que o processo de novas concorrências dos 158 km, você vai ver que ele será muito mais demorado, porque é um processo mesmo. É feito um Termo de Referência, como tem em todos os outros processos, vai para uma licitação, para uma concorrência, então, primeiro é contratado um projeto, uma licitação de um projeto e depois para uma licitação da elaboração da execução da obra, então neste caso, especialmente com certeza a PPP será a mais ágil nesse sentido, mesmo porque nós já emitimos as ordens de serviço para contratação dos projetos e eles já estão sendo elaborados, existe um prazo lógico, só é possível emitir uma ordem de serviço depois que a verba tiver disponível dentro do processo do FUNDURB, esse processo demorou, não por culpa de ninguém, muito pelo contrário, nós trabalhamos muito nesse sentido e esse processo saiu então nós vencemos todas as barreiras administrativas e hoje ela está definitivamente resolvida com esse início de mais de 100 km, que já foram emitidas ordem de serviço e eles pediram um prazo para poder elaborar 100 km projetos de 3 meses, que é um prazo bastante razoável, a única coisa que eu pedi a eles é que cada projeto que fosse elaborado e fosse apresentado e nós pudéssemos emitir uma ordem de serviço com relação à execução das obras, então quando vencer essa parte do projeto elaborado, porque é assim, elaborou o projeto vai para CET, ela vai aprovar todos os projetos, vem para Secretaria ratificar toda essa aprovação e depois é emitido, uma ordem de serviço para contratar a obra, então isso vai ser

muito rápido, estamos apostando bastante que algumas dessas obras serão realizadas ainda esse ano, estou brigando bastante, para que pelo menos essa que você citou, a Corifeu, que ela tenha início ainda este ano com certeza nós estamos priorizando o máximo que pudermos, é lógico que eles vão entregar o projeto para a CET, você vai, devolver aprovado esse projeto e depois terá início às obras, então, são 7 lotes. Cada lote tem lá umas prioridades, 1,2,3,4, então eles vão ser abordados na medida que foi priorizado esses projetos. Depois nós vamos encaminhar oficialmente para a Câmara Temática, essa listagem para que vocês tenham acesso a essa informação também, então o processo, ele é contínuo, ele não para e com certeza os primeiros projetos a serem elaborados e ser implantados serão os da PPP, ou a justificativa técnica de diferença entre um e outro, é que um pode ser mais rápido que o outro, apenas isso e como tinha várias oportunidades e o objetivo é cumprir toda essa pauta, toda essa meta e não deixar nada de fora. Então todos os processos que nós podemos aproveitar para inserir nesta oportunidade de realizar e atender às metas, nós colocou aqui para atender, então acho que é isso. Estaremos implantando ainda esse ano algumas dessas estruturas, ciclovias através da PPP.

GUILHERME MORAES DA SILVA - Mas Dalton, desculpa só dar uma devolutiva é que a sensação que é discutida dentro da Câmara Temática é que se fosse uma execução direta, poderíamos estar em contato com vocês para saber melhor sobre o projeto. Quando se coloca a PPP no meio, a gente fica numa situação em que tem um parceiro, aí vai ser feito um projeto entre CET, o parceiro e nós não vamos ter como fazer uma participação para saber se é uma direcional, bidirecional, se é ciclovia, nós não temos nenhum conhecimento sobre o projeto e aí, um exemplo específico da Corifeu o que exatamente vai ser feito, está sendo um projeto, mas como é que nós como participação podemos ter uma ideia do que vai ser feito, a não ser? Eles vão, eles vão apresentar e a CET vai dar uma devolutiva, aprovando ou não, ou promovendo retificação e nós pensamos, poxa, a cidade civil nos pressiona para saber o que é feito, com o Prefeito falou que ia sair até o fim do ano, tudo bem, não vai sair por alguma questão administrativa, sem problema, mas aí pergunta o que vai ser feito, eu não sei, mas você não vê o projeto, não, mas o projeto não foi apresentado? Não, poxa, mas não é a prefeitura que está coordenando, mas é que tem uma PPP, e aí o parceiro vai apresentar, mas vocês vão ter acesso, não. Eu espero que você entenda o que vem a nossa demanda, que nós somos pressionados.

