

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: 5/03/2024

Duração: 2h58m

Participantes:

Aline Pellegrini Matheus;

Ana Carolina Jacob — CET/DP

Anderson Augusto “Ciclonauta”;

Daniela CET/Imprensa

Dawton Roberto Batista Gaia — SMT/AT

Dimitre;

Eduardo Rocha Santos;

Fabio Kon - USP/IME

Fabio Saraiva – SETRAM/Imprensa

Fernando Miquelin – SMT/AT

Flávio Soares - Ciclocidade

Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT

José Antonio – C. Mob. Butantã;

Léa – SMT/AT

Lucian CTB;

Luís Gregório – CET/GPL

Márcia Casa – CET/GPL

Mércia Gomes - CMTT

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta

Sara Raquel Miranda de Araujo – SETRAM/AT

Sergio Amaral – CET/GMC

Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul

Vanderlei Torroni;

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT;

Wagner William Segantini;

Yang - SPTrans;

Pauta:

1. Apresentação do Programa Bike SP — Flávio Soares (Ciclocidade) e Fábio Kon (USP);
2. Projeto da Nova Marginal Pinheiros na Zona Sul: Áreas impactadas, Projetos Ciclovitários e melhorias para o pedestre. Eduardo Valentim — SPObras;
3. Balanço do Plano Ciclovitário:
 - a. Implantações — Dawton (SMT)
 - b. Manutenção — Fernando (SMT);
4. Cronograma de implantação dos 300 km de novas estruturas previstas no Plano de Metas do prefeito Ricardo Nunes Dawton (SMT);
5. Cronograma de Manutenção das estruturas ciclovitárias — Fernando (SMT);
6. Respostas e cronograma de sinalização das 17 vias apagadas, citadas pela Aline na reunião passada — Fernando (SMT).

Legenda:

... → pausa ou interrupção.

(inint) [hh:mm:ss] → palavra ou trecho ininteligível.

(palavra) [hh:mm:ss] → incerteza da palavra transcrita / ouvida.

00:00:04 Michele Perea Cavinato: Tá OK, perfeito.

00:00:08 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: A nossa pauta está bem extensa. Queria começar dando bom dia a todos ... para vocês. O secretário está aqui, Mi? Não sei se o secretário entrou.

00:00:28 Michele Perea Cavinato: Não. O secretário acabou de passar um WhatsApp. Ele está entrando em uma reunião. Não conseguirá, pelo menos no começo, participar da nossa.

00:00:34 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Então, um bom dia a todos, vamos dar início a nossa Câmara Temática de Bicicletas. Hoje, temos uma pauta bastante extensa. Na

última reunião, ficamos de trazer ao grupo os nossos parceiros da USP, que estão fazendo o trabalho do BikeSP. Uma proposta de apresentação do BikeSP, que é um projeto-piloto que está sendo feito há muito. Monetização do programa de bicicleta, então, vou passar a palavra direto. Não sei se é o Flávio ou o Fábio que vai apresentar, vou passar direto a palavra para vocês. Sei que vocês têm uma agenda bem lotada, por isso que colocamos vocês como a primeira pauta. Bom dia, a palavra é de vocês.

00:01:30 Fabio Kon (IME — USP): Bom dia, vocês estão me ouvindo?

00:01:33 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Sim, ouvindo bem.

00:01:34 Fabio Kon (IME — USP): Eu vou começar falando um pouquinho rapidinho, 4 minutos, e depois passo a palavra para complementar. Primeiro, vou me apresentar, porque é a primeira vez que estou participando aqui e não conheço quase ninguém da Câmara. É um prazer estar aqui. Sou professor de ciência da computação da USP. Há, aproximadamente, 8 anos, coordeno um projeto na área de cidades inteligentes. Vou compartilhar minha tela daqui a pouco. É um projeto que se chama Intercity. Uma das áreas na qual a gente atua é a mobilidade urbana. O objetivo é utilizar técnicas de computação e ciência de dados para ajudar na melhora de políticas públicas. A gente gosta bastante de trabalhar com transporte público, ônibus e bicicletas. Então, dentro só compartilhou a tela rapidinho aqui, se o sistema deixar eu fazer isto. Não tem?

00:02:43 Michele Perea Cavinato: Fabio, me passa por WhatsApp, eu compartilho aqui.

00:02:47 Fabio Kon (IME — USP): Ah, não precisa. O botão não me deixa compartilhar, eu só vou falar. É uma das coisas que a gente tem. Então tem esse grande projeto que se chama Intercity. Dentro dele tem o que a gente chama de bike Science, que são vários estudos analisando grandes quantidades de dados de ciclismo para apoio a políticas públicas de fomento ao ciclismo. A gente tem tanto artigo científico sobre o assunto quanto o software que a gente disponibiliza livremente. Se você procurar no Google, acho Intercity, você vai achar, inclusive tem uns dashboards web, por exemplo, que permitem você interagir com os dados da pesquisa OD 2017 de ciclismo. É de uma forma visual e geográfica. Vi na cidade de São Paulo, onde estão os principais fluxos de ciclistas, segundo a gente também fez trabalhos usando os dados das bicicletas compartilhadas. E assim por diante, a gente tem outro trabalho, analisando uma quantidade enorme de dados, que depois posso detalhar, sugerindo para a prefeitura, onde seriam bons lugares para a construção de ciclovias e

ciclofaixas. De uma forma semiautomatizada. Mas, por esse trabalho, a SMT pediu nossa ajuda para embasar a implantação do programa BikeSP e a gente, com um grupo de especialistas, desenhou um projeto-piloto que a gente espera conseguir colocar em prática nos próximos meses. Para embasar, como seria? Poderia ser o programa BikeSP? Para isso, a gente desenvolveu um aplicativo que é capaz de rastrear o caminho de ciclistas. Os ciclistas podem, no aplicativo, cadastrar uma certa quantidade de locais onde eles usam a bicicleta: a residência, o trabalho, a escola, a academia de ginástica, o supermercado. E daí, ele é acionado o aplicativo? O aplicativo identifica as rotas feitas entre estes locais e propõe uma remuneração. Quer dizer, não só propõe uma remuneração, como realmente efetiva essa remuneração. Tem uma série de inteligências no aplicativo para detectar essa bicicleta, se a viagem foi feita de bicicleta e não de outro modo de transporte. O aplicativo está pronto, já está funcionando. A gente fez testes com algumas dezenas de usuários e está funcionando muito bem. A gente só precisa colocar numa grande, média escala de uso dos recursos da prefeitura para fazer a remuneração para esses ciclistas. Inicialmente, a gente previu entre 600 e 800 pessoas participando desse piloto nos próximos meses. Conforme foram, a gente pode até aumentar um pouco esse número. Assim que a prefeitura falar: o dinheiro está disponível. A gente vai anunciar por meio da assessoria de imprensa da prefeitura e, com a ajuda de vocês, divulgar que a gente quer essas pessoas para participar desse piloto. Acho que vai ser difícil a gente conseguir 800 pessoas dispostas, num curto prazo, a participar do piloto. Vou pedir bastante ajuda de vocês na divulgação desse programa. A gente não gostaria de ter, nesses 800, só pessoas que são ciclistas assíduos, porque o objetivo do programa é trazer mais gente para usar bicicleta. Em particular, a gente gostaria de converter pessoas que usam carro e moto. Que algumas dessas pessoas abandonem esses meios motorizados para passarem a usar a bicicleta. A gente quer, em particular, fazer uma grande força de divulgação nessas pessoas que ainda não usam a bicicleta de forma assídua, de forma que a gente possa estudar como esse programa pode ajudar. Que as pessoas façam a conversão para bicicleta, para que a gente tenha mais usuários de bicicleta na cidade de São Paulo. Eu vou passar para o Flávio, ver se ele quer complementar alguma coisa, senão a gente pode abrir para perguntas. Flávio, você tem que se desmudar.

00:07:19 Flávio Soares: Acho que algumas pessoas me conhecem, nem todas, estou

vendo, várias pessoas que também não conheço. Então, meu nome é Flávio Soares, eu estou pela equipe da USP, ajudando o Fábio nessa pesquisa, com outras pessoas, que estão, não só montando metodologia, mas também analisando dados, enfim, criando o aplicativo. Acho que o que eu comentaria, só para a gente abrir para uma conversa, é o seguinte: a gente tem testado, a gente já apresentou aqui o que seria o piloto. Não sei se todas as pessoas estavam aqui, mas é o que a gente tem feito agora. É o piloto, o que a gente tem feito agora. A gente abriu para um beta testing do aplicativo. A gente já tinha feito isso no final do ano passado com o grupo até dezembro e a gente começou. Esse ano, estava vendo hoje de manhã para apresentar aqui, a gente está com, mais ou menos, umas 650 viagens, ao todo, feitas já com aplicativo. Dessas, o que é interessante para a gente ter uma métrica, se o aplicativo está funcionando ou não, é quantas dessas viagens são aprovadas, ou são aprovadas após uma contestação. Esse índice está super alto, ele está em torno de uns 96,5, 97%. Sendo que desses, 3% e poucos, se a gente for desmembrá-los, 1, 2 é tempo sem amostra, ou seja, problema no GPS e 1,8 poucos pontos também problema no GPS. Esses foram os testes principais que a gente fez nas últimas semanas. Esse foi um problema que a gente descobriu que era o modo de economia de bateria e agora a gente está fazendo várias coisas para avisar as pessoas de que: olha, se você entrar no modo de bateria, isso pode gerar um problema, a sua viagem pode não ser remunerada. Com isso, a gente já elimina + 3% e ficam 1,5%, que são de viagens que não são, a princípio, feitas de bicicleta. A gente teve uma discussão interna, porque uma das pessoas andava tão rápido que ela fugia do algoritmo de detecção. Claro, é uma pessoa só, é um *outline*. Isso vai acontecer com outras pessoas, mas é uma escala muito pequena. A gente está falando de 1,5%, e mesmo que a gente aumente isso, como o Fábio falou, a gente está imaginando 600, 800 pessoas, vai ser uma escala muito fácil de lidar, ou seja, isso é uma métrica muito interessante de que o aplicativo está bastante forte, está funcionando. Que tipo de testes a gente fez esse ano, do que a gente avançou um pouco do ano passado para cá? Acho que foram 4 testes principais. O primeiro deles, no primeiro grupo de beta, surgiu uma demanda muito interessante. Eu não lembro se comentei aqui ou não, mas comento, de novo, que era de poder pausar na viagem. Para quem lida com pesquisa, origem e destino, se você vai para algum lugar, aquele lugar é o seu destino. Então, você terminou a viagem. Se parou ali, você terminou a viagem, mas para ciclista, a gente faz muita pausa no meio do caminho. Vou

passar no mercado, na farmácia, rapidinho, vou ali, encontrei alguém no caminho, conversei, mas, na verdade, você está na mesma viagem. Isso, na literatura, é super pouco explorado. Isso dá uma visão, inclusive, de quais locais, eventualmente, ciclistas estão parando e podem ser locais de interesse de pontos comerciais, pontos de interesse de você investir naquele local, de você fazer para ciclos, enfim, existe uma série de coisas interessantes que a gente pode atrair, puxar através desses dados. Esse mecanismo de pausas, hoje, permite até 3 pausas por viagem. A gente ainda está com um horizonte bem grande, isso pode somar, se não me engano, acho que 1 hora o total dessas pausas, é um pouco exagerado, mas pensando que a gente pode ter essa informação, que ela é interessante para a gente no futuro. Outra coisa que era bem importante para gente testar, era se as pessoas conseguiam fazer essas viagens sem internet no caminho. Pensando que muitas pessoas não vão ter planos de internet, vão depender do Wi-Fi de chegada e saída, enfim, então era crucial que o aplicativo funcionasse sob essas limitações. E ele tem respondido também muito bem. A terceira é a questão do GPS, que eu já comentei, era principalmente um problema de bateria. A gente está fazendo vários mecanismos. Quando a pessoa insiste naquela viagem, realmente a gente pode ter um problema, mas são poucas as pessoas que a gente tem visto que tem feito isso. O último teste foi interessante. Isso vai acontecer quando dá pau no bilhete único de alguém. O bilhete único de uma pessoa foi cancelado, a gente foi tentar fazer a recarga, ele apareceu no sistema que tinha sido cancelado, entramos em contato, a pessoa criou um novo bilhete único. Isso entra no nosso fluxo, como que você passa de um bilhete único para outro? Aquela pessoa ainda recebe aquela remuneração, aquela creditação no, no bio. Último comentário que vou fazer: a gente sempre insiste que o programa Bike SP é, sim, um programa de incentivo a ciclistas. Mas ele é muito mais do que isso, ele é um programa de dados. Tudo isso que o Fábio falou das rotas de ciclistas, é uma inferência enorme. Mas enorme mesmo. Achar que está tudo certo no Bike SP, não, a gente tem rotas, ele é escrava da prefeitura, digamos assim. Você tem a rota exata das pessoas, você tem a escolha delas, você tem onde está faltando estrutura, onde você precisa implantar, onde falta conexão. Enfim, tudo isso vai aparecer de uma forma cristalina. Estou com o mapa na minha frente. Aqui a gente já vê isso muito claramente, só nessa pequena amostragem. E a segunda coisa, sim, estamos tentando 600, 800. Sempre falo para o Fábio, ele acha que a gente não vai conseguir, que o que a gente está almejando não é 600, 800, a

gente está almejando 4000, 5000 para a gente poder fazer uma seleção de 800, 600 pessoas. A gente tem que pensar muito mais alto e tem, sim, que investir em mecanismo, na mídia de massa, SPTV, Folha de São Paulo, Estadão, etc. Dá entrevista, botar a cara para bater, porque se a gente não fizer isso, a gente não vai conseguir essas pessoas. E aí, a pesquisa, talvez, não responda tão bem quanto a gente quer que ela responda. É isso que eu tinha para comentar, estamos abertos para dúvidas e comentários ...

00:14:05 Fabio Kon (IME — USP): Se tiver alguma dúvida, a gente está feliz em responder, senão tivermos ...

00:14:11 George Queiroz: Tenho uma aqui. Bom dia a vocês, Flávio. Prazer, Fábio. Flávio, já conheço de outros carnavais. Minha primeira questão é sobre cronograma. Como é o cronograma do trabalho de vocês? Como vocês imaginaram? Dois: ainda tenho uma dúvida de como funciona a lei do BikeSP, essa questão da remuneração por quilômetro. A minha dúvida é como o vale-transporte, ou um bilhete único, tal. É uma viagem? É, sim, e não, não é. Quem é mais longe, que é mais perto, na remuneração, o subsídio, vamos dizer que a prefeitura paga para a pessoa entrar numa passagem no ônibus, ele vai, inclusive, com o bilhete único, com a possibilidade de transferência. Se a pessoa vem de Itaquera para o centro, ou se ela vem de Tatuapé para o centro, em tese, é a mesma coisa? Eu queria entender como que vocês veem essas diferenças. A pessoa que mora mais longe recebe mais dinheiro, como é isso na lei? E como vocês estão tratando isso, nessa diferença de remuneração das pessoas? Se é isso, ou estou entendendo errado. A outra dúvida é essa questão dos dados. Em tese, o objetivo da lei é fornecer uma remuneração para quem pedala, ou dar subsídio para quem pega ônibus? Subsídio para quem pedala, eu tenho uma remuneração como um voucher? Tenho um filho na escola pública. Recebo um voucher para comprar material escolar, tem as lojas credenciadas? Recebi esse voucher, comprei, gastei o dinheiro, esse crédito que foi dado nas lojas credenciadas, comprei material, comprei camisa, etc. Até que ponto essa ideia de coletar dados de cidadão extrapola, ou não, o escopo da lei. Até que ponto a gente tem que ter, obviamente, cuidado porque isso é ouro. É o ouro do século XXI, que são os dados das pessoas. Ou seja, é uma coisa muito sensível o poder público ter dados de onde que as pessoas estão. É claro que o Google já tem, o Facebook, todas as big tech já têm isso, mas é imaginando em poder público. Imagino que tenha uma questão ética muito mais importante no sentido de que ela tem que ser tratada. Obviamente,

é importante com as big techs, mas como que vocês vão tratar esse tipo de coisa? São essas 3 coisas. Cronograma, remuneração por quilômetro e como funciona o tratamento de dados? Obrigado.

00:17:15 Fabio Kon (IME — USP): Eu começo, depois o Flávio complementa, vou começar ao contrário. Sobre a questão dos dados dos trajetos. Não tenho a lei de cor na cabeça, mas, pelo que eu me lembro, a lei não falava dessa coisa de coletar os dados sobre os trajetos e fazer análises para embasar políticas públicas. Mas, primeiro, é impossível a gente implementar o programa sem que tenha um aplicativo que rastreie o trajeto das pessoas. Por definição, se o objetivo é remunerar viagens de bicicleta, a única forma que a gente tem de detectar se a viagem é feita, onde ela foi feita com o rastreamento GPS. É impossível implementar sem ter este rastreamento. O que a gente faz é dado que a gente tem essas trajetórias. A gente pode armazená-las de forma anônima, então, em particular, não interessa a gente. Para a gente, trajetórias específicas interessam, dado que foram feitas 10.000 trajetórias, mostrar no mapa. É onde essas 10.000 trajetórias aconteceram. E quais são os pontos onde tem muita viagem, que não é coberta por meta, estrutura cicloviária apropriada. Isso serve de indicação para a prefeitura. A gente precisa construir uma ciclovia na ciclofaixa nesta ligação aqui, porque tem muita gente fazendo essa viagem e eles estão sem a cobertura da infraestrutura apropriada. É possível armazenar essas grandes quantidades de viagem de forma totalmente anônima. Então, depois. Na verdade, eu acho que até seria interessante publicar esse material nesse agregado das viagens, de forma anonimada, de forma que todo mundo tenha acesso e possa entender como está sendo a mobilidade na cidade de São Paulo, garantido ali a anonimização das viagens. Você precisa da viagem. Não anonimizadas só no nível individual. Quando você faz o primeiro registro da viagem para fazer remuneração, depois que você fez a remuneração, você pode anonimizar a viagem e aguardar na forma agregada, que acho que vai ser bastante útil para melhorar, de guiar a expansão da infraestrutura cicloviária. Acho que seria uma pena não usar estes dados de forma agregada. Voltando para a primeira parte, mais ou menos, o cronograma. Nós da equipe científica, a gente está pronto para começar já. Só falta o dinheiro. Falta a prefeitura liberar o dinheiro da remuneração, porque tudo que foi feito até agora foi feito com recursos da USP. Então, há desenvolvimento do aplicativo? A equipe que se montou para desenhar o piloto foi a USP, que bancou. A remuneração dos participantes do estudo, quem vai bancar, é

a prefeitura e a gente está esperando essa liberação. Espero que seja em semanas, mas eu não posso dizer nada disso depois. Quem sabe Dawton, Michele possa falar alguma coisa nesse sentido. E uma vez que a prefeitura der sinal verde, que liberou o dinheiro. A gente vai ter aproximadamente um mês de divulgação na imprensa para as pessoas se inscreverem no programa. A gente vai precisar bastante ajuda de vocês nessa divulgação. Depois de um mês, começa realmente o piloto, se não me engano, o nosso último desenho é há 4 meses. O Flávio pode complementar. Seriam 4 meses, acho, que as pessoas vão ser remuneradas. A pessoa vai receber as instruções de como isso funciona e, ao longo do piloto, essa remuneração vai até variar um pouco. Mas, antes de eu passar a palavra para o Flávio. Outra coisa, o George falou sobre a remuneração, se não me engano, a lei não especifica quanto seria a remuneração e nem como seria feita. Nesse estudo, a gente vai analisar algumas possibilidades. A gente pensou que, sim, seria razoável remunerar por quilômetros, mas tem um limite máximo por viagem. Tem um limite máximo e um limite mínimo. Uma viagem de 100 m não é remunerada. Eu tenho um limite mínimo na viagem e tem um limite no máximo na remuneração. Passando daquele comprimento, não aumento mais a remuneração. Acho que é interessante ter alguns valores diferentes. Principalmente para incentivar o ciclista. Pode ter 2 possibilidades. Ele pode usar bicicleta só para chegar no metrô. Só para chegar no ônibus, com uma viagem de 1,5 km e pegar o ônibus, pegar o transporte ou pegar o Uber. Ou ele pode fazer uma viagem de 8 km. Acho que a gente tem que remunerar mais essa pessoa que faz a viagem inteira de 8 km na bicicleta do que aquela pessoa que pega a bicicleta só para chegar no metrô, 1,5 km, ou para pegar um Uber depois. Mas isso a gente vai investigar nesse piloto o desenho da lei futura. Acho que vai ser determinado, baseado nas informações que a gente vai coletar no piloto. Flávio ...

