

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

DATA: 01/11/2022

PARTICIPANTES | Poder Público:

Adail Zerio – CET
Ana Lucia - SMT AT
Carlos Henrique de Campos Costa - SMT AT
Carolina Ramos – SPTRANS
Dawton Gaia - SMT AT
Fabio Nigro Gonzalez – CET
Fabio Saraiva – SETRAM
Guilherme Moraes da Silva - TJSP
João Cucci - SMT AT
Marcia Casa – CET
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Michele Perea Cavinato - SMT AT
Pedro Ivo - SMT AT
Ricardo Pradas - SMT AT
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT
Vanessa Gac Leal – SETRAM
Yang – SPTRANS

PARTICIPANTES | Sociedade Civil:

Aline Pellegrini Matheus - CTB
Allan - CTB
Aquilla Couto - ABRACICLO
Felipe Claros - CTB
George Queiroz - CTB
Jose Renato Bergo - CTB
Kristofer Willy Alonso de Oliveira - CTB
Lucian De Paula - CTB

Observadores:

Ana Clara Muniz
Andrea Santana
Celia Moraes
Guilherme Valiengo
Rogerio Viduedo

PAUTAS:

1. Atualização sobre Bike SP: Encaminhamentos feitos e devolutivos da Secretaria da Fazenda;

2. Atualização das obras em andamento;
3. Questões pontuais:
 - A. Ciclo faixas como Rua Sena Madureira e Av. Dom Pedro I estão sem tachões e sem segregadores, utilizando a sarjeta, não vieram acompanhadas de redução da velocidade dos carros;
 - B. Av. Indianópolis teve postes novos instalados estreitando o espaço;
 - C. O redimensionamento das faixas das avenidas continuou dando espaço mínimo para ciclo faixas e hiperdimensionando faixas de rolamento;
 - D. Ciclo faixas novas estão sendo feitas sem asfalto novo, em paralelepípedos, com buracos, sem remoção de obstáculos.
4. Programa Asfalto Novo: Ciclistas alegam que durante a execução da fresa e recape não está havendo a delimitação necessária entre o espaço dos carros e das bicicletas, como cones, por exemplo. Também não há reposição imediata da sinalização horizontal e tachões. (ex: Casper Líbero);
5. Ciclofaixa de Lazer: Situação atual e incorporações futuras;
6. Resposta dos questionamentos sobre volta do Sexta Sem Carro;
7. Ampliação do horário de funcionamento do Minhocão para usufruto das pessoas;
8. Atualização das contratações de novas ciclovias via contrato PPP;
9. Previsão orçamentária para política ciclo viária 2023;
10. Atualização do Programa “Inversão de Papéis” - Treinamento de motoristas de ônibus para convivência com ciclistas – SPTRANS;
11. Propostas da SMT para a Revisão Intermediária do Plano Diretor Estratégico – PDE.

DAWTON GAIA - Bom dia seja bem vindo à reunião da Câmara Temática de Bicicletas, hoje a nossa pauta é bem extensa, pois aceitamos, todas as sugestões que vocês enviaram, vamos tentar passar rapidamente para acabar dentro do horário que está previsto. Você quer falar alguma coisa antes, Kristofer?.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Só para a gente tentar ser o mais objetivo possível porque, afinal de contas, todo mundo quer almoçar, ir o mais rápido possível. Vamos começar aqui falando da atualização do Bike SP, acho que é o Pedro e você que vão falar sobre isso né?

DAWTON GAIA – Perfeito. Pedro, bom dia.

PEDRO IVO – Sim, senhor! Bom dia! Com relação a atualização do Bike SP, o grupo de trabalho fez um relatório

conclusivo e já foi devidamente assinado pelos membros e dado os encaminhamentos. Agora a gente precisa aguardar o retorno com as devolutivas para cada órgão que a gente encaminhou, entendeu? Então o decreto teve um encaminhamento, a questão econômico-financeira teve outro encaminhamento, e também a questão da possibilidade da gente incluir o crédito de carbono que também teve o seu encaminhamento devido. Então são três encaminhamentos. Então, agora o ideal é a gente aguardar as respostas, para que a gente veja o que foi feito e eventualmente nos reunir de novo, então basicamente é isso.

JACKELINE - Alguém gostaria de fazer alguma colocação?

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - O Dawton vai acrescentar mais alguma coisa, ou a gente já pode abrir para perguntas?

DAWTON GAIA - Eu acho que basicamente é isso e o mais importante é o seguinte: É um processo construtivo essa proposta. Já há algum tempo a gente vem trabalhando em cima dela e ela não está parada. A cada semana que passa, nós estamos dando um passo adiante e esse foi o último passo que nós demos que é fazer os encaminhamentos para as pessoas se manifestarem. Acho que o Bergo quer se manifestar também

JOSE RENATO BERGO - Quero, obrigado! Tudo bem, a gente está nesse processo há mais de dois anos, mas assim a gente sempre fica tentando mirar alguns prazos, sejam eles de *milestones*, ou seja, eles de finalização, então assim eu entendo que existe basicamente as coisas encaminhadas, mas quais os prazos? A gente vai ver isso nessa gestão ainda? A gente vai deixar para próxima? Como é que é? Só uma noção, o ano vai virar? Estamos falando de depois do carnaval, agosto, setembro? Queria só entender os prazos desses encaminhamentos. Obrigado.

PEDRO IVO – Bom, Bergo, é o seguinte, a gente deu encaminhamento para vários órgãos, possivelmente, no caso do decreto, ele tendo o aval da nossa assessoria jurídica ele sobe para governo, para publicação. Aí, é difícil de estabelecer um prazo nesse caso, porque ele passa por uma revisão jurídica e técnica lá também, entendeu? Para ter adequações técnicas. Em relação ao que foi encaminhada à fazenda, a gente acredita talvez, que não haja uma demora muito grande, que eles já encaminhem alguma coisa preliminar e também que eles já passem para o secretário. Agora, a questão do crédito de carbono seria um momento posterior porque isso envolveria inclusive uma mudança de bem. Então, eu acho que essas duas primeiras etapas, eu acredito que não demore, mas aí eu preciso também respeitar o prazo interno dos órgãos. A gente está monitorando o processo que está aberto conosco. Ele já teve seus encaminhamentos, eu acho que agora a gente precisa aguardar e à medida que a gente sinta que está passando um pouco mais de tempo, a gente pode fazer a cobrança sem nenhum problema, tá bom? Mas aí eu preciso aguardar, porque cada órgão, Bergo, tem o seu trâmite, entendeu? Por exemplo, a gente da assessoria técnica tem nosso trâmite e a gente consegue mais ou menos dar uma previsão, dar uma resposta talvez mais objetiva para vocês. Agora, como vai para a SPTRANS e isso entra via presidência, como vai para CET, entra via gabinete, como também está indo para a SGM, entra via gabinete, então tem que fazer os trâmites para que as áreas técnicas se manifestem. O que a gente pode passar para você: A gente vai monitorar e eventualmente se ocorrer uma demora fora do padrão, a gente estar conversando para solicitar um atendimento. Tá bom?

JOSE RENATO BERGO - Ok, só para finalizar aqui a minha questão: A sociedade civil representada por esses coletivos que estão aqui, as pessoas também da CMTT, como a gente pode acompanhar e eventualmente fazer

pressão? Quais são os canais, as plataformas ou órgãos que a gente tem que fazer essas solicitações de encaminhamento? Acho que é muito importante. Isso estar aberto para a sociedade.

PEDRO IVO - Vamos lá Bergo. Bom, o processo está aberto, ele está público inclusive relatório de decretos, vocês podem consultar pelo número do processo, e aí é uma sugestão minha, eu acho que o ideal é vocês fazerem via Câmara temática, eu sugeriria, porque eu acho que é uma coisa que, a meu ver, tem um peso maior para a gente poder encaminhar. Se vocês acompanharem o processo, vocês vão ver todos os setores que ele está passando, os despachos porque está tudo aberto, então isso é um ponto. O segundo ponto, eu sugeriria lá para vocês e vocês avaliam, porque acho que fazer via Câmara Temática, ganha um peso maior, acho que como vocês fazem encaminhando ofício... A gente anexa dá encaminhamento e faz as interações devidas, porque as vezes vocês tem outros instrumentos, tem mais uma série de coisas, mas acho que às vezes, como está um procedimento mais interno, acredito que se vocês fizerem dessa forma, talvez fique mais tranquilo para nós trabalharmos aí enquanto SMT, essa é a minha ideia, minha sugestão para vocês avaliarem.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Perfeito Pedro! Só uma colocação, eu vou elaborar um ofício então para encaminhar para vocês, cobrando, para ganhar um pouco de força. É isso. Alguém tem mais alguma colocação?

PEDRO IVO - Sem problemas Kristofer. A gente anexa, e se vocês também tiverem algum questionamento, encaminhe para nós, a gente dá os encaminhamentos devidos. Da nossa parte aqui a gente está sempre à disposição, é que agora a gente depende de alguns outros órgãos e também das vinculadas para a gente saber o caminho que a gente toma, mais célere, para atender aquilo que vocês pretendem tá bom?

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Acho que o Lucian quer falar alguma coisa.

LUCIAN DE PAULA - Bom dia! Só para entender o processo, depois que a gente tiver os retornos, vai ser a aprovação da minuta e a discussão da forma de pagamento dos valores, aí vai ser uma nova etapa de discussão, que vai ser a portaria, é isso? Só explica para mim esse processo. A continuação do processo.

PEDRO IVO - É o seguinte, a minuta vamos só lembrar o seguinte: O grupo de trabalho foi criado para criar esta minuta, esta minuta está criada, ela foi aprovada inclusive em reunião, então é ela que vai ser encaminhada, está certo? Pode ser que haja alguma sugestão ou não, ou algum ajuste fino jurídico, se isso houver nós vamos conversar de novo, talvez isso seja um primeiro ponto. O segundo ponto em relação ao que você está falando, é da devolutiva em relação ao preço. A gente precisa aguardar a Fazenda se manifestar oficialmente para a gente ver o que eles vão avaliar, e aí nós podemos também nos reunir de novo para ver o caminho que vai tomar. E a mesma coisa também do compartilhamento de dados. Então, possivelmente, nós vamos ter essa devolutiva, para a gente ver o que aconteceu. Eu acho que, em relação à minuta, particularmente, eu não vejo muito problema, pode ser um ajuste aqui ou ali porque isso foi deliberado, está em reunião, e aí, se houver alguma necessidade de mudança, claro que a gente vai se reunir de novo, se houver alguma sugestão. Em relação à questão financeira, eu acho prudente aguardar a manifestação definitiva da Fazenda. Em relação também ao que a gente propõe, a questão de base de dados, lembra que a gente falou, conversou bastante, ver o que o SPTRANS vai responder. Então de toda sorte, tudo aquilo que tiver de novo, a gente vai sentar para se reunir, tudo bem? Mas a priori, vamos ver quais são as manifestações daqueles que em reunião entendemos que eram os envolvidos aí também junto conosco nessa política. Não sei se eu respondi a sua

pergunta de maneira clara.

LUCIAN DE PAULA - Também quero saber o seguinte, quando voltar à forma de pagamento, aí a gente entra em outra rodada de conversa. Assumindo que tudo tenha dado certo, assim que você falou, tem a devolutiva, se houver qualquer mudança a gente conversa. Mas avançando, a gente tem que ter outra rodada de conversas.

PEDRO IVO - Sem dúvida, a nossa ideia não é fazer nada sem conversar com vocês, sem ter uma nova rodada de conversa, porque a Fazenda é do grupo de trabalho. A nossa preocupação é que quando o programa saia, em que pese à demora, que ele saia redondo para gente definir, você está entendendo? Não é para ficar dando vários encaminhamentos, não, é a gente ter um direcionamento objetivo de como a gente teve na última reunião. O nosso foco e isso foi mais ou menos alinhado com vocês que estão participando conosco é esse, tá Lucian?

LUCIAN DE PAULA - Sim perfeito, perfeito.

DAWTON GAIA - Só para acrescentar, acho que não tem ninguém mais com dúvida nessa pauta, é que nenhuma decisão será tomada sem que o grupo de trabalho participe disso, isso é o mais importante. Então é isso. Os passos estão sendo dados, está sendo dado o encaminhamento, e com certeza isso será o produto do grupo de trabalho.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Certo! Já superamos esse item, vamos passar para o próximo que são as obras em andamento, com a apresentação do que a gente pode ser atualizada disso, acho que o Ricardo vai falar sobre isso.

JACKELINE - É isso o Ricardo já está aqui. Ricardo, bom dia.