DAWTON - Eu entendi Guilherme, mas não é esse o caso não, pelo menos eu posso garantir para vocês que grande parte destes projetos que estão aqui na PPP saiu das nossas reuniões regionais, então o processo participativo foi muito grande com relação a isso. Tudo que eu pude aproveitar, porque tem a questão do PPP, você tem a limitação, regional, da localização do próprio empreendimento, então tudo que vocês colocaram que vocês propuseram que estava próximo daquele empreendimento, nós inserimos no processo e foi embora, então a participação com certeza foi essa, o próximo passo, elaboração dos projetos eu não posso nem falar para você dê uma olhada por exemplo, o projeto está sendo elaborado agora, então, o Luís tá aqui, eu não sei se ele pode falar sobre isso, mas eu acho que não teria problema nenhum o projeto ser discutido com vocês com relação a aquilo que está sendo colocado, único medo que eu tenho com relação a isso é que isso possa atrasar o processo da implantação, eu não tenho problema nenhum de estar colocando na mesa. Os projetos estão sendo elaborados que o processo está sendo o mais transparente possível com vocês, não

tenha dúvida disso, isso é uma orientação do Secretário, o processo tem que ser transparente e nós não queremos a Câmara Temática depois batendo em nós, porque fizemos coisas que ia completamente contrário o que estava sendo proposto, o que se pretende aqui é realmente que seja atendida a necessidade, não apenas um pedido da Câmara Temática, mas é uma necessidade de quem pedala, é o mais importante isso é atender o nosso cliente maior, que é o próprio ciclista. A partir daí é que temos realmente que tomar as decisões, então eu esse processo de passar por vocês para vocês olharem os projetos. Eu não vejo problema nenhum, precisamos conversar com a CET, com relação a isso se teria problema, eu vejo que não teria problema nenhum, mesmo porque vocês têm lá as reuniões regionais, eu acho que depois do projeto elaborado, no que está sendo proposto, eu não sei se poderiam estar discutindo com eles.

GUILHERME MORAES DA SILVA - Era essa demanda, se fosse encaminhada na regional, alguma coisa que fosse feita, porque a nossa demanda que pressiona pra nós sabermos o que vai ser feito e nós não sabemos, assim, vocês estão abertos, nós estamos dialogando, tem uma boa interlocução, mas existe essa dificuldade para saber o que vai ser implantado, podemos opinar sobre o projeto que está para ser aprovado, era basicamente isso, mas se não tem, óbice, ótimo. Então vamos aguardar e, quando for possível, teremos contato com o projeto.

DAWTON - Bom, acho que o próximo assunto está comigo, que é a PPP, eu já falei uma parte, até passei para a Michele poder colocar a listagem aqui na nossa reunião, eu não acho isso produtivo, porque realmente é uma listagem muito grande, e não vale a pena abrir aqui pra podermos conversar sobre isso, eu me comprometo mandar essa listagem para vocês, e se for necessário marcar uma reunião específica sobre esse assunto, podemos marcar uma específica sobre esse assunto, porque vai tomar muito tempo da nossa reunião, falar sobre 120 km de planejamento ciclo viário e toda PPP, então eu gostaria muito de poder colocar para vocês vou mandar através da Câmara Temática esta listagem, já passei para Michele aqui para ela poder disponibilizar no final da nossa reunião e posteriormente, podemos conversar sobre isso, porque nesta listagem tem um planejamento, que veio sempre através da CET, esse planejamento é da CET, em cima de tudo o que foi feito em torno dos entendimentos e já foram feitos os projetos funcionais, que é um croqui básico que você tem a tratativa que está informando, é uma ciclo faixa, ciclovia no box direito, box esquerdo, sobre o canteiro, então são os detalhes mínimos que para eles poderem contratar os projetos e a partir daí, esses projetos vêm para a CET, para fazer essa análise do projeto que está sendo proposto. Então nós estamos nessa fase, já emitimos as ordens de serviço, eles pediram 3 meses para poder implantar, poder entregar os projetos, nesse caso, nós emitimos de 105 km de ordem de serviço, que podia ser emitido nessa fase e ainda o outro como não passou pela fase ainda eu não sei se é 105 km, acho que é menos, acho que 99 ou 100 km, mas não importa, é próximo disso daqui, e já foram emitidas ordens de serviço para isso aqui. À medida que os projetos vão sendo, concluídos ou a proposta, do projeto básico vai sendo apresentado para a CET, e ela vai dando os retornos e vai finalizando. O que eu posso adiantar para vocês que existe uma orientação para que isso seja muito ágil em todas as instâncias, para que seja cumprido o máximo possível, ainda dentro dessa gestão, dentro deste ano de 2022. Então existe uma orientação da Secretaria e do próprio Prefeito, que existe um compromisso desde o início de se implantar 157 km, que foi anunciado lá atrás, mas o importante é o seguinte, que tudo isso seja iniciado, mesmo que as obras não sejam concluídas, que elas sejam iniciadas todos nós

sabemos, estamos aqui vendo essa realidade agora de quando as obras começam a ocorrer, tem tantas interferências no percurso que é proposto que termina atrasando as obras e isso faz parte do processo, não tem como evitar, está buscando o atendimento o mais rápido possível de todo esse planejamento ciclo viário que estamos propondo aqui. E saiu um pedido, acho que Avenida dos Bandeirantes, que está em um dos processos da PPP, e claro que estamos dando prioridade na elaboração dele, é um projeto muito mais complexo, não é um projeto simples, é um projeto de quase 10 km de ciclovia e nós daremos a prioridade nesse projeto da Avenida dos Bandeirantes.