00:22:41 George Queiroz: Mas de qualquer forma, só uma pergunta, desculpa. Também não me recordo tanto da lei, mas ela é ligada a pessoas que são empregadas registradas, que tem CLT. Ou seja, era uma remuneração que passava pelas empresas. Ou, estou trocando as bolas completamente aqui.

00:23:11 Michele Perea Cavinato: George, eu lembro do bilhete único, mas nesse restante eu não ...

00:23:16 George Queiroz: Estou trocando minhas boletas.

00:23:18 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Não, não tem nada a ver com as

empresas.

00:23:20 Flávio Soares: Vamos por partes. Vamos por partes. O que a lei diz? A lei do Bike SP é voltada para você incentivar a bicicleta, ela chega a ser específica como um dos objetivos o incentivo ao uso da bicicleta para deslocamento ao trabalho. Como você define trabalho? Seria a partir de uma regulamentação, por exemplo, serão nos vários pontos que a lei requereria uma regulamentação. Ela tem vários. Como se avalia que a pessoa está fazendo a bicicleta ou não, que esse é o que a gente está olhando aqui. Qual é a pergunta de pesquisa que o IME está querendo responder, especificamente, quanto a gente vai remunerar as pessoas a ponto de que essa remuneração seja convincente o suficiente para a gente trazer mais pessoas para a bicicleta? Vamos lembrar que o Banco Mundial fez uma pesquisa de preferência declarada, em que ela aponta públicos prioritários. Por exemplo, o estudante tem mais inclinação a usar bicicleta, pessoas de baixa renda tem mais inclinação a usar bicicleta, mulheres têm menos inclinação a usar bicicleta. Isso a gente vai medir no seguinte sentido: até que ponto você dá uma remuneração de X reais para uma pessoa. Ou seja, a remuneração final por essa pessoa, incentiva, suficientemente, a ponto de você trazer pessoas? Você consegue fazer uma inferência e dizer: olha, se a gente remunerar tanto, a gente tem uma elasticidade que a gente espera trazer um investimento. De tanto trazer mais X pessoas é para a bicicleta, né? Além das que já pedala. Essa é uma pergunta muito interessante. Da mesma forma que é a abordagem, de como a gente vai fazer, no caso, o Banco Mundial foi por um caminho, que era a questão da quilometragem. Isso não necessariamente precisa ser esse caminho. Embora ele, em termos de implementação, fazia muito sentido, a gente codar o aplicativo dessa forma, até porque é o seguinte, pesquisem muitas pessoas que fazem longos caminhos de bicicleta. Será que essas pessoas estão não emitindo menos poluentes. Elas estão, justamente, muito mais dentro daquilo que a gente espera, inclusive pessoas periféricas, que têm menos acesso ao sistema de transporte e necessariamente fazem deslocamentos mais longos. Será que elas não deveriam, talvez, receber um valor diferencial, ou, a remuneração porque quilômetro talvez seja uma forma também de endereçar esse tipo de questão. Porque se você pega a região Centro Oeste, os deslocamentos são muito compactos, são os deslocamentos mais curtos. Então a remuneração por quilômetro ela não é tão atraente para esse público no seguinte sentido, olha, eu vou fazer um deslocamento aqui, mas, de repente, eu vou de metrô, você tem

opções. E tem muitas pessoas que não tem opções. Mas, enfim, ela é uma abordagem, ela não é a abordagem. O que a gente está fazendo é uma pesquisa piloto que vai responder uma pergunta: se a implementação da regulamentação vai seguir a mesma forma que a gente fez. O piloto é uma discussão por si só. Então vou dar um exemplo. O George falou: Ah, a pessoa vai lá, usar o crédito para comprar uma camiseta sim. Isso está previsto pela legislação, mas vamos pensar no operacional da coisa. Usar o bilhete único para comprar qualquer tipo de produto é uma regulamentação por si só. Saiu uma matéria da Câmara Temática descendo o pau no piloto, que ele visa só a remuneração por crédito no bilhete único, porém, o crédito no bilhete único já está consolidado desde a gestão Marta Suplicy, não precisa de regulamentação nenhuma. É a única forma da gente implementar. O piloto, inclusive, seria a única forma de implementar o programa imediatamente, sem ter que entrar numa regulamentação de plataforma, uso de bilhetes únicos para outros fins. Como se regulamenta essa plataforma, quem é que você vai ter com uma empresa parceira, qual vai ser o método de cadastramento dessas empresas parceiras, talvez tenha que entrar em lei, é uma loucura. Na hora que você vai para o operacional, a gente está lidando, por pedaços menores, dando os caminhos, para gente avançar no programa. A gente espera, pelo menos, sair com essa definição: a gente avalia que se você der tanto para essas pessoas, a gente vai conseguir atrair tanto. Com isso, você consegue balizar, não só uma regulamentação, mas você consegue balizar um começo de política pública que é para quem a gente vai fazer esse piloto. Voltando aqui, o BikeSP tem como um dos objetivos o deslocamento ao trabalho. Porém, será que não faz sentido a gente entender isso como um deslocamento funcional? Pessoas que também estão estudando. Será que elas não deveriam estar no programa, sendo que na pesquisa do Banco Mundial já aponta que elas são um público superinteressante. A gente precisa ultrapassar as pessoas que já usam bicicleta para públicos que não usam. Mulheres, estudantes, pessoas idosas, enfim, a gente já conversa sobre isso em vários âmbitos. É uma questão de interpretação. Não é taxativo de dizer: olha, é só para trabalho. Mas, o objetivo dela é que você tenha trabalho, desde que você faça uma regulamentação, se você ampliar esse escopo também para estudante, você consegue dizer: olha, um x por cento é a trabalho também, você está dentro do espírito da lei. Claro, tudo isso é uma regulamentação que precisa ser sentada, montar o texto de regulamentação, passar por um jurídico, passar por uma discussão, essa é a regulamentação que a gente

quer. A gente poderia ir para um outro tipo de abordagem, por exemplo, se essa pessoa provar que tem baixa renda, ela vai ter um bônus x na quilometragem, ou só vão-me dizer que seja um deslocamento por viagem. Ah, vai ter um bônus no deslocamento por viagem. Isso é uma decisão política. O importante é que essa pesquisa traz é o seguinte, qual é esse valor que vai estimular essa pessoa vir trocar o seu modo atual para usar bicicleta. Essa é a pergunta principal. São várias escolhas e elas não estão definidas. Mais importante do que isso, mesmo que elas sejam definidas numa regulamentação, é importante que essa regulamentação não seja num nível tão alto quanto de uma lei. Ou seja, é legal que ela seja num nível de portaria, num nível de SMT. Por quê? Porque se de repente você faz um programa inicial do BikeSP voltado pra x pessoas durante tanto tempo e esse programa não tem os resultados esperados, você muda a regulamentação, muda o programa. É isso o que quero dizer, a regulamentação é importante, que ela seja dessa forma também, para ela ser, de alguma forma ajustável e aprendendo com o tempo, para o programa conseguir inevitavelmente os objetivos que ele queira fazer. Acho que as outras perguntas o Fábio já respondeu.

00:30:27 George Queiroz: Bom, se me permitem uma réplica. De qualquer forma, isso não diz respeito, obviamente, ao trabalho de vocês. Mas, de qualquer forma, essa lei é de 2016, nós estamos em 2024. A gente fala que a gente ainda precisa pensar em como regulamentar uma lei de 8 anos. Já é hora da gente instigar o poder público, ou até por judicialização, a fazer essa regulamentação, tomar as decisões políticas que são necessárias. Porque 8 anos para regulamentar uma lei, para colocar essa lei sancionada na praça, é uma vergonha. É uma vergonha demorar 8, 9, 10 anos para isso. Estou falando agora, com o poder público. Essas decisões ... eu abri a lei aqui, começando a ler, justamente, pelo bilhete único, mas justamente convertido em bens e serviços, seus detentores. Os créditos negociados, utilizados, em contrapartida, por serviços públicos, etc. Isso é paralelo, então a gente não tem que esperar o piloto. O poder público tem que agir, tem que começar a se movimentar, porque o poder público demorou 3 anos para receber um papel do Banco Mundial. Vai demorar mais quantos para receber outro da USP? Mais quantos para não sei o que. Dez anos com uma lei pendurada é vergonhoso para a sociedade. Obrigado, vamos em frente, Dawton.

00:32:04 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Lucian.

00:32:09 Lucian CTB: Oi, bom dia.

00:32:10 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Bom dia!

00:32:12 Lucian CTB: Tem uma lista aqui, o George já fez a maior parte das perguntas que eu queria fazer. Mas sobraram algumas dúvidas. Eu queria entender em qual pack está a liberação de verba para a gente poder continuar? Qual o tempo de duração previsto pela opção, depois de liberada a verba? A gente poder começar e depois você falou, um mês para chamar todo mundo o tempo pedalando, avaliando mesmo, quanto tempo nem seria se a pesquisa vai apesar, a gente como a gente está discutindo se a questão de remuneração, se a pesquisa vai ter o questionamento para os participantes, olha se eles preferem o crédito em bilhete único, ou se eles preferem dinheiro. Se isso faz diferença para eles aderirem ou não, que acho que são, que dá um embasamento depois para a gente brigar por fazer a remuneração em dinheiro, não só em crédito. Se forem pensados os outros modelos de pagamento. Por exemplo, a gente estava falando do valor por quilômetro, como o George tinha perguntado esse valor por viagem, ou um modelo meio híbrido, de fazer um 1 valor fixo inicial, um valor menor por quilômetro. Em vez de começar de 1 km, sei lá, 8 km, ele tem uma inclinação de começar um pouquinho mais alto de um valor inicial e ele crescer um pouco menos para que o valor inicial seja para poder atrair mais gente, porque quem faz os deslocamentos mais compridos. Geralmente, já tem algum conhecimento de bicicleta, alguma habilidade melhorzinha. Talvez para quem está começando esse valor. Enfim, outro modelo que não seja só uma coisa linear assim. A outra coisa é na discussão da minuta de regulamentação que a gente discutiu com o Pedro Ivo. Lembro da gente falar, especificamente, de incentivar as viagens de estudo, então estou na dúvida se isso está ou não sendo contemplado. Outra coisa que a gente tinha falado, da possibilidade de acompanhantes, por exemplo. Quem vai para a escola, que a gente quer falar, quando os pais vão acompanhar uma criança para a escola. É para também a remuneração. Se alguma coisa, como ... Se tem uma possibilidade de ver uma viagem com acompanhante ou alguma coisa assim, que era isso, obrigado.

00:34:39 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Vou começar, começar respondendo que a parte da verba nós já encaminhamos oficialmente para todos os canais que deveriam estar dando resposta para nós. Inclusive para a Joff, estamos aguardando. Deve sair na próxima semana uma resposta. Estamos aguardando. Isso está na diretoria financeira da SMT.

Estamos aguardando a resposta, deve sair nas próximas semanas, como o Fábio colocou. Por enquanto, da nossa parte, estamos aguardando a resposta deles. Em relação as outras colocações, vou passar para o Flávio.

00:35:24 Fabio Kon (IME — USP): Obrigado, boas colocações sobre outras formas de remuneração. Sim, a gente vai questionar os participantes sobre que tipo eles gostariam de receber. Além do bilhete único para uso em transporte, se eles gostariam de ter, por exemplo, acesso a empresas parceiras, talvez relacionadas a bicicletas. Eles gostariam de poder usar também as bicicletas compartilhadas, ou se eles poderiam de outras formas. Receber em dinheiro, acho que é mais complicada a implementação. Acho que não é possível, a princípio, não é possível. Acho que a legislação não permite. Você pode até perguntar, mas o lançamento às vezes seria fácil de implementar. Sobre a você deu uma dica? É uma dica, não uma sugestão interessante aí sobre a remuneração não ser é ter uma remuneração, uma parte da remuneração que é por viagem. Mais outra parte que é de acordo com a distância, que eu acho que é algo interessante para gente levar em consideração. Não sei se vai ser no piloto, acho que não vai ser assim, mas depois pode sair do piloto. Uma sugestão de política pública que seja nesse sentido. Flávio, se esqueci de alguma coisa, você complementa.

00:36:53 Flávio Soares: Acho que é isso, deixa eu pegar esse último gancho, antes de se falar de quanto tempo. Que coisa interessante, é importante a gente ter dados. Voltando um pouco na questão dos dados, se a gente tem uma amostragem de 800 pessoas, em que a gente tem hora, tem vários grupos de renda, ou grupos de diferentes regiões, homens, mulheres. Enfim, a trabalho e estudo, etc. Uma pergunta do Luciano, se a gente está considerando estudo, sim, a gente está considerando estudantes, mas eles têm que ser maiores de idade nesse momento, por uma questão puramente de logística de pedir autorização, se for menor. É todo um trâmite, a pesquisa tem que passar por conselho de ética. Tem todo um trâmite complicado, mas sim, a gente está considerando estudantes também. Imagina se a gente faz uma das perguntas, não a principal, mas uma das perguntas é a seguinte: será que esse modelo, quem está fazendo deslocamentos mais longos são pessoas de mais baixa renda? Essa é uma pergunta interessante ao detém esses indicativos, as perguntas do dos bicicletários. A gente já publicou sobre isso na velocidade. Os bicicletários da CPTM. Já fizeram várias perguntas, entrevistas com quem, os

bicicletários, todo o pessoal com um salário-mínimo, então são pessoas de baixa renda, mas agora o que a gente vê nos dados? O meu mestrado com os dados da Yellow, a gente está vendo aqui também os dados do BikeSP, você vê os dados, em geral, eles convergem uma média razoável para um deslocamento de ciclista em torno de uns 3,6 3,2 km. Está a uma velocidade média de 11 km, enfim, por hora está dentro de uma cidade com o texto urbano. Dentro disso, a gente consegue olhar os dados que a gente vai ter e falar: o pessoal que está fazendo os deslocamentos, acima dessa média, quem são? São pessoas de baixa renda? Essas pessoas deveriam ser mais incentivadas, deveriam ser menos incentivadas? A gente tem que canalizar elas para o metrô? Para o trem? O que a gente tem que fazer. Os dados nos ajudam a olhar esse tipo de pergunta e baseado em evidências, a gente virá retomar uma decisão um pouco mais esclarecida e não só a gente. Mas, para isso, de novo, a gente precisa de um grande grupo para fazer essa pesquisa, para ter esses dados consolidados. Uma das coisas é fazer com que o crédito no bilhete único, se as pessoas poderiam utilizar eles de outra forma, isso a pesquisa, ela está prevendo. Os questionários intermediários, ao longo, inclusive, que eles geram bônus para as pessoas. Não é de responder, então a gente pode fazer isso. Uma questão de pergunta não é de entender e falar, olha, vem cá, você está recebendo aqui como crédito. Você gostaria de receber de alguma outra forma? Isso o que o Fábio comentou, mas operacionalmente ele entra, ele está previsto que a gente tenha, ao longo da pesquisa, perguntas que a gente pode fazer sobre qualquer coisa. Puxar informações dessas pessoas e a pergunta do quanto tempo. Essa é uma pergunta relevante, no fundo, não dá para saber. Eu vou ser muito honesto, direto e reto. A gente está preparado para ser uma pesquisa de 6 meses. A gente tem um problema, quanto mais a gente atrasa, mais perto a gente entra em um mês de férias. A gente vai querer, ou não, entrar num mês de férias? Uma vez que a prefeitura libere o dinheiro, já tem uma reunião de emergência. Plano de apertar o botão vermelho. A equipe faz uma reunião de metodologia para a gente ver o seguinte, então o que a gente mantém da metodologia original? Claro, 90% vão se manter, mas esse tempo de 6 meses vai ficar, ou não vai reduzir para 3, reduz para 4. A gente precisa, de qualquer forma, de 1 mês, no mínimo, de divulgação para gente conseguir essas pessoas. Significa que as pessoas vão saber que isso existe, elas vão ter um link de cadastro, elas vão ter que fazer o cadastro de interesse. Lembrando que é comum, às vezes em concurso público, estender o prazo. Talvez tenha que estender esse prazo. Vamos ser

realista, não dá para a gente ter uma coisa taxativa e dizer são tantos meses que a gente vai ter de pesquisa, porque para isso a gente precisa saber quando ela começa. Sabendo, quando ela começa, a gente pode sentar e falar então vamos começar a divulgação, termina a divulgação, se tiver que prorrogar, a gente soma esse número de pessoas, quando é que a gente vai ter essas pessoas na rua? A gente pode até voltar aqui, no momento que isso acontecer, para dizer para vocês: olha, vamos fazer um teste de X meses. Eu acho que a gente vai conseguir definir de fato quanto ela vai durar. A princípio, estaria previsto, a gente estaria preparado para durar 6 meses. Mas ela pode ser um pouco mais enxuta ...

