**Reunião Câmara Temática de Bicicleta**

**Data:** 05/11/2024

**Participantes:**

|  |
| --- |
| Michele Perea Cavinato – SMT/AT |
| Vanderlei Torroni – Conselheiro CTB |
| Dawton Gaia – SMT/AT |
| Carlos Eduardo – Conselheiro CTB |
| Ricardo Pradas – SMT/AT |
| Marcelo Moraes – DR/CET |
| CASSIO – DPM/CET |
| Alexandre Burgel - Zona Sul – Conselheiro CMTT |
| Allan - ABRACICLO |
| Sergio Amaral – GMC/CET |
| Felipe Lara Vogel – SMT/AT |
| Luccas Bernacchio Gissoni – SMT/AT |
| Yang - SPTrans |
| Xenia Vaz – Conselheiro CMTT |
| Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT |
| Carlos Henrique de Campos Costa – SMT/AT |
| Julio Cesar Angelo Martinelli – SMT/AT |
| Fabio Saraiva – Imprensa/SETRAM |
| Lea Lopes – SMT/AT |
| Pedro Ivo – SMT/AT |
| Tatyana Costa - SMT/AT |
| Nathalia Marinho – SMT/AT |
| Daniel Ingo CET – DPM/CET |
| Paula – Conselheiro CTB |
| Welton – DPM/CET |
| BERGO - CicloCentro\_SP – Conselheiro CTB |
| Anderson Augusto "Ciclonauta Urbano" – Conselheiro CTB |
| Raquel – DPM/CET |
| Lucian – Conselheiro CTB |
| RICHARD MELO DA SILVA – Conselheiro CMTT |
| Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT |
| Vanderlei Torroni – Conselheiro CTB |
| Jean – Conselheiro CTB |
| Eduardo Reis - SPTrans |
| Alex – Conselheiro CTB |

**PAUTAS**

1. Apresentação - Dawton, SMT/AT:

a. Estruturas Cicloviárias em Implantação (Concorrências e PPP da Habitação)

b. Estruturas Cicloviárias em Manutenção

2. Investimentos em Estruturas Cicloviárias no Orçamento 2025: Rubricas, Valores e Possibilidades de Execução – Caíque, SMT/AT;

**INFORMES**

 1. Programa Bike SP: Definição de Orçamento e Planejamento Futuro: Informamos que o valor do orçamento previsto para o Programa Bike SP só será definido após a implantação, avaliação e aprovação do Projeto Piloto. Esse processo permitirá uma análise mais precisa dos custos envolvidos, garantindo que o orçamento seja adequado às necessidades e objetivos do Programa.

 2. Novo Plano Cicloviário (Transformação de Ciclofaixas em Ciclovias) – Será apresentada em Reunião Extraordinária do CMTT em 22/11, às 10h (pauta única);

 3. Avaliação de Alteração no Contrato e Requisitos de Segurança da Ciclofaixa de Lazer: Para fornecer uma resposta mais precisa sobre a questão em pauta, foram consultadas as duas gerências envolvidas: Gerência de Segurança e Gerência de Planejamento.

A primeira nos informou que para garantir a segurança dos pedestres nas travessias, é essencial manter orientadores nas ciclofaixas de lazer. São enfrentadas situações frequentes na cidade em que há desrespeito na prioridade de travessia dos pedestres, mesmo as semaforizadas – vale lembrar que uma pesquisa realizada na Av. Faria Lima que não houve cumprimento dessa regra (respeito ao semáforo por ciclistas foi zero).

O Gerente de Planejamento corroborou com essa visão, destacando que, além dos pontos levantados pela GST, os bandeirinhas devem permanecer por uma questão de segurança. Durante os fins de semana, muitos usuários das ciclofaixas de lazer não são ciclistas experientes; são muitas vezes famílias e crianças, que ficam mais vulneráveis nos cruzamentos. Nesse contexto, os bandeirinhas cumprem um papel fundamental como orientador.

Esses argumentos sustentam a importância da presença dos orientadores, visando sempre a segurança e a orientação de todos os usuários.