LUCIAN - só porque você mencionou a Avenida dos Bandeirantes, então me lembrei de uma coisa que eu ia perguntar, eu tinha esquecido que é só para garantir, tem saído várias da moto faixas das faixas azuis que vocês tinham falado e eu queria só ter certeza, como elas são bem mais recentes a discussão, bem mais nova, então elas foram colocadas ou planejadas para várias avenidas, eu queria só ter certeza, nenhuma da moto faixas está fazendo, estão substituindo as ciclovias ou ciclo faixas estavam previstas para aquelas avenidas, é isso ou se tem algum caso onde teve alguma substituição, ou alguma alteração em virtude disso.

DAWTON - Não, muito pelo contrário, o que está havendo é uma adaptação de todos os modais, isso que está ocorrendo, nenhuma ciclovia proposta deixou de existir por conta do nosso planejamento, da faixa azul de moto, todas elas serão compatibilizadas com certeza, e a ideia é que nós não podemos esquecer o seguinte, a meta da Secretaria é reduzir o índice de mortalidade, então, os modais que estão sendo tratados e quando eu falo de modais estamos falando de mobilidade ativa de um modo geral, está sendo discutida a bicicleta e principalmente, o pedestre, em outras Secretarias, temos participado de algumas reuniões, que é a questão do pedestre, e a questão da bicicleta nós estamos tratando diretamente com vocês e a questão da redução do índice de mortalidade, que um deles é através da moto, o resultado disso até o momento tem sido muito bom, com relação à segurança, com relação a tudo o que se propõem e realmente estamos apostando nesta possibilidade com esta melhoria, porque é inevitável o volume de motos que tem na cidade realmente é muito grande, e a Secretaria desta vez teve a coragem junto com a CET, teve a coragem de tomar uma decisão que não foi fácil tomar a decisão como essa, de colocar mais este projeto que está dando certo, dentro da cidade com o objetivo de reduzir o índice de fatalidades na cidade de São Paulo, um projeto não está interferindo no outro, estão sendo compatibilizados, inclusive, acabou de ser compatibilizado o projeto lá na Avenida Tiradentes, que tinha uma adaptação na geometria naquele trechinho, está sendo adaptado e não interferiu absolutamente nada na nossa rede ciclo viária.

JACKELINE - Mas alguém gostaria de perguntar?

GUILHERME MORAES DA SILVA - Uma pergunta, Dalton, é por total desconhecimento meu, a moto faixa, ela está sendo executada através de alguma PPP ou de algum recurso próprio? De onde está saindo verba para moto faixa?

DAWTON - O recurso está vindo da própria CET, você tem o planejamento de sinalização, ou readequação de qualquer projeto a CET total possibilidade, vamos dizer assim, de estar fazendo isso e está muito correto, porque qualquer projeto que tenham como

objetivo reduzir o índice de acidente ou grau de periculosidade, desse local, com certeza ele será bem aceito em todas as instâncias, tanto é que a gente falava de projeto de segurança na cidade, era um projeto que modificava aquela região, estava lá uma sinalização existente é feito um estudo elaborado, um projeto, aquele projeto modifica, em alguns casos, radicalmente toda aquela estrutura que existia ali, ele está indo na mesma linha, o objetivo é segurança.

GUILHERME MORAES DA SILVA - Pergunto porque para ciclo faixa é muito mais complicado do que para moto faixa? Era essa minha pergunta.

DAWTON - Não é verdade, me desculpa, parece que é mais complicada, mas os nossos esforços em todos os sentidos, estão sendo em resinalizar é que depende de algumas coisas, alguns projetos tem que ter uma rubrica específica e eu tenho que justificar, ainda nestes casos, têm que fazer a justificativa e buscar o recurso específico para esta rubrica então, mas só por conta disso o restante está indo de vento em polpa e nós vamos vencer todas elas com toda certeza, porque essa é a orientação e objetivo que nós estamos alcançando aqui nessa gestão.