00:41:40 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Bom, não estou vendo ninguém com a mão levantada. Estou entendendo que está esclarecido. Queria agradecer ao professor Fábio.

00:41:49 Fabio Kon (IME — USP): Só um último comentário.

00:41:52 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Desculpa.

00:41:53 Fabio Kon (IME — USP): Ela vai durar, sei lá, de 4 a 6 meses, mas uma coisa interessante é que as pessoas vão receber os pagamentos de forma frequente, ao longo desse piloto. A gente vai tentar algo do tipo, quinzenalmente ou, se conseguir, se for fácil, mais frequente do que isso. Não é que só depois de 6 meses que os pagamentos vão ser feitos. Não. A pessoa vai recebendo o pagamento ao longo do processo. Obrigado, Dawton.

00:42:25 Michele Perea Cavinato: Perfeito, mais alguém?

00:42:28 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Agradecer ao professor Fábio, ao Flávio, pela contribuição que mais uma vez, ficou bastante claro. Eu acho que eles já tinham feito a primeira apresentação aqui na Câmara Temática. Agora, o que está restando mesmo, é o poder público entrar com a parte da verba e dar início ao processo. Muito obrigado a vocês, muito obrigado a todos aí pela participação dessa parte da nossa reunião, obrigado. Flávio, obrigado Fábio.

00:43:06 Michele Perea Cavinato: Obrigada Flávio, obrigada Fábio.

00:43:08 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Vamos lá.

00:43:10 Michele Perea Cavinato: Vamos lá, dando sequência, é o projeto da nova Marginal Pinheiros, na zona sul. Áreas impactadas, projetos cicloviários, melhorias para o pedestre. Quem está por aqui é o Wagner, o Wagner William, da SPObras. Quem propôs a pauta, pode falar um pouquinho sobre ela para o Wagner entender qual a expectativa de

vocês. Não sei se foi o Lucian, Aline, George.

00:43:44 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Acho que foi o Lucian que propôs.

00:43:51 George Queiroz: QAP?

00:43:54 Lucian CTB: Oi, gente. Estão me ouvindo?

00:43:58 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Qualquer um dos 2 estou ouvindo.

00:44:00 Lucian CTB: A gente tem um projeto da prefeitura que falava de fazer um investimento bilionário em prolongamento da Marginal Pinheiros. A gente entende que é uma continuação de um projeto rodoviário, que já está extremamente datado, que, como política de mobilidade urbana, da forma como foi apresentada, não faz sentido. Tem um impacto muito grande de área verde diária, de área de parque. Os projetos tendem a ser, não só rodoviarismo na sua concepção, mas, exclusivamente, rodoviarista em projeto. Não contempla as outras coisas. Se é um projeto que vai ter um impacto na cidade que apresentasse como ele está rolando e o que ele previa de fato. Estou na dúvida, porque eu tinha entendido — saiu a notícia hoje de uma suspensão dessa licitação da nova Marginal Pinheiros. Era de quase 2 bilhões. Então, eu queria que você explicasse sobre isso, o que está havendo, em que pé está e o que está paralisado, se está paralisado?

00:45:22 Michele Perea Cavinato: Wagner, bom dia.

00:45:23 Wagner William Segantini: Estão me ouvindo? Bom dia a todos.

00:45:26 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Bom dia, Wagner, muito obrigado pela participação.

00:45:29 Wagner William Segantini: ontem conosco. Lucian, todo esse projeto está no início. É um projeto de licitação, a gente só tem um projeto funcional e é um projeto revisado. Na verdade, ele é um projeto de 2014 do Plo Programa de incentivo ao organismo. Não é uma coisa nova, ele não é tão novo assim. É recente a volta dele à pauta de execução desta obra. Ele tem uma importante ligação, que é da ponte Transamérica, perdão esse ele tem 8,3 km, que começa na ponte Transamérica e vai até o final. Onde existe a ponte Gullar, lá perto do Graúna, na Gaivota Pedreira. Ele é uma ligação importante, que vai minimizar ... Antes de mais nada, deixa eu também dar os parabéns ao Fábio pelo projeto que ele está desenvolvendo. Este projeto que você chama de viário, Lucian, contempla também a ciclovia. Ele está numa área de margem de Rio e vai passar por um processo de iaguima vai ter que ter autorização do Emai e de todos os outros órgãos que lidam com a meio ambiente. Isso

tudo está na contratação do projeto. Não é que ele já é um projeto pronto para ser explicado. Nós estamos no início de um processo, isso vai ter que demandar um tempo. Até ontem à tarde, quando eu saí da SPObras, não havia notícia de cancelamento da licitação. Estou aqui conversando com vocês, então estou fora dessa informação. Posso buscar daqui a pouquinho para algumas pessoas para ver o que está acontecendo. Mais uma vez ele tem a ligação importante dos pais ali no Socorro, no água do Socorro, no pronto-socorro de Urubatuba. Ligação também, como já falei, Graúna, Gaivotas. Existe também outro projeto sendo desenvolvido, que é a ponte Graúna — Gaivotas, que vai ter a ligação com os bairros mais afastados, no fundo da Belmira Marinho. É um projeto que interligações. Não é um projeto rodoviário por si só. Ele não tem um início e fim, ele tem uma ligação com demais modais e projetos que a SPObras vem desenvolvendo. São 3 pistas, eles têm algumas limitações, que é a rede que a gente tem lá da Cetesb. Já coloca um limitador, uma área muito restrita de implantação desse projeto. Por isso é que ele tem que ser desenvolvido nas 3 fases funcionais, básico, executivo, muito bem desenvolvido. O ciclista, por exemplo, tem todo um deslocamento que, praticamente, está em nível. Eu não sei se isso ajudaria muito no projeto que a SMT está desenvolvendo. Porque, você pensa, são 8 km que ele vai andar para ter uma remuneração. Acho boa, se a média da do Banco Mundial é de 3 km, nós vamos ter 8. A pessoa pode se deslocar de um ponto a outro para poder entrar em outro modal, por exemplo, o ônibus, ou a linha lilás, lá na mais para frente. Tudo isso está interligado. Não é um projeto, por si só, rodoviário. Não sei se fui claro, Lucian.

00:49:37 Lucian CTB: Vocês não trouxeram nada para apresentar. O mapa, com o gráfico que a gente tinha pedido?

00:49:47 Wagner William Segantini: Luciana.

00:49:47 Michele Perea Cavinato: Lucian, na verdade, eu deixei eles muito à vontade para trazerem o que acharem melhor, ou apresentação, ou só fala.

00:49:55 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: A gente pediu especificamente a apresentação, porque as informações desse projeto não estão fáceis de encontrar na internet. Tem um vídeo que mostra uma ciclovia estreita na beira da marginal. Eu já estou tomando, porque sou o próximo da fila. A gente pediu, especificamente, detalhes de como vai ser a ciclovia na beirada. O vídeo que foi disponibilizado, só mostra uma ciclovia estreitinha na beira do Rio, não mostra nenhuma conexão com a ciclovias próximas, com as pontes que

existem. As pontes, tanto atuais, nenhuma tem ciclovia nesse trecho. Exceto a Jorge Ribeiro da Silva, que tem uma ciclofaixa. As novas a gente já pediu informação sobre ciclovia e não foi dado em nenhum momento. A gente pediu mais de uma vez, inclusive sobre Graúna-Gaivotas e não foi trazido para cá. A SPObras não responde, quando a gente os copia no ofício, nos excessos. A SMT não passa, não sei se a SPObra, finge que não vê, não sei onde está o problema, se é uma burocracia entre vocês. O histórico que a gente tem na SPObras é de obra rodoviarista. Vamos dar um exemplo, avenida Santo Amaro. Estão aumentando, estão mexendo. Não tem espaço para ciclovia, Chucri Zaidan, Cecília, Lottenberg. Ah, vai ter corredor de ônibus, mas também não vai ter ciclovia. A ponte no Jabaquara, perto do Jardim Aeroporto: Ah, a gente incluiu o projeto de ciclovia. Nunca fizeram a ciclovia. Ah, mas a CET tem que pintar a ciclovia, também nunca pintou a ciclovia. Não adianta vir falar que vai conectar para um chá? Ponte BO projeto CDE, porque tudo isso é para a gente blá blá blá. Eu entendo que tem um planejamento, eu entendo que vocês estão tentando fazer o melhor trabalho possível, mas para a gente, que é ciclista, que morei na região por muitos anos é só blá blá blá. Uma nova marginal e uma ciclovia no cantinho que vai ser igual a ciclovia atual do Rio Pinheiros, tanto o Leste, quanto o Oeste. O ciclista tem que andar 10 km fora dela para conseguir entrar nela para andar, que seja 8 km, e sair na outra ponte, isolada, desconectada, não segura, porque você não tem segurança nenhuma. E serve para quê? No final, meia dúzia de pessoas que vão praticar esporte ou lazer, porque é o que acontece hoje nas 2 ciclovias dos 2 lados do Rio Pinheiros não tem acesso. Exemplo claro de obra que já deveria ter rolado: Ciclopassarela. Jornalista Erica Salum na altura da ponte zero matoso, mais de 20 anos que está atrasada e nada está desconectado. Hoje a gente não consegue acessar. Tem ciclofaixa nos 2 lados da ponte, José e matoso, mas eu não consigo atravessar. Você vai na sorte, vai na calçada, se vira ali. Mais de 20 anos que tem dinheiro parado e nada. Então ...

00:52:30 Michele Perea Cavinato: Deixa só o William responder, se puder, Wagner.

00:52:34 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Estou, deixa eu só ...

00:52:36 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Não, deixa o cara da SPObras responder porque é dele essa.

00:52:41 Wagner William Segantini: Vamos lá, então.

00:52:42 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Não é o cara, é o Wagner.

00:52:44 Michele Perea Cavinato: Isso, é o Wagner, engenheiro da SPObras.

00:52:47 Wagner William Segantini: Isso, eu participo da gerência de projetos viários. Não só desenvolve projetos de ciclovias. Elas são inclusas nos projetos viários que nós estamos desenvolvendo agora. Esses projetos estão no início, mas, eu não vi quem foi que estava, desculpa a minha ignorância ...

00:53:12 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Oi o Thomas. toma.

00:53:16 Wagner William Segantini: Mas, deixa eu tentar te explicar. É um projeto que está na fase funciona. Na fase funcional, ela cabe modificações. O que se coloca num projeto funcional, para ele entrar para uma licitação? Tenho que ter uma ciclovia que vai fazer interligações com os demais pontos, com outras ciclovias na cidade. Ciclovia na Marginal Pinheiros, a própria ciclovia que você falou que os ciclistas usam de final de semana, mas ela é uma ciclovia instituída ali nas Marginais. Elas vão ter que ter a interligação entre elas. Isso é o que consta num projeto funcional, o projeto não está em desenvolvimento, ele está sendo licitado para desenvolvimento. Este é um caso específico da Marginal, eu estou te dando um caso específico da marginal. Na avenida Santo Amaro, se você notou, não existe espaço físico para implantar com segurança uma ciclovia. Obviamente, isto está descartado. Não tem segurança. A gente busca outras rotas para que sejam implantadas ciclovias, ciclorotas. Você sabe bem disso, você como ciclista, sabe que sem segurança não tem condição de se implantar ciclovia. Outros projetos, dos quais eu não participo., a equipe é grande, é multidisciplinar. Eu não sou o participante de todos os projetos dele. Eu posso te falar um pouco mais de segurança. Eu digo um pouco mais, porque o projeto ainda não está licitado. O projeto da Marginal, projeto da Santo Amaro, está, em alguns outros projetos que você queira conversar comigo, é da Radial, que está quase que entrando em obras. Esse projeto já contempla ciclovia, está com toda a segurança e não é uma miniciclovia. A ciclovia tem sempre que atender as normas, as regras. Larguras mínimas necessárias para seu uso. Aquilo que você vê num projeto funcional é uma linha que diz que vai existir uma ciclovia. Mas, não que tenha o tamanho da ciclovia. A ciclovia vai atender às normas que regem as ciclovias.

00:55:41 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Por que no vídeo que foi apresentado para a imprensa, na divulgação da assessoria da prefeitura, não aparece nenhuma conexão cicloviária? Só aparece a ciclovia na lateral do Rio, na margem do Rio. Se você está dizendo

que prevê a conexão com as outras estruturas, mas não está no único documento que a gente tem, que é esse vídeo?

00:56:06 Wagner William Segantini: Então, Thomas, mais uma vez deixa só voltar a esclarecer um projeto funcional. Ele indica a execução, a necessidade de implantação deste modal. No caso, ciclovia junto ao viário. Todos os estudos de ligação entre ciclovias serão feitos dentro do projeto que vai ser desenvolvido. Falei para você, tem uma ciclovia na marginal Pinheiros. Tem a ciclovia ali no Socorro, junto do corredor ali de quem vem de Parelheiros, para o sentido de São Paulo, que tem a ciclovia também de final de semana. Aquela que está lá na marginal, está ao lado da marginal. Todas elas são interligadas, mas no projeto nós não desenvolvemos. Portanto, o funcional só diz que existe uma ciclovia e ela vai ter interligação. Obviamente terá interligação. De que forma será a interligação? Se por travessia, se por passarelas, se é semafórica. Isso tudo ainda depende de conversação dentro do projeto e também com os demais órgãos da CET. Se a gente pode ou não passar embaixo de uma linha da Cetesb, só para te adiantar. Por exemplo, veículos podem andar sobre uma linha da Cetesb, de transmissão de alta carga. Ciclovia não pode. Por quê? Existe um risco. Tudo isso é pensado dentro do projeto. Os pontos onde nós conseguiremos desviar da Cetesb, por isso é que a ciclovia de um projeto da marginal está margeando o canal, porque ela está fora da linha da Cetesb. Aquele linhão que existe lá, são coisas, Thomas, que vão ser desenvolvidas com o andar do projeto. Hoje só posso te responder daquilo que tem a funcionalidade. Quanto à apresentação, não foi feita por uma equipe de obra. A equipe de projeto, infelizmente, não tem esse know-how de fazer desenhos, vídeos. Eu não vi esse vídeo que você está me falando. Eu conheço a apresentação, mas eu não vi o vídeo. As ligações existirão. Isso eu posso te dizer, porque ela faz parte de um projeto que passará pela análise da equipe que eu coordeno, aí já é diferente. Até este momento, nós não temos onde estão as ciclovias que vão fazer a interligação com a Marginal. Exceto pontes e essa que eu já comentei, a Avenida Atlântica, no Largo de Socorro, que já existe. Perdão, vou tomar um golinho de água. A boca está seca. Ali, no Lago do Socorro, já existe a ciclovia, a ciclovia da marginal e mais a ciclovia que eu comentei com você que sai ali da João Dias e engata na ponte Transamérica ...

00:59:37 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Na verdade, pelo projeto, os acessos aos bairros, serão estruturados ali pela ponte, pela Vila Socorro e ali no complexo Bayer. Você

será realizado por um ramo de entrada e saída através da rua Periperi, no Socorro, pela avenida Olívia Guedes Penteado, o acesso será facilitado, pelo ramo de saída, utilizando a rua Duarte Coelho, ali pela ...

01:00:13 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: O ponto não é esse. O ponto é: a ciclovia está na beira do rio. O ciclista vai atravessar a marginal como?

01:00:20 Dimitre: Posso pegar a minha vez? Eu estou na fila, eu acho que posso contribuir para a discussão.

01:00:27 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Só deixa eu fazer um fechamento para o Wagner. Wagner, o Lucian pediu o projeto funcional na sua integralidade. Como a gente já havia solicitado por e-mail, e que a gente não recebeu, isso tem que constar em ata. A gente solicitou por e-mail e não recebeu. Então, a gente vai solicitar de novo. Com todo o respeito ao seu trabalho, Wagner. Não te conheço e eu não confio em nada do que você disse. Por quê? Porque eu tenho todo esse histórico da SPObras.

01:00:51 Michele Perea Cavinato: Desculpa, Thomas, isso é um absurdo. O que você está falando?

01:00:54 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Não, deixa eu acabar, Michelle. Com todo o respeito ...

01:00:57 Michele Perea Cavinato: Esse tipo de comentário não é respeito.

01:00:59 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: A SPObras não entrega ciclovia. Me diz uma ciclovia que eles entregaram recentemente? Porque nenhuma. Eu citei algumas, ele falou: Santo Amaro não cabe. O ciclista que se vire na avenida, é isso que ele está dizendo.

01:01:10 Michele Perea Cavinato: Um comentário desse, é desnecessário. Desculpa, eu posso passar a palavra, Thomas, para o Dimitre?

01:01:16 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Vocês não fizeram nada, estão fazendo uma obra e não trouxeram para a gente, qual vai ser a rota alternativa que ele cita. Não falaram até hoje, a gente não sabe qual é a rota e o que vai acontecer. Não vai ter ciclovia nem em volta, nem do lado, nem na Santo Amaro, que já teve atropelamento fatal. Vou parar aqui, porque vocês vão querer responder e vão enrolar a gente de novo. Vou deixar o Dimitri falar que ele entende melhor o projeto ali da marginal.

01:01:40 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Ninguém vai enrolar ninguém, porque este lugar não é lugar para enrolar ninguém, eu acho que ... espera um pouquinho, Dimitre, só

para complementar. Nós convidamos o Wagner para fazer uma apresentação. Eu posso dizer que a falha foi nossa de não pedir o projeto funcional para ser apresentado. Estou assumindo aqui a responsabilidade dele não ter apresentado nesse formato. Nós deixamos ele bem à vontade para poder fazer uma fala, porque era isso que a gente pretendia no primeiro momento. Eu peço desculpa por não ter pedido o projeto funcional, que ele apresentasse, podemos até fazer isso numa outra situação. Está sendo desenvolvido um projeto, ainda não está pronto, mas existe o funcional. Se o funcional precisa ser complementado, se ele precisa ser apresentado aqui na nossa Câmara temática e por algum motivo ser complementado com as demandas que vocês nos trazem, não tem problema nenhum, nós podemos fazer isso. Nós sempre fizemos isso. Existe toda a boa vontade do poder público de trazer essas pautas e a gente poder contribuir nos projetos, que estão sendo colocados. É claro, nos projetos antigos, como se falava da Santo Amaro, que é um projeto antigo, que a gente não consegue mexer. Só isso. Os novos projetos, todos eles, estão sendo contemplados com a rede cicloviária. Quando não é possível fazer na própria avenida, no próprio local, a gente faz uma rede paralela, mas o projeto tem que ser contemplado com uma rede de cicloviária, está na lei. Ele tem que ser cumprimentado com a rede cicloviária. Claro, todos os nossos novos projetos, que estão sendo desenvolvidos agora, eles sempre serão com uma largura suficiente para que as pessoas tenham, de fato, segurança ao pedalar. É isso que buscamos no poder público. Eu vou até pedir desculpa, Wagner, por essa colocação que eu acho que não teria necessidade mesmo. Muito obrigado pela sua apresentação mesmo, Wagner, que é isso mesmo que a gente esperava.