**0:31 Dawton:** Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma Câmara temática de bicicletas. Hoje nós temos uma pauta bem extensa, não é? Vamos falar, vou fazer a apresentação aí do que está sendo implantado, das estruturas cicloviárias de implantação e que está em manutenção e investimentos em estruturas cicloviárias no orçamento 2025. Eu acho que você pode começar já compartilhar direto. Pode mudar o slide. Nós vamos falar hoje um pouquinho das novas estruturas cicloviárias, né, que estão sendo implantadas. Então temos aí, o mapa, o mapa tá pulando, tá pulando várias aí, viu? Aí volta lá para o mapa, não sei o que aconteceu. Ele foi direto para as estruturas. Aí está no mapa agora, a internet deve estar com um delay bem significativo. Aí eu vou mudar um de cada vez aí que eu acho melhor. Bom, hoje, oficialmente nós temos 743 km de redes cicloviárias existentes, né? Na verdade, isso é mais, eu coloco aí pelo menos que vai subir aí muito em breve, pelo menos mais uns 15 km, com toda certeza que está sendo... nós não demos como concluidos porque estão faltando pequenos detalhes de cada uma das implantações que está sendo implantado e vocês vão ver pelos nossos mapas. Temos uma licitação de 158 km de estruturas que ainda está em licitação, não tá liberado ainda, né? Vamos dizer assim, não tá contratada ainda uma empresa por enquanto tá no processo licitatório ainda tá numa fase final aí de escolhas, né, naquela fase onde as empresas vão mandando as propostas. Estão sendo feitas notificações com relação a documentação que está sendo apresentada e nós estamos nessa fase de de preparação e aceite da empresa definitiva da ganhadora. Então é isso, deve permanecer por mais uns, provavelmente, mais esse mês aqui, provavelmente, até o final do mês, deve sair isso aqui. Então é um processo tanto para projeto pra projeto quanto para implantação. Então o que é importante aqui dizer é o seguinte, né, que a partir do momento que tiver contratado, são 18 meses de implantação, segundo o contrato. Tem aí 120 km da estrutura cicloviária da atrás da PPP na verdade, esses números são 124, agora ele mudou um pouquinho, né, que terminou incluindo mais algumas vias na zona leste, né? E as concorrências, 48 km aqui, que estão previstas, que desses 48 km deve ter aproximadamente 32 km que já estão implantados, nós estamos nessa fase final de obras, né, que está sendo sinalizado, feito todos os ajustes das obras para poder liberar para sinalização definitiva. Pode mudar. Bem, bom das concorrências falando de cada uma delas aí, né, das concorrências estão em implantação João Batista Conti, Abraão Ribeiro, Raimundo Pereira de Magalhães e Jacu - pêssego. Elas estão com obras a todo vapor, e, provavelmente finaliza todas essas obras esse mês. Eles estão numa fase final mesmo das obras. Pode mudar. Tá aqui a Nagib Farah Maluf, né, que é uma das obras que estão sendo implantadas, né? É as vistorias que estão sendo feitas. As obras que estão ficando realmente muito boas, né? Estão fazendo alguns ajustes mesmo no final de rebaixamento de guia que faltava, algumas colunas que estavam lá no meio que nós estamos tentando retirar. O objetivo é entregar ela totalmente livre de interferências. Eu acho que se tiver uma ou duas colunas, nós não vamos deixar de entregar enquanto aguarda a retirada dessa sinalização. Mas a ideia é implantar o mais rápido possível do que está sendo concluído de obras. Pode mudar. É a PPP da implantação aqui, né? Hoje nós temos vários lotes, né? Nós temos aí Agostinho Gomes, que está concluído com 1221 m, né? Nossa senhora da saúde no trecho 1, 930 m, a rua Apucarana é 2000 m, a ruas Astarte com 778 e avenida Carlos de Campos é 706. Pode? Pode mudar. Aí é o lote 1 e o lote 5. Lote 7, lote 9 tem a Maria Cândida, que já está concluída, já está entregue, né, 2.341 m. A José Maria Fernandes, 1309 m, Benjamin Mansur, 1297 , Corifeu de Azevedo Marques. Trecho 1 da Corifeu que está entregue, nós estamos ali para entregar o trecho 2.Entregar pelo menos ligando até a Cidade Universitária pela Coliseu, né, e a Vital Brasil, aí 1230 m. Pode mudar aí. Lote 11, nós estamos em processo de aguardando a liberação. Nós autorizamos a emissão da ordem de serviço que ainda não foi emitida. Quem emite isso é a cohab. Queiroz filho, Imperatriz, Major Paladino, Viaduto da Lapa. Isso deve sair tudo esse mês aqui, com certeza. Depois tem as outras aqui para liberar que é Virgília Rodrigues Alves, Santa Inês, Maria Amália Lopes de Azevedo, Antônio César Neto, Benjamim Pereira. Desse lote 12, a Mario Gaia já está entregue e a e a Eduardo de Azevedo está entregue. Aí nós estamos falando de 1842 + 1020 m aí das 2. Essas daí são as entregas da PPP. O resumo aqui, ó, aqui o número tá correto, né? 1224 é 124 km pela PPP que tá esses, acho que o importante falar aqui é o seguinte, né? Desses projetos aqui nós temos 99 km já de projetos elaborados, os projetos que estão em fase de elaboração agora é o lote 10 aqui, que são os 22 km, 26 km do lote 10, 27km que, eles estão sendo elaborados esses projetos, nós estamos permitindo as ordens de serviço para adiantar o máximo possível desse lote aqui. Então o que nós temos concluídos aqui da PPP. Eu não vi aqui. Antônio Carlos da Fonseca, nessa relação não apareceu, mas com certeza ela está nessa conta aqui. Ela não está nessa conta aqui. Então concluído nós temos aí 16 km através da PPP, né? Que foi entregue agora? Com certeza está faltando aqui a Antônio Carlos da Fonseca que a gente não. Porque na verdade ela não tá entregue, né? Falta um pedacinho bem pequenininho da Antônio Carlos da Fonseca. O que tá em obras é 8200 m, né? E ordem de serviços emitidas mais 7899 m. Mais 10 km aqui em processo de emissão de ordem de serviço. Mas basicamente é isso aqui, quer dizer, todas essas vias aqui, elas com certeza serão entregues, né? Então tá aqui, ó. Ah, apareceu aqui Antônio Carlos da Fonseca, né? Ela tá na fase final, ela já está concluída, praticamente, falta, pelo que eu, pela informação que eu tive aqui, Antônio Carlos da Fonseca, o que tá faltando dela é a remoção de um parklet que tá lá e como eles tem lá o tempo de permissão de uso, eles pagam esse termo de permissão de uso. Então nós precisamos retirar isso. Tem um processo administrativo bem significativo aí para gente poder retirar. Vai ser trabalhoso, vamos dizer assim, mas vai ser retirado e a gente vai dar continuidade, tá aí, ela tá praticamente pronta, essa ciclovia. falta realmente pouquíssimas coisas pra poder entregar. É falta colocar os tachões aí, né? Em alguns trechinhos pequenininhos, né, para colocar o tachão. Mas ela tá bem adiantada, né? A previsão de entrega dela é pra dia 10, agora dia 10, próximo pode passar. Aqui Avenida Bosque da Saúde, né, está totalmente entregue também, né? Tá na fase final de implantação também. Pode passar, né? Rua Dom Macario, também está sendo é implantado. Vai demorar um pouquinho mais, né? Mas ela está numa fase de fresa e capa sofrendo aí fazendo as melhorias viárias, que realmente o pavimento tava muito ruim dessa daí. Nós estamos recuperando o pavimento dela inteiro, mas tem a João Boemer, já deu início as obras que ela tá bem adiantada também, concluindo as obras, nós vamos entrar com a sinalização imediatamente também. Pode passar. Aí tem as estruturas de manutenção, né? É, tem aqui um status, né, das vias e manutenção que tem para fazer, para ser feito, 265 km já foram vistoriadas, né? Já foi emitida a ordem de serviço de 99.908 m para ser elaborado os projetos e a implantação e feito a manutenção dessas vias, né? Dessas 19500 m já deram início a manutenção. Estão sendo feito, né, e concluídos nós temos 61 km de redes viária concluídos. E tem mais 9 km que foram emitidas ordem de serviço, mas não foram iniciadas ainda. Pode mudar. Bom, manutenção finalizada aqui então 61 km, né? Jair Ribeiro, Teotônio Vilela, Barão da Passagem, Alberto Zagottes, Sumaré, França Pinto, Viaduto Antártica, Luiz Carlos Berrini, Consolação, Santos Dumont, trecho um, né Cecília Luttenberg, Metalúrgica, Santa Eulália, Parque da Mooca, Vila prudente, o trecho um, né e um complemento lá da Vila prudente. Depois Vila prudente trecho 3 Jabaquara 1 e 2, Jabaquara trecho 3, Benjamin Constant, Jaguara, 9 de julho, Aratãs, Hebe Camargo, Cambuci, Rua da Figueira, Ponte Aricanduva, Jacu Pêssego, Parque São Rafael, Jardim Helena o trecho 2 lá do São Miguel, Martiniano de Carvalho, Patriotas e chácara Santo Antônio. Temos aí 61 km de ciclovias recuperadas. Pode passar. Eu peço desculpa porque a internet está horrível mesmo, está lenta e o problema é realmente da internet. Aqui não mudou. Aí algumas fotos aí da Berrine, né? É, eu escutei algumas reclamações da Berrine, fui vistoriar lá. E vi que a Berrine está boa, realmente está boa, a recuperação dela, o formato que nós estamos fazendo de recuperar essa manutenção, em alguns casos, nós estamos removendo toda a sinalização do concreto, né? Quando está toda manchada de vermelho lá está removendo toda essa sinalização existente. Quando na vistoria você consegue detectar que ela está começando a descolar placas de sinalização. Então tem que remover todo e pintar novamente e é isso que nós estamos fazendo e exatamente isso que foi feito na Berrini. É, teve trechos de obras que terminou sendo realizado, porque realmente estava com problema, tinha buraco na pista e nós recuperamos, ou seja, onde tinha o buraco, nós recuperamos, aí tem a rua dos Patriotas que está sendo recuperado aí. Posição de imagens está vendo. Pode mudar? Só pra constar, né? Só pra lembrar que o nosso, enquanto a Michele muda aí, continuação da rua dos Patriotas, né? Pode passar mais uma. O nosso contrato de manutenção, ele prevê, pode deixar esse slide aqui com o nome das vias, ele prevê que seja recuperado toda a parte de concreto e toda a parte de sinalização horizontal e vertical. Então, as vias que necessitam fazer fresa e capa, o nosso programa de manutenção não pode fazer a manutenção sem a fresa e capa feita pela subprefeitura ou pela secretaria das subprefeituras, ou pelas secretarias das subprefeituras, ou seja, os trechos onde realmente precisa ser recuperado que tem que tem várias vias, né, que precisam ser recuperadas na cidade e que precisam sofrer fresas e capas. Eu preciso aguardar que seja feito essa recuperação para poder fazer a sinalização. Nós dependemos dessa recuperação do programa de asfalto aí pra poder fazer manutenção da ciclovia. Bom, o nosso pacote aqui, né? É, eu acho que estão em andamento Marquês de São Vicente, Vila Guilherme, Jânio Quadros, da Norma Pierutti Giannotti, São João, Tancredo Neves, José Alves da Cunha, Rubens Gomes da Costa Camargo. Parque Alaíba trecho 2, né, Freguesia do ó, Jaguaré, Vitória Spears, finalmente, Vitória Spears, que faz muito tempo que ela realmente está precisando de recuperação, Carioca, Camumu e recuperação geral de todos os gradis e tudo que for necessário em todas as ciclovias, né? E Faria Lima é isso. Pode mudar. E lógico que fora esse programa de manutenção que a gente tava apresentando aqui para vocês, existe um programa de manutenção que é o programa do asfalto novo lá, toda vez que recupera um pavimento, um trecho da via onde a sinalização das ciclovias ou ciclofaixas são removidas elas, vêm pelo contrato da CET, a CET que faz essa manutenção, então, né, vamos dizer assim, contrato de manutenção do pavimento do asfalto novo é pela CET. Tem aqui a Tancredo Neves, né? Pode mudar. Eles vão removendo o que tá ruim e colocando, Norma Pirutti Giannotti. Quando nós temos pequenos trechos de recuperação que é possível fazer com o concreto, nós fazemos com o concreto e a gente termina entregando, né? Se for um trecho pequenininho, assim, para poder fazer manutenção, pode mudar. A Norma Pierutti Giannotti, foi uma das vias que sofreu alteração na largura, né? Ela tinha um trecho dela que estava com 80 cm, lá e foi para 1 m e 30, né? Aí tem a Vila Carioca que está sendo implantado, aí também, pode mudar. AVitória Spiers aí que eu falei que fazia muito tempo que que estava aguardando a manutenção dessa ciclovia. Agora, finalmente nós estamos recuperando ela. Tinha aí vários pedidos de remoção dessa ciclovia que nós resistimos bravamente e ela está aí sinalizada e ordens serviços emitidas na Jardim de Souza, Braz Leme, fazendo ligação, naquele trechinho da ligação, Nazaré, trecho 2, colocação de tachão e Nazaré trecho 1 e Faria Lima trecho 2, tachão e sinalização. Ou seja, as vezes tem um trecho que coloca só tachão e tem um trecho que recupera totalmente. Bom, de apresentação que nós tínhamos de novas estruturas, manutenção e o que está sendo proposto aí para os próximos meses. Foi isso aí que nós apresentamos. Eu não sei se alguém tem alguma dúvida com relação ao restante. Eu vi aqui no chat, acho que é o bergo colocou aqui e acho que eu perdi aqui, ele tá falando assim, a Queiroz Aranha, parece que não apareceu. Preciso dar uma olhada, né? Se tem algum motivo específico, se ela não apareceu, porque provavelmente tem, tem problema de pavimento e aí tem que ser refeito, mas eu preciso pedir para vistoriar, para saber se realmente o motivo é esse. Se for só manutenção, sinalização e troca de tachão e tudo mais, a gente pode colocar no nosso programa, com toda certeza. Vamos lá, oi..