JACKELINE - Mais alguém gostaria de ser manifestar? A ciclo faixa de lazer, eu vou atualizar as informações, como foi dito na última reunião, o Luis Gregório trouxe que o planejamento acatou as considerações que vocês fizeram para o futuro, novo chamamento, a atualização, foi para o setor operacional da CET, que vai avaliar operacionalmente, se todas essas sugestões são possíveis, como elas são possíveis? Nós, como Secretaria, estamos aguardando esse retorno para que possamos passar para vocês, nós não temos ainda ele mesmo porque, enquanto não se extinguir ao chamamento atual de 180 dias, não temos como fazer um novo, então, recebendo essas considerações todas da CET, que está em conjunto, com planejamento e operação, vamos repassar para vocês e aí sim podemos entrar nessa nova fase de falar olha aqui deu, não deu, mas, como o Dalton disse anteriormente, nós nos comprometemos, vocês já estão participando do processo e assim que recebermos, faremos uma nova rodada e de repente, se com a operação e o planejamento podemos até conversar junto, mas assim que eu receber que eu poderei falar para vocês quais os próximos passos, não sei se o Dalton ou o Luiz gostariam de acrescentar alguma coisa.

DAWTON - O importante acho que o Luis pode até complementar, se for o caso, o importante que se coloque o seguinte, todas as sugestões de vocês foram acatadas, estão nesse planejamento, desses próximos quilômetros, que existe uma possibilidade de atuação da CET, está sendo estudada, com certeza, está sendo estudada, orientada pelo próprio Secretário também, e isso o que está sendo sugerido por vocês estão sendo colocados nesses próximos estudos aqui, ainda não está pronto, ainda não está consolidado passar por todos os processos, mas assim que tiver pronto, nós vamos disponibilizar para vocês, Luis, se você quiser complementar.

LUIS GREGORIO - É isso mesmo porque dependemos de informações que venham também da própria SPTRANS, porque tem locais que hoje temos corredores de ônibus ou faixa exclusiva de ônibus que precisam ser uma forma readequadas para poder receber as faixas de lazer, então depende não só do planejamento da CET, mas também depende de planejamento também da SPTRANS, então já fizemos essa proposta foi discutida com a área operacional,

está sendo avaliada pela SPTRANS, de toda forma, como a Jaqueline colocou findado os 180 dias do prazo dessa nova contratação isso vai gerar uma outra nova licitação, outra contratação para esses 300 km mais, com certeza, tudo que foi apontado por vocês foi considerado nos nossos estudos.

JACKELINE - Alguém gostaria de fazer alguma colocação? Bom, as próximas pautas foram respondidas no convite. Eu gostaria de ler para ficar gravado aqui, tópico 7 do convite: Licitação de radares o termo de referência e a fiscalização contemplam a bicicleta. O sistema pode prever fiscalização automática de invasão de ciclo faixas, ultrapassagem com menos de 1 m e meio etc. Resposta. Existe sim, previsão para fiscalização dos enquadramentos referentes à ciclo faixa e ciclovias no termo de referência do processo licitatório para contratação de serviços com equipamentos de fiscalização eletrônica. Contudo, as especificidades técnicas que serão analisadas quando da efetiva implantação do equipamento em campo, assim, não podemos afirmar que será contemplado esse tipo de fiscalização em todos os eixos ciclo viários da cidade de São Paulo. Mais um tópico: os últimos relatórios corporativos da CET, que não foram publicados. - (a) Relatório anual de sinistros de trânsito de 2021. Resposta: Embora o relatório esteja pronto, ele ainda não foi apresentado ao corpo diretivo da companhia e ao prefeito. Estamos na expectativa para apresentá-lo na reunião ordinária do CMTT. - (B) Relatório de desempenho viário de 2020 e 2021. Resposta. A elaboração deste relatório foi suspensa devido à pandemia da COVID-19. A última edição foi publicada em 2019. - (c) Relatório de sustentabilidade de 20 e 21. Resposta. Relatório de sustentabilidade tem o link aqui. Assim que eu acabar de ler, eu colo no chat. 9 - Treinamento de agentes em campo da CET reciclagem, temos encontrado muitos agentes que tem deixado de autuar infrações em ciclo faixas. Qual o histórico do número de agentes da CET em campo dos últimos anos e quando haverá nova contratação? Foi uma resposta ao lado das sete, tem aqui uma tabela colada, eu acho que a Michele tentou colar e não conseguiu, veio à resposta, mas a gente faz novamente, Michele você conseguiu colar essa tabela?

MICHELE - Não Jaqueline. Estou tentando aqui, a tabela não está vindo.

JACKELINE - Pode falar. Dawton.

DAWTON - Só faltou aqui o item 2 do c) Relatório da sustentabilidade de 2021, em fase de finalização, acho que você pulou, mas tudo bem, só para complemento mesmo, já que está gravando, só complementando.