RICARDO PRADAS - Bom dia, gente! Deixa-me tentar atualizar vocês com o que a gente está fazendo, a gente chegou numa fase em que a gente tinha mandado algumas obras para a sinalização, as pessoas da gerência de engenharia de Tráfego solicitaram algumas adequações, então a gente segurou uma série de outras ordens de serviço para ver se a gente arremata todas essas e termina a sinalização para partir para frente, sem deixar adequações que a engenharia está solicitando para a gente, principalmente para a contratada, para trás para resolver, e até atender alguns questionamentos que estão acontecendo aqui. Sem pressa para acelerar e fazer de maneira atabalhada. Então, quando chegou o questionamento, por exemplo, do Dom Pedro sobre tachões, se passarem lá hoje, vão ver que já está sendo executada, a gente está com um pouco de cuidado porque é um trecho perto da praça do monumento, se vocês passarem por lá, vocês vão ver que o trecho onde foi feito a obra de drenagem está afundando novamente, e a gente está com receio de fazer o geométrico que precisa lá e isso ser gasto perdido, porque a gente não sabe a extensão do afundamento. Tem praticamente uma pista de acesso à parte central de quem vem da Rua Tabor que para mim está comprometido. A gente está estudando para resolver isso. E assim tem quatro ou seis vias de acesso para ciclo faixa, junto a Sena Madureira também, tem um trecho que precisa ser adequado lá com geométrico para fazer um acesso melhor perto do complexo viário lá no Ibirapuera, para sair da parte de sargentão. Então, a gente está querendo ver se arremata isso e tem outras situações que a gente está mudando, uma estratégia, por exemplo, já faz mais de mês e já foi objeto da reunião passada, o manejo arbóreo de árvores de TAC que foram plantadas lá na Queiroz Filho, junto

da situação da Jaguaré. E a gente falou até com a CCR do Rio é um TAC da CCR isso aí. Acho que ainda da composição da pista central da Marginal Tietê plantado ali, e ninguém consegue resolver. Então nós resolvemos pensar em mexer no traçado por conta de não estar conseguindo acertar o espaço de remoção e remanejamento das árvores que foram plantadas no traçado da ciclovia da ponte Jaguaré. E como estratégia, até para baixar um pouco a ansiedade, as próximas que a gente vai emitir ordem de serviço é a Alvarenga, José Maria Whitaker, Ponte da Freguesia do Ó, com certeza, e provavelmente também a Armando de Arruda Pereira, mas a gente queria forçar a contratada a terminar essas outras situações e resolver essa situação da Jaguaré antes de concentrar esforços nesses outros locais, se não faz uma coisa e não terminar outra, a gente não arremata nada e não entrega completamente nada, e fica sempre um passivo para resolver, coisa que está chateando inclusive a gente da gestão do contrato. A gente espera pecar pelo cuidado de fazer isso com todo o critério possível, para não acelerar a obra e não acontecer o que aconteceu com a República do Líbano, lá no começo, quatro, cinco reuniões atrás, onde se implantou de uma maneira ruim e que não atendia ao que a gente estava querendo na estrutura ciclo viária. Se a gente pode questionar o assunto do restante das estruturas, estão previstas no plano 2024, tanto a PPP quanto os 158 quilômetros, as licitações estão caminhando também e a gente espera que com certeza tenha dinheiro do imposto, que são parte do plano de metas, todas essas outras estruturas ciclo viárias. Se for de interesse do grupo, questiona Michele, respondendo à parte sem precisar do CMTT, quais são as estratégias e entraves que estão acontecendo em cada parte da estrutura para a gente poder responder mais rápido e parar com a ansiedade de todo mundo, sem ficar esperando só a primeira terça feira do mês para ter uma posição. Acho que desse item é isso. E tem um questionamento de Indianópolis, postes novos e instalados estreitando o espaço, a gente estava querendo saber também que postes são esses, porque a gente não tem controle do que vai ser instalado na cidade, se era poste de iluminação, se era poste da Eletropaulo ou de transmissão de energia, se era iluminação da ilume, e o que aconteceu nessa situação de postes novos da Indianópolis. Acho que desse item da expansão é um pouco isso.

DAWTON GAIA - Só um complemento Ricardo, quando você falou “fora da CMTT”, é fora da reunião, porque os e-mails sempre são através da CMTT.

RICARDO PRADAS - Criou o questionamento vai para a Michelle. E aí a Michelle espera a data da CMTT.

DAWTON GAIA - Se tiver a possibilidade de fazer a troca de e-mails direta, não tem problema nenhum, desde que seja, dentro do próprio CMTT aqui para que ele fique registrado.

RICARDO PRADAS - Só para dar um exemplo aqui para todo mundo, de gente que é aqui do CMTT fez um pedido de informação para a prefeitura, foi parar na CET que veio para responder coisa que eu poderia ter respondido direto para a pessoa, porque mesmo não seja convidada da CMTT, a gente sempre está à disposição para atender todos os encaminhamentos e as estratégias que são pensadas. Então a pessoa acabou fazendo o caminho natural do questionamento, com todas as burocracias necessárias, sendo tem esse canal, via a Michelle e via Jackeline, e é super-rápido. Então não é nem uma nem duas vezes que a Jaqueline recebe alguma demanda via processo eletrônico e a gente responde prontamente e idem a Michelle, às vezes, a dúvida vem da Márcia Casa, porque o questionamento foi parar lá no planejamento. Eles passam para a gente, a gente conversa, acerta a situação e responde por lá, mas poderia ser por aqui. Então tranquilamente fica esse canal aberto até para tirar um pouquinho dessa ansiedade e vocês terem a informação. O que parece para mim quando a gente chega aqui é que passa um mês para vocês precisarem falar comigo e ter a informação, e não

precisa ser assim.

JACKELINE - É isso aí Bergo, pode falar!

JOSE RENATO BERGO - Na verdade, o Dawton que já encaminhou que a gente já faz isso aí, não precisa esperar CMTT. Mas eu também vou até falar um pouco sobre pro atividade, vocês já sabendo dos problemas, vocês divulgarem para a gente sobre os encaminhamentos que vocês já têm feito, que daí também evita a gente ter que solicitar, porque, via de regra, a gente solicita, mas a gente é voluntária aqui, a maioria das pessoas a gente tem outros compromissos de trabalho. Então a gente doa o nosso tempo, a nossa atenção, o nosso conhecimento para poder ajudar vocês, mas vocês também poderiam devolver para gente e a gente não precisaria correr atrás, muitas vezes, esse é um ponto. Outro ponto, eu já queria abordar um pouco o que o Ricardo está falando sobre as obras em andamento. Tem uma, pelo menos umas três aí específicas, umas são detalhes e tem outras que são sérias. Uma eu vou começar aqui pela Abrahão Ribeiro, que ainda não está em processo, mas também tem arborização bastante para fazer aqui, então é importante ficar atento aqui na frente do Fórum da Barra Funda, porque ali vai precisar fazer todo esse processo que vocês estão falando aí que muitas vezes impacta na OS que vocês têm que soltar, então Abrahão Ribeiro é uma que vocês vão enfrentar isso, arborização... Enfim. A outra é um detalhe bobo, mas significativo que é na Rua Dona Avelina, a Dona Avelina, Aclimação, Vila Mariana, está no limite aqui do Centro com a Vila Mariana e ela está em cima de paralelepípedos e a gente sabe que tem algumas outras áreas que têm a mesma configuração, mas não sofrem isso, como uma nova ciclovia que tem lá perto do Ibirapuera, embora esquecesse o nome que passa em cima de paralelepípedo, mas está asfaltado. O problema da Rua Avelina, é que ali é uma descida e quando chove fica tudo molhado, eu já vi gente passando ali com muito cuidado para não tomar chão, então eu estou só alertando, porque ali precisa de uma obra específica, não é paralelepípedo, precisava fazer a mesma configuração que foi feita... Esqueci o nome da avenida lá perto do Ibirapuera, que vai dar nesse complexo novo ali da Sena Madureira. Então, Dona Avelina é muito importante. Já na manutenção, falando de todos esses entorno da Aclimação, porque a Aclimação é um bairro topográfico e ele tem poucos acessos, vamos dizer assim. Então a Dom Pedro sofre com o acesso da Vila Monumento a Pedra Azul vai sofrer também com acessos, a gente já tem lugar ali na Pedra Azul, que tem buracos e enfim. Então, eu queria entender quando é que a gente vai conseguir fazer essa ligação toda, por exemplo, a Rua Topázio, que retiraram os tachões ou os ônibus passaram em cima, ou roubaram? Não sei. Sei que na Rua Topázio, também na Aclimação, há muito problema de sinalização de solo ali e esses acessos para poder fazer, porque senão a gente vai acabar sofrendo, o que muitas vezes já sofreu nas outras implementações que “Ah não têm planejamento!”, fazem uma ciclovia e o ciclista chega de asa delta, de disco voador porque não tem ligação. É o caso ali, e aí, só para terminar essa parte da Aclimação que é quando a gente tem o acesso da Pedra Azul, da Rua Avelino e tal esqueci o nome da outra ciclovia que vai da Chácara Klabin é um horror, porque ali a Lins de Vasconcelos ela interrompe a faixa e sem brincadeira, outro dia ouvi uma mãe com uma criança lá que não sabia o que fazer, ela não tinha noção de como acessar para o outro lado, porque não dá para acessar, não tem ligação, você vai ver aqui no Google Maps as indicações de ciclovias, ciclo faixas, ali é um pontilhadinho. Então, essa é uma obra de requalificação ou de manutenção que vocês precisam dar atenção agora, já que está sendo feita toda aquela região, é na Lins de Vasconcelos, eu vou até tentar pegar aqui, se alguém lembrar...

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Eu acho que é a Sargento Araújo. Você realmente não tem uma conexão ali para a Dionísio da Costa, que é a rua que você sobe, que dá na esquina da Lins, você realmente não

tem uma conexão para fazer o acesso para outra ponte e é extremamente perigoso, eu acho que esse é o local que o Bergo está falando.

JOSE RENATO BERGO - É uma confluência de carro, de ônibus, de motoboy que já vem entrando na ciclovía, eu briguei com um rapaz lá.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Tem fios abandonados ali, da companhia de luz, da companhia de TV a cabo, tudo jogado também, é uma convergência bem caótica e veio uma obra da Sabesp, que deixou mais caótico ainda.

RICARDO PRADAS - Bergo, só para dar uma complementada, antes que eu me esqueça, esse caso específico da dona Avelina, foi o motivo de notificação a contratada. Estava previsto o recapeamento de duas quadras da Dona Avelina, exatamente onde tem o paralelepípedo para ser feito de uma capa asfáltica, não era fresa com recape, mas era para jogar uma capa. Estava previsto no projeto que veio do planejamento lá e o fiscal comeu bola e a gente achou que estava feito, olhou num lugar próximo lá, viu que estava asfaltado e achou que já era esse asfalto, que o asfalto está novo. Quando foi chamada a atenção, a gente já cobrou da contratada para ela recapear a Dona Avelina, botar capa na Dona Avelina.

JOSE RENATO BERGO - Obrigado! Então assim, só para gente finalizar essa parte porque tem mais gente querendo falar, já avisando sobre a Pedra Azul, a gente já teve manifestação de comerciante ali falando que vai parar o carro em cima, porque eu frequento bastante aquele lugar ali, então já teve “Não! Vou deixar os caras parar aí”, sim vai ter a situação. Inclusive tem uma feira livre na sexta-feira, que enfim vão parar em cima, mas... a cabeça dos caras ali é: “Não to nem aí, vou parar em cima!” Precisa de fiscalização. O que leva para todas as outras situações que é sobre as fiscalizações nos locais que a gente precisa. Volta e meia a gente vê motoboy parando em cima, então essa é uma pergunta específica, eu queria que você respondesse depois se está programado nessas manutenções e requalificações, se há algum tipo de fiscalização específica para maus motoristas, motoboys que param em ciclovía, e para terminar, aí só vou falar do Dom Pedro, a gente já teve muitas críticas, eu fiz um post no Ciclo centro que ficou internacional, tava comentando com o Dawton, gente do mundo falando “Vocês estão malucos? Que é isso aí que vocês fizeram? Nenhuma criança vai passar ali” Então a Dom Pedro é um lugar muito sensível, vou dizer assim porque a gente sabe como são os motoristas, o cara toma uma bebida... ali passa trabalhador que eu já vi às 07h da manhã com cargueira e os cara vem bêbado ali. Se vocês não reduzirem aquela velocidade para 40, que é o mínimo que tem que ser feito, e colocar um lombo faixa, eu temo muito pela vida de pessoas naquela ciclovía. A gente está deixando aqui só um alerta, porque depois no futuro a gente vai ver isso nas mídias. Sou muito sensível àquela ciclovía, eu sei que ela é parecida, por exemplo, com o Furtado, com o Conselheiro ali no Centro, na Liberdade, mas ali tem uma diferença muito grande, porque tem mais cruzamentos e é uma via com uma velocidade menor. Então as pessoas não desenvolvem nos carros tanta velocidade. É só um alerta para pensar soluções, a mais básica é passar para 40 por hora e colocar redutores, lombo faixas, triplicar de radar que seja, mas é sensível. Então eu finalizo a minha conversa por enquanto aqui. Obrigado.

JACKELINE - Obrigada! Aline?