**26:32 Vanderlei:** Dawton, bom dia, Vanderlei. Está me ouvindo, tudo bom? Bom dia a todos e todas.

**26:41 Dawton:** Agora estou ouvindo.

**26:42 Vanderlei:** Ali na Marquês, entre a Mercadorcar e a Praça Paschoal Martins, do lado direito, sentido Bom Retiro, está faltando lá os tachões, tá?

**26:54 Dawton:** Eu vou ser colocado, viu? Pode deixar que não vou deixar de colocar não.

**27:00 Vanderlei:** Faz tempo já, viu..

**27:03 Dawton:** O que acontece e o que tem acontecido é o seguinte, quando você está fazendo uma sinalização, de repente começa a chover assim, tem que parar, para poder esperar a chuva passar pra poder complementar, mas não vai, não vai deixar de colocar o tachão, pode ter certeza que vai ser colocado o tachão, sem dúvida nenhuma. Eu vou falar, conversar com a empresa, saber, perguntar o que que aconteceu, mas com certeza vamos cobrar para ele completar aquele trechinho ali.

**27:42 Vanderlei:** Só uma pergunta, a rua Independência está prevista para quando, Cambuci?

**27:49 Dawton:** não apareceu aqui na nossa relação a rua independência, né? Não vi a ra independência.

**28:04 Vanderlei:** Não, apareceu, mas ela estava prevista já anteriormente, né?

**28:07 Dawton:** Você está falando de manutenção?

**28:18 Vanderlei:** De novas, novas estruturas, novas estruturas.

**28:24 Ricardo Pradas:** Deixa eu dar um complemento para o Vanderlei, é Ricardo Pradas.

**28:26 Dawton:** Pode falar, pode, pode comentar.

**28:29 Ricardo Pradas:** Você deve saber se você anda pela região, abriram de novo a Lava peça e vão abrir de novo para essa Independência por causa das obras da MRV, que estão construindo 3 polos geradores ali na sequência, né? Ampliação de tudo, né? Na Clímaco Barbosa parece que já está resolvido, mas como foi surpresa, estão reabrindo locais onde já tinham feito a obra, né? Eu entendo que isso aí está nos 158 km, eu posso verificar. A gente complementa aí com informação, depois via os informes do CMTT, mas vai sair por essas regiões e com certeza a gente precisa terminar diversas intervenções que são de terceiros, os executantes da obra. Ou seja, não é nem a subprefeitura que está refazendo isso. Então vamos focar um pouquinho na implantação em outros locais para quando estiver pacificado, vamos chamar de pacificado, vai, toda a situação de infraestrutura, que a gente sabe que é um serviço pesado, não tem posto de visita nem da lei de subterrânea, a não ser já vedada, envelopada para isso ser implantado já com a tranquilidade. E tá tudo resolvido. A gente está com muita alteração por lá.

**30:04 Dawton:** E tem algumas vias novas que foram implantadas aqui que estão em processo de implantação, vamos dizer assim. Por exemplo, a Capote Valente, uma via nova que foi feita através de pós geradores, né? Tem a Paschoal Paes, lá no Morumbi, que é uma estrutura nova também, Paschoal Paes e a avenida Morumbi, que elas juntas lá com quase 2000 m de extensão, né? Então tem algumas vias que estão sendo implantadas, tem uma que liga uma que o pós gerador implantou também, que liga o parque, aquela área de eventos imigrantes lá é a estação Jabaquara também é uma via de quase 2000 m que foi implantado a 3 pós geradores. Então o que a gente precisa de fato agora, todas estão numa fase final de implantação, faltando plaquinhas pequenininhas pra gente poder subir com isso no mapa, né? E realmente atualizar o nosso mapa, eu assim sem medo de errar, eu teria pelo menos +15 km para poder atualização do nosso mapa lá que tá, que tá defasado por contas de estruturas que estão sendo implantadas e não e não estão totalmente concluídas, né? Mas todas elas, uma falta, meia dúzia de placa, outra falta uma guia que estava previsto no projeto que não foi rebaixado. Quer dizer, a ideia é quando fizer entrega, fazer a entrega dela totalmente sem problemas. É lógico que tem algumas coisas, isso precisa ficar muito claro. Tem algumas coisas que no projeto de manutenção nós não conseguimos fazer. Por exemplo, eu vi lá o Thomas reclamando bastante de que não retirou uns postes lá da Berrini, o programa de manutenção eu não consigo tirar um poste da eletropaulo, por exemplo. Eu não consigo tirar esse poste, eu não consigo tirar. Eu tô falando pelo programa de manutenção, eu não consigo tirar um poste semafórica, eu não consigo tirar. É lógico, é feito um projeto, é encaminhado, é solicitado a CET e a CET, pode pedir providência para remoção dessas interferências, falando semafóricas, né? Ou de sinalização que tiver dentro do contrato da CET, a CET pode remover, vai fazer a mesma coisa que nós fazemos. Coloca no programa de priorização elaborar um projeto e programa a remoção ou a mudança, interferência de local. Então, basicamente. É isso que nós estamos fazendo. Nós estamos, devagarzinho, tentando limpar todas as ciclovias, as ciclofaixas que estão aí, deixando ela totalmente sem interferência. Bergo quer falar.