01:03:55 Fabio Kon (IME — USP): Dawton, me dá licença, só um pouquinho. Entendo a fala do Thomas. A certeza de que as pessoas estão dizendo a verdade, a gente só tem com o desenvolvimento e ao longo do tempo. Ninguém confia em ninguém só de olhar para o rosto dele. Eu posso não lhe parecer confiável, não tem problema. Mas com o trabalho que nós estamos desenvolvendo aqui, eu já passei para você que é um projeto que entrei agora, um projeto funcional, que ele vai passar por uma fase de licitação para posteriormente vir básico, executivo e a implantação sai das mãos da SPObras. A SPObras faz o projeto, a implantação é outra coisa. Com o desenvolvimento desse trabalho, podemos continuar conversando e quiçá, e acredito que sim, você passará a confiar na minha pessoa, não como pessoa válida, mas como profissional que tenta fazer o melhor possível para atender a tudo aquilo que é

possível. OK? Eu não fiquei ofendido, de forma alguma. Michelle, está tudo muito tranquilo, porque, assim como o professor Fábio, o Thomas também acredito que seja um profissional competente na área dele e tomara que seja um ciclista competente. Porque isso já faz é mais difícil, dentro de uma cidade caótica como a que a gente vive, que é São Paulo. Mas não fiquei, não me senti ofendido. Com certeza, Thomas, vai chegar num momento em que ele vai falar assim: acredito em você agora. Tenho certeza que isso vai acontecer.

01:05:47 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Vi aqui, foi suspenso mesmo. Está, pelo menos está no jornal.

01:05:56 Dimitre: Posso falar?

01:05:58 Michele Perea Cavinato: Pode, Dimitre está tentando faz tempo.

01:06:00 Dimitre: Nossa, boa tarde a todos. Bom dia a todos. Daqui a pouco, boa tarde, meu nome é Dimitre, estava aqui no Rio, me vê na tela. Obrigado, Wagner, por ter vindo pela primeira vez que participou da reunião. Especialmente, acompanho esse processo da extensão da marginal, desde 2022. Acompanho os processos mesmo. Eu entro na prefeitura, vejo 6, Wagner e ...

01:06:30 Michele Perea Cavinato: De onde você é, Dimitre. Desculpa você.

01:06:31 Dimitre: Eu sou um arquiteto e estou liderando o movimento contra a extensão da marginal.

01:06:38 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Eu vi nas redes sociais.

01:06:41 Dimitre: Vou falar algumas coisas, Wagner, você me corrija, ou complemente depois, para não ficar um: eu falo, você fala. De repente demora muito, eu vou falar aqui um pouco. A gente tem acompanhado, em 2022 foi contratada uma licitação para fazer o projeto executivo, todo o projeto executivo. O projeto para executar, como planilhas de um projeto de 2002, esse preço é licitação. Ela está em aberto ainda, apesar de que tem um processo de tentar cancelar, mas ela está ativa, ela está sendo feita e vai entregar agora no mês que vem, dentro do cronograma. Em paralelo, a SPObras, desenvolveu essa licitação. Foi um contrato da SPObras que ela pegou de, na casa de 3 casas de 1000. Não lembro de cor o escopo de trabalho para desenvolver a licitação. Ela estava para montar o material todo preparatório e o projeto básico. E você está chamando de projeto. Não sei quanto tempo você falou, mas enfim, eu entendi que era projeto básico. Está funcionando funcional? Esse, diferente do que o Thomas falou, todos os dados estão no site da licitação. Consegue baixar

e ver, e tem um monte de projeto. Esse funcional, na verdade, ele está bem detalhado, e o escopo de quem pegar isso é pegar esse projeto, você me corrige depois na regra pegar esse projeto e realmente desenvolver o prédio executivo. Aí tem outras coisas para se levar em conta, que provavelmente mude um pouco esse projeto, mas eu entendo que o que vale nesse processo, até porque eu não ia entrar numa licitação sem saber exatamente o que vai ser feito. É muito tiro no escuro, né, porque o cara vai pegar uma licitação sem projeto nenhum ainda, vai fazer uma obra. Entendo que esse material que tem na licitação, no edital disponível, ele é um material base para se seguir. Tem até detalhadinho, tem viadutos que precisam ser feitos, pontes, conexões. Nele a ciclovia está proposta encostada na marginal e a marginal está encostada no rio, é diferente a situação das outras regiões. Porque tem muita interferência. O projeto que essa empresa está fazendo é o projeto executivo. É esse projeto que a SPObras está usando para fazer o projeto de licitação. Só que ela está do outro lado, encostada no rio. E no projeto proposto, realmente, há as conexões, elas estão a cada 1 quilômetro, ou mais. Porque as conexões do carro, não são para o carro como a pista está entre a ciclovia. A pista não tem nenhuma proposta realmente de como atravessar isso, a não ser como vai ser desenvolvido isso. O ponto é o seguinte, eu entendo, pelo processo que está posto todos os materiais que a empresa que ganhar vai seguir, de alguma forma, aquilo que já está sendo proposto, porque isso já é um projeto que está sendo desenvolvido em executivo. Então, já foi feito estudo, revisado e o projeto que está sendo divulgado pela prefeitura é de 2002. Wagner, eu tentava ter visto o material lá, mas o projeto para estar desenvolvido é um projeto de 2002, que a Marginal está colada no bairro. Nessa proposta da licitação nova, a marginal está colada no Rio. Eu não entendo muito bem, você me corrige novamente. Como que pode uma empresa fazer licitação e fazer outra coisa. Por exemplo, em vez de a Marginal estar colada no rio, ela vai estar colada junto ao bairro? Mudar completamente. Eu queria entender um pouco isso, porque, para nós, o que está ali, naquele edital e no material todo, é aquilo que nos apresentam, que parece que vai ser construído. Obrigado.

01:10:36 Wagner William Segantini: Acho que o George queria falar alguma coisa, tinha dado um sinal. Não?

01:10:45 George Queiroz: Não, pode falar.

01:10:46 Wagner William Segantini: Você quer complementar alguma coisa na pergunta do

Dimitre, ou não?

01:10:52 George Queiroz: Pode falar.

01:10:53 Wagner William Segantini: Vamos lá. Dimitri, o projeto da Marginal é um projeto funcional para licitação que você falou que já viu. Ele vai para empresa ganhadora finalizar ou melhorar aquilo que nós estamos colocando. Quanto às interligações, é como eu falei para você. Ela pode ser feita na ponte do Socorro, que a gente sabe que já tem uma ciclovia ali perto. Ela pode ser na ponte Transamérica. Na Transamérica, tem a construção de 3 novas obras de arte. Também pode ser feita uma interligação com a ciclovia que tem na Marginal. Ela pode ser numa outra situação, sob uma via que você falou, que conhece, deu uma olhadinha para funcionar. Tem um trecho do projeto que é elevado porque a gente tem uma rede da Transpetro ali 1 km. Elevado tipo Minhocão na beira do rio. Então por que tem esse quilômetro elevado? A gente começa a entrar em particularidades que passam a ser projeto. Nós estudamos o seguinte, na passagem por aquele trecho que você vê que tem um elevado de 20 km, tem uma rede da Transpetro que praticamente inviabiliza você fazer qualquer tipo de construção sob ela em contato direto. A Petrobras não deixa que aconteça, por isso é que tem esse viário. Pode ser que tenha uma passagem sob esse ponto para poder pôr para o lado do bairro, interligações, chegadas do bairro até a marginal. Isso também tem que ser estudado. Nós fizemos, falei para vocês, um projeto funcional. Ele atende às mínimas regras de todas as empresas que existem no local. Cetesb, Mae, Secretaria do verde e meio ambiente, Comgás. A Enel também tem uma rede de energia pesada de 300 KVA, dança de 700 KVA. São pontos que a gente já verificou no projeto funcional e deu um caminhamento, uma diretriz para ele. Olha, você tem que passar aqui próximo a esse ponto mais detalhadamente se vai passar 0,5m para lá 0,5m para cá. Isso só durante o desenvolvimento do projeto. Você me fez uma pergunta também de que já existe um projeto em desenvolvimento que nem eu digo que você a SPObras lançou um projeto funcional e eu não sei deste projeto que ele está falando. Esse projeto já tinha que ser cancelado? Estava numa área de implantação que a Cetesb, eu falei para você, não deixa ninguém usar ali embaixo.

01:14:07 Dimitre: É, mas o projeto está igualzinho ao que está na licitação ...

01:14:11 Wagner William Segantini: Ele tem algumas variantes, vamos chamar assim ...

01:14:14 Dimitre: Bem parecido.

01:14:14 Wagner William Segantini: Bem parecido, não é a mesma coisa. Eu sei que ...

01:14:16 Dimitre: Eu sou arquiteto, eu baixei esses projetos todos. Você está falando com uma pessoa técnica.

01:14:24 Wagner William Segantini: Eu vi e vi o seu vídeo também, você e mais 2 colegas seus, que falaram no vídeo.

01:14:31 Dimitre: Tem bastante vídeo por aí.

01:14:35 Wagner William Segantini: Mas eu vi o seu vídeo. Entendo perfeitamente porque alguém acha que precisa, ou não precisa de ciclovia. Assim como você encontra muita gente também na região, quer a ciclovia, quer o viário, para ter menos tempo de viagem, de chegar em casa. Quer dizer, tem todo o mundo. Cada um de nós tem a sua particularidade. O projeto então está sendo cancelado, está me dizendo a pessoa que está aqui do meu lado acabou de confirmar comigo. A licitação foi cancelada. Perdão, não foi cancelada, foi suspensa, eu não sei se foi por prazo indeterminado, se foi suspensa por prazo indeterminado. Vamos ver o que está acontecendo, mas ...

01:15:26 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Tempo indeterminado.

01:15:29 Wagner William Segantini: Tudo aquilo que está no projeto funcional, é já tentando viabilizar as possibilidades de implantação desse viário junto às demais empresas que estão lá. Está a EMAI, mais uma vez EMAI, Cetesb, Enel, Transpetro, Comgás e outras mais.

01:15:47 Dimitre: Vale quem não teve acesso ao material do link da licitação, se não foi bloqueado, tem todo o material. Pelo que eu entendi, Wagner, o que está proposto lá, praticamente vão ter só ajustes daquilo que está proposto. Vão ser as soluções para alguns problemas que tornem a ocorrer. Essas soluções de conexão das pontes que você comenta, para a ciclovia, ela não está resolvida. Porque são quase 2 km entre pontos. Tem pontos que tem 3 km de distância. Tem acesso para viário, mas a bicicleta, nesse momento, não está proposto nenhum acesso dessas localidades, você tem que chegar até a outra ponte. São percursos muito longos, hoje em dia. Peço que quem está mais ligado à parte de ciclovias, olhem com bastante cuidado. Bastante, porque esse projeto já está sendo feita uma licitação executiva. Ela disponibilizou os arquivos, eu baixei, está lá para todo mundo ver. Os arquivos são idênticos a esse que está na licitação, posso garantir que se tiver diferença é mínima. Conceitualmente ela é exatamente isso. A gente tem que ficar acompanhando de perto.

Junto com a SPObras, porque precisa melhorar bastante isso. Eu, particularmente, eu e um grupo grande, somos contra o projeto da avenida, não da ciclovia, Wagner. Essa ciclovia também acho que está meio mal-feita, mas eu sou contra ali, mas é óbvio, cada um tem as suas opiniões ali. Eu acho que assim é muito mais importante uma área verde do que uma avenida para aquela região. Oito quilômetros, se você percorrer em 90 km por hora, você vai ganhar 6, 7 minutos, acho difícil, nenhum técnico ainda justificou muito bem. Como você disse, o projeto vai ser desenvolvido ainda. Vamos ter que ver todos os estudos de tráfego. A gente está fazendo uma licitação que nem sabe se vai ser viável, do jeito que você está falando. Talvez a interferência nem viabilize o projeto, porque é tanta coisa ainda para se ver, só isso. Obrigado.

01:18:10 Wagner William Segantini: Dimitre, o projeto é viável, sim. É isso que estou te dizendo. Ele foi reestudado e colocado lá. O primeiro projeto tinha a remoção de muitas torres de transmissão, isso tem um custo muito alto, vocês sabem muito bem disso. É isso que eu estou dizendo para você. Isso, às vezes, inviabiliza um projeto. Por quê? Quando você pega uma rede da Cetesb em 700 KVA, ela atende cidades de milhão de habitantes. Eu não consigo simplesmente chegar lá e tirar uma torre de um lado e colocar para o outro.

01:18:44 Dimitre: Mas, vai tirar uma pinha de Torres legal.

01:18:48 Wagner William Segantini: Algumas torres vão, sim, algumas torres continuam.

01:18:51 Dimitre: Tem que deixar claro, só para todo mundo que não conhece. Vai tirar torre de lá, vai ter trabalho, é 1,7 bilhões, é muito dinheiro.

01:18:59 Wagner William Segantini: Mas, veja só, para você ter ideia, porque as Torres da Cetesb têm o problema na hora da remoção. A gente vai entrar aqui tecnicamente falando para você, são balanço de cabo, o que é o balanço de cabo? Você tem que entrar num estudo de vento, é uma coisa muito mais complexa do que a gente pode conversar aqui agora.

01:19:23 Dimitre: Tem muita interferência lá.

01:19:25 Wagner William Segantini: Muita. Você tem Sabesp, você tem uma rede de emissário da Sabesp, você tem água tratada da Sabesp, você tem Transpetro, petróleo e outros gases, que a Transpetro transporta ali embaixo, num trecho, não, em toda a marginal, num trecho de cruzamento. Você tem várias disciplinas que são estudadas. Por isso, que neste documento, vou chamar de documento funcional que foi para licitação, Dimitre. Ele tem

vários projetos. Parece que ele está quase completo, você como arquiteto. Você olha e você fala, nossa: quanta coisa para licitar uma coisa que vai ter projeto ainda. Por isso mesmo, porque a gente tem que avaliar em todas, não vou falar nas principais, porque todas são principais, todas as disciplinas que se interligam e uma depende da outra. Mas na maioria das disciplinas que foram apresentadas no projeto funcional, foram avaliadas para minimizar o custo de implantação desta obra. Caso seja implantada a obra. Mais uma vez, a SPObras faz o projeto. Não é a área da prefeitura que executa a obra. A gente, dá um apoio de gerenciamento, mas nós fazemos basicamente projeto, a equipe aqui dentro faz projeto. E como o Dawton falou, em quase todos os nossos projetos, sempre que possível, em quase todos os nossos projetos têm implantação de ciclovias também, em toda a radial. Tem nessa marginal, tem na avenida Interlagos, nas avenidas do centro está começando a ensaiar alguns projetos que também têm. Todos eles têm ciclovias. É uma premissa de todos os nossos projetos, ter a inclusão de ciclovia sempre.

01:21:40 Michele Perea Cavinato: George.

01:21:43 George Queiroz: Bom dia. Eu não sou arquiteto, ou especialista em arquitetura. Vou começar a aprender a dar uma olhada nos projetos, mas o que eu queria comentar, não é nada pessoal, nem ao Wagner e tudo mais. A gente, como militante da mobilidade urbana, da mobilidade sustentável, a gente tem bastante a lamentar, de ver esse tipo de projeto prosperar a ponto de ter uma licitação em 2024. Em 2024, já um quarto de século XXI, alguém acreditar, e essas são noções absolutamente ultrapassadas, que construir mais viário melhora a fluidez, diminuir tempo de viagem. Qualquer pessoa que tem o mínimo de conhecimento mais atual de urbanismo sabe que isso é uma falácia. A única coisa que acontece é, basicamente, induzir demanda para trazer mais carros. Demanda para a Zona Sul, uma demanda de mais automóveis, mais automóveis, mais automóveis. Você constrói uma coisa que em poucos minutos já vai estar saturada. As pessoas que vendem, que fala que vai melhorar a mobilidade, pelo menos para quem dirige o carro, não vai acontecer, não vai acontecer. Porque isso já é comprovado, se é o básico de quem sabe, o mínimo de urbanismo. Ou seja, isso vende uma falácia. A outra coisa, a gente fica vendo as dificuldades dessa obra. Não é uma obra trivial, ou seja, também é um conceito, totalmente ultrapassado esse tipo de obra, que é, sim, faraônica. Essa é uma espécie de Malufismo antigo. Essa ideia de construir grandes obras na cidade, grandes intervenções de asfalto e de concreto

resolvem problema de mobilidade. Na verdade, elas são causadoras desse caos que a gente está. Nós estamos ampliando, fazendo mais do mesmo que a gente fez nas últimas décadas. Gastando bilhões, bilhões para uma coisa que não vai ficar boa. O próprio sistema de Marginal, a ideia de uma Marginal, uma via expressa cortando a cidade. Isso não pertence ao século XXI, isso é noção do século passado que não devia nem ter acontecido. Nossa oposição à existência desta proposta, não é porque eu gosto de andar de bicicleta, porque a literatura de urbanismo comprova que isso não vai dar certo ao que supostamente ela propõe. O que vai dar certo é: muita gente vai ter lucro, vai gerar um polo de alto padrão na Zona Sul. Mas, para a mobilidade, o que se vende é uma mentira. E quando a gente fala de ciclovia, já que nós estamos aqui na CTB falando de bicicleta, isso é, na verdade, uma metáfora, uma pequena demonstração de que daqui a que se propõe o projeto. A prioridade, sim, é assalto para carro passar, carro passar. Induzir demanda, para as pessoas comprarem mais carro, poluir mais. Acontece que é por cima de uma área ambiental. A gente vai falar assim: poxa, eu fiz uma ciclovia. Isso é o famoso greenwashing. Eu faço uma coisa bilionária, que vai causar estragos ambientais no tempo de emergência climática. Eu pego 1 metrinho, 2 metrinhos e faço uma ciclovia difícil de pedalar, difícil de estar, difícil de atravessar. Não estou fazendo uma crítica, pelo amor de Deus, nada pessoal. É justamente uma crítica à existência do projeto, à questão política envolvida de se gastar um dinheiro surreal. Desculpa, 1,7 bilhões para começar é um valor absolutamente surreal. Quando a gente fala de ciclovias, a gente fala de 3 milhões aqui, 40 aqui, 30 aqui, quando a gente fala de 1700, é uma órbita muito pesada para a gente ficar aqui falando, pô, vai ter a ciclovia aqui, vai ter a cicloviazinha aqui. Na verdade, o projeto ele nasce com defeitos sérios de nascença, que são defeitos de não atender ao básico do urbanismo. Então, por isso que a gente vai, obviamente, vai cobrar. O nosso movimento, a nossa ideia é que não exista essa história. A gente não gostaria que existisse, que existia um parque para a sustentabilidade, para as pessoas se movimentam de forma sustentável, opções sustentáveis. Não ouvi falar de corredor de ônibus, não ouvi falar de extensão de metrô, a gente só ouve falar de carro. O carro passando, mas essa discussão sobre ciclovia vai ter, não vai ter, claramente essa ideia de jogar ali na sarjeta, no cantinho, como é todo o planejamento cicloviário, histórico de São Paulo, o cantinho que sobra, eles colocam para a gente, ou seja, as migalhas. Enfim, apenas lamento, vamos dizer, a miséria filosófica da gestão. Não estou fazendo nenhuma

crítica pessoal à miséria de achar que botar asfalto e concreto resolve mobilidade. Mentira, obrigado, desculpe.