ALINE PELLEGRINI MATHEUS - Então vamos lá! Dentro das minhas cobranças, com bastante ansiedade eu já ia falar dos problemas da Aclimação também, mas o Bergo já adiantou bastante porque a gente divide um pouco

do Centro e da Zona Sul. O poste da Indianópolis fica em cima, o novo poste que surgiu fica em cima da 23 de Maio, em frente ao Clube Sírio, na ilha central. Não sei se é um poste semafórico ou de sinalização ou da Eletropaulo, enfim, mas o poste está lá atrapalhando a circulação dos ciclistas. A gente notou também que a sinalização horizontal da ciclovia que surgiu é só sinalização branca, não tem a sinalização vermelha. Não sei se é uma sinalização incompleta ou definitiva, já que está lá, mas a sinalização vermelha não apareceu para gente. A grade daquela rampa da árvore ficou bem boa, ficou excelente na verdade, mas a sinalização vermelha da parte da Indianópolis não chegou para a gente ainda. Falta e está fazendo muita, muita falta mesmo e a gente já colocou isso por vezes nas reuniões para vocês, a sinalização semafórica para o ciclista na República do Líbano, isso confunde muito a gente, porque confunde na hora dos carros, porque a gente está sempre na via oposta dos carros. Os carros que entram para a esquerda ali na República do Líbano, os ciclistas principalmente os mais inexperientes se confundem na hora de atravessar, porque quando está verde para o carro é vermelho para o ciclista, e aí dá uma confusão mesmo ali. Precisa colocar urgente a sinalização semafórica para o ciclista naquele trecho. A gente tem encontrado em várias ciclovias, vários obstáculos no ciclo faixas, principalmente. Obstáculos nas nossas vias, obstáculos de cimento mesmo, um exemplo disso é na Lacerda Franco que a gente viu recentemente. A gente tem encontrado várias dificuldades em relação à Operação Asfalto Novas, fizeram asfalto na parte onde passam os carros e onde vai passar a ciclovia, onde passa a ciclovia não tem asfalto ou asfaltam a ciclovia e não sinaliza rapidamente, não colocam um cone, não colocam alguma barreira para sinalizar onde vai passar o ciclista e aí sempre gera aquele conflito, carro e bicicleta. Aí a gente é exposto a riscos, exposto a risco mesmo a acidentes e tal. Um exemplo disso que a gente tem visto recentemente é na Abrahão de Moraes, onde a gente imagina que vai ser a ciclo faixa, não está sendo asfaltado, por exemplo, e aí a gente fica naquela de vai ter, não vai ter, vai asfaltar, não vai asfaltar. Enfim, é isso. Agora só uma observação final, ah! Tem o muro da Sena Madureira que está lá e não tem onde o ciclista passar, a gente não sabe se o muro vai ser retirado, se não vai... Quando a ciclovia está chegando à Abrahão de Moraes, tem ali a marcação da ciclovia e ela acaba bem no muro, e precisa também igual a gente falou agora, o Bergo falou agora que precisa reduzir a velocidade na Dom Pedro, precisa reduzir urgente a velocidade ali onde chega no Cebolinha, na Sena Madureira, porque só colocar um radar ali não vai resolver. Precisa fazer alguma medida maior para redução de velocidade, porque a gente tem recebido vídeos nos nossos coletivos de motorista que não respeita que já tem invadido a faixa, de motociclista que tem invadido ciclo faixa, que passa em alta velocidade, tirando fina do ciclista, enfim, e aí vai acontecer fatalmente ali algum acidente em breve se a gente não tiver uma medida mais drástica de contenção. E aí só abrindo um adendo nas falas que a gente ouviu, não é que a gente é ansiosa, não é que a gente tem ansiedade, é que se a gente vai por outros caminhos, se a gente encontra outros meios de pedir informação é que às vezes aqui na reunião, talvez a gente não encontre o que a gente pede várias vezes aqui as informações, e as informações que chegam ou chegam insuficientes ou às vezes não chegam. A mesma coisa nos protocolos que a gente abre, as mesmas coisas em todos os caminhos que a gente tem, que seja nas reuniões regionais, seja aqui nas reuniões, seja nos protocolos que a gente abre, as informações chegam incompletas ou não chegam totais, de alguma forma, as informações não chegam de forma eficiente, então a gente tem que tentar de várias formas obter mais informações e obter informações mais completas, para que a gente tenha respostas, entendeu? Então não é que a gente esteja ansiosa, é que a gente precisa ter respostas rápidas, a gente precisa ter soluções para os nossos problemas, essas soluções são urgentes. A gente vive falando aqui que para asfalto novo tem dinheiro, para conseguir faixa azul tem dinheiro, e quando a gente precisa de uma ciclo faixa, de um anteparo de segurança para a gente, a gente sempre tem que ficar brigando, brigando, lutando, lutando, é sempre muito cansativo o diálogo. A gente consegue as coisas, a gente consegue fazer as coisas com vocês, o trabalho é árduo das duas partes, é bom das duas partes,

tanto de nós quanto de vocês, mas é sempre muito lutado, muito duro, e é por isso que a gente procura vários caminhos para a gente conseguir respostas, entendeu? É por isso que a gente procura vários caminhos. Obrigada!

JACKELINE - Obrigada Aline, Ricardo podemos passar para o Felipe ou você quer fazer alguma consideração?

RICARDO PRADAS - Eu queria responder tudo no final, eu acho que tem muita coisa que não é das obras em si, sinalização, e toda vez que eu ouço alguém falar alguma coisa referente à sinalização eu olho o quadrinho da Márcia ela está anotando para poder reduzir a velocidade que é sinalização. Eu acho que tudo que foi colocado pela Aline é pertinente, coisa que a gente já conversou, e eu acho que no final é um combo das duas coisas, tem situações que são de geometria e são de obras que a gente vai acabar fazendo a gestão para implantar. E tem essas contribuições que são relativas à sinalização que eu estou vendo a Márcia já anotar também para já compatibilizar e fazer o atendimento nessa parte. Então eu espero Aline que você considere que a gente já ouviu e já está atendendo também por esse lado aqui, sem muita delonga e sem muito comentário, não tem nenhum “senão” do que você falou aqui, pode prosseguir, por favor.

JACKELINE - Então Felipe pode fazer suas considerações.

FELIPE CLAROS - Bom dia a todas e todos, eu vou aproveitar essa pauta que são as questões pontuais. No domingo, dia 23, nós fizemos um pedal com a iniciativa da Amazônia Passa Aqui, aqui em São Mateus junto com o Movimento em Defesa das Favelas, a gente pedalou com um grupo de mulheres iniciantes que estavam ainda pegando o hábito de pedalar e a gente passou por uma situação bastante conflitante. Eu realmente não sei o que aconteceu, especialmente porque estamos falando de provavelmente a maior e mais qualificada companhia de engenharia de tráfego do Brasil, quiçá da América Latina, e, vejam vocês, eu vou fazer um compartilhamento de tela... Veja, essa é a ciclo faixa da Avenida Aricanduva, ela foi produto de várias críticas especialmente em função do seu dimensionamento no passado, e foi produzida essa solução com esse pequeno buffer. Mas veja o que acontece depois que o metrô fez algumas reformas nesse entroncamento da Aricanduva com a Ragueb Chohfi, a ciclo faixa segue pela faixa da esquerda e simplesmente termina a cerca de 100 metros antes do semáforo, e as pessoas ficam ilhadas no meio de uma artéria absolutamente movimentada e sem ter para onde se movimentar, nem mesmo o canteiro central, porque é um gramado então, quando chove especialmente, tem certa dificuldade, mas foi esse o trabalho deixado nessa importante avenida da zona leste. E eu realmente não entendi porque esse erro tão grave e tão primário, que é não ter contemplado esse trecho de ciclofaixa até o semáforo, que é a condição mínima para garantir a segurança dos ciclistas. Obrigado!

JACKELINE - Obrigada Felipe! Kristofer?

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Eu só queria aproveitar que a gente está falando de sinalização, obras e tudo mais, ponderar. No começo da Ricardo Jafet está sendo feito um recape da parte asfáltica para os carros, ali deu para mostrar bem que dá para fazer um recape sem você destruir toda a ciclovia, isso é um ponto positivo, agora, o ponto negativo é toda a sujeira estar indo para a ciclovia, as pequenas pedras podem jogar alguém dentro do rio ali. Então, se você estiver em contato com a empresa que está fazendo aquela obra, notificar para fazer uma limpeza de obra decente, porque ali eu mesmo já quase caí para dentro do rio e qualquer pessoa que passar ali pode acabar caindo. O ponto positivo que fica é que dá para fazer uma obra de

recape sem destruir a ciclovia, a ciclovia está preservada ali, se todas fossem assim gerava menos polêmica até com a gente aqui. Só esses pontos que eu tinha a acrescentar.

RICARDO PRADAS - Kristofer, é verdade porque eles cavaram fundo, não foi só a fresa lá na Ricardo Jafet, eles fizeram um movimento de asfalto com terra e com base e sub-base, e assim não é que fizeram uma fresa e sobrou sujeira. Era uma obra gigantesca de base e sub-base, e eu vi a sinalização toda preservada, a mesma coisa que você está falando, foi exatamente isso então mostra que nesses outros casos de levantamento de asfalto novo, realmente dá para fazer uma gestão junto com o SPObras para a gente deixar isso mais pacificado.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Então é que ali faltou só a limpeza da obra mesmo, mas dá para fazer um negócio de maneira assim... De usar essa como exemplo: "Olha a obra, dá para fazer uma obra assim bonitinha, sem destruir a ciclovia"

JACKELINE - Obrigada Ricardo, Márcia você foi citada, você gostaria de fazer alguma consideração?

MARCIA CASA - Oi, Não! Eu acho que estou anotando tudo o que foi falado aí, para ver as possibilidades, de faixa elevada, essas coisas... Inclusive nesses outros que a gente está acompanhando agora mesmo, nós estamos trabalhando com mais quilometragem e já estamos prevendo esses detalhes, faixa elevada em algumas situações, os 158 quilômetros, os projetos só estão vindo da PPP, a gente tá já prevendo isso em alguns lugares, entendeu? Então eu estou anotando tudo isso que vocês falaram para a gente ver. Eu vou sentar com o meu grupo aqui. Eu não consigo falar se tem, mas vamos avaliar já todos esses detalhes que vocês falaram. O poste que a Aline falou, ali perto da Indianópolis, perto da Avenida 23 de maio, eu vou pedir para o pessoal descrever e verificar isso. É isso gente.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Só um pontinho, aproveitar que a gente falou do Dom Pedro. Eu notei que foi colocado na pista local, porque ela tem uma pista expressa no meio e uma pista local... Já placas ali regulamentando um horário de estacionamento. Aquilo faz parte de um projeto de redução de velocidade da avenida e transformar ela em uma área mais calma?

MARCIA CASA - Então, precisa ver com o pessoal da GET deve ter projeto da GET, viu Kristofer? Eu vou dar uma avaliada lá porque o que acontece? Às vezes a gente está acompanhando todos os projetos, a gente está fazendo à parte de implantação das ciclovias, que é o nosso projeto, a gente fez uma revisão. E tem os projetos, porque a cidade é muito dinâmica, da GET. Eu vou dar uma avaliada lá e eu posso responder depois. Com relação à cidade, não tem nada a ver com a nossa ciclovia não.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Ela está bem distante até da ciclovia, mas eu notei que ela tem duas pistas ali na local, ela tem um limite de 50 por hora avenida e agora vai se transformar em determinados horários em estacionamento, com certeza vai acabar diminuindo até o fluxo de veículos, vai ter manobra, vai ter uma série de coisas. Eu não sei qual é o projeto que vocês estão vendo ali, mas é tentar entender e até casar com uma diminuição de velocidades ali, acho que seria bom aproveitar essas possibilidades ali.

MARCIA CASA - Acho que tudo que vocês falaram é pertinente. Nós vamos dar uma estudada sim, e aí a gente dá um retorno para vocês. Eu estou anotando tudo aqui. Está bem legal, porque é legal essa troca de vocês, tá bom? Obrigada.

JACKELINE - Alguém gostaria de fazer mais alguma colocação? Bom, Dawton, a gente meio que juntou os dois tópicos: Atualização de obras e questões pontuais. Pode dar prosseguimento.

DAWTON GAIA - Eu acho que o importante em tudo isso aqui é o seguinte: primeiro que tudo que vocês estão fazendo, os encaminhamentos, nós estamos tratando e a Márcia está se manifestando que está fazendo os estudos e não está deixando nada de lado. Essa possibilidade de alteração de velocidade, de via, está sendo estudado e isso faz parte do processo, não é um processo simples, mas está sendo estudado, sendo colocados, todos esses encaminhamentos que vocês estão fazendo estão fazendo através da CMTT, nós estamos dando prosseguimento ao processo. Faz uma solicitação, encaminha para área de planejamento e também para área operacional, a parte da fiscalização que está sendo pedida a gente encaminha para a área operacional, que é a área de fiscalização, área de projeto, que vai para o planejamento do projeto da CET onde está sendo dado o encaminhamento nos estudos e nas propostas que possam dar soluções a esses problemas. Não tenha dúvidas que todos os problemas elencados aqui serão dados as soluções dentro da possibilidade que se permite. Tem o manual e estamos seguindo sempre o manual, tendo essa preocupação de seguir o manual e com certeza nós vamos dar esses encaminhamentos e trazer soluções que realmente atendam essas necessidades, principalmente pautada na questão da segurança, onde vocês estão colocando aí, a todo o momento. E nós, com certeza, a nossa prioridade sempre será a questão da segurança. O que o Felipe colocou lá, nós vamos dar uma verificada e ver o que aconteceu. Não existe nenhuma possibilidade de acabar uma ciclovia ou um ciclo faixa com aquele formato, isso não existe, em nenhum momento se pensou em fazer um planejamento de um ciclo faixa que não acaba em nada. Não sei o que aconteceu. Nós vamos verificar o que aconteceu de fato ali. Eu posso ter uma situação intermediária, que eu estou fazendo uma implantação e a implantação não estar concluída, que é o caso das barreiras aonde a ciclo faixa chega lá na barreira e está na barreira. E nós estamos pedimos, estamos insistindo com a empresa que resolva esses problemas, retirando as barreiras onde impossibilitam a passagem dos ciclistas. As soluções, não tenham dúvida que elas serão implantadas, não tenha dúvidas, nós vamos resolver esses problemas, esses são problemas pontuais, porque é grande a proposta e realmente são muitos projetos e nós estamos fazendo todas essas vistorias e a cada vistoria, a cada pedido, cada demanda que chega de vocês, e, aliás, nós agradecemos muito essa contribuição de vocês, que nos indicam que possa ter um descompasso entre a execução da obra e a própria implantação, que nós estamos corrigindo, porque aqui é corrigir, não tenha dúvidas disso, nós vamos corrigir, vamos tratar com certeza, e todos os problemas que estão sendo colocados aqui nós vão dar soluções, soluções cabíveis. Não tem jeito, é uma barreira? Tem que tirar e pronto, a solução é essa! Com relação ao asfalto novo, eu acho que o quarto item que a gente ia colocar aqui, nós estamos tratando aqui com a subprefeitura, a gente está fazendo uma aproximação com as subprefeituras, e o objetivo é que sim, as possibilidades, dentro do processo de asfalto novo, sempre que tiver um asfalto novo e que tiver uma ciclovia proposta, em algum momento, está sendo pensada sim a possibilidade desta implantação, desde que já tenha passado por nossas câmaras temáticas, por todas as medidas oficiais que tem que ser passado, que são as audiências públicas e tudo mais. Então nós estamos sim, compatibilizando esse asfalto novo com a proposta do plano ciclo viário da cidade de São Paulo, estamos atentos, realmente estamos atentos e à medida do possível nós vamos resolver esse problema e programar. Isso foi feito na gestão passada nós conseguimos implantar bastante coisa dentro do programa Asfalto Novo e não tem por que não ser implantado nesta gestão também. Então, o próximo passo é esse mesmo, a cada vez que surgir o pavimento novo, se tiver lá um plano ciclo viário e a possibilidade de programar já com a reposição da sinalização e a implementação da rede ciclo viária, e tomando o cuidado de não implantá-la solta em algum lugar, só porque é asfalto novo implantar solto de um jeito que não conecta a

nada em lugar nenhum e pior, não dar prosseguimento e poder se tornar perigoso por estarmos nesse formato, nós vamos dar prosseguimento a essa proposta de compatibilizar o Asfalto Novo com o Plano Ciclo viário. Jackeline. acho que é você agora.