**33:09 Bergo**: Bom dia a todos e todas aí da da reunião pessoal aí da CET. Concursados e comissionados, e nossos conselheiros aqui, voluntários também. E eu queria dizer para vocês que é um trabalho hercúleo, assim que todo mundo tem. Então acho que é muito importante essas reuniões. Mas a gente sabe que se a gente não fizer um pouco mais de esforço, as coisas não saem do lugar. E assim eu só quero apontar isso porque em reuniões passadas a gente já passou por essas mesmas apresentações de novas ciclovias que viriam, a Queiroz. Aranha é um caso desse aí e já falando dela, Dawton, não é questão de pavimentação porque já foi feito. Acho que tem outras questões aí. E é uma via muito importante, porque todo mundo que desce para Aclimação, passa por aí ou sobe na contramão. Outro dia quase vi um rapaz lá ser pego por um carro que vinha e o cara simplesmente espremeu o rapaz porque achou que o cara subindo na contramão estava errado. Então ele falou assim, então vou dar uma lição nesse cara aqui. Eu vou espremer ele. Então. Assim, tem coisas que são urgentes. Outras coisas que são já a gente já colocou no caso aí de novas ciclovias e também de manutenção. Agora vou falar aqui do viaduto Pacaembu. A gente já teve essa conversa, Dawton, vocês não fizeram pictograma, fazem mais de 100 dias. E agora aqueles bastonetes que a gente já tinha comentado no passado que ia dar ruim, que aconteceu, eles perderam o dinheiro lá. Os bastonetes estão todos jogados no chão. Uma grande perda de tempo de não sei quem que foi o técnico, ou pior, não sei quem que foi, o pessoal de compras que indicou que tinha que colocar aqueles bastonetes e a gente sabia que aquilo lá não ia dar certo. Gastou se aí, sei lá, 10 mil reais e foi tudo pro lixo, lixo, lixo, passa lá pra vocês verem. Eu fiz um vídeo pelo ciclocentro, deu aí mais de 6 mil visualizações e tantos comentários. Uma porcaria de um trabalho que a gente avisou que não ia dar certo. E fora que falta os pictogramas, porque ali é uma via compartilhada para mobilidade ativa, tanto pedestre quanto ciclista. E tem 3 meses que tá lá daquele jeito, aí as vocês entregam, ciclofaixa, a ciclovia, a ciclofaixa. Também ali na frente do tribunal civil, no fórum criminal, e tem poste, tem jardinagem, tem uns 100 tachões, os carros estão invadindo também. Fiz já um post pelo ciclocentro, um reels e tá lá um monte de visualização exposto. E aí fico querendo entender como é que tem uma pessoa que vai lá e dá aceite numa obra dessa. É uma coisa que ela não aceitaria na casa dela para arrumar um banheiro, vai lá, o pedreiro fala assim, ah, não, isso aqui eu não quero. Mas aí lá na rua, que é uma coisa pública, o técnico que vai lá aceita uma obra daquela. Não é um poste, são vários postes. E aí já não é mais nem questão que você tá comentando o Dawton sobre, Ah, tem uma coisa do terceiro, não é poste de sinalização. E tem a jardinagem. Aquela obra era para o lote 2, se eu não me engano, tá aí 3 anos atrasado, estamos entregando agora no final desse bendito mandato e a coisa não foi feita direito. Então assim, eu realmente eu não consigo entender como é que a gente vai passando mês, mês, ano, ano desse jeito. É, eu não vou me estender porque eu acho que vai ter outras pautas aí. E Michele, eu mandei, anteriormente, antes até do que o Luke tinha mandado em nome, eu mandei aí umas pautas que eu quero voltar, que são ciclovias que foram retiradas, como aquela da Nina Estoco lá no campo limpo. Eu acho um absurdo aquilo lá. Toda aquela região não é só da Nina Estoco não, tem não me lembro, tem a Maynard, tem mais umas 2 ali, que é um eixo muito importante, e as crianças que eu fui lá fazer uma visita, tudo andando lá, então assim. Eu acho que assim não, só pra comentar, porque a gente fica mostrando aqui o que vai ser feito, o que deve ser feito, a progressão e tal. E na verdade, a realidade vai mostrando outras coisas, entendeu? Você fala da manutenção Dawton, da Santos Dumont, mas o pessoal foi lá e pintou um buraco. Eu não consigo acreditar nisso. O cara vai lá e pinta um buraco. Eu não sei se roubaram a tampa de bueiro. Mas o fato é que assim não dá para você pintar um buraco, refaz o buraco, depois pinta. Então tem umas coisas que são inacreditáveis assim que eu ficaria vergonha de ser técnico e dar aceite nesse tipo de coisa. Então depois a gente volta a falar, mas eu queria falar da pauta que eu mandei para Michele e eu vou tocar nesses assuntos aí depois. Obrigado.

**38:23 Michele Perea Cavinato:** Bergo, só te perguntando, as pautas que você me encaminhou, elas vieram junto com as do Lucian?

**38:30 Bergo:** não, eu mandei antes, eu fui o primeiro a mandar. Quando você mandou o e-mail, eu já te respondi. Na hora falei assim, ó, estou aqui já colocando essas pautas que tem a ver com o viaduto que eu falei agora aqui do Pacaembu, eu acho inacreditável, esse viaduto está desse jeito? É, tem a própria ciclovia. E tem, enfim, tem lá, dá uma olhada, eu posso reler aqui brevemente quando achar o e-mail.

**38:59 Dawton:** Cássio, não sei se o Cássio tá na reunião. Eu acho que essa história do viaduto do Pacaembu, não sei se você consegue comentar alguma coisa sobre esse projeto. Foi feito lá. Ele tá falando que colocou…

**39:25 Cassio:** Quando ele fez o post lá. A respeito dos balizadores que foram danificados, nós fizemos contato com a área operacional, a área operacional fez a recolha desses balizadores danificados e foi feito um projeto já implantado, retirando esse material que acaba sendo danificado e colocado tachões no lugar dele e pintado o pictograma tanto do pedestre quanto do ciclista. Esse projeto é a informação que eu tenho da sinalização que já está implantada. Para uma licitação futura, aí a gente estuda a ampliação do passeio para colocar fora de nível, mas isso é para uma etapa futura.

**40:21 Dawton:** Ah, perfeito, não, perfeito é isso mesmo, acho que a ideia é exatamente essa, ou seja, é, nós estamos atendendo aí a demanda, que o Bergo tá colocando, vai ser colocado, vai ser retirado o balizador, colocado no tachão e colocado os pictogramas. É isso.

**40:34 Cassio:** Isso. Já está implantado os tachões e os pictogramas.

**40:39 Dawton:** Ah, já está implantado, então tá bom, então isso, vamos lá. É, eu acho que não tem mais ninguém com a mão levantada aqui. Podemos passar para segunda pauta, Michele.

**40:59 Michele Perea Cavinato:** Dawton, vamos mostrar rapidamente só como a gente está atualizando mensalmente a fiscalização em estruturas cicloviárias. Eu posso só abrir a apresentação dela. É um é um slide.

**42:00 Dawton:** É esse slide aqui?

**42:08 Ricardo Pradas:** Acho que é Dawton, é o total de enquadramentos que tem enquadramentos, são considerados. E aí tem slide para cada um deles, contas que foram feitas.

**42:23 Dawton:** Ah, perfeito. Aí sendo o mês de outubro que não tinha sido apresentado ainda, né? Esses são os slides que não tinha sido apresentado.

**42:34 Michele Perea Cavinato:** Sim, sim, é só para a gente manter essa atualização mensal, tanto das estruturas, quanto da fiscalização. E só para fazer um comentário, a próxima pauta do Caique foi pedido é o que é destinado ao PLOA de 25 relacionado à estrutura cicloviária, então, ainda acho mais completo fazer primeiro é falar um pouquinho do plano de metas e depois entrar no PLOA, tudo bem? Posso colocar apresentação com os 2 itens e ele vai assumir essa pauta.

**43:22 Dawton:** Bom dia, Caíque, vamos lá, a palavra é sua.

**43:28 Caique:** Bom dia, gente, espero que todos encontrem se bem. Mi, você sobe por aí a apresentação, por favor.

**43:50 Michele Perea Cavinato:** Um minutinho. Eu não estou conseguindo subir ela. Você tem ela aí, Caíque, se não eu subo, você consegue puxar por aí.