01:27:08 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Lucian.

01:27:16 Lucian CTB: Oi, gente, eu peguei para ler o caderno técnico. E realmente, é uma obra extremamente rodoviarista, como o George falou. É um projeto ruim. Eu queria que ficasse registrado que o projeto é ruim, e que a gente recomenda pela não execução dele, que ele seja abandonado. Simplesmente não faz sentido a prefeitura provocar, querer encorajar uma pressão adicional sobre os mananciais, uma expansão ainda maior da mancha urbana. É um programa que, claramente, vai contra o nosso planclima, o nosso plano diretor, o nosso plano de mobilidade. Eu estou vendo aqui, por exemplo, quando a gente fala: a prática é o critério da verdade. A confiança do projeto da SPObras, não dos indivíduos, mas do que a prefeitura, o poder público faz de projeto. Vocês falam que seguem todas as normas e todos os cadernos técnicos, a coisa mais básica são as prioridades da política nacional de mobilidade urbana. O que estou vendo no caderno técnico, a criação de 3 faixas de rolamento para carro com 3,50 cada uma. Isso aqui é uma rodovia, não tem menção de transporte público, não tem menção de transporte coletivo. A gente está abrindo mão da possibilidade de fazer uma prorrogação, ou uma melhoria da linha férrea usando um serviço expresso na outra margem oposta do expresso Oeste Sul, por exemplo. Não tem um corredor de ônibus, não tem ponto de ônibus, não tem nada, não tem nem calçada dos 2 lados. Esse é um projeto ruim, datado, que não se justifica. Então a gente recomenda pela não execução dele, e fora que o caderno técnico, ele faz só menções genéricas. Já a gente, os benefícios são melhorias na condição de fluidez e tráfego, mas o único tráfego beneficiado aqui é o tráfego do automóvel particular. As outras formas de transporte não estão beneficiadas. E pelo contrário, elas não vão ter melhorias. A gente sabe que é um em detrimento do outro. A gente vai ter piores condições de tráfego, como a demanda induzida, isso aqui não é novidade. Falando da eliminação dos conflitos de tráfego em função das implantações, é falar da redução do tempo de percurso no trecho viário com ganhos de tempo e redução de custos. Que custos, que tempo, redução de onde? Até isso aqui não fala, isso aqui é muito ruim, é ao contrário às diretrizes que a gente já tem estabelecidas em lei. Isso tem que ser suspenso agora, para além de suspender, tem que ser definitivamente cancelado ...

01:30:20 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: O George já falou. Acho que ele não abaixou a mão. Você quer falar novamente?

01:30:30 George Queiroz: Não. Pode seguir, obrigado.

01:30:35 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Nesse momento, o projeto está suspenso. Provavelmente, vai ser revisto pela SPObras. Eu não sei exatamente o motivo pelo qual está sendo suspenso, mas está sendo suspenso nesse momento e com certeza todos esses pontos, que estão sendo levantados aqui na Câmara Temática de Bicicleta, serão considerados nessa proposta que está sendo implementada. Quer dizer, eu estou falando na possibilidade de seguir em frente. Estou entendendo que saíram algumas propostas, dessas falas do Thomas, do Lucian e do próprio Dimitre. O Dimitre se posicionou, aliás, os 3 se posicionaram radicalmente contra todo o projeto, de modo geral, enquanto projeto urbanístico. A proposta inicial era realmente a colocação no parque. Mas, caso ele seja contemplado, caso seja dada continuidade. Eu acho que será. Não sei quando será. Mas, com certeza, todos esses pontos que estão sendo levantados aqui, uma ciclovia que realmente possa ser uma ciclovia significativa para a cidade. O transporte coletivo sendo contemplado neste local, com certeza não teria porque não deixar de ser contemplado. Quando fala 3 faixas de rolamento, não está definindo qual o uso dessas faixas de rolamento. Poderia ser tranquilamente uma faixa exclusiva de ônibus, ou um corredor de ônibus específico em algum lugar. Estou apenas fazendo um resumo do que foi proposto, do que foi colocado, Wagner. Eu entendo que deve ser considerado na proposta que vocês estão elaborando. Esse funcional foi colocado para ser licitado. A partir desta licitação será desenvolvido um projeto e esse projeto vai ser totalmente ...

01:33:04 Dimitre: Eu peço que olhem para a proposta, Dawton. Eu peço que vocês olhem essa proposta antes que comecem a fazer, porque há um projeto que é baseado nesse projeto da licitação. Depois que a obra começa, a gente vai pedir um corredor de ônibus. É difícil porque já está contratado. Olhem no foco da ciclovia que vocês vão dar uma olhada. Precisamos conversar direito antes que isso avance. Porque depois o cara vai estar no canteiro de obra, a gente não vai conseguir fazer nada. Espero que não tenha contratempo.

01:33:37 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Estou entendendo que será analisado posteriormente, quando esse projeto estiver sendo elaborado. É um projeto que ...

01:33:46 Dimitre: Tem uma empresa que é contratada. Ela tem um escopo. A gente não tem

que ficar gastando mais de 1,7 bilhões. Isso é muito dinheiro.

01:33:57 Wagner William Segantini: Com licença, ainda estamos em fase de projeto, estamos em execução de obra. Na questão do corredor de ônibus, a SPTrans se manifesta e vai dizer: olha, é interessante entre os estúdios do SBT — estou falando de outra empresa que tem um estúdio lá — que se implante um corredor de ônibus nessa faixa de viário. Atualmente, isso será colocado também. O projeto está em desenvolvimento, é um projeto funcional, que foi colocado para a licitação. Não é um projeto que vai ser implantado, ele vai ser estudado, feito ainda o básico, o executivo. Dimitre, como arquiteto, quando você tem o projeto de uma residência não é o primeiro projeto que vale. Vai ter o pedido do cliente, você mesmo mudando de ideias.

01:34:45 Dimitre: Wagner, quando eu dou um preço, quando o cara me dá um preço para construir, eu não consigo criar 5 cômodos a mais no projeto, sem cobrar mais. É disso que a gente está falando. Temos que ser claros, Wagner, é um projeto que a gente vai contratar uma empresa para fazer o trabalho nosso, gastando 1,7 bilhões. Ela vai usar esse material como base para jogar o preço e esse material que está aqui, você já me confirmou, não vai ter muita alteração, vai ser alguns ajustes de melhoria. Ajustes de melhoria muito maiores do que isso. Provavelmente vão ver ajustes na justiça. Vão pedir aditivo. Vão pedir mais prazo. Isso não sou eu que digo. Todos os projetos da copa foram feitos com esse modelo RDC, que é obra e projeto junto, obra e projeto junto. Todos eles tiveram superfaturamento, atraso de obra. O TCM já fez milhões de pareceres sobre esse tipo de contrato, falando para não recomendar. A gente está caindo no quê? Num projeto que é assim: a gente não sabe o que vai ser, não sabe quanto vai custar e não sabe quando, não concorda comigo?

01:35:53 Wagner William Segantini: O que vai ser, a gente sabe. Quanto vai custar, a gente sabe, Dimitre. Eu não vou entrar, se vai ter um pedido, se vai ter outro, uma solicitação de aditamento de verba, isso eu não posso te colocar agora. Eu sei que nós, como profissionais, vamos trabalhar para um bom projeto que atenda ao ciclista, o viário, o corredor se tiver, o pedestre que não pode andar. Já expliquei aqui, mas não sei se entenderam. Não é possível, a Cetesb e a Enel não permitem passeios sob a linha de transmissão. Isso tem risco de vida, por isso é que não tem. Passeio é, exclusivamente, para o caso de uma queda de um veículo, alguma coisa assim, você ter um lugar para você andar, mas, passeio público embaixo de uma rede de energia, isso não existe. Não é na Marginal, é em qualquer outro

lugar. Não existe passeio público sob linhas de alta tensão. Isso é proibido pelas empresas que regem esse sistema. Não vou nem entrar quanto custou o estádio. Essas coisas fogem da alçada, do nosso profissionalismo, o nosso se compete ao projeto. E projeto bem executado, deveria ser implantado. É isso o que a gente tem em mente. Assim como você também, acredito.

01:37:34 Lucian CTB: Boa tarde. A gente pode passar para a próxima pauta? É consenso que é um projeto bastante ruim, que ele devia ser cancelado. Acho que todos os posicionamentos foram nisso. Na verdade, é até ridículo a gente propor uma extensão quando o mundo inteiro, incluindo São Paulo, está discutindo o desmonte de rodovias urbanas, como as marginais. Então a gente propõe a prorrogação da vida de marginais, é uma coisa assim, ridícula. Está tendo muito conflito de informação. Numa hora fala: Ah, não está definido porque é só um funcional. Depois vira e responde: Ah, não, a gente sabe exatamente o que vai ser feito e vai ser feito exatamente o que está contratado, o que vai ser contratado. O ponto é unânime, é um projeto ruim e absurdo. Isso tem que ser criticado mesmo. Ele claramente não segue as diretrizes básicas da política da mobilidade urbana. Não tem transporte coletivo previsto, não adianta empurrar para SPTrans porque SPTrans não vai criar demanda. Então, por favor, vamos para a próxima pauta, para a gente poder ser mais produtivo.

01:38:54 Wagner William Segantini: Eu não concordo com o que você disse e não empurrei para ninguém, eu coloquei pontos, se você não entendeu, sinto muito.

01:39:04 Lucian CTB: Não existe projeto bom feito em premissas erradas.

01:39:08 Wagner William Segantini: A gente pode conversar numa outra reunião, a gente está aqui ao dispor de todas as pessoas que tiverem ...

01:39:19 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Vou fazer uma sugestão da gente, marcar outra reunião específica sobre esse projeto para o Wagner abrir o que ele tem em detalhes. A gente entender porque tem vários pontos ... Então, por exemplo, não ter calçada porque tem uma linha, mas se você consegue fazer uma pista elevada de carro, não tem como por uma calçada elevada. Não sei, estou chutando porque eu não entendo as técnicas. Porque não dá para depender de: Ah, o ciclista está na beira do Rio e só consegue atravessar, entrar, sair da ciclovia onde tem ponte, porque na teoria isso não acontece hoje nas outras pontes. E há pontes que tem ciclovia e por aí vai. Então todos esses detalhes,

precisam de uma reunião a mais para ser aberto e eu quero que conste em ata. Não sei quem está fazendo a ata, se é aquela ferramenta da prefeitura, se a Michelle quem que é. Que a CTB, como um todo, acho que posso falar por todas, se posiciona totalmente contra a extensão da marginal e a favor da criação do parque. É isso que acontece. Os conselheiros são contra a extensão da marginal e a favor da criação do parque linear.

01:40:20 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Acho a sugestão de fazer uma reunião específica, não sei se o Wagner estaria disposto a apresentar. Wagner, tudo bem para você?

01:40:31 Wagner William Segantini: Sim, claro.

01:40:32 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Acho que isso seria muito bom. Se a gente pudesse fazer uma reunião específica sobre esse assunto, para a gente dar andamento aqui a nossa Câmara temática. A gente vai ver uma data onde todos possam comparecer. Apresenta o funcional, a gente discute, vê o que pode discutir, o que pode ser alterado, se pode ser alterado. A gente fala desse assunto com mais propriedade. Eu também não conheço muito bem o projeto, eu sei de algumas informações. Seria muito bom se a gente pudesse debruçar sobre ele e fazer uma discussão mesmo. De repente a gente pode, não sei se cabe uma discussão técnica, para a gente poder fazer sobre ele. Mas acho que valeria a pena a gente fazer uma reunião específica sobre esse assunto. Eu aceito a sugestão, Thomas, vamos marcar um dia, onde todos possam participar.

01:41:29 Michele Perea Cavinato: Perfeito, acho que é o melhor encaminhamento mesmo. Wagner sinaliza, quando você puder, e nós propomos umas 3 datas para passar para o grupo.

01:41:40 Wagner William Segantini: Faço isso, pode deixar.

01:41:42 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Muito obrigado, pela sua apresentação, pela sua disponibilidade. Eu sei como é difícil nesse momento que a gente está trabalhando tanto, na prefeitura, está superdifícil. Mas muito obrigado mesmo pela sua disponibilidade e por atender a nossa pauta. Vamos dar continuidade num outro dia, muito obrigado ...

01:42:09 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Wagner.

01:42:10 Wagner William Segantini: Nada.

01:42:13 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Vamos lá?

01:42:15 Michele Perea Cavinato: Dando sequência, as outras pautas são muito interligadas. É o balanço do plano cicloviário, implantação e manutenção.

01:42:24 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Vamos lá ... Deixa eu ver aqui ...

01:42:31 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Pode pôr.

01:42:34 Michele Perea Cavinato: Vamos compartilhar a apresentação?

01:42:36 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Vamos lá.

01:42:39 Michele Perea Cavinato: É o que eu te falei. As pautas são muito interligadas, as próximas.

01:42:45 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Nós estamos falando de um balanço do plano cicloviário.

01:42:51 Michele Perea Cavinato: Na verdade, está com o PVP de habitação, não é, são várias ...

01:42:59 Dawton Roberto Batista Gaia – SMT: Perfeito. Desde o início a gente vem falando do nosso plano cicloviário e tudo que está sendo colocado. A gente vai sempre repetir na questão dos 48 km das 2 contratações por concorrência, 002, 003 que nós temos alguns problemas que a gente está administrando para poder consolidar e terminar a implantação de todos eles. Existe um esforço muito grande da prefeitura de realizar e implantar. Continuar implantando essa rede cicloviária que foi licitada que são 48 km. Desses 48 km, acho que tem 22 ou 23 km já implantados, já concluídos. Dentro do plano, ainda 121 km, para ser mais exato. Neste momento, 121 km através da PPP, de implantações da PPP. Esse com possibilidade de ampliação. Nós estamos buscando. São 12 lotes PPP da habitação, são 12 lotes. Desses 12 lotes, 6 estavam liberados. Mudaram de fase e já contratamos os projetos. Tinha o sétimo lote, que é o lote 10, é o específico da zona leste. Nós estamos falando de aproximadamente 22 km. Depois, nós vamos colocar na continuação da nossa apresentação. O lote 2, não está aparecendo aqui, mas o lote 2 foi sinalizado que existe a possibilidade de entrar mais o lote 2. Tem uma possibilidade de ampliar esse número dos 121 km através da PPP, porque o lote 2 está mudando de fase também. Como acabou de mudar a fase do lote 10, que são 22 km. Então o que significa isso? Dos 121 km, 98 km foram contratados e já foram realizados os projetos e os projetos já estão aprovados. Foi aprovação conjunta entre A SMT e a CET. Estão sentando-se, semanalmente, todas as quintas-feiras, sentados e aprovando todos esses projetos para poder dar o encaminhamento. Ou seja, temos do lote ... Desse total que é desse gráfico que eu estou apresentando aqui. Estou dizendo o seguinte: Todas essas vias já estão planilhadas.