JACKELINE - Isso, bom, a ciclo faixa de lazer, a situação atual e as incorporações futuras. Na situação atual nós demos o prazo para a CORANDA justificar as anomalias que aconteceram que vocês viram em relação à operacionalização, esse prazo findou ontem, são dez dias úteis, agora a questão está com o nosso jurídico, que vai nos orientar, nós a assessoria técnica, quais serão as providências que devemos tomar, então estamos aguardando isso, o jurídico provavelmente hoje eles devem nos orientar, porque amanhã nós temos um feriado e da nossa parte a gente vai fazer o máximo possível para manter a ciclo faixa de lazer, seja ela da forma que nós formos orientados pelo jurídico legalmente, para que ela aconteça, a montagem sem os maiores danos possíveis, e, a partir daí, eu não tenho muito o que acrescentar sem ter o seu respaldo jurídico. A partir daí, a gente vai tomar as decisões que o jurídico nos orientar, se vai ser a CORANDA que vai montar com cones, como vai ser feito, eu não consigo dizer agora. A segunda parte da pauta, que são as incorporações futuras, ela está um pouco atrelada a essa primeira parte, um pouco atrelada não porque tem alguma coisa a ver com a CORANDA fazer ou deixar de fazer. Mas foi tudo encaminhado para o setor da Márcia, ela passou para o setor operacional, todas as sugestões foram levadas em consideração de vocês, e a gente também está aguardando a operação dizer o que é viável ou não. Nós não tivemos o retorno imaginário lógico, porque também estamos com essa questão primeira, não podemos abrir uma nova contratação antes de resolver essa dos seis meses da CORANDA, mas elas foram incorporadas, eu imagino agora eu estou falando com Jackeline que assim que a gente tiver esse posicionamento do setor operacional, a gente vai ter uma reunião com vocês para falar o que foi possível e o que não foi e como é que a gente pode resolver isso? Dalton quer complementar alguma coisa ou a Márcia?

DAWTON GAIA - Acho que é importante dizer o seguinte: Vocês fizeram uma proposta e essas propostas elas foram consideradas em todo o planejamento da ampliação do ciclo faixa de lazer, então está sendo estudados, nós estamos com um problema resolver agora, que é essa questão desse ciclo faixa existente aí. E esse processo não inviabiliza absolutamente nada com relação ao estudo que está sendo feito e as propostas feitas com relação ao restante do ciclo faixas propostas na ampliação dessas, e desse segundo ciclo faixa de lazer proposta. Então é isso, a movimentação é exatamente essa, não está parado. O planejamento está olhando, propondo junto com vocês aí, que encaminharam as propostas, e tudo isso está sendo considerado, nada ficou de fora, lógico que o que não foi concebido e que não foi possível ser colocado será justificado posteriormente. Acho que é isso.

ROGERIO - Bom dia! Houve uma suspensão da suspensão da CORANDA. Eu queria saber por que isso foi feito? Porque ela tinha sido suspensa e aí por conta da desistência daquela empresa de outsourcing pegar o contrato, vocês revogaram a suspensão, queria saber o motivo, se é só para poder continuar fazendo a colocação de cones sem a contratação das pessoas, porque enquanto ela não pagar as pessoas elas não vão querer voltar a trabalhar, e isso é fato, ela não vai pagar porque ela não tem dinheiro. É o que a gente apurou. Outra questão queria saber por qual motivo que aquela empresa de outsourcing recusou pegar o contrato emergencial, se vocês vão fazer algum outro chamamento de contrato emergencial, apesar de que ciclo faixa de lazer não é emergencial.

JACKELINE - Rogério essas informações são estritamente jurídicas, eu não sei lhe dar, então eu aguardo o

retorno do jurídico, porque o que eu falar vai ser “eu acho” não tenho essas informações agora.

DAWTON GAIA - Só posso adiantar o seguinte: A suspensão da suspensão é que se você não suspende ela não pode mais dar continuidade ao processo de montagem das ciclo faixas, é exatamente isso, é para deixar aberta a possibilidade dela montar ciclo faixa

ROGERIO - Da última vez que eles montaram, eles não tinham nenhuma pessoa lá, foram usadas pessoas da CET para fazer, sem problema nenhum, mas eles não estão cumprindo o contrato de novo.

DAWTON GAIA - Agora sim eu vou dizer o seguinte: as providências estão sendo tomadas por nós, eles têm que ser notificados por todas essas irregularidades, não tenho dúvida. O processo agora é jurídico mesmo, a partir de agora em todo esse processo, quem tem que orientar os próximos passos é o jurídico. Então, na verdade, eu não posso ou não tem como responder a partir daqui, porque realmente está lá no jurídico para poder se manifestar com relação aos próximos passos, por isso eu acho que não adianta dar prosseguimento nesse assunto porque nós não temos como responder o encaminhamento do processo que ainda está no jurídico para ser respondido.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Assim que tiver resposta, manda por e-mail para gente porque é cobrado bastante para a gente sobre isso. É um assunto bem cobrado nosso. A gente não pode deixar isso no ar.

DAWTON GAIA - Perfeito, com relação a isso não tenha dúvidas!

JACKELINE – Lucian?

LUCIAN DE PAULA - Dawton você falou que está sendo estudado, mas isso que a gente falou da incorporação, que a gente já sugeriu da incorporação (...) já faz muitos anos. A mesma colocação que a gente fez foi para o primeiro chamamento em 2019, à gente já fez várias propostas e agora então já que foi em novembro de 2019, completaram três anos, vocês falam que ainda estão estudando, mas já pedimos para fazer esse estudo há tempos e a gente já colocou, nós usuários, acho que não tem problema explicar o que tem que ser estudado porque a gente já fez as contas básicas e olha (trecho ininteligível...)

JACKELINE - Lucian o seu microfone fica oscilando, às vezes alto, outras vezes fica abaixo, você pode repetir, por favor?

LUCIAN DE PAULA - Deixa trocar. Estão me ouvindo agora?

JACKELINE – Sim.

LUCIAN DE PAULA - Então Dawton, o que eu falei é que agora está em novembro de 2022, está completando três anos, e a primeira vez que a gente mandou essas propostas foi em novembro de 2019, para o chamamento que foi feito e são as mesmas propostas de alterações operacionais para facilitar a organização e implantação da ciclo faixa toda semana e você está falando que ainda vai estudar, mas faz três anos que as demandas não mudaram e é isso. Várias das coisas são simples, a gente já falou que não tem problema não tem os bandeirinhas, inclusive os finais de semana agora que não tiveram bandeirinha, gente não teve nenhum

problema. A rua estava cheia, o dia estava bem bonito, estava bem lotado, com criança, com idoso, muito público e deu tudo, ok, faz parte daquilo que a gente já tinha apontado do que era necessário e isso se não me engano já responde por boa parte dos custos operacionais, o que permitia fazer a expansão com novos trechos como você já falou, tem as outras alterações que podia ser faixa de vinil, podia ser pintura para não precisar pôr e tirar toda a semana, para não precisar refazer a faixa de Pinheiro, etc. E é isso, é a mesma coisa há 3 anos, e esse estudo aí?.

DAWTON GAIA - Eu entendi, chegou bem baixinho, mas eu entendi tudo, bom são vários problemas, não é tão simples como você colocou e realmente não é, com relação ao estudo não, com relação à proposta e a aceitação do que foi proposto, eu não vejo problema nenhum. Existem duas coisas que são bastante diferentes, embora um dependa do outro e depende muito do outro, uma coisa é eu fazer o planejamento, inserir todas as demandas que vocês fizeram, aceitar todas, todas as propostas, implementar no plano capaz de atender e ampliar, exatamente atendendo a esse grupo organizado que vem propondo há muito tempo, e outra coisa é você implementar e colocar isso em prática, colocar na rua. Esse é um problema que nós estamos passando, com este ciclo faixa, que está ocorrendo agora. Então parece simples, mas não é simples. Infelizmente, infelizmente gostaria que fosse mais simples mesmo e que a gente pudesse de fato resolver os problemas de forma mais fácil. Então quando eu falo que estamos estudando meios para poder programar, essa é a verdade, estudando meios e formatos capazes de atender o que o poder público tem que agir, a forma que tem que agir não incorrer em nenhuma irregularidade, então o estudo que está sendo feito é esse e vou falar para vocês, existe sim uma orientação da secretaria do próprio secretário da Implementação e da ampliação, nós estamos buscando isso daí, não tenha dúvida disso, nós estamos buscando essa ampliação sim. Os entraves e os problemas e as barreiras vão surgindo na frente a gente vai tendo que ultrapassar e tenho certeza que nós vamos ultrapassar todas elas, eu não tenho dúvida disso, mas elas estão aí e nós temos a obrigação como poder público de ultrapassar todas as barreiras. Então é isso, nós não desistimos, nós estamos com o plano e estamos com as propostas de vocês, com as demandas de vocês, estamos com a proposta de demanda em estágios diferentes, em épocas diferentes, mas a ideia é realmente ampliar essa ciclo faixa de lazer, nós temos que vencer as barreiras e vamos vencer todas elas.

JACKELINE - Obrigada Dalton, por enquanto sem inscrições, pode dar prosseguimento. Desculpa alguém?

LUCIAN DE PAULA - Então Dawton eu só queria reforçar aqui que já foram três termos de referência e os três termos de referência foram exatamente iguais, e nos três termos de referência a gente fez essas alterações, entendeu? Esse é que é o problema, porque já foi um termo de referência que envolve 2019, que inclusive o período de um chamamento ele tem especificamente o período de contribuições que nós enviamos e daí o período de avaliação das contribuições e o que foi publicado antes e o que foi publicado depois, foi exatamente palavra por palavra, sem nenhuma alteração. E desde então a gente reclamou que não teve nenhuma alteração e daí já foram mais dois termos de referência que não teve nada do que a gente propôs incorporar, inclusive se tivessem incorporado as nossas sugestões, a gente não estaria tendo problema de suspensão da empresa agora, esse é o ponto.

DAWTON GAIA - Eu entendo que nós estamos tratando dessas propostas, em outros termos de referência, nós temos um projeto pronto e um termo de referência prontinho para colocar, que já foi colocado e está sendo repetido nesse momento, e para a gente não tem problema nenhum com relação a tudo isso que já teve um procedimento oficial e foi aceito em todas as instâncias, nós queremos garantir o que já existia antes e estamos

tratando paralelamente dos outros. Então existe e estamos fazendo outros termos de referência para as novas demandas, e é isso. A questão aqui nesse momento é que nós temos que garantir o que já está aí e não perder o que já está aí. Essa é a nossa grande batalha hoje, não perder o que nós temos aí, o que já foi projetado e as propostas novas estão sendo desenvolvidas no novo termo de referência e isso não tem problema nenhum a gente poder fazer separadamente a ampliação.

LUCIAN DE PAULA - Eu não estou falando da ampliação Dawton, é do sistema como um todo entendeu. Mas para simplificar, quem está encarregado de escrever esse termo de referência e quem está fazendo a análise das nossas sugestões e vai dizer se sim ou não, ou se não entendeu e quer um esclarecimento? Quem é essa pessoa que está escrevendo?

DAWTON GAIA - Nós aqui internamente, dentro do SMT, estamos fazendo esse termo de referência, e é isso. Está sendo feito aqui internamente, claro que subsidiado com todas as outras áreas, subsidiado pelo planejamento e subsidiado pela área operacional, mas quem elabora esse termo de referência somos nós.

LUCIAN DE PAULA - Mas é uma pessoa? Um grupo? Quem é responsável pela ciclo faixa de lazer?

JACKELINE - Responsável pelo contrato? Responsável dessa análise?