**44:11 CaÍque:** Aparecendo para todo mundo aí, bom gente, novamente bom dia é a gente vai passar sobre as estruturas cicloviárias feitas no programa de metas e sobre o nosso planejamento para 2025 referente às questões orçamentárias, né? Nessa vigência desse pdm, a gente conta com 100 km, aproximadamente 100 km de estruturas cicloviárias construídas. Esse número, nós temos algumas estruturas que estão quase prontas para ser finalizadas ou outros que faltam muito pouco. Então a gente depende da sinalização da CET e do ok da CET pra gente fazer essa contabilização no plano né? Pra gente incluir no mapa da cidade essas estruturas cicloviárias. Bom, o Dawton já explanou anteriormente, nós temos 3 programas hoje de construção de ciclovias, né, que é a PPP, as concorrências e esses 158 km de de estruturas cicloviárias a PPP, tá em obras, a concorrência, elas também estão em obras. Acredito eu que até o fim desse ano elas serão finalizadas.Os 158, como bem disse o Ricardo elas estão na parte de análise das propostas, né? Bom, aqui eu coloquei para vocês as infraestrutura das ciclovias construídas, né? Durante a vigência do PDM aqui de São Paulo, as implantadas em 2021. É também tem as implantadas em 22, essas marcações em azul é para dizer que as estruturas foram construídas nos contratos da concorrência, né? Então, gente, eu quis colocar aqui pra vocês pra separar certinho para ficar mais didático. Em azul são as concorrências, em vermelho são as que foram feitas durante a execução da PPP, né? É nessas estruturas que não tem a marcação, são estruturas feitas pela CET, outras são através do polo gerador, né? Por exemplo, essa aqui que o Dawton se referiu a ciclofaixa lá da Expo Center, lá na imigrantes, Cardeal Motta também foi feito por polo gerador de tráfego. Então essas são as estruturas todas realizadas que totalizam os 100,3 km de ciclovias. Bom, para 2025 é? Nós aqui solicitamos, né? A gente faz um planejamento, estima os custos e envia um documento, uma planilha para Secretaria da Fazenda, que lá eles consolidam todas as propostas enviam ao prefeito e o prefeito encaminha essas propostas. O orçamento para 2025 para Câmara, para votação na Câmara dos vereadores. Então essa proposta ela será votada no final do ano, em dezembro, até dezembro. E no ano seguinte, na primeira quinzena de janeiro, a Secretaria da fazenda faz um decreto detalhando como deverá ser a execução das despesas aprovadas. Né? Então, aqui para 2025, na manutenção de ciclos, a gente programa que esse contrato vigente, e posteriormente, também para o ano de 2025, ele consumirá 120 milões de reais, né? Então, essa ata de registro de preço, ela foi prorrogada por 1 ano e o contrato atual ele foi prorrogado por mais 180 dias. O início dessa prorrogação é 26 do 9. Para ciclofaixa de lazer. A gente estima 61 milhões de reais. A gente planeja expandir a ciclofaixa, né para o ano de 2025, é lembrando que o atual contrato ele tem vigência até abril de 2025. Então, quando da realização de um novo contrato, a gente planeja fazer essa expansão da ciclofaixa. É, bom, já estava esquecendo, é, hoje as dotações para manutenção e para ciclofaixa de lazer são em uma só. Então o ano que vem a gente planeja fazer é criar uma nova dotação pra separar, até pra ficar mais fácil, pra pra monitoramento, para divulgação, para população saber qual de onde vem o recurso, de onde vem o recurso da ciclofaixa e de onde vem o recurso do programa de manutenção, né? Agora, pra construção de ciclos, a gente tem os 158 km. Que virão de 2 Fontes,nós temos trezentos e trinta e um milhões e quinhentos e cinquenta e cinco mil reais para 2025 vindo do Tesouro da fazenda pública e do fundurb treze milhões. O prazo de execução desse contrato é 18 meses. Então é acho que os 344 milhões de reais atenderão bem a vigência de 12 meses para o ano que vem, sendo que esse contrato ele custa, a estimativa dele é de 371 milhões de reais, né? Para PPP a gente solicitou 40 milhões de reais junto aos cofres públicos e 7 milhões eles vem do fundurb. Os 101 km, a gente ainda não iniciou os processos internos assim para começar a fazer a licitação nele, mas eles? Mas nós já solicitamos também esses 237 milhões de reais para fazer esse 101 km. Aqui o Bike SP é, a gente já tinha pedido os recursos para 2024, só que a gente não, não teve êxito nessa solicitação, então nós renovamos o pedido para fazer o custeio do projeto piloto para fazenda pública, para fazenda que é de 152 mil, né? É para o custeio do Bike SP, a gente não pode solicitar esses recursos no fundurb ou no FMDT, né? Então a gente fica atrelado a fazenda pública, a Secretaria de finanças para realizar o Bike SP. E é isso.

**52:24 Ricardo Pradas**: Posso complementar, Caique?

**52:25 Caique:** Posso parar de compartilhar?

**52:26 Ricardo Pradas**: Bom, bom dia novamente a todos. É importante dizer que tudo isso que o Caique comentou e tudo isso que está sendo explanado nessa apresentação, todos esses valores. Tem ainda uma série de valores para transporte público, para corredor de ônibus, para terminais e amanhã tem uma audiência pública sobre esse assunto direcionado à praia da CMT na Câmara. É tudo isso, faz parte do projeto de lei do orçamento, é e que nós desejamos é que seja tudo aprovado. Então, todos esses valores que os senhores viram, os senhores e senhoras viram. São valores que foram solicitados para fazenda e vão acabar sendo validados conforme publicação da lei do orçamento anual, ou seja, tudo que está aí são necessidades para implantação e isso não quer dizer que a Câmara Municipal já deu o aval para esses valores. Né? Então é importante também, se houver possibilidade da participação, do acompanhamento dos senhores, pra ver o que vai acontecer quando da votação e quando das audiências públicas. É para a consolidação dessa lei do orçamento anual, tá? Senão fica parecendo que a gente tá com esse dinheiro já disponibilizado para o ano que vem. E isso não é uma verdade confirmada, necessita de confirmação depois da publicação da lei. Lógico que se não for referendado na votação da lei, vai ter uma movimentação por parte da assessoria técnica da Secretaria por pedido de suplementação, de modo a conseguir os valores necessários para implantação que se deseja. É só esse adendo pra apresentação do Caíque.

**54:33 Dawton:** Complementando ainda, né? Eu acho que é importante falar sobre tá dentro desse assunto, né? Que nós não podemos esquecer. Se você se der a conta aí vai dar os 324 km programados, tá lá na meta da da prefeitura, 300 km até no final do ano, né? Tá na meta e nós colocamos mais 101 km aqui já previstos para o ano que vem, ou seja, estariam chegando aí cerca de 1100 km nesse planejamento, juntando aí somando 101 km, né? Eu acho que a gente não pode esquecer que tá lá na Lei, né, tá no PDE, tá no plan mob que são 1800 km até 2028 e tudo isso precisa ser feito o quê, um planejamento e uma proposta dos mais 700 km, vamos colocar assim, né? E é o que está sendo feito aqui agora, né? Na Secretaria, né, nós estamos fazendo em conjunto com a CET, lógico, fazendo uma proposta de mais 700 km. Então desses 700 km, nós já temos cerca de 420 km a mais já planejados, né? Planejados, que eu estou dizendo é o seguinte, o mapa foram feitos os funcionais, para poder planejar as audiências públicas, para elaboração dos projetos definitivos executivos e a contratação da rede cicloviária, da implantação da rede cicloviária, ou seja. É, nós temos realmente muito trabalho nesse ano que vai que vai entrar, né? Muito trabalho para poder fazer todas as audiências públicas e fazer o complemento de tudo isso que nós vamos fazer lá, que nós estamos planejando. Jean.

**56:45 Jean:** Bom dia, pessoal, tudo bem com vocês? Queria tirar uma dúvida. Ô Dawton, me corrige se eu estiver errado. O quilômetro de ciclofaixa é de implantação, está em torno de 150 mil reais mais ou menos. Alguma coisa próxima disso.

**57:07 Dawton:** Não, não é torno de 2 milhões. Implantado novo, em torno de 2 milhões;

**57:15 Jean:** Ciclofaixa.

**57:13 Dawton:** Ciclofaixa, isso aí. assim, nós não podemos esquecer que existem ciclofaixas e ciclovias, então são valores diferentes.Quando você tem, quando você fala em implantação, não pode esquecer que está incluído nessa implantação toda a fresa.