JACKELINE - Isso, desculpa, era o item 2 em fase de finalização. Então nós temos o enquadramento nessa tabela, tem enquadramento, qual o enquadramento da atuação? Estacionar sobre ciclovias tem a tabela, seguindo eu vou continuar lendo, lembramos também que ele mandou nesse texto, lembramos também das faixas de vinil e mensagens em painéis de mensagem variável sobre educação do trânsito e o respeito a ciclovias, ciclo faixas que foram amplamente inseridas nesse ano de 2022. Aí tem os tópicos, a) Treinamentos, agentes em campo da CET. Reciclagem devido às restrições impostas pela pandemia da COVID 19, a CET atendendo aos decretos municipais, suspendeu os treinamentos presenciais para minimizar o impacto, a companhia desenvolveu alguns módulos para atualizar seus empregados de forma online e, mais recentemente, vem retomando as atividades de forma presencial. Destacamos os treinamentos abaixo ou realizados entre janeiro de 2020, agosto, de

2022. São eles, treinamento vida segura, previsão zero. Foram os 1.270 agentes treinados e o objetivo do treinamento. Esse treinamento tem como objetivo claro o conceito de segurança no trânsito, com atenção especial para os usuários mais frágeis do sistema viário, pedestres e ciclistas. Treinamento, agente de trânsito ciclista, foram 66 agentes. Objetivo do treinamento, capacitar, atualizar os agentes de trânsito para atuar fazendo uso de bicicletas. (Tópico b) Qual o histórico por número de agências da CET em campo nos últimos anos. Segue abaixo, um histórico do número de agentes de fiscalização de trânsito da CET em campo nos últimos 5 anos, considerando os cargos de agente de trânsito nível 1 a 5 - 1,2,3,4,5, gestor de trânsito também nível um e lotados na DO diretoria de operação e assistente de administração lotado em setores específicos da CET. Em dezembro de 2018 eram 1.698, dezembro de 2019 eram 1.684, dezembro de 2020 eram 1.652, dezembro de 2021 eram 1.598, agosto de 2022 são 1.544. Mais uma pergunta, quando haverá nova contratação? A gerência de recursos humanos, em parceria com as áreas operacionais de planejamento da CET, estuda a quantidade necessária em cada um dos cargos para a realização do concurso público. Se alguém quiser fazer algum questionamento, eu só tenho essas respostas aqui lidas, mas se alguém quiser complementar. Lucian?

LUCIAN - Quando que foi a última vez que foi feito concurso para reposição de agentes da CET, o que eu lembro, não só faz muito tempo, como também já havia um processo do tribunal de contas do município, onde ele fazia uma recomendação de ter alguma referência do número de agentes fiscalizadores por população e eu nunca mais encontrei nada a respeito disso. Se vocês tiverem, por favor.

JACKELINE - Lucian, eu não tenho. Se alguém puder falar sobre isso, se alguém souber a data, lembrar.

RICARDO PRADAS - Foi o concurso em 2006 e aí contratou a partir disso, acho que até 2010, 2 anos renovável mais 2 anos, mas também é chute aferido, essa data é uma data histórica que todo mundo sempre comentava quando ia pedir para fazer novos concursos e citava essa data.

DAWTON - Ricardo já colocou, vamos levantar essas datas e podemos responder isso oficialmente para todos e até essa história que o Lucian colocou do processo, eu falei que não conheço esse processo ele deve ter ido para a CET, que tem que se manifestar com relação a isso. Então podemos levantar e depois dar uma resposta oficial através da Câmara Temática para todos.

GUILHERME MORAES DA SILVA - Nossa, até o Kristofer colocou aqui no chat, já que está gravando, é bom deixar registrado que são pelo menos 12 anos e que o simples fato de vocês não lembrarem, diz muita coisa, não de vocês, a falta de agentes de toda a companhia coloca em risco a minha vida e a vida de todo mundo que está se locomovendo pela cidade. Há pouco tempo atrás estávamos discutindo sobre o carro de fiscalização da zona azul com a CET, a STAPARK, que é o convênio e tal e falou se tiver alguma situação descemos e damos uma multa. Se não tem a gente, e se são pouco pela cidade vai ter pouco à gente. Nos casos. Enfim, entendi, é a dificuldade de fiscalização do trânsito, ela aumenta a letalidade, então, fica muito complicado pensarmos em desenho viário e estruturas para humanizar o tráfego, se não há agentes, eu estou falando, não é para nenhum de vocês, mas sim, a estrutura. Desde 2010 a gente passou, inclusive, pela reforma administrativa do governo do estado. Mudou muita

coisa, e continuamos assim, enfim, isso é uma coisa para constar em ata, porque fica complicado, ficamos às vezes aqui se digladiando, sendo que tem uma estrutura acima que está prejudicando tudo, então só para constar isso, porque assim, para não ficarmos brigando com vocês, porque sofremos vocês fazem o possível, mas o possível ainda não é o bastante, mas tem a estrutura acima de vocês que prejudica a todos nós. Obrigado.