LUCIAN DE PAULA - Tanto um quanto o outro Jackeline.

JACKELINE - Eu sou responsável técnica pelo contrato e o termo de referência é desenvolvido aqui com o grupo, com as pessoas que já fazem as contratações e que vão analisando os dados, então, essa parte dos encaminhamentos, das informações, das anomalias, eu faço sempre relatórios que são colocados lá no SEI, por exemplo, se não foi desmontado na hora certa... essa parte mais prática. E o termo de referência, a gente tem um grupo como o Dawton falou que o pessoal vem discutindo com o subsídio do CET, do Planejamento, e é o que eu falei no começo, aguardando a operação para ver o que eles consideraram que vai ser possível ou não. Dawton, se você quiser passar a resposta aos questionamentos da volta da Sexta Sem Carro, por favor!

DAWTON GAIA - A Sexta Sem Carro já tinha sido dada uma resposta anterior, Mas eu sei que vocês talvez não tenham ficado satisfeitos com a resposta, mas acho que é importante dizer o seguinte: Está sendo estudada de fato a questão da Sexta Sem Carro, depois que foi desativado. Nós temos alguns problemas específicos com relação à retomada dessa proposta e até este momento nós não temos nenhuma orientação com relação a implementação e a volta dela nesse momento. Mas não está descartada a possibilidade de voltar, só que nesse momento ela está suspensa e vai continuar suspensa até que venha uma orientação com relação a isso. Então é isso. A ideia é que tem vários projetos, inclusive na área central, que estão sendo desenvolvidos com o alargamento de calçada, estreitamento de pista, inclusive nesse trecho que era implementada a Sexta Sem Carro, que é Boa Vista e Xavier de Toledo, então serão implementadas com certeza, nesses projetos que estão sendo desenvolvidos na região central. Então é isso, são momentos que estamos vivendo hoje que não permite que a gente implemente imediatamente e retorne com a Sexta Sem Carro.

LUCIAN DE PAULA - Eu não estou entendendo, igual você falou da ciclo faixa de lazer que estão fazendo a mesma coisa porque já foi aceito, então não vai mudar o termo de referência, porque é o que já foi aceito já funcionava, não entendo porque qual a diferença já que o programa Sexta Sem Carro está só suspenso, então suspende a suspensão. É a mesma operação do que já era antes, então é o que já estava aprovado, ou a gente

está estudando ou a gente está esperando uma ordem para suspender a suspensão, ou é um, ou é outro. Porque “se estamos estudando” alguma coisa, quando terminar de estudar, a gente apresenta o que deve fazer, se a gente está esperando uma ordem então a gente não está estudando nada, a gente está esperando uma ordem. Então eu não vejo problema para não estar sendo retomado o programa, e se não tem nenhuma mudança, eu não entendi porque a SMT ainda não fez uma recomendação oficial de retomada do programa, porque não houve mudança de nenhum fator, então não tem porque ter qualquer alteração que seja.

DAWTON GAIA - Pois é, com relação à ciclo faixa de lazer, acho que ficou claro que é um outro tempo, separado do primeiro e está sendo elaborado um segundo, acho que o segundo ou terceiro, na medida da necessidade e da possibilidade de ampliação. Com relação à Sexta Sem Carro, não. A Sexta Sem Carro tem muitos estacionamentos ali que por algum motivo se sentiram prejudicados, quando você fecha aquela via numa sexta-feira e de fato, se você tem um negócio e não se permite que as pessoas acessem esse negócio, esse estacionamento num determinado dia, eles terminam tendo prejuízo. Mas eu acho que a questão mais importante é a seguinte: isso está sendo estudado e é exatamente isso. Existe alguma possibilidade intermediária que possa atender a essa necessidade? Porque é isso que tem que ser feito, eu não posso simplesmente não atender uma parte da sociedade que está pedindo, para atender outra. A ideia é que as duas partes, de alguma forma, sejam atendidas. É claro que isso não depende única e exclusivamente só da secretaria. Não depende só da câmara temática, com toda certeza depende de outras instâncias também, eu acho que esse assunto tem que ser colocado em pauta mesmo e ser discutido mais fortemente com a sociedade, com relação a todos os envolvidos na região, e todas as partes envolvidas chegar a uma conclusão onde todas as partes saiam satisfeitas. Eu não estou aqui dizendo que eu sou contrário à Sexta Sem Carro, ou que eu sou a favor a Sexta Sem Carro, pelo contrário, eu sou a favor que haja um debate na sociedade e que esse debate, que a solução para essa proposta seja de fato a solução de tudo o que foi debatido e tudo que foi proposto e que essa solução seja conjunta, onde todas as partes saiam satisfeitas, onde eu posso garantir todos os acessos em todos os momentos, em todos os lugares e em todas as áreas que ali estão sendo bloqueadas, é disso que nós estamos falando. Se for necessário fazer a ampliação dos debates, nós temos que fazer. O importante é que nesse momento nós não temos ainda resposta de voltar com a Sexta Sem Carro. Então é isso. O que eu tenho feito e aqui esse grupo que está responsável pela Câmara Temática e todos que participam aqui, especialmente eu, a Michelle e a Jaqueline, o Ricardo que vem participando mais, com as contribuições dele, nós temos a obrigação de fazer o encaminhamento das demandas. E a partir do momento que eu faço encaminhamentos das demandas e eu preciso das respostas dessas demandas, e não são só essas, são todas as demandas que se tem colocado aqui, nesta Câmara Temática e que a gente tem feito isso com bastante transparência para vocês. Então é isso, neste assunto da Sexta Sem Carro precisa se ampliar o debate para a gente chegar a uma conclusão. Nesse momento, eu não tenho como responder porque eu não tenho a conclusão desse debate, é isso. E nós podemos ficar aqui o dia inteiro falando sobre esse assunto e vou falar para você que não tenho resposta para esse assunto.

LUCIAN DE PAULA - Não faz sentido essa resposta que a SMT está dando porque não tem essa discussão de ter que ampliar o debate, porque para isso a gente precisa ampliar o debate e para as outras coisas a gente nunca tem debate? Estão usando a argumentação de ampliação do debate democrático como forma de paralisar os eventos, porque o estacionamento que está lá hoje já existia em 2019 e o termo de referência é o mesmo, é a mesma lógica. O termo de referência é o mesmo é uma coisa que já foi aprovada e que já está funcionando, então é isso, é só manutenção, não tem porque usar uma discussão de falar que tem que ampliar o debate

para algo que já estava sendo feito, não! se a gente quiser debater, têm que debater com o programa funcionando, não tem um motivo senão uma desculpa para justificar e nos enrolar, sinceramente, essa resposta não é aceitável. Essa resposta se esquia de dizer aonde que é o gargalo, onde está parado isso. E novamente, ou a gente está esperando uma resposta do prefeito que nunca vai chegar porque ele não é provocado, ou a SMT que está fazendo uma análise, ou um ou outro, não pode ser os dois. E essa coisa de “a gente tem que ampliar o debate” para não fazer, é muita sacanagem e esvazia o uso das instâncias de participação da sociedade civil e de discussão com o poder público. É isso que acontece. A gente acaba esvaziando a própria função do debate democrático, da discussão da política pública, quando a gente usa essa ferramenta como desculpa para não fazer ou não implementar o programa ou evitar uma discussão, a gente usa da ferramenta do debate para evitar uma discussão séria sobre a cidade, essa discussão no caso da Sexta Sem Carro já foi feita, por isso que tem que existir o programa, essa resposta que tu deu, sinto muito.

DAWTON GAIA - Ele está suspenso já há certo tempo. Está suspenso mesmo no que vocês estão observando isso. Então, é nesse estágio do que está ocorrendo que vai ser feito o debate, em nenhum momento está se defendendo que deve ser impedida a volta da Sexta Sem Carro, de forma alguma, não é isso. Nossa posição não é essa. Nossa posição é que tudo o que está sendo elaborado e tudo está sendo encaminhada, a gente possa fazer uma discussão com todos os atores envolvidos e que a gente possa chegar a uma solução mediana, onde todas essas pessoas possam ser atendidas. A ideia é exatamente essa: que todas as pessoas possam estar sendo atendidas, só que nesse momento o que está ocorrendo é que ela foi desativada.

LUCIAN DE PAULA - Porque você chama de mediana Dalton? Você chama de retrocesso? Porque a gente queria ampliação, mediana é fazer Sexta Sem Carro toda semana, em vez de só uma vez por mês, porque a gente quer que o Centro seja fechado para carro todos os dias, igual qualquer lugar civilizado.

DAWTON GAIA - Pois é, mas essa discussão não é aqui que nós vamos fazer ainda, porque para esse formato, para fazer uma discussão como essa tem que ser feita no projeto, no projeto de verdade. Tem que ser um projeto onde todas as pessoas sejam capazes de analisar, todos os envolvidos, toda a sociedade civil organizada, inclusive vocês, sejam capazes de se manifestar, seja capaz de observar e ver qual o benefício que cada um vai ter na implementação de um projeto mais amplo. Eu não estou falando que eu sou contrário, precisa ficar muito claro isso. Eu estou dizendo que eu acredito na democracia, eu acredito aqui no debate, eu acredito que as pessoas possam, de fato, se manifestar com relação a isso e que esse processo possa ser dado andamento diante de um debate onde as pessoas possam se manifestar de fato. Ou imposição de um lado ou a imposição de outro, o fato é que neste momento, hoje está aberto lá para o veículo, para retomar essa Sexta Sem Carro, eu preciso voltar a fazer esse debate, a gente precisa fazer esse debate.

LUCIAN DE PAULA - Não teve debate para suspender Dawton, isso aqui não faz sentido.

DAWTON GAIA - Você também está questionando uma atitude, Lucian, que eu não sei eu posso defender com relação a isso. Não se trata de incapacidade de defender ou de apoiar, não é essa questão, a questão é que eu estou dizendo que é necessário fazer uma ampliação porque se foi removido e se deixou de existir é porque em algum momento teve alguém rebatendo e alguém sendo contrário aquilo tudo.

LUCIAN DE PAULA - Não teve Dawton, você está enganado no histórico. Foi por causa da pandemia, foi só por isso. Aí, claramente para a prefeitura acabou a pandemia. Não teve discussão por parte da sociedade civil sobre

a suspensão do programa

JOSE RENATO BERGO - Posso colocar aí também que tem a ver com o centro? Me interessa bastante isso, só para gente também andar para outras questões. Entendo totalmente o que o Lucian está falando, entendo você e ninguém vai duvidar da sua defesa à democracia, mas está claro que a gente está sofrendo aqui nesse caso específico, uma interferência política, fica óbvio, quem não quer ver, não veja. Mas a gente não sabe se foram as associações comerciais, se foram vereadores anti mobilidade ativa, porque existem muitos...

LUCIAN DE PAULA - Então, não foi ninguém.

JOSE RENATO BERGO - Não sei, mas é que a gente não sabe, pode ter acontecido internamente, dentro da gestão da própria prefeitura, que tem orientações para as autarquias. Então, assim, eu gostaria de sugerir que vocês pelo menos nos devolvessem um documento oficializando que esse negócio está suspenso, porque daí a gente pode pensar isso, midiatar isso, porque eu acho que a mídia funciona bastante, vamos midiatar isso nos nossos canais, vamos levar essa discussão para a sociedade civil, a questão é que está faltando discussão? Pode deixar que a gente vai dar um jeito de levar isso para a discussão. Vamos botar isso nos nossos canais, com jornalistas, nas nossas redes, e vamos levar isso, porque está claro que tem uma interferência política. Se você não pode se expor aqui, a gente entende. Mas não tem porque, a pandemia terminou, no metrô, nos ônibus, você não precisa usar mais máscaras, umas séries de ações que tinha a ver com a pandemia para o transporte caíram, não tem por que isso não voltar, e é muito importante para gente mostrar que a mobilidade ativa é importante para o centro da cidade, para a cidade em si, porque que isso não pode? Faça disso uma bandeira para vocês, para vocês mostrarem que estão alinhados com a sustentabilidade, alinhados com isso. Minha sugestão, então, assim eu gostaria de solicitar um documento em que vocês falem, a gente vai solicitar a ajuda do Kristopher e Thomas, para solicitar esse documento que foi paralisado por 'n' motivos, motivo indeterminado que seja, e aí a gente dá um jeito de ver o que faz. E é a minha sugestão porque parece que essa discussão não vai andar para lugar nenhum.

MICHELE PEREA CAVINATO - Isso já foi respondido por ofício, vocês encaminharam um ofício no dia 7 de abril e nós respondemos que estava suspenso desde a pandemia. E essa foi a última resposta que nós tivemos, o último retorno foi esse.

JOSE RENATO BERGO - Entendi então vamos atualizar isso, agora nós já estamos em novembro.

MICHELE PEREA CAVINATO - Inclusive vocês nos copiaram e copiaram também a prefeitura

JOSE RENATO BERGO - Eu sei Michele, mas a gente já está em novembro, são seis meses após, vamos atualizar essa resposta e pronto, a gente vê que depois de dez solicitações a prefeitura a gente continua com a mesma resposta, é isso.

LUCIAN DE PAULA - A gente só vê informalmente esse negócio de ampliar debate, mas isso não veio na resposta, então, para mim é só uma desculpa para não fazer. Não teve resposta da prefeitura falando, como vai ser essa ampliação de debate? Vai ser uma audiência pública? Vocês vão marcar conversa?