**57:44 Orador não identificado:** Está falando da ciclofaixa de lazer né?

**57:45 Jean**: Não, não estou. Estou falando da ciclofaixa mesmo, da estrutura permanente. Acho que eu devo estar levando em consideração só o custo de finalização, então, provavelmente. Mas eu quero chegar num ponto. Dawton, o que é o seguinte, eu vi nos slides que vocês apresentaram agora há pouco, que vocês fizeram a implantação da ciclofaixa marginal projetada Jacu pêssego, com a extensão de 2055 m, em São Mateus. Gente, vocês não implantaram essa estrutura. Vocês não implantaram essa estrutura. Eu quero entender por que esses 2 km estão sendo considerados na conta de vocês de implantação de estruturas cicloviárias 2021-2024. Se não foi vocês que implantaram isso, porque eu lembro muito bem, porque eu estava participando de uma forma extremamente assídua nas reuniões e com tudo o que nos competia como conselheiros técnicos da Secretaria. E eu sinalizei para você, Dawton, e para Elizabeth França, que na época estava como responsável do processo de implantação também, que essa ciclofaixa ela já existia. Vocês iam implantar a ciclofaixa. Na Jacu pêssego e eu na época eu insisti que vocês fizessem a extensão do trecho da ciclofaixa na Jacu pêssego por mais 3 km para conectar com essa estrutura que já existia, que ela foi implantada durante a execução da Jacu pêssego, como via, vocês não implantaram esses 3 km que eu tinha proposto. O morador, o Joab morreu no meio desses 3 km atropelado. Porque não foi feita a implantação dessa estrutura e um mês antes dele falecer, eu falei, se vocês não fizerem isso, aguém vai morrer atropelado na Jacu Pêssego. Vocês não fizeram a implantação. Vocês não conectaram a ciclofaixa da Jacu pêssego com a dessa marginal projetada e agora vocês estão contabilizando essa ciclofaixa da marginal projetada como se vocês tivessem feito a implantação. Isso nunca aconteceu. Eu quero entender por que que vocês estão contabilizando isso.

**1:00:23 Dawton:** Vou precisa dar uma olhada, viu, Jean?

**1:00:24 Jean:** É, eu acho que isso precisa ser verificado, porque assim, claro, isso pra mim. Não.

**1:00:32 Dawton:** Não adianta nem continuar assunto porque eu não consigo te responder, eu preciso vistoriar, só isso.

**1:00:38 Jean:** Eu só quero deixar claro como que isso não, isso não…

**1:00:42 Dawton:** Se não estiver implantado..

**1:00:49 Jean:** Dawton, isso não é nem uma ciclofaixa, é uma ciclovia que está lá. Eu posso, eu poderia. Eu não vou fazer isso porque eu tenho outras coisas pra fazer. Eu só vim participar da reunião por alguns minutos para ver como que está andando o processo. E assim é. Eu poderia abrir o maps agora. E olhar o Street view dele e eu conseguiria verificar que ela tá lá, implantada, ela já tem muitos anos, assim, é uma ciclovia, nem é uma ciclofaixa. Vocês estão contabilizando ela como se vocês tivessem implantado. Isso não pode ser aceitável e acho que é super legal assim, se vocês verificarem por que que isso tá entrando na conta de vocês e principalmente…

**1:01:32 Dawton:** Eu acho que esta sendo repetitivo, eu já falei para você, vou vistoriar e vou verificar se tiver algum erro aqui nós vamos corrigir o ponto não tem, eu não tenho o que falar sobre isso, eu preciso ir lá e verificar pra poder te dar a resposta quando eu for lá e verificar eu vou te dar a resposta. Tranquilo. Com relação a isso, não se preocupe, eu vou, se for necessário tirar do pacote aquí eu tiro, tem isso não tem, não existe, não existe motivo nenhum pra gente fazer uma coisa como essa, eu só preciso ver o que aconteceu, simples assim.

**1:02:03 Jean:** Beleza? Tá bom então?

**1:02:04 Dawton:** Obrigado, Luciana.

**1:02:10 Ricardo Pradas:** Eu posso, eu posso esclarecer uma coisa, que pra mim também ficou dúvida, Dawton, sobre o Jacu pêssego também.

**1:02:18 Dawton:** É, então Jacu pêssego está sendo implantado aqueles 900 m que são é o…

**1:02:25 Ricardo Pradas:** Mas foi implantado a parte que era relativa a secretaria,   
Já foi realizado aí não sei se já foi feita a pintura ou não, ainda por parte da CET, é projeto da concorrência, mas a parte de obra civil já foi realizada naquele trecho da Jacu.

**1:02:44 Dawton:** Não, mas não é isso não, eu sei até o trecho que ele tá falando, ele pode ter razão, viu? É só preciso dar uma verificada o que aconteceu, só isso que de repente ao invés de ser implantação nova, foi só uma manutenção, não sei, preciso ir lá verificar. Só verificar isso daí é facinho isso aí a gente consegue ver essa semana com tranquilidade e responder para ele tranquilo. É um outro trecho mesmo, um trecho da marginal, porque lá eu eu lembro que eu fui lá 2 vezes, fazia 2 vistorias nessa ciclofaixa e eu queria transformar ela em ciclovia na época. E cabe lá, porque tem muita gente andando, tem uma história de conflito entre pedestres e ciclista e realmente precisa ver o que aconteceu. Eu vou, eu vou verificar, aí depois a gente fala sobre isso, é tranquilo, ele pode ter razão assim que foi colocado e não foi e não foi construído, foi só repintado.Lucian, por favor.

**1:03:42 Lucian:** Oi, bom dia, gente, tudo bom, é da apresentação ou basicamente assim, a construção da ciclos, né? Queria ver aumentar o escopo e os valores. Vocês falaram que tem a meta do plano de 2800 km para 2028, né? Reforçar que o plan mob tinha uma meta para 2024 e vocês ficaram 400 km abaixo da meta. É, não entregaram. Então agora não basta só colocar ali na planilha que se terminar tudo que estava planejado aí conseguir mais 100 km. A proporção, a proporção tem que ser maior do que 101 km. Isso não vai bastar 237 milhões. Então peço para fazer a correção, subir para pelo 500, de 237 para pelo menos 500 milhões para poder contratar 200 km ainda esse ano. Isso é uma coisa mínima. Se for manter um ritmo para chegar em 2028 e de fato cumprir a meta que tá no plan mob. A outra coisa é que tá faltando uma rubrica que a gente queria para ver a transformação das ciclofaixas em vias elevadas separadas. Então a gente pede que seja criada uma rubrica, aproveitando que a gente está no espaço de participação. A gente também vai falar nas audiências públicas e vai encaminhar, mas a gente quer registrar aqui na Câmara Temática esse pedido. Então é isso, obrigado.