DAWTON - Acho que é importante, colocar 2 coisas, é necessário sim, claro que é necessário essa questão da contratação e isso quem tem que responder sobre isso, não somos nós com certeza, mas eu posso afirmar para vocês o seguinte, nas nossas reuniões, com o Secretário e os grupos que falam sobre esse assunto dentro da Secretaria, dentro da própria CET, existe sim um desejo de aumentar esse quadro, então, isso é simples, não podemos esquecer que tem mais um, por exemplo, a polícia militar também é um agente fiscalizador do trânsito, existem batalhões específicos para poder fiscalizar o trânsito. Então nós estamos falando de 1.544 agentes dentro da CET, mas existe, todo o quadro da polícia militar, que pode estar fazendo essa essas atuações. Eu estou aqui justificando que não precisa ampliar, estou só colocando que não são apenas 1.544, tem outros agentes que fazem essa fiscalização também, com relação ao trânsito e que possibilita um a melhoria da segurança se você subir qualquer corredor importante da cidade, você vai ver em alguns pontos tem um agente de trânsito da CET, em outros pontos tem o policial militar, colocado naquele cruzamento, tomando conta do trânsito, fiscalizando também, então, uma cidade como a nossa, ela precisa realmente ser ampliado o quadro não tenho dúvidas disso, qual é o modelo? Não sabemos isso tem que ser discutido, mas de qualquer forma, não são apenas 1.544, agentes, tem mais policiais militares fazendo isso.

KRISTOFER - Sim, eu queria só ponderar o que o Guilherme falou, não é o simples fato de não lembrar do último concurso já indica que aconteceu muito tempo, e como ele mesmo disse, existe uma estrutura cima, que faz a dotação orçamentária, tudo e divide e claramente ela não prioriza a segurança no trânsito. Isso é claro, toda a reunião, é sempre falado, olha, está faltando gente, nós somos tentando resolver. Nós estamos sobrecarregados de serviço, isso é sentido a necessidade de que, como o próprio Lucian colocou, vocês não tem colegas novos de trabalho, se formos considerar que desses, 1.500 e poucos agentes que a Michele falou, temos que pegar ma parcela, que se afasta, que entra em férias, que se aposentou, por invalidez, uma parcela que simplesmente está deixando a vida pública, outros que estão emprestados para outros locais são convocados para cargos comissionados, deve ter menos agentes ainda e assusta cada vez não tem uma previsão orçamentária para um concurso novo, vai chegar uma hora que a CET, vai se extinguir, é natural, vocês tem colegas que se aposentam todos os anos, tem colegas que infelizmente adoecem, teve falecimentos, aqui nós perdemos alguns que participavam de reuniões aqui durante a pandemia, infelizmente eles se foram, e não foram recolocados. Então eu acho que isso é uma pauta que temos que tomar cada vez mais recorrente, para trazer novos funcionários, senão, não vai adiantar discutir aqui o que não se consegue fazer, só isso que eu queria ponderar.

DAWTON – Se alguém tem mais alguma coisa para colocar, eu vou repetir o que eu falei lá atrás, nossos esforços sempre são no sentido de entregar todos os nossos trabalhos, todas as nossas propostas, todos os nossos projetos, com o objetivo de reduzir esse índice de mortalidade e o grau de periculosidade em qualquer parte do sistema viário, então

definitivamente, sempre focando na questão da segurança, e é esse trabalho que se vem fazendo em conjunto com todos os grupos que tanto estão subordinados aqui na Secretaria de Mobilidade, quanto os representantes da sociedade civil, onde sempre tem participado. Queria agradecer vocês mais uma vez pela nossa reunião, e que possamos ter as nossas próximas reuniões já com resultados dos projetos elaborados e talvez até dado início algum dos projetos em execução.

ALINE - Deixa eu só colocar uma coisa, ainda temos um tempinho de reunião aí, ficou no ar desde o começo falarmos sobre as reuniões regionais.

KRISTOFER - Trazer isso para o debate. Não sei se temos tempo agora, temos que repensar o formato. Eu acho que seria legal aperfeiçoar a conversa, bolar alguma coisa e mandar pra Prefeitura. O que você acha?