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Para gente ser objetivo e tentar resumir o que aconteceu. A Sexta Sem Carro nasceu por um ato discricionário do poder público, ele decidiu criar isso, foi colocado e durante a

pandemia, suspendeu-se. Esses são os dados que a gente tem hoje. Não foi dada nenhuma justificativa além da pandemia para a suspensão disso, então isso a gente tem que ponderar no novo ofício e falar qual a justificativa para não se retomar ele. Dawton pondera a existência de debates, discussões e participação da sociedade civil para tornar mais democrático o ambiente. Eu acho isso interessante, contudo, não são todos os atos discricionários do poder público que adotam essa sistemática, você vê que ela é bem seletiva para se fazer por exemplo faixa para motociclistas, a sociedade civil pouco é consultada, mal se debate com os motociclistas e seguem implantando. Não há um debate amplo aqui com a CMTT ou dentro da CTB, porque isso afeta de certo modo, mas enfim, o que eu acho interessante aqui é ver que foi interrompido e ignorou-se, passou, não foi debatido e acho que é nisso que a gente tem que focar, fazer uma pergunta para a prefeitura, ela devolver essa devolutiva, e aí a gente vai atrás do Legislativo para ver se a gente consegue implantar isso por força de lei, ou fazer o questionamento formal, porque o prefeito, agora que ele suspendeu todas as outras medidas da pandemia, não retorna com isso. Eu endosso o que o Bergo falou, eu acredito que houve algum tipo de conversa informal, que pediu para suspender e foi junto, “vamos aproveitar que está suspendendo um monte de coisas com a pandemia então vamos suspender isso aqui junto”. Agora, para fazer isso com a mesma discricionariedade, não se faz. Vamos tentar debate, vamos tentar um monte de coisa, precisa só dessa informação: “Olha de todas as coisas da pandemia que a gente voltou isso a gente não vai voltar”. A gente só precisa que isso seja respondido, então a gente vai colocar no ofício, resumindo tudo que foi dito aqui para tentar esclarecer e avançar, porque aqui a gente já percebeu o seguinte perguntar, a resposta é sempre a mesma, então já formaliza e passa para o próximo degrau, pelo menos essa é a minha sugestão.

DAWTON GAIA - Perfeito, vamos dar encaminhamento a isso aí.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - No fundo a gente sabe que de forma científica todos vocês aqui concordam e acham lógica a Sexta Sem Carro. Eu estou percebendo que tem uma dificuldade na implantação, agora está bem mais pacífica a relação entre conselheiros e funcionários da prefeitura, mas a gente sente quando vocês dentro do pensamento de vocês, vocês sabem o que é o certo, mas que tem outro motivo, que é difícil de implantar, que vai acima das pessoas com quem a gente dialoga aqui, porque eu acredito que a gente dialoga com bastante gente aqui, mas quem realmente tem a discricionariedade final não está aqui falando com a gente. A gente sente isso aqui, vocês têm boa vontade, têm bastante estudo, tem bastante conhecimento aqui, ninguém aqui vai atentar contra a lógica científica de achar que você manter carro no centro da cidade é o correto, mas vamos tentar contornar essas dificuldades aqui para tentar, no fundo o que a gente quer aqui não é privilégio, a gente quer um mundo melhor, só isso.

MICHELE PEREA CAVINATO - Qual vai ser o encaminhamento dessa pauta? Vocês vão nos enviar um novo ofício e nós reencaminhamos?

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Vocês tem que responder para a gente com atualização, vamos ponderar tudo, acabaram todas as outras medidas restritivas da pandemia, não existe mais máscara em ônibus, o atendimento está normalizado, acho que em 90% dos órgãos públicos, a resposta dada para a gente foi essa, agora a gente quer saber qual a razão do não retorno. Só isso, mas se falar “Olha, demanda estudos, demanda debates...” coloca isso “a gente não quer”, coloca isso, não julgamos conveniente ou a prefeitura não julgou conveniente, oportuno, a discricionariedade do poder existe, se ela está correta ou, não é o que a gente vai começar a discutir agora. Porque eu sou um dos caras que defende, que tem um certo limite essa discricionariedade diante de algumas coisas, como, por exemplo, meio ambiente, não pode deixar de agir, ou

agir, se você tem uma proteção ambiental colocada pela lei, diminuir um dia no mês o carro já ajuda um pouco a preservar esse ar que a gente tenta respirar aqui, e a vida do ciclista, incentivar a mobilidade urbana e uma série de implicações que todo mundo aqui sabe e acredito que concorde com elas. Passamos para o próximo ponto? Alguém quer ponderar mais alguma coisa?

JACKELINE - Dawton pode seguir o tópico sete.

DAWTON GAIA - O tópico sete é a ampliação do horário de funcionamento do Minhocão para usufruto das pessoas. Bom, eu posso garantir para vocês que neste momento está sendo estudado e está sendo estudado mesmo. Tinha lá no passado uma proposta de fazer do elevador do Minhocão um parque linear. Nesse momento está sendo debatido lá internamente, tinha lá os estudos que já tinham sido colocados e apresentados, e estão sendo retomados esses estudos com a possibilidade de reimplantar e voltar para essa pauta de discussão. Então está sendo estudado, eu tenho alguns motivos para retomar esse estudo que está sendo feito aí e ainda não está concluído, que está sendo feito pela CET. Com a implementação do parque novo, lá na Consolação, como se chama o parque lá? Parque Augusta! Então existe uma possibilidade de fazer uma implementação desse trecho ou parte do Minhocão, com uma conexão com o Parque Augusta, precisa ser estudado nesse momento. Eu não tenho como responder nada, porque ainda não temos conclusão desse estudo. Está sendo colocado. O mais importante é que neste momento está sendo estudado esse processo. É isso que eu posso falar para vocês nesse momento, que foi retomado e nós estamos estudando novamente, provavelmente vai acontecer a mesma coisa, vai ser retomado, vai ter um debate, a sociedade será chamada para poder debater para fazer a implementação. Eu acho que agora não tenho nem como avançar mais nessa discussão, porque depende de outras, inclusive são várias secretarias envolvidas nesse caso, no caso do Parque Augusta, as secretarias estão sendo envolvidas para poder dar andamento a esse estudo, complementar e chegar a alguma conclusão.

JOSE RENATO BERGO - Duas coisas. Primeiro eu acompanhei há muito tempo, há mais de seis anos, pelo menos duas audiências públicas para a formação do Parque Augusta, já havia começado com a mudança de nome e depois com orientação de abrir isso aos domingos, que já era uma coisa bem antiga e ampliou esse horário e depois ampliou de novo para o sábado e depois ficou uma orientação disso lá dentro da Câmara Municipal, que a CET deveria fazer estudos de viabilidade de tráfego para as outras ruas da região. Então acho que não tem a ver exatamente com a mobilidade ativa, tem a ver com a mobilidade do tráfego, de carros para outras regiões, não sei nem se está dentro da sua alçada, como você está falando aí sobre outros grupos participantes. Eu sei que isso aí vai demorar mesmo, na época das audiências públicas se falava que iria demorar até 15 anos para essa coisa se formalizar de fato, e depois tinha discussão se ia ainda desmontar ou não desmontar o Minhocão, se ia se transformar ou não em parque e por aí vai. Mas agora a gente tem um outro problema, que é que talvez mais impactante, apesar de não ser algo que a gente não podia prever, que era uma proposta de lei que está correndo na Câmara Municipal para que os horários, na verdade, sejam diminuídos. Eu não lembro agora qual que era o vereador que está propondo que a gente aumente o horário do fluxo de carro de 08h00 para as 09h30 durante a semana. Ou seja, se o parque funciona durante a semana, das oito até às dez, depois ele fecha agora e vai simplesmente deixar de acontecer. A gente fez, e eu fiz para o gabinete deles uma solicitação explicando o que iria acontecer sobre essa mudança, porque agora fecha às nove e meia, a gente iria ter apenas meia hora só de lazer e iria inviabilizar qualquer função para meia hora só. O cara entra e sai, não dá nem tempo, e eles também não responderam. Então esse é um problema mais

urgente que vocês vão ter que lidar para entender, se vocês participaram dos grupos que eles disseram que fizeram análise, disseram que levaram isso para a comissão de análise e ninguém falou nada, nem a CET, nem a secretaria, enfim, esse é um problema que é mais, vamos dizer assim, urgente, que está emergente do que se vai no futuro ter o parque ou não vai ter parque. É o retrocesso acontecendo na nossa cara. É isso!

MICHELE PEREA CAVINATO - O que nós temos é que o parque em si está sendo tratado pela SIURB. Os estudos de impacto de tráfego foram feitos já pela CET, nesse momento o Parque em si está sendo tratado pela SIURB.

JOSE RENATO BERGO - Ok, mas não tem nenhuma resposta?

LUCIAN DE PAULA - A SMT está envolvida nos estudos? Porque falam que é disciplinar mas é SIURB, qual parte da SMT?

MICHELE PEREA CAVINATO - A CET, o GPL está envolvido, mas as decisões sobre o parque estão com a SIURB.

MICHELE PEREA CAVINATO - Não sei se a Marcia quer complementar alguma coisa?

LUCIAN DE PAULA - Independente do parque, a gente está falando de redução do horário de funcionamento para automóveis e liberação para o público. Se vai ser só ficar desativado, se vai ser parque para nós independe, a gente quer o impedimento de circulação de automóveis.

MICHELE PEREA CAVINATO - Eu desconhecia essa diretriz de redução de horário, não sei se Dawson ou alguém tinha essa informação.

DAWTON GAIA - Tenho sim, mas não sei se chegaram a encaminhar oficialmente, inclusive, esse pedido, a impressão que me dá é que como esse assunto volta constantemente e é cobrado constantemente pelos grupos organizados que estão sempre buscando a redução do carbono, melhoria da qualidade de vida esse assunto termina sendo retomado a cada ano, a cada gestão e sempre com o objetivo de tentar dar uma resposta ao que está sendo proposto. Por isso que isso foi retomado neste momento e está sendo estudado novamente, a verdade é essa, está realmente com a SIURB, que está coordenando esse processo e realmente tem várias secretarias envolvidas, tem a SIURB, SMT, tem Secretaria das Subprefeituras, Secretaria de Obras, todas essas que estão envolvidas e muitas outras, por vários motivos. Se você tiver uma obra tem que demolir, por exemplo, se tiver que demolir parte do viaduto tem que estar na secretaria de obras, se tiver que plantar uma árvore tem que estar na secretaria do verde, se tiver que falar sobre trânsito e transporte e rede ciclo viária a SMT tem que estar presente, são várias secretarias que estão realmente debruçadas sobre esse assunto e com certeza haverá uma resposta com relação a esse processo. É isso a gente não consegue avançar nessa discussão aqui porque está sendo estudado, e a ideia é discutir e estudar realmente essa possibilidade de fazer.

JOSE RENATO BERGO - Então, Dalton, desculpe, então quer dizer que... já sei o nome do vereador Gilson Barreto, do PSDB, ele mandou isso para discussão na Câmara e o conselho, primeiro conselho de cidadania deu ok. Não, não foi de cidadania não, foram dois conselhos que deram ok. Foram votos vencidos alguns outros vereadores e esse passou. Eu quero saber se vocês já receberam determinação de fazer isso. Esses estudos que estamos fazendo é para ampliar o horário dos carros durante a semana para 09h30, mas ele não cita o que vai acontecer com o horário de lazer das pessoas do entorno. O cara só se preocupou com a carrocracia, ele não

pensou nas pessoas que moram, não pensou nas pessoas que estão em lazer aqui. Então é isso que a gente fez arguição lá e não obtivemos resposta, vocês já receberam o documento para isso, nessa orientação. Isso vai acontecer.

DAWTON GAIA - Não tem orientação para fazer isso acontecer, não, Bergo. Pelo menos até o momento não tem nenhuma orientação nesse sentido, de que vai ampliar o horário de funcionamento dos veículos. Eu, desconheço qualquer orientação nesse sentido e até esse momento não tem. Se tiver, certamente a manifestação vai ter que ser oficialmente, se foi colocada lá na Câmara um documento com esse vereador alguém vai ter que responder se foi encaminhado à secretaria, se foi encaminhado à CET essa proposta, certamente haverá uma argumentação ou a favor ou contra, mas com certeza haverá respostas, haverá uma resposta ao que está sendo proposto se é favorável ou não, só que nesse momento eu não tenho nenhuma resposta. Eu vou buscar aqui, internamente ou na própria CET, para saber se eles já receberam esse documento. Você está falando que foi uma manifestação na Câmara e que é um documento já encaminhado oficialmente para alguém dar resposta?

JOSE RENATO BERGO - Sim, é uma PL, um projeto de lei eu te falo número aqui, 625/2019, ficou parado na pandemia e agora eles voltaram e alguns pareceres já foram dados pelas comissões que obviamente estavam pró carro, comissões que nem avaliaram o entorno, é disso que eu estou falando só avaliaram “vamos aumentar para 09h30” porque tinha a ver com a justificativa do vereador Gilson Barreto “Que coitadinho dos carros, não tinham como voltar para casa do horário de rodízio”, “coitadinhos, não conseguiam voltar”. E aí o Minhocão ficava fechado, o cara podia pegar uma via lateral para fazer isso, e aí essa foi à justificativa e os pareceres falaram ok, e a gente foi então reclamar, deram um parecer sobre isso, mas não levou em consideração a população que mora na região, que já lutou muito para valorizar os seus imóveis, valorizar o seu espaço de moradia e o lazer das pessoas que estão aqui, principalmente na Santa Cecília, na região da Vila Buarque e aqui no finalzinho já em Jardim Pacaembu, Perdizes, enfim. Então, se vocês receberam uma documentação, quer dizer que já está em vias, a gente está solicitando ao gabinete, mas eles não respondem também.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - O Bergo eu puxei, esse projeto de lei aqui, ele foi realmente apresentado pelo funcionamento ininterrupto, inclusive aos sábados e domingos... Não, não é esse.