**1:05:34 Dawton:** Obrigado. Lucian. É realmente precisa, precisa sim ser criado. Você tem razão, é que nós estamos num processo agora de planejamento para os próximos anos, né? Vai ter aí, eu vou fazer uma apresentação de uma proposta de uma proposta de implementação de complemento de redes coviárias, né? Eu acho que dia 22…

**1:06:08 Michele Perea Cavinato**: pauta única às 10h.

**1:06:09 Dawton**: Pauta única as 10h para falar somente dessa proposta de novas redes cicloviárias são seriam novas vertentes. Eu estou colocando como novas Vertentes de redes cicloviárias, mas é isso, nós vamos realmente correr atrás. Tem esses atrasos que você colocou aí, né? Vendo os atrasos que, de gestão aí agora elas estão super atrasados e eu estou entendendo que nós vamos buscar a meta sim. O desafio é muito grande e realmente é muito grande. E nós vamos buscar a meta assim de implementar o restante. Agora eu não consigo implementar, não consigo contratar, se não planejar e não consolidar esse planejamento, que é isso que nós temos que fazer agora. É fazer o planejamento, consolidar junto a sociedade civil organizada, que a gente chama isso de audiência pública, né, de tudo isso que a gente tem, que a gente vai planejar para poder contratar e implantar isso daí. Eu nunca desisti dos 1800 km até 2028, nunca desisti. Então nós estamos trabalhando, já chegamos aqui no nosso planejamento a 1600 km, né? No nosso planejamento consolidado. Consolidado significa que ele foi feito um plano, um plano elaborado os funcionais, mas ainda não passaram por audiências públicas. Então eu queria muito chegar final desse ano com 1800 km, não sei se vamos conseguir de planejamento, não sei se nós vamos conseguir, mas nós estamos debruçados sobre esse assunto há bastante tempo, né? Estou fazendo aqui junto com a Léia e com a Nati, esse trabalho de consolidação desse plano e eu espero poder conseguir chegar em 31/12/2024 com 1800 km consolidado, pra gente poder falar agora nós vamos tratar de fazer as audiências públicas e planejar a implantação e aí sim buscar esse reforço no recurso, porque o fato de a gente ter colocado uma parte do recurso que é para implantar, não significa que eu não possa complementar esse recurso depois, né? É aquilo que se falou, se tiver pelo menos uma rubrica, eu já consigo buscar o recurso paraa complementar, aliás, aconteceu um pouco isso durante a nossa gestão, essa última gestão aqui, buscando recurso pra várias coisas aí então é isso, acho que agora é isso, né? A gente precisa correr atrás mesmo do que a gente tá, que a gente tá planejando. Acho que agora, Mi, tem os informes, né? Você tem os informes aí, é isso.

**1:09:00 Michele Perea Cavinato:** Sim, é 3 pautas que foram encaminhadas pelo Lucian. Nos respondemos no próprio convite.

**1:09:06 Dawton:** Perfeito você achar melhor, acho que pode ler, acho que é melhor, porque aí fica registrado também, né?

**1:09:25 Michele Perea Cavinato:** Só afastar. Estou acostumada com o computador grandão do escritório, estou apanhando. Então vamos lá. Programa bike SP é? Ele perguntou definição de orçamento planejamento futuro que nós passamos informamos que o valor do orçamento previsto para o programa bike SP só será definido após a implantação, avaliação e aprovação do projeto piloto. Esse processo permitirá uma análise mais precisa dos custos envolvidos, garantindo que o orçamento seja adequado às necessidades e objetivos do programa. Quer fazer algum comentário ou o Lucian quer fazer alguma…

**1:10:05 Dawton:** Não pode ler tudo, depois a gente lê todos.

**1:10:06 Michele Perea Cavinato**: Tá. O novo plano cicloviário foi uma pergunta do Lucian. Também é transformação de ciclofaixas em ciclovias. Então ele será apresentado em uma reunião extraordinária do CMTT no dia 22 de novembro, às 10:00, pauta única e novamente foi questionado é a avaliação de alteração do contrato e requisitos de segurança da ciclofaixa de lazer. Então, para fornecer uma resposta mais precisa é questionamos tanto a gerência de segurança o GST quanto o GPL gerência de planejamento. O GST nos informou que para garantir a segurança dos pedestres na travessia, é essencial manter os orientadores nas ciclofaixas de lazer. São enfrentadas situações frequentes na cidade em que há desrespeito na prioridade da travessia de pedestre. Mesmo as semaforizadas. O gerente de planejamento corroborou com essa visão, destacando que além dos pontos levantados pela GST, os bandeirinhas devem permanecer uma questão de segurança. Durante fins de semana muitos usuários e ciclofaixas de lazer não são ciclistas experientes. Muitas vezes são famílias e crianças que ficam mais vulneráveis nos cruzamentos. Nesse contexto, os bandeirinhas cumprem um papel fundamental como orientador. Esses argumentos sustentam a importância da presença dos orientadores, visando sempre a segurança e a orientação de todos os usuários. E só complementando, um dos pedidos também foi que se falasse abordasse é o aumento de acidentes ciclistas. Um pedido do Cássio. Entendo que o assunto de segurança viária é amplo e não depende apenas da CET. Existem diversos aspectos não definidos até o momento, como o aumento das calçadas para mudar a tipologia de ciclofaixas por ciclovia, revisar ciclovias no sentido de aumentar as larguras, licitações em andamento, entre outros. Assim, sugiro deixar para a próxima reunião, a fim de discutirmos mais detalhadamente o tema. Então, Dawton, são essas, podemos abrir para perguntas.

**1:12:24 Dawton:** Vamos lá, Lucian.

**1:12:30 Lucian:** A gente vou, vou de trás para frente, acho. A ciclofaixa de lazer. Vocês não tem nenhuma intenção de aumentar o horário de funcionamento da ciclofaixa igual a gente vem solicitando faz anos. Isso é uma coisa. É outra coisa, é dos bandeirinhas. Está descrito aí como trabalho orientativo. Ele não faz nenhum trabalho de orientação dos usuários. Eles não têm interação com usuários além de segurar a bandeirinha. É se se os problema é usuários inexperientes, você tem que fazer campanha educativa. Mas eu também vou perguntar 2 coisas, quantos pedestres ou quantas pessoas morreram atropeladas por bicicleta nos últimos 4 anos? Já que vocês falaram que tem um problema de desrespeito, de sinalização por parte de ciclistas. E por causa disso, é uma questão de segurança manter o bandeirinha, que eu saiba, a gente não tem o registro de mortes provocado por ciclistas fazendo esse tipo de movimentação. Então, na verdade, essa questão da segurança. Ela não se reflete num problema real. E também a gente tem um histórico de quando estava fazendo a troca de contrato, que a gente chegou a ter operação da ciclofaixa de lazer sem bandeirinha. E ela aconteceu, mas aconteceu sem bandeirinha. Eu queria que vocês dissessem, quantos sinistros conflitos teve nessas ocasiões que ela operou sem bandeirinha, pra gente entender qual a diferença do funcionamento dela com e sem bandeirinha. E para gente poder entender se essa preocupação de segurança é de fato uma coisa real ou se é só uma coisa que tá no contrato que não agrega nada de verdade além dos dias onde toda a ciclofaixa funcionou sem bandeirinha, é, eu tenho certeza que a gente não conseguiu manter todos os bandeirinhas em todos os postos ao longo de todos esses anos de contrato. Então eu queria saber do controle. Quando um bandeirinha falta e ele não pode ser substituído, se isso acarretou em algum sinistro ou ou ferido grave ou em alguma morte, que eu saiba, isso nunca resultou nisso. Então é mais uma questão onde a gente precisa usar fatos para discutir segurança de verdade, usar os elementos que a gente tem e usar isso para discutir, determinar a política pública, porque do jeito que ele está criando empecilhos e sendo usado como argumento pra não fazer aquilo principal que a gente quer faz tempo que é aumentar a extensão da ciclofaixa de lazer e principalmente aumentar o horário de funcionamento da faixa. Então essas coisas que eu queria saber. E sobre o primeiro tópico da do orçamento é eles estão falando que precisa primeiro terminar o planejamento, mas falou que já tem 1600 km de projetos funcionais, então a gente queria que pegasse, não precisa terminar todos os 1800 para fazer a mudança de orçamento. Daqueles 100 km do ano que vem pra 200 km, pode pegar mais100 km do que já tem estudo funcional. Obrigado.

**1:15:52 Michele Perea Cavinato:** Lucian, é do bike SP, primeiro, não é?

**1:15:5 Lucian:** É, o segundo é a pauta lá do orçamento.

**1:16:03 Dawton:** Bom, primeiro, acho que são várias perguntas, eu ver se eu consigo responder todas rapidamente. O primeiro não tem planejamento, não está no nosso planejamento a ampliação do horário, isso definido. Já consultou a CET várias vezes a CET, não está no planejamento a mudança de horário, pelo menos por enquanto não existe isso.

**1:16:23 Lucian:** É, é isso que a gente tá cobrando, a mudança desse planejamento. 1:16:29 **1:16:30 Dawton:** Então isso, isso não está no planejamento, porque nós dependemos da CET com relação a isso.