Planilhar é você pegar o projeto, em cima do projeto você faz uma planilha onde você faz uma demonstração de custo. Quanto vai ser cada uma dessas implantações. A partir daí, é emitida uma ordem de serviço. Desses 119 km, 87 km já estão OK. Já estão todos aprovados e desses 119, 88,50 já estão planilhados, ou seja, existe a possibilidade de emitir uma ordem de serviço e dar início imediato às obras. Desses 119 km, e 87 já contratados e aprovados. Aqui está faltando o projeto da Bandeirantes, que eles estão finalizando o projeto da via dos Bandeirantes, é por isso que tem 87 e não 97. Já estão em execução ou executados 12,63 km. Aguardando implantação, já pronto para ser emitida a ordem de serviço, temos 24 km para poder ser emitida ordem de serviço. O que estamos aguardando? Neste momento, está sendo feito o que lá? Um fechamento fiscal e início do ano fiscal na prefeitura, onde são liberadas as verbas de todo o planejamento da prefeitura. Destinados para rede cicloviária, nós temos cerca ... Planejados, nós temos cerca de R\$ 560.000.000,00 que está planejado para o total da implantação das novas conexões. Fora isso, temos a questão da manutenção. Então, o que está faltando nesse exato momento? Abrir o caixa da prefeitura para a gente poder emitir as ordens de serviço. Nós estamos nesse processo de viabilização desse recurso, para chegar em cima e emitir as ordens de serviço. Pode passar ... Bom, temos aqui as quilometragens de todas, de todas as vias. Aqui, estamos falando do lote um. Eu não tenho o total aqui, não sei se chegou a nossa ... Não tenho o total do lote um, mas são os números. Todos estão por estruturas cicloviária. Na primeira coluna, todos os números das extensões, bom, parte delas tem obra concluída, que é a Augustinho Gomes e a e a Nossa Senhora da Saúde, o trecho um. Essa obra já foi entregue no dia 26 do 11 e todas as outras estão aguardando a emissão de ordem de serviço e estão naquela fase de aguardando entrar a verba para poder emitir a ordem de serviço e dar início à obra. Pode passar. Temos o lote 5. O lote 5, temos aqui. Eu acho que apenas a Astarte está com a pintura concluída, aguardando uma vistoria final de entrega. Na verdade, ela está concluída, faltavam pouquíssimas coisas para poder ter uma vistoria final. Eu não estou me recordando, mas eu achava que parece que faltavam algumas partes, uns trechos de tachões que não tinham sido concluídos, mas eu diria que dessa obra tem 98% concluída, a Astarte. Deu início à implantação da Apucarana. Ela Foi feita o pavimento. Em seguida, será feita a pintura. Estamos aguardando também a questão da verba que não está liberada para dar continuidade ao que foi feito. foi feita a obra, mas não foi dado início à pintura. Temos que

aguardar essa verba que está chegando, estou falando das próximas semanas que esta verba chega para a gente. É o ano fiscal que é liberado e começam as contratações, novamente de tudo que está sendo planejado. Então, no nosso caso específico, a gente precisa deixar muito claro que, nesta parte das PPPs, existem 100% de possibilidade de implantar tudo o que está sendo proposto, que a gente está apresentado aqui. Por quê? Porque os projetos foram elaborados. Está faltando elaborar, especificamente, o lote 10 aguardando abrir novamente o caixa para contratar os projetos e os projetos serão aprovados num curto espaço de tempo e vai ser dado continuidade e chegar nos 121 km. No lote 7 ... tem uns projetos que estão no finalzinho da revisão, porque fizemos as reuniões entre a SMT e a CET, solicitando algumas alterações específicas do que a gente analisou. A gente volta para a revisão lá da empresa que foi contratada e logo em seguida são pequenas alterações que são feitas nesses projetos, que nós estamos aguardando. Estamos aguardando na Alberto Byington, na Conceição, no Jardim Japão, na Maria José Barone Fernandes, na Roland Garros está faltando um DWG para a gente poder fazer, enviar e pedir a liberação da obra. Eu preciso entregar esse DWG para a CET, que vai botar um número específico para poder dar permissão o TPOV, que é a permissão do uso da via. Temos o lote 9, que é o que tem mais obras entregues, nesse momento. Aqui é a Adherbal Stresser, Corifeu de Azevedo Marques é o trecho 1. O trecho 2 a gente está buscando fazer a vistoria com o George, que está marcada para a gente poder dar caminhamento e concluir esse projeto. Temos bastante projeto e o George sabe disso. A gente já esteve lá uma vez. Tem um projeto bastante para gente, com problemas específicos, de local, mas, pelo menos, ganhar essa interligação até a USP, nesse primeiro momento, para a gente poder interligar toda a parte aqui da vital Brasil e Corifeu com a USP. Aí tem a Vital Brasil, que já foi entregue também. Nesse trecho da Vital Brasil, no finalzinho, não sei quem colocou, a passarela EriKa Sallum. Deu início à construção, isto é, no mesmo processo que toda a prefeitura está aguardando a abertura do caixa para poder emitir as ordens de serviço e dar continuidade às obras. Você, assim mesmo, você emite uma ordem de serviço, mas para isso você tem que ter uma nota de reserva e a nota de reserva tem que estar autorizada pela Secretaria de Finanças. Vamos lá. O lote 10 já mudou de fase. Isso é importante saber. Podemos falar: mudou de fase, então o que nós estamos fazendo? Nós estamos fazendo um convênio novo, toda mudança de fase, é feito um convênio entre a CET, entre a SMT e a Cohab. Estamos

nessa fase de assinatura de convênio, já tem uma minuta desse convênio pronto, está sendo analisada, tanto pelo jurídico da SMT, como pelo jurídico da Cohab. A partir do momento que tiver aprovado e assinado pelas 2 empresas, pelo secretário e pelo presidente da Cohab, é dado o encaminhamento. As vias que estão nesse lote 10, não sei se nós já falamos em algumas das nossas reuniões. Mas é a Forte do Leme, a avenida Satélite/Cadência, André de Almeida, Luís Pires de Minas, Augusto Antunes e Manoel dos Santos Braga, Riacho dos Machados, Adriana Bertozzi e John Speers, Oswaldo Pucci, que é um corredor bem significativo. Aqui nós estamos falando de quase 3 km, nesse corredor. É muito legal, estive lá, eu vi que é uma ligação importantíssima daquela região. E a principal delas, que é a José Pinheiro Borges, que é a via que interliga Itaquera vai até Guaianazes, que sai do centro e vai interligar até Guaianazes. Nós estamos falando de 8450 m, então esse lote está sendo assinado pelo governo e contratado os projetos que serão desenvolvidos. Temos o lote 11. É um lote mais aqui para Queiroz Filho. Alto de Pinheiros. Ali naquela região. Direção na zona Oeste ali, então Queiroz Filho, Potsdam, Guaipá, Imperatriz Leopoldina, Major Paladino, Viaduto da Lapa, Ponte do Piqueri, Avenida Hermano Marchetti, Drosfield e Gastão Vidigal e todos esses projetos. O projeto que realmente está sendo bastante polêmico em torno de via de capacidade de viário e tudo o que a gente vem discutindo. Esse processo é essa ponte do Pequeri e Hermano Marchetti. Porque é aquela história da limitação do viário e da estrutura viária que tem os corredores de ônibus passando pelo canteiro central e, com toda a certeza, nós vamos encontrar uma solução para poder atender essa demanda e esse projeto que foi proposto nas nossas reuniões anteriores. Depois temos o lote 12. Do lote 12 tem Manuel Gaya apenas que está entregue. São 1842 m, temos um lote bastante extenso, com possibilidade de, inclusive, ampliar esse número, essas vias. Como existe uma limitação financeira com relação ao que está sendo investido em edificação. Tem uma aqui, que existe uma possibilidade de fazer uma ampliação e a gente está estudando essa possibilidade. O que se pretende aqui, neste momento, é dar início a todas essas obras que já têm projetos prontos, contratados e aprovados. E logo em seguida a gente poder fazer a ampliação de algumas dessas estruturas, desses lotes que existe possibilidade. Qual o lote que existe a possibilidade de ampliação? O lote 12, lote 10, que embora tenha 22 km, podemos ampliar mais alguma coisa e o lote 2 que está chegando e vai ficar ali na Zona Sul. Acho que existe uma possibilidade da gente poder ampliar alguma coisa. Acho que é isso com relação à PPP

da habitação. Temos aqui alguns registros fotográficos que fizemos dessas vias que estamos entregando. Já tinha feito alguns anteriores, agora nós concluímos a Astartes, que faltavam alguns tachões para poder estar entregue. Na última reunião, o Thomas cobrou bastante que a gente fizesse uma apresentação, não era feito lá no passado pelo dinheiro, então. Vamos seguir um pouquinho desse modelo, cada via nova que a gente implementar. Vamos trazer algumas fotos para que todos conheçam o trabalho. Posso garantir para vocês que a qualidade do que está sendo implementado aqui, pela PPP, está sendo muito bom. Tudo o que foi implantado e identificado que tinha algum problema específico, como teve algumas delas, estamos voltando, retornando. Por exemplo, o George, numa das reuniões, terminou identificando que na Corifeu de Azevedo Marques, quando chovia, tinha um trecho específico que estava virando uma piscina, porque tinha um problema de drenagem específico naquele trecho. Fui até lá com a empresa, fiz a vistoria conjunta com a empresa. Eles já fizeram o que identificamos de problema, já algumas vezes choveu novamente e o problema terminou, não voltou. Os trechos específicos que foram identificados, que estavam com problema de drenagem, nós resolvemos.

02:01:39 George Queiroz: Tem outro, Dawton. Infelizmente, tem outros lá na Corifeu, depois eu falo contigo. Infelizmente, fiz aquele específico, mas tem outros trechos lá. Agora nós estamos na estiagem, mas enfim, eu tenho registrado tudo. Depois a gente conversa sobre isso.

02:01:55 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Podemos falar assim no setor.

02:01:57 George Queiroz: É porque, enfim. Só estou dando ciência.

02:01:59 Fabio Kon (IME — USP): Quando o problema é muito específico. É claro que eu não consigo, através do projeto cicloviário, resolver o problema da drenagem da cidade, lógico que eu não consigo, eu não consigo colocar isso no nosso contrato. Às vezes, o problema que tem de drenagem é um bueiro entupido, é uma micro drenagem específica, que precisa desobstruir. Eu não consigo, eu não tenho item no meu contrato, que eu possa fazer esse tipo de serviço. Mas, quando é alguma coisa muito específica, que está prejudicando muito, como você colocou aquele problema ... Eu fui lá num dia de chuva. Foi exatamente um dia, esperamos chover para poder ir lá. E realmente estava muito significativo e a gente terminou melhorando o problema. O próximo tem a Agostinho Gomes, que entregamos também. Já a Agostinho Gomes está toda 100% entregue. Agora nós

estamos naquela fase de fazer pente fino, tudo o que vai surgindo após a implantação. A gente está fazendo um pente fino para tirar tudo que for possível, tudo o que tiver dentro do nosso contrato, nós vamos fazer, dar solução para o problema, que foi pedido. Pode passar. Carlos de Campos, essa é uma novidade. Vocês não devem ter visto ainda. Acho que foi implantado, inclusive, essa semana ou essa noite, foi quando começamos. Está naquela fase de que foi concluído o pavimento, mas estava aguardando a sinalização. O caso específico da sinalização nova. Está aí a Carlos de Campos, acho que essa vocês não viram ainda. Pode ir para a frente. Temos a manutenção da Teotônio Villela, foi tão pedido, se não falha memória. Eu não sei quem foi que pediu, que estava falando que a Teotônio Vilela estava muito ruim. Estava com falta de sinalização, precisava fazer um tratamento, pois ela foi implantada há muito tempo e não tinha sido concluída. Enfim, precisava de fato fazer a manutenção. Foi feita totalmente a manutenção, eu não sei se já está 100%.

02:04:44 Michele Perea Cavinato: Foi o Paulo e o Marivaldo.

02:04:47 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: O Paulo e o Marivaldo, está aí Paulo, está aí Marivaldo, a resposta. Demorou um pouquinho. Mas está acontecendo nesse momento. Eu só não sei se foi 100% concluído, mas se não for, está bem perto de concluir. Lá, eu sei que faltava bastante gradil tinha muito problema com o gradil que estava faltando, que terminou sendo abalroada. Esse é o nosso grande problema, de implantação de gradil, porque o custo do gradil termina sendo muito alto para poder fazer. Mas, estão sendo implantados todos os gradis e está sendo feita a manutenção de toda a extensão da Teotônio Vilela. Vamos lá. O que estou sabendo, nesse momento, a gente está tem uma solicitação bem forte, uma reclamação nas redes sociais da Sumaré. A Sumaré, a gente vai também dar início ao processo de manutenção da Sumaré. Tem várias vias que a gente está nesse processo de retomada da manutenção. Estamos aguardando também a abertura da liberação da verba, para a gente poder retomar o início da manutenção. A princípio, o que eu tenho aqui para poder fazer: dar início à Sumaré e a Metalúrgica, não sei se tem mais alguma.

02:06:38 Fernando M (Convidado): Posso complementar a fala do Dawton?

02:06:40 Michele Perea Cavinato: Pode. Lógico.

02:06:42 Fernando M (Convidado): Bom dia, pessoal. Especificamente, com relação à ciclovia da avenida Sumaré, a manutenção começou na semana passada. Acho que quinta

ou sexta-feira, se eu não me engano. Nós temos também ordem de serviço emitida para a ciclovia Octália Isa Gotice, na região do rio Pinheiros. Eu não sei se chega a ser Interlagos também já iniciar. Iniciada, temos a Metalúrgica também, que está nas próximas.

02:07:16 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Muito obrigado, Fernando, desculpe entrar na sua ... Fernando é o fiscal de contrato. Tem muito mais propriedade para falar sobre esse assunto do que eu, com toda certeza. Michelle é a gestora e o Fernando é o fiscal. Eu sou o segundo fiscal.

02:07:35 Michele Perea Cavinato: Dawton, na apresentação faltaram as fotos da Jair Ribeiro. Eu estou com algumas aqui. Eu complemento e passo para o grupo depois.

02:07:42 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Por favor, a Jair Ribeiro foi concluída. Acho que é importante. Acho que apresentamos a Jair Ribeiro na outra apresentação, na apresentação anterior, eu acho que sim, mas podemos passar para eles. Passa, acho importante a gente falar. Tem mais alguma abordagem aqui? Da pauta?

02:08:06 Michele Perea Cavinato: Tem sim, o Thomas quer falar alguma coisa.

02:08:11 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Pronto, vamos lá.

02:08:13 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: A primeira coisa, é uma pergunta mais geral, mas Aline, acho que vai falar, provavelmente. Acho que era em torno de 20 vias de ciclofaixas que foram removidas pelo asfalto novo. Se tem algum status? Porque teve um atropelamento na Rafael de Barros, vai ter BO, vai ter processo. A empresa que está fazendo o asfalto pôs cone em volta dos carros estacionados, mas não onde deveria ter ciclofaixa. Teve um atropelamento bem ali, então não é legal. Felizmente o ciclista está bem, mas a bicicleta já era. O cara vai ter que ficar de licença médica algum tempo, mas isso é um problema que a gente já tinha sinalizado que ia acontecer e aconteceu. Já teve o vídeo da Renata na Dionísia da Costa, não precisamos repetir. Isso tem que dar uma acelerada. Tem ruas que foram recapeados trechos que não pintaram ciclofaixa, tem as que foram totalmente recapeadas também. Está sem ciclofaixa, tem lugar onde fizeram só a pintura da linha branca ou da linha vermelha. Por exemplo, viaduto Paraíso, eu passei lá na sexta, ou no sábado, não puseram, jogaram uma linha vermelha. Pintaram todo o viaduto, toda a cena da ciclofaixa. Só tem uma linha vermelha, não tem tacha, não tem linha branca, não tem o desenho do pictograma na bicicleta. Quando ele dobra, por exemplo, para pegar a Bernardino de Campos, naquele trequinho do lado do McDonald's novo, jogaram, fizeram a

pintura bonitinha. Mas não tem tachão e os carros vêm na velocidade, por causa do farol do Abílio com a Fernandino. E eles andam em cima da ciclofaixas sem nenhum pudor porque não tem tachão. A Luiz Góes, sem tachão também, em 2 trechos que recapearam. Ela tem pintura, mas o pessoal anda em cima e não liga. E a Wirth aquele especialmente, passei nela, passando por ela quase todo dia, ela está boa parte sem pintura nenhuma. Sinalizaram toda a sinalização da via, exceto a ciclofaixa, de novo. Quase 90% dela, o único trecho que sinalizaram a ciclofaixa, é a primeira e a segunda quadra, quando você sai da Rubemberg, quando você vem ali de Moema e nesses trechos que sinalizaram a ciclofaixa, tiraram meio metro fácil. Pelo menos meio metro. Não parei para medir, porque, geralmente, estou indo vindo do trabalho, mas, estreitaram bastante. E é justamente num lugar onde a Whita é super larga e a ciclofaixa foi feita do lado que tem, não gera trânsito, vamos dizer dessa forma, mas estreitaram mesmo assim e não fizeram a sarjeta, então o que você tinha? Não vou lembrar a metragem, mas você tinha mais ou menos 2 e meio 3 m ali, estou chutando, virou coisa de 1,5 m com sarjeta, com degrau. O pessoal está andando fora da única quadra, onde sinalizaram de volta porque não dá para andar porque o degrau está bem no meio. Eu tenho umas fotos, vou mandar para vocês depois. Então, tem que ver com a empresa que está fazendo o asfalto novo, o recapeamento, por que a demora em sinalizar? Por que não está fazendo sinalização temporária? Por que está sinalizando errado depois que faz? Para não ser só o cara chato toda hora. É muito bom que vocês trouxeram a apresentação e as tabelas, como a gente pediu. Vou pedir para vocês compartilharem isso por e-mail e cabe um elogio único que eu tenho para fazer, sinceramente, mas que a Vergueiro, vocês acertaram, ela voltou um tiquinho mais largo. Não sei quanto, pouca coisa. Mas, pelo menos ali, vocês acertaram e ali deveria ser o padrão para tudo. Eu sei que não são todas as obras que estão na gestão de vocês, etc. Tem milhares de burocracias no caminho, mas tem que ficar em cima, porque não dá para ficar ... França Pinto, a Rafael de Barros, por exemplo, que conectam com o Ibirapuera sem ciclofaixa 2, 3 meses a gente já está em março. Eu vou passar, a minha acaba aqui.

02:11:55 Michele Perea Cavinato: Mas, a apresentação está com você. Eu passei no comecinho dela. Passei por WhatsApp, mas eu compartilho por e-mail.

02:12:01 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Tá bom, obrigado, não tinha visto aqui. O Rogério perguntou das concorrências 002 e 003, não sei se isso já foi ...

02:12:17 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Bom, o que eu posso falar das 2 concorrências? Nós estamos notificando a empresa constantemente de tudo, quer dizer, cumprindo todas as regras, jurídicas e legais, para poder dar andamento ao processo até o final. A gente realmente não sabe se o que vai acontecer. Nós estamos aguardando a resposta da própria empresa com relação a dar continuidade às vias que foram contratadas. Eles estão fazendo. Então é isso. O que eu posso falar sobre isso, nesse momento, é isso, porque é isso que está acontecendo. Nós estamos tomando todas as providências necessárias, porque para dar continuidade ao processo de implantação que eles foram contratados ... Acho que o Rogério falou de mais alguma coisa, colocou no chat. O que aconteceu?

02:13:24 Michele Perea Cavinato: Perguntou sobre o contrato 03, 04, 05.

02:13:29 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: O que eu falei foi exatamente isso. Estamos tomando todas as providências jurídicas necessárias para que o contrato seja dado continuidade aí.

02:13:43 Michele Perea Cavinato: Lucian.

02:13:44 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Ah, fala, desculpe, Lucian.

02:13:48 Rogerio Viduedo — Jornal Bicicleta: Eu não entendo qual é o problema. Isso que a gente não entende.