JOSE RENATO BERGO - É o 625. Ele está aprovado, foi aprovado há três semanas, 19/10/22, eu te mando o link aqui.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Eu localizei aqui, a Erica Hilton votou nele recentemente.

JOSE RENATO BERGO - Ela votou contra, foi à única pessoa consciente lá para votar. O restante...

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Ele ainda vai para sanção do prefeito

JOSE RENATO BERGO - Sim, exatamente, mas como o parecer foi dado “vamos consultar os órgãos técnicos”, a CET não foi consultada.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - E tem uma nulidade aí.

LUCIAN DE PAULA - Enfim a gente gostaria de lembrar a SMT, quando forem comentar e quando forem dar um parecer a respeito, que se lembrem da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que se lembre do PLANMOB, que se lembre das diretrizes do Plano Diretor, legislação climática, e que particularmente o Plano Diretor, especificamente diz que o Minhocão deve ser gradativamente desativado.

JOSE RENATO BERGO - A ideia é retrocesso, é isso que eu estou alertando todo mundo aqui. Sobre o Minhocão é isso, postei no nosso grupo aqui o projeto da consulta, o projeto inteiro.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Sim eu o puxei aqui, vou dar uma analisada nele, porque se não tiver ao menos uma consulta ao Poder Executivo, acho que tem uma nulidade, não dá para você ignorar as pessoas que tem aqui e fazer um projeto de lei dessa natureza...

JOSE RENATO BERGO - Eles só foram buscar os pareceres dos conselhos internos da Câmara, das comissões.

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA - Eu acho que debater um projeto de lei aqui com o executivo não vai ser produtivo, a gente tem é que fazer um parecer contrário a isso.

DAWTON GAIA - O que precisa dizer é o seguinte, precisamos saber ainda qual será a resposta a isso, antes de qualquer coisa, qual será a resposta? Se vier para a CET ou pela secretaria, qual será a resposta, então é isso que, a partir daí, sim, podemos fazer um debate, se concorda se não concorda se é possível, se não é possível. E depois de tudo isso se o prefeito vai sancionar ou não, porque tem mais essa, o prefeito que tem a capacidade de sancionar, seja ela qual for a conclusão do processo que está se construindo aí em algum lugar. É claro que a gente não pode esquecer do PDE, não tem como esquecer de tudo o que está sendo recomendado. Acho que aqui a gente não vai chegar à conclusão nenhuma em cima deste processo, desse assunto. Mas é importante se dizer o seguinte que nós vamos fazer os encaminhamentos internos aqui, que passou pela Câmara temática, que esse grupo, a sociedade civil organizada está se manifestando contra o que está sendo proposto pelo vereador. A nossa responsabilidade aqui é de fazer os encaminhamentos internamente, todos os órgãos que possam estar sendo afetados e que têm a obrigação e a responsabilidade de responder a essas indagações.

LUCIAN DE PAULA - Só uma questão Dawton, não estamos só nos manifestando contrária. A gente está se manifestando contrária a esse projeto de lei sim, o outro encaminhamento é que esse setor da sociedade está se manifestando e solicitando a redução dos horários de circulação de automóveis no minhocão, só para separar as duas coisas.

JACKELINE - Pode dar prosseguimento a Dawton, por favor, na atualização das contratações de novas ciclovias da PPP.

MICHELE PEREA CAVINATO - Se vocês permitirem pular essa pauta, então até o Dawton voltar e a gente vai para a previsão orçamentária da política ciclo viária, aí o Caíque assume essa pauta pode ser?

DAWTON GAIA – Sobre a PPP, Na última reunião que nós tínhamos feito, estava proposto que estariam sendo feitos os projetos e esses projetos tinham sido elaborados pelas empresas contratadas e que seriam apresentadas à CET e SMT. Então nós estamos no meio desse processo, ontem, participei de uma das reuniões. Eles trouxeram uma parte de um projeto grande. São vários projetos, mas eu vou falar especialmente de dois

projetos aqui que eles trouxeram, que é o Corifeu de Azevedo Marques que era uma das prioridades que a gente vinha tratando e nós fizemos aí algumas manifestações em cima do projeto, na verdade apresentando parte do projeto. Eu gostaria muito de ter o projeto inteiro concluído para a gente poder colocar o grupo ou alguém que representa as câmaras temáticas da bicicleta para a gente poder estar falando sobre esse assunto, porque não adianta trazer o projeto em pedaços aqui para fazer a discussão e acho que a discussão não será aqui na nossa Câmara Temática, porque não cabe aqui, são muitos projetos, e essa reunião com um único projeto demorou mais de duas horas, para vocês terem uma ideia. Então, eu coloquei a necessidade da participação de vocês, de ver os projetos e de participar na elaboração e a princípio, não teríamos problema desde que apresentem ao menos esboço do projeto concluído para a gente poder de modo geral fazer uma análise sobre o projeto. É isso que estão fazendo, trouxeram várias propostas já em cima do que foi proposto pela própria CET, foi colocado lá em cada um dos projetos, um projeto funcional que é o início do processo, olha o projeto funcional, faz a vistoria, em cima desse projeto funcional, faz outro projeto funcional melhorado para trazer de volta, para fazer essa discussão e, a partir daí, faz o projeto básico e o executivo. Então, é um processo longo como falei para vocês, isso deveria ter começado em abril e está chegando agora. Mas ontem eles reafirmaram, eu perguntei dos prazos, porque eles tinham três meses para poder entregar os projetos, todos os projetos e perguntei para eles se estariam confirmando os prazos desses projetos, eles confirmaram o prazo dos projetos, exceto do projeto da Via dos Bandeirantes, que será um projeto mais complexo, e eu compreendo que realmente é um projeto mais complexo, e à medida do que os projetos forem sendo aprovados, vamos dizer assim, o que nós fizemos agora? Nós demos uma ordem de serviço para todos os projetos serem elaborados, então já foi dado ordem de serviço. O próximo passo é: a cada projeto executivo entregue e solucionado todos os problemas do projeto executivo, concluído, será dado uma ordem de início de obras, o processo é esse e ele será contínuo, estava previsto isso mesmo, eles começaram a fazer as primeiras apresentações e o próximo passo é: aprovados os projetos, se vocês formarem um grupo de uma ou duas pessoas para olhar o projeto, para a gente poder resolver isso definitivamente e dar início à execução das obras. Eu insisti, falo novamente, insisti na importância da Corifeu de Azevedo Marques que existia desde o início. Tem lá, vários projetos, em cada um dos contratos, que são sete lotes, e em cada um dos lotes foi dada prioridade uns, dois, três, não me lembro de exatamente, mas foram colocados em ordem prioritária para que sejam feitos, elaborados na medida em que os projetos concluídos são implantados. É isso, está andando, numa velocidade razoável, são muitos projetos realmente, e vamos concluir todos eles.

JACKELINE - Dawton sem inscrições no momento, se você quiser continuar com a previsão orçamentária.

DAWTON GAIA - Realmente tem previsão orçamentária para o ano seguinte, sempre tem que ter a preocupação, e a nossa área de planejamento interno da secretaria esteve preocupada com tudo isso, com os projetos que não serão possíveis implantar esse ano, são vários grupos de propostas. A conclusão dos 148 quilômetros: orçamento estava previsto e já foi resolvido, inclusive com as complementações necessárias, com os aditivos necessários. A PPP, já foi lá pedida ao FUNDURB, o valor lá é um valor bem significativo e já foi disponibilizado esse valor, inclusive esse valor já foi transferido para onde deveria ser transferido, já foi dado esse passo. Então nós não temos problema nenhum com relação às PPPs na parte financeira. Com relação aos 158 quilômetros propostos, que são novos projetos para atender a complementação do Plano Ciclo viário da Cidade de São Paulo: está sendo pedido através do FUNDURB também. No primeiro momento, eu não tenho os valores aqui, mas no primeiro momento, a elaboração dos contratos dos projetos básicos, os projetos dessa nova quilometragem, dessa nova extensão de rede dos 158 quilômetros, foi pedida ao FUNDURB, se não me

falha a memória cerca de 12 milhões e a princípio nós estamos sendo atendidos.

DAWTON GAIA - Tem alguém ali com a mão levantada.

JACKELINE - Acho que é o Ricardo, mas o Caíque vai dar uma pincelada aqui.

CARLOS HENRIQUE DE CAMPOS COSTA - Bom dia! É exatamente isso que o Dawton falou sobre a PPP, a gente conseguiu as verbas e já foram enviadas para quem é de direito. Sobre os 158 quilômetros nós conseguimos a aprovação com o conselho gestor do FUNDURB, com o pessoal da SMUL em torno mais ou menos 12 milhões para execução esse ano dos projetos básicos. Para o ano que vem, a gente tem que aguardar todo o fechamento de ano, de balanço, porque tem toda a redistribuição de dinheiro entre as secretarias, o que foi gasto, o que não foi gasto, eles fazem todos os levantamentos, e aí sim, a gente consegue novamente saber o quanto vai ser disponibilizado a mais do que a gente teve esse ano. Mas a gente está tocando todos os projetos para deixar tudo redondinho, para entrar em 2023 prontos para solicitar esses recursos.

RICARDO PRADAS - Então era para complementar o Dawton e o Caíque, eu que fiz o termo de referência desses projetos com os unifilares que foram mandados pela área projetista do Planejamento. Então nós estamos falando de alguma coisa na ordem dos 12 milhões, é bom salientar para vocês que o número de folhas dá basicamente umas duas mil e poucas folhas. Tem projeto de sondagem, levantamento planialtimétrico, drenagem, pavimentação e o projeto da ciclovía, mais ainda com todos os quantitativos do que vai ser projetado. Então, se for ciclovía, quantitativos de pavimento rígido ou se for ciclo faixa com o serviço necessário de pavimento flexível, quantificados também, além de toda a sinalização. Então é um valor condizente com o tamanho da empreitada e já prevê que a gente está mexendo já para quando isso, se sedimentar e for levado a termo, quando esses projetos forem aceitos aí por SMT, como por planejamento da CET, que, em última análise é quem tem o melhor conhecimento da situação, a gente já tenha instruído aí um outro processo para abrir licitação da contratação e aí o Caíque vai ter que correr atrás de dinheiro também para a execução. Então, não é porque está nessa fase que a gente está parando o processo, a gente já está mexendo visando que quando retorne o projeto em si e for aprovada, a gente já consiga instruir a licitação para pegar a parte financeira e conseguir licitar em 2023, era esse o complemento que eu queria fazer.

JACKELINE - Eu não vejo inscrições, então vou passar para a próxima atualização do programa Inversão de Papéis, como saiu na pauta. A Ângela Telmo falaria, ela está com uma questão de saúde então a Carolina Ramos vai representá-la. Bom dia! Seja bem vinda Carolina da SPTRANS.

CAROLINA RAMOS - Bom dia! Vou falar então sobre a atividade de inversão de papéis, acredito que uma boa parte de vocês já conhece a atividade, é uma atividade que a gente realiza nas garagens junto com motoristas e ciclistas. A atividade ela tem duas etapas, numa primeira etapa, a gente faz um bate papo mesmo numa troca de experiências entre os motoristas e ciclistas dentro da garagem e numa segunda parte a gente tem aí uma vivência prática, em que os motoristas ocupam o lugar dos ciclistas e têm a oportunidade de ter um ônibus passando bem pertinho deles enquanto eles estão pedalando numa situação controlada, dentro dos limites da segurança, e depois os ciclistas têm a oportunidade de ocupar o assento do motorista num veículo parado, logicamente, mais para ter a possibilidade de observar os pontos cegos, trocar informações com os motoristas de dicas de segurança. É uma atividade muito bacana porque oferece aí aos dois lados a possibilidade de dialogarem dentro das suas dificuldades, dos seus problemas e encontrarem um meio termo que é a segurança

do ciclista, a proteção do ciclista nas vias. Nesse ano, a gente conseguiu realizar três atividades mediadas pela SPTRANS, logicamente, a gente fez Alfa Rodo Bus lá na Zona Oeste, fizemos na USP e no meio do ano no maio amarelo e fizemos na Express agora em setembro, essa atividade na Express foi um pouquinho complicada, à pedido a gente está tentando levar essa atividade para garagens que são mais afastadas, que são mais periféricas, a Express fica ali próximo do Sesc Itaquera, então é uma região de mais difícil acesso. Foi difícil conseguir ciclistas para participarem da atividade, o dia não estava bom, tinha chuva, então a gente não conseguiu nenhum ciclista com base nessa atividade, realizamos somente com os motoristas. Essa atividade tem acontecido também nas garagens, de forma independente, ela foi incorporada à matriz de treinamento junto com outros conteúdos voltados à segurança, à segurança do ciclista, as garagens que têm possibilidade, estão realizando de forma autônoma, sem a intermediação da SPTRANS, estão realizando atividades junto com os motoristas. No ano que vem a gente pretende manter essa atividade acontecendo e fazer o planejamento pelo menos a cada três meses realizar uma atividade como essa com a parceria dos ciclistas, e a gente pede o apoio de vocês para divulgar as atividades, a gente tem mandado para o e-mail da Câmara Temática, sempre que a gente tem as confirmações, a gente manda um e-mail para a Câmara, com os detalhes da atividade, para que vocês divulguem. Se tiver outros canais em que a gente pode atuar e também para fazer essa informação chegar para mais ciclistas. Já recebemos uma dica: “joga isso na rede social”, mas como as vagas são limitadas, a gente não tem possibilidade de atender um grupo muito grande, jogar isso na rede social da SPTRANS pode trazer um retorno muito maior de público do que a gente pode e consegue atender e gerar uma demanda que a gente infelizmente não vai conseguir atender. Então, a gente pede aí o apoio de vocês, o auxílio de vocês para conseguir aí, principalmente nessas garagens que são mais afastadas, que foi um pedido recorrente das conversas que a gente teve com ciclistas de levar essa atividade para essas garagens mais periféricas, para conseguir pessoas que possam participar com a gente, até porque o debate com os motoristas é muito importante, a troca de experiências e ouvir as histórias, ela é tão boa quanto a inversão na prática, com o motorista ali na bicicleta. Então, essa era a informação que eu tinha para passar.