ALINE - Então eu queria só colocar um pouco do conceitual um pouco do problema na verdade, temos identificado primeiro, não temos comparecido nas últimas reuniões, não sei se os demais colegas compactuam do mesmo motivo que eu, mas é que nós estivemos muito envolvidos nas últimas semanas, nas eleições, especialmente nas campanhas eleitorais de alguns candidatos, por isso que não conseguimos comparecer nas últimas e em nome de todos, peço desculpas pelo nosso não comparecimento em algumas das reuniões. Mas, temos encontrado dificuldades, nós fizemos um esforço para cumprir o calendário da maioria das reuniões, foram poucas as reuniões que efetivamente faltamos, para um calendário que se decidiu em conjunto, mas que a princípio foi sugerido principalmente pela CET, antes, quando essas reuniões era com o Dawton, o calendário era mais flexível, mais amplo, que nos abrangia de uma forma mais confortável, as reuniões não precisavam ser conjuntas com outras regionais, reunião regional de 2 regiões juntas fica um pouco prejudicada porque ficamos sem tempo, às vezes para falar de 2 regiões, o tempo fica curto para a gente passar os problemas de todas as regiões, numa reunião só e outra coisa a falta de frequência de vocês também na reunião sempre tem alguém da CET na reunião, mas nunca é a mesma pessoa. Por exemplo, a Márcia ficou no lugar do Dawton conosco, mas ela quase nunca vem nas reuniões então, cada reunião vem uma pessoa diferente da CET, e temos sempre que passar os problemas e as reuniões ficam pouco produtivas, fica complicado para nós passarmos esses problemas, repassar e na próxima reunião, repassar o problema e quase nunca vêm às soluções, fica um pouco cansativo, por exemplo, toda a reunião da regional sul, falamos dos mesmos problemas das mesmas vias, como aqui na reunião da CTB, nós também passamos os mesmos problemas das mesmas vias que está há vários meses sendo cobrados, entendeu? Aí fica um pouco cansativo, ficar sempre repetitivo, parece que ficamos sempre dando murro em ponta de faca, parece que só reclamamos, mas é complicado. Então, indo já para a parte prática, eu sugiro que se tente montar um calendário que fique bom, mas que possamos é ser uma regional só e que fique tudo bem se for uma vez por mês para cada região, tudo bem, mas que seja um horário que fique fácil para que os conselheiros da Câmara Temática participem, lembrando que, a Câmara Temática é um espaço, principalmente para que a sociedade civil participe. Então o esforço tem que partir de nós, mas tem que partir principalmente de vocês, para que possamos participar, então fica aí o meu pedido registrado para que se reavalie esse calendário de uma forma que se favoreça mais a mais a nossa participação, porque nos

dispomos do nosso tempo, do nosso horário de trabalho, as vezes do horário de estudo para participar, entendeu? Dispomos do nosso tempo que às vezes não é tão livre assim, obrigada.

JACKELINE - Márcia, bom dia.

MARCIA CASA - Então eu só queria entender a Aline, quando muda as pessoas, porque sempre é o Gregório realmente eu deixei de participar de 2 reuniões, porque eu estava de férias e depois, porque nós estamos com outras atividades aqui, reuniões que não tinham como ser canceladas, mas normalmente o Gregório, que é o departamento de modos ativos, que é o cara, o pessoal lá que cuida de bicicleta, tem feito essas reuniões e das outras que eu participei de 2 reuniões, não foi ninguém junto com Gregório, quando não está eu está o Gregório, nunca mudou para outra pessoa quem foi, estou desconhecendo, eu sei que o Gregório está sempre na reunião, outra questão também, alguns assuntos que vocês passam pra nós, realmente depende da Secretaria para responder, anotamos e passamos para a Secretaria e às vezes não conseguimos responder esse assunto, mas , de pessoas diferentes, realmente. O Dalton estava aqui na gerência, ficou um tempo fazendo semanalmente a reunião, infelizmente, agora, com a configuração que está é de 15 em 15 dias. Se vocês quiserem fazer uma reunião por regional perfeito, mas vai ter que ser de 15 em 15 dias. Não tem problema absoluto, agora quanto ao horário, eu não entendi, que horário que é bom para vocês, porque estamos marcando toda vez, 10 horas da manhã, é difícil. 10 horas da manhã? Esse horário que seria ideal, às vezes eu peço para Michele falar com o Kristofer para ver o que poderia ser melhor, porque nós estamos aqui, dentro do nosso horário também, para fazer as reuniões, entendeu? Eu só queria entender essa situação porque não entendi essa fala de que vem gente diferente é o Dalton que está pela Secretaria e que me ajuda bastante, eu Márcia e o Gregório, que é o chefe do departamento de bicicleta, eu não sei quem que é diferente, diz.

ALINE - o que eu quis dizer, Márcia é que teve reunião que veio, você teve reunião que veio o Gregório, teve reunião que veio Dawton, na outra reunião veio você na reunião veio o Gregório teve uma reunião que veio o Dawton, enfim, Márcia, a minha intenção aqui não é ficar discutindo quem veio, quem não veio aqui no meio, eu só expus uma situação, entendeu? Agora não cabe ficarmos julgando, quem veio na reunião, quem não veio na reunião. Enfim, o que eu estou colocando é que falta uma continuidade, retornos, faltam respostas, entendeu? Nós precisamos de uma regularidade das coisas, e essa regularidade nós não temos, fica só nas coisas repetitivas, e isso está nos incomodando.