02:13:54 Fabio Kon (IME — USP): O problema específico, Lucian. Acho que foi o Rogério que falou. Estamos não medindo esforços para que a empresa dê continuidade ao processo, para não ter que encerrar o contrato e começar tudo de novo, porque um processo como esse, encerrado, significa que tem que fazer uma concorrência nova. Tudo bem. Vai dar um problema específico para a empresa, que também não interessa para nós, se se a gente encerrou o contrato. Mas para nós é muito pior. Se ele não continuar e se a gente permitir que ele continue e termine essas obras, para nós é melhor. Então nós estamos naquela fase mesmo de dar oportunidade para que ele conclua o projeto. Ele conclui a implantação e encerra o contrato que ele se propôs a executar é isso. Vai chegar 1 hora, e a gente está conversando com o nosso jurídico. Está nos orientando com relação a isso, até as possibilidades de negociação e partir para o que a gente acha que tem que partir, o que for aconselhado. Então, nesse momento nós estamos nessa fase. Eu não tenho. A gente nem tem mais como falar sobre isso. A questão é jurídica agora. É isso. Estamos sendo

orientados. Isso não está na nossa ...

02:15:36 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Desde sempre a gente não entende, o que falta é dinheiro?

02:15:43 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Não. Não é dinheiro.

02:15:45 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Eu fui, no Carnaval, até a Radial Leste. O que foi feito, foi feito só no começo perto do viaduto Bresser, que foi feita uma concretagem até a hora que cruza.

02:16:01 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Esse assunto ...

02:16:03 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Radial Leste. A parte que é realmente necessária, que é chegar lá no Tatuapé, não tem nada. Também fui à Alvarenga. Bem, sou aqui da ponte do Jaguaré. Já me falaram que lá na Freguesia do Ó foi concretado, foi derrubada a barreira ... Eu entendo a empresa fala assim: eu não vou fazer mais, porque eu quero mais dinheiro. É isso? Porque essa empresa Habitem, também faz algumas obras da PPP da Habitação. Ela está lá também.

02:16:37 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Não, PPP da habitação ela não está. Não é Habitem.

02:16:41 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: Mas ela está em outra outras obras habitacionais?

02:16:44 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Ela tem outras obras da prefeitura. Tem contratos com a prefeitura.

02:16:50 Rogério Viduedo — Jornal Bicicleta: O que ela falou sobre os motivos de não estar fazendo. Por exemplo, essa da Radial Leste, que a Jackeline, cobrou. Mandou ofício para eles e tudo mais. Eles falaram: olha, vocês não mandaram o dinheiro. Depois eles falaram: olha, a gente não vai conseguir fazer porque precisa de 240 dias de prorrogação do prazo, porque vai ter muita chuva e tudo mais. Mas não tem uma resposta. Qual é o motivo? É uma coisa velada, não se sabe no ofício deles, eles falam que não estão fazendo porque primeiro demorou para fazer as OSs. É curioso porque tem OS, que foi emitida em 2022 e 2023, que a prefeitura não deu dinheiro, demorou para liberar o dinheiro. E outra ... Não dá para fazer com chuva. Só que, por exemplo, Radial Leste já recebeu muito mais do que 50% do valor da obra. Na avenida Jaguaré também já recebeu 2/3 do valor da obra. E o dinheiro está lá parado, Dawton. E ninguém responde, você só fala: Ah, estamos vendo com o

jurídico. Eles têm que terminar, a gente vai dar oportunidade, mas não dá uma explicação. Dawton, você diz que aqui ninguém enrola ninguém, mas isso aqui é enrolar a gente.

02:18:17 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Não, é enrolar. É que é um processo jurídico e a gente não vai botar um processo jurídico na nossa pauta da Câmara temática, só isso. Com certeza, quando as providências forem tomadas, vocês vão ficar sabendo. E a gente não pode pegar uma pauta jurídica e botar numa reunião como essa. É isso. Eu não quero ter problemas para poder responder depois, sobre assunto que eu não devia estar respondendo. Então, não é o não. É o lugar para a gente responder sobre essas questões. As providências que estão sendo tomadas, nós estamos tomando. Pode ter certeza. É um contrato entre a SMT e essa empresa. Todas as providências cabíveis, jurídicas, que são necessárias, nós estamos tomando, não tenha dúvida disso. Não tem porque a gente, ficar não tomando essa providência. Mas vamos lá, vamos para o próximo, Lucian.

02:19:17 Lucian CTB: Oi, gente. Não só porque, como mencionaram o recapeamento e falaram da Vergueiro, ficou bastante bacana, mas queria registrar, particularmente, a gente ainda tem problema como foi feito, problema de drenagem bastante grande na Vergueiro. Principalmente, entre o metrô, na Rosa, na altura do 2341 até o contador de ciclistas. Aquela parte sentido Paraíso, que vai para passar na frente do Colégio Etapa. Com o problema de drenagem muito grande, com o acúmulo de água onde foi feito. Não foi feito o nivelamento correto. Então, principalmente, ali na Rosa, a faixa inteira fica interrompida. E também quando foi feita a sarjeta de concreto, não foi feita nenhuma proteção, nem nada. Então, logo em seguida, os próprios caminhões, acho que passaram por cima, então eles atropelaram todo o concreto. Ai ficou o suco do pneu de um lado e a Montanha do cimento foi jogada para o outro. Ali está tudo inviabilizado. Precisava tudo ser refeito para poder dar a aprovação da obra.

02:20:25 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Eu sei, ainda estou notificando lá. Tem a empresa para ele tomar uma providência. Com relação à drenagem, eu não sei, porque a gente precisa ir lá dar uma olhada. Vou ver, para saber, se é um problema específico do pavimento, porque ali sempre inundou. Sempre teve esse problema com a água lá, sempre teve problema específico do pavimento. Você tem alguma boca de lobo ali que precisa ser desobstruída. Eu não tenho como te responder, porque realmente eu lembro do assunto, mas não lembro se ali tem uma boca de lobo específica para a gente poder tratar essa boca

de lobo.

02:20:57 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Desculpa interromper, sair da ordem, mas só para te esclarecer, ali tem mais de uma boca de lobo. A subprefeitura já foi desentupir várias vezes. O problema é que a ladeira, o formato da rua. Não sei como é o termo técnico disso. Ele joga água, ela fica entre duas. Como?

02:21:19 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Greide da rua.

02:21:20 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: O Greide da rua deixa a água acumulada entre as bocas de lobo, então tem que fazer uma, ou tem que fazer mais bocas de lobo, além de desentupir com frequência. O que aconteceu quando eles fizeram um asfalto ali, eles removeram o asfalto antigo, e a subprefeitura tinha feito o quê para evitar esse acúmulo na ciclofaixa? Ela fez um recapeamento específico na ciclofaixa por cima, então ela deixa a ciclofaixa mais alta que a sarjeta. Tinha um degrauzinho ali, só que naquele trecho onde a água acumulava, entre as 2 bocas de lobo, a água não acumulava ali, naquele trecho caía aquela sarjeta e ficava uma poça na sarjeta só. Quando raspam tudo, raspam esse asfalto mais alto nesse trecho que tinha sido feito, então, voltou a acumular isso. Voltou a curva antiga, lá na ciclofaixa.

02:22:06 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: É bom saber de disso, Thomas, que nós vamos conversar com a subprefeitura lá. A empresa que fez, eu acho que é possível, sim, fazer um conserto. Reformular esse pavimento, fazer uma frente de uma capa, acho que é possível, sim.

02:22:24 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Tem alguém passando, tem um buraco aberto na calçada ali um pouco antes, na altura do farol de pedestre, na frente do Colégio Etapa, tem um buraco enorme na calçada que começaram a mexer, quebraram sua calçada e é fundo, puseram um cone e sumiram. Não sei de quem é o cone e não tem notificação, então talvez vê se tem alguém mexendo ali, o que é.

02:22:45 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Bom ...

02:22:46 Lucian CTB: O que o Thomas falou mesmo. Especificamente na frente do 2341, que é um retorno ali é questão do nível do asfalto, porque ele fica empossado numa ilha. Ele fica só naquela ilha lá, tanto que se fosse para frente e para trás ou para o lado, a água, escoaria normalmente. Mas aquele canto da ilha, do passeio junto da ciclofaixa, ali é uma questão do como foi feito o nível do asfalto, do concreto, porque é uma questão de 1,5 metro

quadrado. Basicamente, isso precisa ser feito. Obrigado.

02:23:24 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: George.

02:23:28 George Queiroz: Quero falar só rapidinho. Na verdade, eu me perco um pouco com tanta licitação, tanto coisas. Essas coisas assim, o Rogério consegue acompanhar melhor do que eu essa papelada, mas como sou usuário. Estou do lado de cá do balcão e a gente está entrando na imprensa. Foi feito 30 km. A meta é 300, ou seja, 10% da meta e faltam 8, 9 meses para acabar o ano, a gestão. Aí foi feito o cálculo. Você tem que fazer 1 km de ciclovia por dia para atender essa meta. Me parece muito claro que vamos ter problemas para chegar. Eu queria escutar melhor de vocês, porque faz muito tempo que a gente está conversando. Teve todo o tempo de planejamento, eu comecei a ouvir essas reuniões, eu estava em quarentena. Eu lembro que eu estava de quarentena ouvindo as primeiras reuniões virtuais e eu lembro que foi falado que a gente estava fazendo uma PPP com a Cohab para agilizar, porque uma PPP era muito mais rápida, só que era mais rápido em 2020. Nós estamos em 2024 e ouvindo falar ainda de PPP. Pelo que entendi, não foi o método que agilizou essa alegação. Não sei, porque eu já vi outras gestões fazendo muito mais rápido sem usar esse expediente. Então me parece que o expediente que vocês têm usado, não está atendendo esse critério. Esse critério de celeridade, porque não está acontecendo, não está na rua, por mais que você me explique de forma técnica ou de coisas que você não pode falar, questões jurídicas que não podem ser ditas. As coisas são das entranhas do poder público, mas, eu acho que, de qualquer forma, nós aqui, como do lado de cá do balcão, temos que pedir explicações constantemente. Obviamente, quem tem que explicar isso vai ser o prefeito. O prefeito é candidato, ele vai pedir meu voto, ele vai ter que explicar porque é ele o chefe do executivo. Ele vai ter que explicar porque não estão acontecendo, porque digo isso? Você pegar, fazer 10% da meta em 3 anos e X meses e fazer 90% da meta em 9 meses. Isso é, em qualquer planejamento, em qualquer área, em qualquer situação, não é ideal. Não é legal. Mas isso impacta a nossa vida no sentido de segurança viária. Nós queremos ciclovia no chão, porque a gente quer segurança. Esse impacto nos números, que também o prefeito vai ter que responder por esses números horrorosos de mortes no trânsito, no ciclismo. A morte de ciclistas aumentou, mortes de pedestre aumentou, a morte de motociclistas aumentou, apesar da fraude da faixa azul, que ele também vai ter que responder sobre essa fraude. Mas assim, não é tema aqui. Mas, eu

acho que a gente precisa ... o poder público começar a talvez, ser um pouco mais claro sobre o que tem acontecido porque é um problema generalizado, a gestão pública na mídia está aparecendo problemas diversos com contratos. Não só os de mobilidade, que a gente tem apontado problemas. A gente não sabe bem, etc. Mas são sérios, são sérios, estão na mídia, estão na mídia, problemas muito sérios, generalizados na gestão pública. Eu não queria que a gestão de mobilidade passasse por esse mesmo tipo de calor. Esse tipo de problema que vai dar, é uma bola de neve. Então, eu queria que a gente conversasse, talvez de forma mais aberta sobre ...

02:27:32 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Então, vamos conversar. Eu acho que ...

02:27:35 George Queiroz: Vamos lá.

02:27:36 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Só uma esclarecida. Bom, nós estamos afirmando desde o início, que a PPP de habitação é um modelo mais ágil do que a licitação e a concorrência. Bom, não precisa ir muito longe. Nós fizemos o processo inicial, tanto da concorrência dos 157 km quanto da PPP. Nós começamos na mesma época, falamos da mesma época, colocamos os números na mesma época para vocês. O que nós temos de resultado? Vamos colocar assim, tudo aquilo que nós planejamos do início até agora dos 157 km, por exemplo, nós não conseguimos tirar ainda do papel e colocar na praça porque foi analisado, vai para o tribunal de contas. Nós somos notificados. Nós damos as respostas. Quer dizer, estamos aguardando a questão da liberação desses 157 km, que é elaboração de projetos mais execução de obras.

02:28:44 George Queiroz: Isso dançou para esse ano.

02:28:48 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Não entendi?

02:28:48 George Queiroz: Esses 157 que estão judicializados com o tribunal de contas, não sai esse ano nem por reza brava.

02:28:54 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Se se você perguntar para mim.

02:28:57 George Queiroz: Falando em português aqui.

02:28:59 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Eu não concordo com você. Você vai me desculpar. Eu vou dizer para você, eu vou te responder o seguinte: 31/12/2024 é 2024. O nosso planejamento, o nosso trabalho, ele está focado. Você está, está escutando, George? George?

02:29:25 George Queiroz: Oi, desculpa, só fui interrompido aqui, segue.

02:29:27 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Para eu não ter que repetir novamente depois.

02:29:30 George Queiroz: Não, tranquilo, estamos gravando aqui.

02:29:34 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Até 31 de dezembro de 2024, à meia-noite, às 11h59 de 2024. Estamos trabalhando para que este processo que esse projeto seja implantado. Então, se você perguntar para mim se nós vamos cumprir a meta, eu vou afirmar para você que nós vamos cumprir a meta e nós estamos trabalhando para isso. Estamos trabalhando para isso. Aquele pacote lá, são várias empresas, vários lotes e 9 frentes de trabalho para você ter uma ideia, para poder cumprir os prazos que a gente está pedindo. Então é um projeto específico. Realmente é um contrato específico e nós estamos trabalhando para isso e estamos trabalhando bastante para a gente viabilizar e botar isso em campo. Só que o da PPP, já foram contratados os projetos. Todos os projetos foram analisados aqui, entre SMT e CET já passaram por esse processo de liberação. Grande parte desses processos, desses projetos, inclusive, já têm TPOV, que é o termo de permissão de uso da via, emitidos, ou seja, desses projetos, muitos deles já estão sendo entregues. E a partir do momento que sai essa liberação desse recurso que nós estamos atrás agora, a nossa emissão de ordem de serviço é imediata. Ou seja, naquela planilha inicial, 24 km, eu emiti uma ordem de serviço amanhã, se for liberado o recurso e a empresa é obrigada a dar início à implantação das obras, é isso. Então, nós estamos falando de 87 km já liberados, que faltam lá a via dos Bandeirantes. Tem 87 km que podem ser implantados imediatamente. É isso que eu estou falando e você vê. Passamos 3 anos nesse processo de liberação, de elaboração de projeto, de aprovação de projeto e dar início às obras desses 87 km. Não sei se você percebeu, mas já tem 12 km que estão na rua 12 km. É pouco?

02:31:57 George Queiroz: É muito pouco. Me desculpa, só pela ordem, a gente tem essa questão de expectativas, mas quando a gente fala 300, quando em 2022 foi falado e divulgado em mídia de que haveria 150 km em 2022, há 2 anos atrás, e se entrega 4. Isso gera mídia negativa, gera uma série de problemas. Então a gente tem que ter assim, é claro, com cuidado com a expectativa. A expectativa nossa é ter muito mais, é claro, agora, quando começa a ter essas coisas: você não pode dizer o que acontece. A gente sabe, nossa visão daqui é que tem coisas graves acontecendo, não a nossa visão do lado direito ...

02:32:35 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Não deveria estar colocando assim, porque

não dizer o que não pode. Eu estou abrindo super, estou sendo super aberto.

02:32:43 George Queiroz: Falando porque tem questões jurídicas, você disse que tem questões jurídicas, que não cabem a este foro. OK, tudo bem, mas eu estou falando que o fato é que nós temos um problema, está tudo assim, quando foi dito 150, entrega 4, isso gerou um problema, negativo, isso há 2 anos atrás. Aí ele falou assim: pô, vamos recuperar, não se recuperou, o ritmo muito lento, qual que é a nossa ...

02:33:07 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Não é entrega 4

02:33:08 George Queiroz: Expectativa de que isso ... Isso é o que saiu na mídia, está publicado, eu estou falando é o que está, foi pedido por ..., está lá na Veja, eu não posso despublicar não fui eu que publiquei. Agora, quando a gente imaginar que a gente do lado de cá, imaginar que a gente passa 3 anos numa toada e de repente, em 6 meses uma coisa ... entendeu? Porque existem problemas sérios que eu não sei quais são, não tenho nem conhecimento para tal. Mas, assim eu acho que a gente tem que se alinhar sempre para que a gente não fique, porque isso vai gerar mais mídia negativa, nós vamos entrar num processo complexo que é justamente o processo eleitoral. E vai ter que passar, não vai ter que responder a mim, vai ter que responder à rede Globo.

02:33:55 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Minha preocupação é o seguinte. Lógico que a gente dá resposta à mídia constantemente, eu tenho maior respeito pela mídia. Não tenho problema nenhum com a mídia. Mas, eu tenho que estar preocupado com o trabalho que nós temos que executar. É isso que nós estamos fazendo agora. Tanto a SMT quanto CET estão trabalhando, está debruçado sobre o trabalho, que está sendo executado. E você pode ter certeza que nós não vamos medir esforços para poder entregar os 300 km, pode ter certeza.

02:34:25 George Queiroz: Eu queria ouvir o prefeito falando.

02:34:26 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: É um desafio. É um desafio grande. Eu concordo com você. É quase impossível? Eu também posso concordar com você sobre esse termo, mas impossível não é.

02:34:40 George Queiroz: Por isso que eu queria o prefeito aqui.

02:34:42 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Quando eu estou dizendo que não é impossível, é porque não é impossível mesmo. E nós estamos trabalhando para isso. Eu acredito. Eu acredito que nós vamos entregar. Se eu não acreditasse, eu não estava

afirmando aqui, é verdade. Eu acredito que nós vamos entregar. Eu acredito que nós vamos ter muito trabalho, o esforço vai ser muito concentrado, vai ter muito, teremos bastante problema para enfrentar pela frente. Mas o trabalho é esse. Ninguém está fugindo do trabalho, ninguém está dizendo que não vai implantar. Eu estou afirmando para você, nós vamos implantar sim. O que depender da SMT e da CET, será feito. Bom, eu acho que a gente ...

02:35:23 George Queiroz: Beleza, Dawton. Desculpa, não é pessoal. Você sabe que não é pessoal. A questão é que a gente quer pedalar, cara, só isso. Mas promessa é dívida. Vamos que vamos e a gente é São Tomé, a gente quer ver tudo. Obrigado, Dawton, obrigado e desculpe.

02:35:44 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Eu tenho aqui uma ...

02:35:46 Michele Perea Cavinato: Atualmente ...