JACKELINE - Muito obrigada. Por enquanto, ainda não há inscrição. Alguém gostaria? Então vamos nos encaminhar para o último que a Michelle e o Dawton vão falar propostas SMT para a revisão intermediária do Plano Diretor Estratégico.

DAWTON GAIA - Eu acho que é importante o seguinte: a gente falar com relação à revisão. Dentro da SMT foram colocados lá dois mapas, basicamente, falar sobre a revisão inteira realmente é muito complexo, dentro da SMT, basicamente são analisados e colocados dois mapas: o mapa oito, que basicamente fala de toda a estrutura viária da cidade de São Paulo, e o Mapa nove, que fala sobre os transportes, a rede de transporte na cidade de São Paulo e claro que o plano ele tem várias etapas e essas etapas de acordo com a necessidade, de acordo com o cronograma que foi proposto, serão implementadas à medida do que está sendo planejados, então nós temos dentro da rede de transporte coletivo, por exemplo, uma parte do modelo da rede sendo ampliada, e aí está tudo dentro do universo, onde você tem uma ampliação dos corredores especificamente até 2024, depois até 2028, esse planejamento vai até 2040 para vocês terem uma ideia, então, realmente a implementação é muito complexa. Eu acho que é um planejamento que ele é na questão da SMT, foi feita em conjunto com a SIURB e com a SPTRANS, nessa responsabilidade do Mapa oito, que é a contribuição que se dá com relação ao sistema viário, o mapa oito está sob-responsabilidade da SIURB e a nossa contribuição na verdade, foi atualizar as ações do sistema viário e estrutural. Quer dizer, temos que indicar o que já foi implantado até agora e o que ainda precisa ser realizado, nestas questões são muitas adequações na questão

do traçado geométrico dos corredores da cidade de São Paulo. Em alguns casos, eles são muito longos, são muito específicos, são muitas vias. Claro que à medida que a cidade vai crescendo, vai se formando já seguindo esse plano estratégico que foi colocado no passado e que está sendo reveste nesse momento, ele vai e ele vai se modificando com o objetivo, no nosso caso específico, sempre dar prioridade ao transporte coletivo então, a gente precisa deixar muito claro isso que está sendo dada essa prioridade, a gente vem tratando e eu acho que nessa Câmara aqui cabe dizer que o plano é muito grande, realmente é muito grande e está sendo dada prioridade na questão das redes, eu estou falando no caso da SMT, está dando a prioridade necessária se garantindo a implementação do plano ciclo viário até 2028, que são os 1800 quilômetros, acho que essa é a tônica da nossa proposta e desse assunto nessa temática. E é isso. Basicamente, está se garantindo a ampliação dos corredores de ônibus, isso foi pauta de uma das reuniões: garantir a criação de novos corredores de ônibus e que nesses corredores se garanta a rede ciclo viária e a questão do pedestre então a grande prioridade nesta revisão está sendo o pedestre, a ciclovias e o transporte coletivo. Basicamente, eu acho que é isso que eu teria para falar. Não sei se a Michele quer complementar com alguma coisa.

MICHELE PEREA CAVINATO - Acho que o Plano Diretor ele dá as diretrizes, mas onde vai ser implantado especificamente é tratado no PLANMOB e em outros planos, a função do Plano Diretor é o macro. É dar diretriz nesse caso, vai da mobilidade ativa, o transporte coletivo e o desincentivo ao carro.

LUCIAN DE PAULA - Só para entender vocês estão falando que vocês estão priorizando o plano de ação de vocês, é que vocês estão tentando garantir o programa de obras de corredores e faixas exclusivas de ônibus? é isso?

DAWTON GAIA - Garantir sim porque estava no plano, e se coloca dentro de um universo. Qual é o grande desafio do plano? É que eu coloque todas as propostas dentro de um horizonte e esse horizonte ele tem a ver com o termino de cada parte desse plano, eu tenho um horizonte até 2024, até 2028, até 2032 e vai embora até 2040, esse plano ele fala e estabelece este horizonte até 2040. Então é isso mesmo, é garantir o que está se propondo, só para a gente não perder o foco, quando se propõe um universo e se propõe uma data, até aquela data, caso não seja implementado aquilo que está sendo proposto, ele vai ter um pontinho lá de vermelho, dizendo que ela implantou, ou que está muito próximo de terminar o prazo e ele não foi implementado. Basicamente é isso.

LUCIAN DE PAULA - Então o objetivo é ampliar a quilometragem de corredores é isso?

DAWTON GAIA - Sim. Exatamente é o que está sendo proposto é que será ampliado, é que eu não tenho os números aqui, eu não tenho aqui para poder falar na nossa reunião, eu posso até, se for o caso, dispor, mas ele está lá no mapa oito, que será publicado com toda certeza. É que foram tantas contribuições nessa questão do PDE, a gente participou de várias reuniões, na última reunião que nós participamos, foram mais de duas mil contribuições em cada parte do processo, acho que era isso não é Michele? Eu não queria afirmar uma coisa que eu não tenho certeza, mas foram muitas contribuições, Nada deixou de ser considerado, acho que é o mais importante. Todas as contribuições que aqui foram colocadas nas reuniões estão sendo consideradas. Isso realmente dá um trabalho muito grande para poder consolidar, juntar, imagine você pegar uma região inteira com várias falas e algumas delas, inclusive contrárias e aí você consolidar isso dentro do um plano, e a partir do momento que for consolidada, eu acho que o próximo passo vai ser a apresentação da consolidação de tudo que foi proposto, acho que é o próximo passo. Eu não sei quando vai ser a próxima reunião que está prevista,

mas é isso. Tudo o que foi proposto eles vão consolidar em um mapa e um descritivo, onde todas as pessoas tenham acesso para poder dar encaminhamento ao plano, até isso, haverá várias audiências públicas para poder consolidar isso até o final do processo.

MICHELE PEREA CAVINATO - Todas as contribuições foram consideradas não só por escrito, como da reunião extraordinária. Inclusive a Patrícia entrou em contato conosco essa semana para identificar quem eram os conselheiros, de que cadeiras pertenciam, para poder deixar registradas na reunião extraordinária.

DAWTON GAIA - Eles nos pediram os nomes completos de cada conselheiro para eles poderem avisar do processo como está sendo feito e para convidar para dar continuidade ao processo de participação.

LUCIAN DE PAULA - Eu entendi que vocês captaram as coisas, eu estava falando mais se a SMT tinha feito alguma proposta de alteração na legislação do PDE, que é isso que estava aberto, mas vocês focaram na questão de ampliação do plano de execução de quilômetros, vocês não fizeram propostas de alteração de destinação do FUNDURB, etc. Vocês vão analisar o que veio da sociedade civil?

DAWTON GAIA - A princípio, não tinha noção, pelo menos esse assunto não apareceu em nenhum lugar das reuniões que nós participamos, mesmo porque qualquer processo de participação, nós somos obrigados a submeter à sociedade, é obrigatório por lei submeter à sociedade e, caso daquele processo participativo, saia dessas contribuições, uma proposta sólida, onde se elabora um projeto, por exemplo, a partir daí, você tem que elaborar TR, fazer todo aquele processo de contratação de uma obra específica onde de um modo geral, tem que ter participação da sociedade civil. Então, primeiro você faz um macro planejamento, depois você vai indo para o foco, estabelece as diretrizes e prazos dentro de cada um desses processos, onde você determina que esses corredores sejam implantados até 2024, esses corredores, até 2028, eu estou dando esse exemplo que é do que a gente está mais próxima, mas têm muitas outras diretrizes com relação ao processo participativo, então, essa rede ciclo viária terá sido implantada até 2024, por exemplo, eu venho colocando constantemente no processo de participação, buscar os atrasos anteriores da rede ciclo viários, por exemplo. A gente sempre tem buscado ampliar o que se propõe, se propõe aqui para o ano de 2024 seja implantado mais 300 quilômetros de ciclo viária, está lá gravado, e é uma meta da prefeitura os 300 quilômetros e essa movimentação interna está bastante intensa, buscando tirar esse atraso com ampliação além dos 300 quilômetros, cada vez que se propõe uma ampliação fora da meta, tem que se fazer uma justificativa, tem que fazer o projeto e fazer uma proposta e levar isso até instâncias superiores para ser aprovado e, a partir daí, buscar o recurso, seja onde for, no nosso caso, indo buscar no FUNDURB. Por trás de tudo isso, é feito uma grande defesa e eu posso falar isso com bastante tranquilidade, que as defesas estão saindo aqui na secretaria específica do plano ciclo viário e da rede de transportes aí e da questão das calçadas, essas defesas estão sendo feitas aqui pela secretaria, e eu vejo muita esperança de que a gente possa avançar nessas questões, e o plano PDE vem possibilitando que a gente possa fazer isso.

LUCIAN DE PAULA - Quando que vai ter essa divulgação do mapa oito, que é o retorno?

DAWTON GAIA - Me falaram na data, mas eu não lembro aqui de cabeça. Eu preciso dar uma verificada.

LUCIAN DE PAULA - Mas vai ser lá no cronograma do Participe Mais? A então a gente confere lá, pode deixar.

DAWTON GAIA - Tá tudo registrado, aliás, aquela plataforma, eu não sei se vocês entraram, está maravilhosa,

está realmente muito boa. Ela facilita muito a pesquisa, bem legal. Bom, gente, eu acho que não tendo mais... Eu acho que eu queria encerrar aqui a nossa reunião dizendo o seguinte.

LUCIAN DE PAULA - Desculpa Dawton, o George está sem voz, acho que ele teve alguma comemoração esse final de semana eu não tenho certeza, mas ele tinha pedido para perguntar sobre o relatório de sinistros, a gente perguntou na reunião do CMTT, vocês falaram que estava pronto, faltando revisão e apresentação interna para publicação. Ele pediu uma atualização disso.

DAWTON GAIA - Eu não tenho isso aqui. A gente pode ir atrás, mas eu não tenho isso aqui, é uma área de segurança da CET, mas a gente pode providenciar.

LUCIAN DE PAULA - Então manda no email, tranquilo.

DAWTON GAIA - Então eu posso encerrar? Eu acho que é muito importante, consolidar esse processo de transparência aqui que esta câmara temática tem praticado e vem estimulando nas nossas reuniões. E isso a gente tem feito constantemente eu tenho sempre buscado dar a palavra para todo mundo, para a gente consolidar isso definitivamente. Em todas as demandas que chegam, nós damos esse encaminhamento, pedimos uma história, e nós cobramos propostas com soluções em cima sempre dessas propostas que vocês fazem, e a gente busca soluções que atendam a demanda e que atendam quando possível. Então, esse processo participativo eu vou insistir que ele é muito importante esse processo participativo de vocês. Não se enganem as vozes de vocês sempre são ouvidos, os pedidos de vocês sempre são encaminhados, vide a última proposta que vocês fizeram com relação à tarifa zero, eu não sei de onde partiu a proposta, se foi da nossa Câmara, se foi de outras instâncias, mas foi colocado aqui, nós fizemos o encaminhamento da questão da tarifa zero e ela saiu, ou com uma pequena participação, ou uma grande participação de um modo geral, as demandas de vocês estão sendo atendidas e estão sendo encaminhadas, e isso é o mais importante, que a gente possa encaminhar todas essas demandas e que nós sejamos capazes de dar resposta para vocês. Nem sempre conseguimos as respostas como vocês gostariam de receber, mas não tenha dúvida nenhuma que este grupo aqui se esforça muito em dar respostas que sejam satisfatórias, transparentes e que sejam verdadeiras, dentro desse processo que eu acredito que realmente é bastante democrático dentro da nossa reunião, é a possibilidade que cada um tem que poder se manifestar e dizer o que pensa. Eu fico sempre muito preocupado, eu não deixo nunca de promover a política porque eu acho realmente que não é essa a Câmara ideal, a nossa é uma coisa técnica, que se discute proposta, e a gente sempre tem que permanecer nessa tecla para não perder a força que ela tem, porque eu tenho certeza absoluta que essa Câmara tem muita força, pela própria participação de vocês e o formato da participação de vocês. É isso gente, acho que eu falei demais, que foi muito extenso, eu queria agradecer muito a participação de vocês mais uma vez e tenham uma boa tarde. Está encerrada a nossa reunião. Boa tarde para vocês!

KRISTOFER WILLY ALONSO DE OLIVEIRA -Boa tarde a todos! Bom almoço a todos, torcemos que sempre consigamos ter esse diálogo construtivo aqui, conseguir coisas boas, é o que a gente falou, a gente está tentando conseguir as mesmas coisas.

ENCERRADA