MARCIA CASA - Às vezes nós não temos resposta, nós fazemos o projeto. Eu estou intrigada, qual o horário que é bom, não entendi, passa o horário.

KRISTOFER - vamos fazer uma reunião interna aqui, ver um formato melhor, apresentar uma proposta para criar isso, daí ponderamos todas as coisas aqui.

MARCIA CASA - ok, Christopher, eu fico aguardando, que a proposta se adéqua a todos, porque nós também temos bastante coisa, é isso.

KRISTOFER - Então, nós faremos o levantamento das reuniões que ocorreram, pra tentarmos entender o que aconteceu para pegar isso que a Aline falou, eu parto do princípio que

realmente deve ter acontecido, então se planilha isso e coloca no papel o que aconteceu nesses dias.

MARCIA CASA - Eu quero entender os horários que ficam melhores, porque isso me preocupa também. Desculpa. Obrigada.

DAWTON - Kristofer, você pode fechar a reunião, é com você.

MICHELE - só um minuto, estou com um convite engatilhado para a semana que vem. Vou segurar, então está para o dia 13 de outubro, não vou mandar, eu vou esperar esse formato que vocês vão propor. Pode ser?

KRISTOFER – Pode, eu acho até melhor, porque senão corre o risco de ficar uma reunião vazia de novo, depende de como for, não desengatilha totalmente ele, podemos aproveitar, acho que agora nós chegamos ao final aqui. Alguém quer ponderar mais alguma coisa, fazer mais algum esclarecimento. Então agradecer mais uma vez que a reunião transcorreu tranquila, sem grandes incidentes. E normalmente, é bom ter essa conversa entre população e poder público poder desenvolver melhor as políticas públicas, essa é uma das formas de participação popular, que é bem importante para que possamos estar no caminho certo. Então, boa tarde a todos.

CHAT:

[10:17] Rogerio Viduedo (Convidado)
6020202220040525-4

[10:31] Paulo Alves (Convidado)

Tem ciclovia pronta desde a época das requalificações e ainda não foram concluídas as sinalizações... Teotônio Vilela é uma delas, que não precisava.

[10:31] Aline Pellegrini Matheus

República do Líbano está quase toda sinalizada. Falta só a sinalização semafórica. Pintura do chão e placas já estão lá.

[10:31] Paulo Alves (Convidado)

Tem ciclovia pronta desde a época das requalificações e ainda não foram concluídas as sinalizações... Teotônio Vilela é uma delas, que não precisava.

[10:31] Aline Pellegrini Matheus

República do Líbano está quase toda sinalizada. Falta só a sinalização semafórica. Pintura do chão e placas já estão lá.

[10:42] Rogerio Viduedo (Convidado)

e falta tirar os postes para ligar com a Indianópolis
like 1

GUILHERME MORAES DA SILVA11:17  1 Coração reação.1Microfone novo do Luis Gregório 

[11:18] Anderson Augusto "Ciclonauta Urbano" (Convidado)

Hahaaha... finalmente ouvimos ele em alto e bom som!

[11:20] Michele Perea Cavinato

Relatório de Sustentabilidade de 2020: <http://www.cetsp.com.br/media/1232435/2020-relatorio-de-sustentabilidade.pdf>

[11:23] Lucian De Paula (CTB)

Caramba entre 16 anos e 12 na melhor hipótese

[11:24] Kristofer Willy Alonso de Oliveira (293.427/SP)
O fato de não lembrar já indica que faz tempo

[11:24] Lucian De Paula (CTB)
Vocês precisam de novos amiguinhos

[11:24] Anderson Augusto "Ciclonauta Urbano" (Convidado)
Por concurso urgente para aumentarmos os quadros de agentes e equipes que possam auxiliar a todos

[11:28] Anderson Augusto "Ciclonauta Urbano" (Convidado)
Mas a PM e a GCM jogam a bomba para a CET. Dawton!

[11:31] Anderson Augusto "Ciclonauta Urbano" (Convidado)
Inclusive vocês precisam fazer uma reunião urgente com a GCM, pois muitos agentes não atuam, dizem não ser responsabilidade deles (assim como a PM (que não a CPTRAN - As cias de trânsito da PM). Além do mais já ouvi dos agentes da GCM que os carros da Zona Azul multam os carros parados na Ciclofaixa, algo que já foi desmentido por vocês,.

[11:39] Lucian De Paula (CTB)
Só aqui algumas informações
Em 2010 após concurso o número de agentes de trânsito para 2.450.
Hoje, ter 1544 agentes, é só 60% do quadro de agentes