02:35:49 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Só vou fazer o seguinte. São 12h47. Estão escritos o Thomas e a Aline, eu vou encerrar as inscrições para a gente poder falar, tá bom, e vamos lá.

02:35:59 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: É uma pergunta rápida, a Michelle mandou os projetos que estão em aprovação, etc. Eu quero saber como a gente faz para comentar como a gente pode solicitar a mudança neles. Porque eu já vi coisa que tem conexão com o metrô, com pontos de interesse para os ciclistas perto e querendo concluí-los para vocês avaliarem, porque senão vai ficar como a Siqueira Bueno, foi Agostinho Gomes. Vocês fizeram, ela ficou legal, só que não chega no terminal Sacomã. Não chega no metrô Sacomã, é um ponto que perde total sentido. Está conectado, mas não foi feita a conexão por algum motivo. Não sei porque muitas vezes.

02:36:38 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Estamos trabalhando para chegar.

02:36:40 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: É, mas em vez de ter que trabalhar depois, onde você já fez, se a gente consegue mostrar para vocês antes. A nossa função aqui é mostrar: essa via tem o metrô, tem a escola. Para vocês incluírem no primeiro projeto. Então, em vez de ir depois, a gente ter que ficar brigando por microconexão acho que facilita.

02:36:59 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Com certeza. Você pode mandar via e-mail mesmo, para o mesmo canal que a Michele te encaminhou, pode mandar via e-mail. A gente vai responder e vai encaminhar para CET. Aqui, participando da reunião também, a gente vai

fazer os encaminhamentos necessários, fica tranquilo. Vamos lá, Aline.

02:37:22 Aline Pellegrini Matheus: Bom dia, pessoal, primeiro, desculpe o barulho. Estou no ônibus indo para o trabalho, no metrô, eu não iria conseguir continuar participando da reunião. Eu queria saber a respeito das vias. Vocês colocaram na pauta sobre o retorno das 17 vias que eu citei na reunião passada e informar que essa lista já aumentou para, pelo menos 21 vias.

02:37:50 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Vinte e uma?

02:37:51 Aline Pellegrini Matheus: Sim, porque tem ainda 2 vias no grupo que me foge o nome agora. Tem mais 2 vias na Moca, que foram apagadas recentemente. A Patriotas e a Silva Bueno, pela operação asfalto novo. Já estão com falta de fiscalização. O Thomas sinalizou que foi um ciclista atropelado na Rafael de Barros, na verdade, foram 2, que a gente já teve notícia. A gente precisa urgente dessas sinalizações. Eu queria pontuar, novamente, a questão da Hugo Beolchi, que pelo que sei, nem sei quantas vezes a gente já falou esse assunto aqui. Alguns problemas foram solucionados. Não sei se a Jacke está na reunião, ela que é a fiscal dessa obra, alguns problemas importantes foram solucionados. Aquela guia ... aquela guia que está com super problema na interseção da Engenheiro Armando com a própria Hugo e a rua dos Taparas foi super solucionada. Acho que foi uma boa solução, mas, alguns não temos sinalização semafórica em boa parte do trajeto. Não temos espectrogramas pintados em boa parte do projeto. Enfim, a gente ainda tem alguns bons problemas estruturais que não foram removidos. Acho que a gente podia pensar, não sei se a gente poderia fazer alguma reunião, alguma coisa, para pensar numa solução melhor para eles. Gradis que estão naquela parte da avenida Hugo Beolchi. Eu não sei se é vandalismo, ou algum carro que bate. Não sei, mas constantemente os gradis estão sendo retirados, danificados. Quem retira, retira parcialmente. Eles acabam ficando soltos e pendendo para o lado, ou da ciclovia, ou do lado do carro e podendo causar sinistro tanto de um lado quanto para o outro. E pode causar ações graves. Fica o registro desses apontamentos. Eu queria saber das outras vias, vocês vão fazer para ninguém mais ... Como que fica sempre trabalhadas pesquisas, obrigada.

02:40:32 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Bom, essas vias, nós colocamos lá na CET. Como eu falei na reunião passada. Nós temos o contrato da manutenção que está sob a guarda e a responsabilidade sobre a gestão da SMT. Algumas dessas que apresentamos e

o outro que está no asfalto novo que é junto com a SM Sub. A SM Sub faz o recapeamento e ela fica responsável pela implantação, ou seja, ela repassa a verba para a CET, elabora o projeto da manutenção e a CET implanta esse projeto. Mas, com após o repasse da verba da SMT da SMSub. Nós pontuamos disso para a CET em outra reunião, fizemos encaminhamento e a resposta que nós temos que está sendo feito e será feito de acordo com o que estão planejando. O que a gente pode falar, Lili, é que dentro do procedimento deles, eu não, eu não sei exatamente qual, o que ocorre, mas tem um problema de liberação por parte da SMSub para poder liberar a repintura, a refinalização. Então esse processo dentro do trabalho deles, ele esteve sendo mais demorado e terminando virando isso. Nós começamos a conversar com a CET da possibilidade até de parte desse processo, dessa repintura, vamos dizer assim, passar, a gente fazia através do contrato da SMT, nós estamos conversando e não tem resposta sobre isso, para poder melhorar a velocidade da repintura dessas vias. Nós estamos nesse momento olhando exatamente essa possibilidade da SMT, que tem um contrato, tem verba para isso. Para poder estar ajudando a CET na regionalização dessas vias, é isso.

02:42:42 Aline Pellegrini Matheus: Entendi. Mas eu queria colocar dois pontos que a gente vem cobrando em todas as reuniões. Quando a gente fala desse questão de pessoa e que a gente sabe que consta um contrato, e assim, vocês, cada contrato tem um fiscal de obras. Por exemplo, a gente sabe, tem você, tem a Michele, tem a Jack, o Fernando. Fernando, inclusive, aqui, acho que ia responder a respeito das outras vidas. Nessa questão da fiscalização, eu acho que vocês têm pecado, faltado um pouco, porque, por exemplo, a gente vê que a sinalização ela além dela demorar para vir. Ela chega primeiro, a sinalização do carro, em vez de chegar à sinalização, por exemplo, da faixa do pedestre, que é o mais vulnerável. Que é o mais importante de todos. Não chega primeiro a sinalização da ciclovía, não chega primeiro, nossa, se eu virar a câmera que vocês vão ver, centenas de motociclistas passando na ciclofaixa. Enfim, voltando, e a sinalização não chega. Só chega para o carro. E aí depois que ela vem para o carro, passa muitas semanas para vir a sinalização do pedestre, depois vem a do ciclista. Por que a liberação da sinalização para a pintura do carro vem e a do ciclista e do pedestre não vem se é a mesma tinta e o mesmo trabalho que é fake, entendeu? É o mesmo processo que é feito. Acho que demora mais para tentar a faixa do carro, porque são várias vezes fazendo o mesmo processo, pintar uma linha

das lumias do que pintar ... Enfim.

02:44:37 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Essa questão eu entendi.

02:44:39 Aline Pellegrini Matheus: E a outra questão que falta a vocês fiscalizarem, e isso é ainda mais grave, é de não ter a sinalização de segurança antes dessa sinalização voltar. Aqui na Vergueiro ainda vocês male mala ainda teve alguma finalização de segurança, porque é uma via que é muito longa, que é uma via que fica muito exposta, muito exposta midiaticamente, praticamente. Assim, falando de mídia mesmo, mas outras vias, um dia a gente está sinalizando para vocês que aconteceram atropelamentos de colegas nossos foram atropelados, entendeu? E vocês simplesmente não fazem nada. A gente não sabe mais o que vai esperar acontecer. Talvez, se algum de nós morrer, talvez, você faça alguma coisa, então, assim, a gente precisa que venha a sinalização da segurança enquanto a obra acontece, para que a gente não fique desprotegido porque o carro nunca fica desprotegido, o carro continua passando. Vocês não param a vocês, preferem incomodar um hospital à noite? A vizinhança está dormindo à noite do que parar o trânsito por algumas horas durante o dia para passar o recap, nunca para o trânsito, mas a gente não pode ter uma faixa de segurança tranquila para a gente passar. O pedestre não tem uma faixa segura para poder atravessar nunca, entendeu? Então esse tipo de observação assim a gente bate, a gente fica chato, a gente fica cachado. Já o ciclista está reclamando um pedestre reclamão, mas é porque a gente sente. Se sente sempre o preterido. Sempre o afastado, sempre o marginalizado, sempre o longe do debate, sempre o longe, o da discussão, porque a gente não consegue fazer as atividades, as coisas que a gente precisa.

02:46:39 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Aline, o que eu posso te responder é o seguinte. Dessas propostas, isso que você está pedindo, tem representantes da CET na nossa reunião, sempre tem. Dependendo da CET, das áreas de planejamento e tal e de não sei se tem de operação, mas eu não sou representante da CTE. Fora isso, a gente faz os encaminhamentos para a CET também, para a gente poder para a área operacional que é área que, teoricamente, faz gestão da operação e que deveria estar colocando os cones. Na verdade, quem tem, quem deveria colocar os cones pelo contrato que eu entendi, seriam as empresas que fazem o recape que deveria estar colocando o cones. Eu não sei como que funciona isso. É preciso até verificar se isso, se isso está no contrato deles, mas de qualquer forma. Nós estamos trabalhando para isso todas. Todas às vezes que chega para nós aí uma

reclamação de uma via que está sem sinalização, eu repasso para CET. Repasso para a área operacional para tomar providência.

02:47:46 Michele Perea Cavinato: Então, já recomença, por favor a Rafael de Barros, que é a que a gente tem a notícia que teve 2 atropelamentos em cima de 30 dias e essa que tem um. Pelo menos foi esse hospitalizado.

02:48:00 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Então, deixa eu a palavra para o Fernando. Ele está aqui para falar um pouquinho sobre a manutenção, né, Fernando?

02:48:10 Fernando M (Convidado): É, gostaria só de propor, se vocês todos estiverem de acordo, é, eu notei que na pauta a minha fala está separada em 2. Se todos estiverem de acordo, eu gostaria de unir e falar de uma vez só porque é sobre o contrato de manutenção e sobre a relação de vias que a Aline passou na última Câmara temática.

02:48:32 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Tudo bem, só um minutinho só para eu concluir a Hugo Beolchi, antes de você começar, pode ser?

02:48:37 Fernando M (Convidado): Tá legal, pode falar Jaque.

02:48:38 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Dá licença, Aline, é. Eu fico feliz que algumas coisas já foram feitas, todas não forem nesses encaminhamentos que o Dawton está falando sobre os pictos. A gente precisa do aceite da GSM sub no recape para depois pintar, então está incluso também já nessa fala e coisas que ele vai verificar nesse momento. Então, depois que a SMSub aceita o recape, aceita e pinta. Então, nesse momento precisa ser feita essa conversa para a gente saber. Deixa eu te falar qualquer coisa que hoje eu não sei que pé está sobre os gradis. Tem que ser feito um projeto que a nossa área de sinalização faz. Eu não sei te responder exatamente agora se já tem esse projeto. E como tá. A gente tem a questão mesmo dos carros que batem, tem o vandalismo. tem uma série de coisas, mas também vou incluir nesse pacote esse pedido para te dar uma resposta se possível. Antes da última reunião, era isso.

02:49:32 Fernando M (Convidado): Vou retomar de onde eu havia parado na sessão anterior. As estruturas que a gente está dando manutenção a Jair Ribeiro e a Barão da Passagem, elas já estão totalmente concluídas. Toda a parte de sinalização horizontal está faltando apenas a parte da sinalização vertical que está sendo executada. A gente tem também a Teotônio Vilela, que também está em fase, já de finalização, já foram. Já foi instalado bastante gradil nessa região. Acho que entraram agora no mês de fevereiro. A

gente tem aqui. Eu tinha mencionado o que Tales? A Gotis e a avenida Sumaré trecho um, que já estão com ordem de serviço valendo, já estão dando manutenção nessas estruturas. Nós temos a Cecília Luthemberg, a Cecília Luthemberg era uma das que estava na relação que você passou na Câmara temática anterior. Ela já não tem mais nenhum impedimento. Então a gente deve emitir a OS essa semana ainda sem falta. Temos. Também a avenida dos metalúrgicos, na zona leste, rua da Consolação. É um trechinho específico de 300 m, que tinha faltado a manutenção. E avenida do imperador, também ali na região de São Miguel, que já não tem mais avenida Imperador, inclusive, é outra que estava naquela relação sua. Ela já foi vistoriada por funcionário da nossa Secretaria. Ele gerou um relatório, considerando que ela está apta a receber manutenção. Também não temos mais nenhum impedimento para avenida Imperador. Então deve ter ordem de serviço sendo emitida nessa semana. Avenida Roberto Marinho também já foi vistoriada. Quem vistoriou, considerou que ela está em boas condições, que ela não precisaria receber manutenção.

02:51:32 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Eu gostaria de conversar sobre a Marinho, desculpa interromper, eu passei lá ontem.

02:51:36 Fernando M (Convidado): Não, sim, tranquilo.

02:51:38 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Sem travessia de ciclista.

02:51:40 Fernando M (Convidado): Era isso que eu ia falar, que eu gostaria que vocês esclarecessem se são locais pontuais. O que exatamente vocês entendem que seria necessário fazer lá para a gente poder dar andamento. Agora, retomando a relação que a Aline havia passado. A gente tem vistorias que estão programadas para essa semana. São 6 ou 7, se eu não me engano, são todas próximas ali da região da Vergueiro. A gente vai fazer Vergueiro, Rafael de Barros, França Pinto, Dionísio da Costa, viaduto Paraíso. Elas são todas próximas entre si. Deve estar sendo feito na quinta-feira, no mais tardar. Estamos programando para a próxima semana vistoria ali na região da Abel Ferreira e Siqueira Bueno. Inclusive eu agradeço vocês depois se puderem postar no chat aquelas outras que vocês falaram, acho que você falou que subiu para 21, porque aí se tiver alguma próxima a gente já consegue fazer junto. A gente tem um ganho de eficiência nas nossas vistorias e retomando aqui. Para a semana que vem a gente estava previsto Abel Ferreira e Siqueira Bueno em 1 dia e em outro dia fazer Lourenço Cabrera e Guido, que apesar de não serem tão próximos entre si. Elas não são tão cumpridas, então acredito que daria para ir em 1 dia de vistoria

fazer essas 2. Especificamente com relação ao caso da ciclovia da José Maria Whitaker, ela não está nesse contrato de manutenção, tá ela, porque ela não foi recebida pelo município ainda. Ela é uma que está sendo feita pelas concorrências 02, 03 e enquanto ela não for recebida pelo município, cabe à empresa contratada por meio daquele contrato, da manutenção nela se foi algum vício construtivo ou alguma coisa desse tipo. Depois eu também é, queria pedir, é um socorro aí, uma ajuda para os universitários. Com relação às estruturas, é Fernandes Moreira pires de Oliveira, as 2 na chácara Santo Antônio e essa rua Abílio Soares, na rua Paraíso. Porque eu não consegui localizar os shapefiles dela nas consultas que eu fiz, e eu também não consegui localizá-las. No nosso termo de referência, é o que acontece. Muitas vezes o nome da ciclovia, não condiz com o nome da rua que ela tá, porque é o nome da via principal. Por exemplo, o caso da é vitalício. Antônio, ou algo assim, a Fernandes Moreira.

02:54:21 Thomas Wang (CTB/CMTT) Bike Zona Sul: Fernando, se você quiser, joga o seu e-mail no chat que eu te mando exatamente os trechos que estão com problema, tanto essas que você citou quanto o Roberto Marinho, as outras que eu sei que eu conheço, que eu passei recentemente, isso eu consigo passar no detalhe.

02:54:41 Fernando M (Convidado): Perfeito agradeço. Era isso que eu tinha para hoje. Eu agradeço a atenção de vocês e, se tiverem qualquer dúvida, fico à disposição aqui para esclarecer.

02:54:56 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Bom, Aline está com a mão levantada porque esqueceu.

02:55:03 Aline Pellegrini Matheus: Não, não, eu quero só complementar. Isso sobre a Roberta Marinho. Fernando, eu tinha colocado ela na lista porque ela recebeu o recape e a manutenção recentemente e ela falta, ela Foi sinalizada, recebeu os tachões, tudo, mas ainda tem alguns trechos que estão faltando sinalização, tem trechos que faltas, pictogramas, tem trechos que falta paixão. E são trechos assim, tem um trecho que tem tachão e logo depois tem um trecho que não tem, aí tem um trecho que tem sinalização, outro trecho que não tem, entendeu? Então assim a gente entende que as condições da via. Estão OK porque não tem buraco, não tem recape e tal, mas falta muita coisa de sinalização e isso prejudica também a nossa segurança. É nesse sentido que essa via consta na lista. Obrigada.

02:56:02 Fabio Kon (IME - USP): Perfeito.

02:56:04 Dawton Roberto Batista Gaia — SMT: Bom, gente. Vou encerrar. Primeiro queria aqui agradecer. Eu estou vendo que estão aqui a Mércia e o Vanderlei Torroni participando da reunião aqui pela primeira vez. Acho que o Fernando, o Vanderlei, já participou antes, porque a Mércia nesta reunião acho que é a primeira vez que está participando. Queria agradecer a presença são conselheiros eleitos. É o que bom, né? Vocês, se vocês se juntarem a nós aqui nessa nessas pautas e nessas reuniões. Queria agradecer a participação de todos, mais uma vez. Realmente, eu às vezes a gente parece que perde um pouco a compostura. Por conta do que a reunião vai se inflamando, né? Durante o durante o processo da reunião, durante o percurso. Mas o objetivo? O objetivo aqui realmente é que a gente possa construir essa pauta junto sempre, né? Construir essa pauta juntos e dar soluções. Eu acho que, outro dia ouvi numa das reuniões falando ah, você é muito positivista. Sempre penso sempre com pé, na realidade, eu sei que nós somos capazes de fazer o que a gente está propondo é, é. Então nós não podemos medir esforços em nenhum sentido. De forma alguma com relação a atender tudo o que está sendo proposto, de responder tudo o que está sendo perguntado, de às vezes a gente demora um pouco mais, porque somos poucos aqui para poder fazer muitas coisas, né? Eu, a Michele OAA, Jaqueline, o Fernando está se juntando a nós aqui agora, né? No nesse, nesse, nesse processo e. Mas eu, eu não tenho dúvida que nós vamos vencer, né? Nós vamos vencer, nós vamos, nós vamos. Nós vamos chegar no final dessa gestão bastante. Satisfeito com tudo que a gente está se propondo a fazer. É isso, né? Então, muito obrigado a todos.