**1:16:36 Lucian:** É. Então nós estamos cobrando a mudança desse planejamento 1:16:39 Dawton: Perfeito. Mas eu dependo também do posicionamento da CET com relação a essa alteração de horário. Isso não significa que não possa solicitar junto a CET novamente a ampliação desse horário. Vocês estão querendo ampliar até às 18:00, é isso, né? Proposta vocês estão fazendo até às 18h.

**1:17:02 Lucian:** não, a gente quer que vá até às 22, a gente quer que passe o dia inteiro, é se o cara põe o cone de manhã, o cara pega o cone à tarde, tanto faz o horário entre eles, é só o maquinário.

**1:17:18 Dawton:** Não, não, não é bem assim não, porque contrato não é assim que funciona, né? Tem um horário contratado e eu preciso, porque assim não adianta eu eu falar, vou tirar, eu vou aumentar o espaço do cone eu vou aumentar a ciclovia colocando menos cone ao longo da ciclovia. Não funciona assim o contrato, né? Aí eu tiro esse bandeirinha daqui, coloco mais pra frente, aí eu eu estou opinando, a ciclovia, o contrato não pode, tem lá uns termos muito claros com relação à extensão e tudo mais, então. Não dá para simplificar do jeito que você está falando. Então, e mais né, nós já falamos sobre isso e eu vou falar novamente, nós temos que lutar, né? Nós temos que solicitar, nós temos que buscar ampliação da ciclofaixa de lazer e não é resolver o problema, piorar o problema da qualidade. Como a própria CET se manifesta o tempo inteiro com relação a manter lá o bandeirinha e os cones, então o bandeirinha, ele orienta assim, quando ele abaixa a Bandeira, aquilo é orientação. Quando ele põe, quando ele levanta a bandeira é outra orientação. Então você pode não entender dessa forma, mas o bandeirinha está ali para orientar sim. Esta com a Bandeira baixada é para não passar. Se a pessoa passa é diferente, então é o posicionamento e precisa ficar claro isso que toda vez volta a esse assunto. A CET se posicionou que não vai reduzir o número de cones e não vai reduzir o número de bandeirinhas e não adianta a gente ficar discutindo isso é um posicionamento técnico de CET, não, eu estou falando dos 2, eu estou falando do cone e estou falando do bandeirinha. Então a CET, já foi muito claro que ela não quer reduzir isso que pode comprometer a segurança. Então, e aí eu concordo com você o seguinte, precisamos ampliar a ciclofaixa de lazer? Sim, eu acho que nós podemos ampliar e aí é pra isso que nós temos que buscar um novo planejamento, ampliação da ciclofaixa de lazer nas mesmas condições que tem hoje. Ponto, é isso que a gente tem que fazer. E aí eu concordo com você, vamos ampliar ela do formato que fica maior. E aí se a gente vai ampliar 25% ou 50%, é outra discussão ou 100%, né? E outra discussão que nós que nós temos que fazer e para poder fazer e planejar e voltar isso no orçamento, então. É lógico que se for ampliar, mais do que 25%, eu tenho que fazer uma nova concorrência, é assim que funciona, botar a mais sem fazer uma nova concorrência eu não posso simplesmente desculpa falar, ó você põe mais aqui pra mim, aí eu vou, eu não consigo fazer isso, tá lá no contrato dele, é com relação, acho que o Ricardo quer complementar, Ricardo, você levantou a tua mão aí.

**1:20:07 Ricardo Pradas:** Não, estou esperando você terminar. É muito por conta disso, né? Teve 2 finais de semana que não teve bandeirinha durante a época e não houve acidente. E não quer dizer que se a gente tirar agora, não terá nenhum acidente, né? Essa é a primeira consideração, é, e se for assim, a gente pode pensar o seguinte. Tem ciclovias onde nunca houve acidente na cidade, a gente tira a ciclovia? Não a gente não retira a ciclovia. Não, não é assim que funciona, né? Não é assim que funciona. A gente entende que a estrutura cicloviária é necessária, mesmo que não tenha havido nenhum acidente lá. Mas da mesma maneira a gente entende, junto com a CET, parecer que a gente vai confirmar com eles que o bandeirinha é necessário que na hora de se efetivar responsabilidade se tiver algum acidente ou sinistro na ciclofaixa de lazer. Nenhuma das pessoas que está propondo retirada disso vai assumir a responsabilidade. A responsabilidade fica com o poder público.

**1:21:08 Lucian:** Isso não faz o menor sentido e é negacionismo. Sentido em todos os lugares onde a gente instalou a ciclofaixa, teve sinistro antes. Não minha opinião.

**1:21:17 Ricardo Pradas:** Eu não interrompi sua fala, porque você faz isso sempre?

**1:21:22 Lucian:** Porque eu não estava fazendo negacionismo de dados. Desculpa, é negacionismo, sim. Você fala de tirar a ciclofaixa como uma provocação deliberada?

**1:21:38 Ricardo Pradas:** A gente não vai retirar os bandeirinhas. Isso vai ser reiteradamente recolocado. Então, qual é o esforço nosso em que aumentar o orçamento para ampliar os moldes que existe hoje? Se vocês não se satisfazem com esse tipo de coisa e continua interrompendo, então falar que se alguém aqui falar, eu sou responsável e nunca será, sempre será o poder público que faz a implantação, seja de ciclofaixa de lazer, seja da ciclovia, seja da ciclofaixa normal. As propostas que aparecem tem que ser pesadas pelo poder público, até onde pode valer a nossa responsabilidade e ninguém se sente seguro no poder público de retirar as bandeirinhas, simples assim. Do jeito que você fala, não teve acidente, Ah, então se não teve acidente, eu posso retirar, tá bom, então vamos retirar em todos os locais onde tem ciclovia e não teve acidente, pra que que tem a ciclovia? Não é verdade, eu estou concordando com você. A ciclovia é necessária, assim como no nosso entender, o bandeirinha é necessário. O orientador de travessia é necessário. E vai continuar sendo, simples assim.

**1:22:44 Lucian:** Outros lugares onde a gente teve instalação de ciclofaixas são lugares onde tinha tido acidente. Então a gente está vendo uma diferença real entre quando não tinha ciclofaixa e daí teve acidente. E daí quando a gente instalou a ciclofaixa e aí a gente não teve acidente. Isso é uma diferença real, concreta, onde a gente mudou o efeito de tem sinistro, tem acidente, tem lesionado, tem mortes, aí a gente mudou isso fazendo intervenção, não é a mesma situação dos bandeirinhas onde a gente tá vendo, onde não tinha bandeirinha, não teve isso independente, então esse efeito não foi mudado. Isso é uma coisa, a outra coisa é o que fica falando, repetindo, o contrato não permite mais que 25%. Só que esse contrato vai acabar e de qualquer forma, precisa ser feito uma nova concorrência, porque o contrato já tinha sido feito e já tinha sido renovado. Então vocês vão fazer uma nova concorrência de qualquer jeito. E esse termo de referência precisa mudar nessa nova concorrência. Então, das coisas que vocês estão falando como justificativa, elas não são justificativas e eu estou demonstrando como elas estão erradas, que elas não se aplicam, porque a gente sabe, tem outra coisa, você pode falar, não posso mudar o contrato, não estou falando de mudar o contrato, estou falando do próximo contrato, que tem que ser feito de qualquer maneira. Então, não tá nada na sua desculpa de não posso mudar o contrato porque isso não se aplica, porque você vai fazer um novo contrato de qualquer maneira. Da outra mesma forma, não tem como comparar com a ciclofaixa. Isso é só negacionismo científico, porque o que aconteceu antes da ciclofaixa é diferente do que teve sinistro, que é diferente do que aconteceu na ciclofaixa de lazer, quando a gente não teve orientador, que foi nada.

**1:24:39 Ricardo Pradas:** Por gentileza, deixa eu, deixa eu terminar. Se você me disser que no 743 km de ciclovia da cidade teve acidente em todos eles, todas as vias, eu vou entender e duvidar. Segundo, eu peço para você tentar ler o contrato. O contrato é de 2 anos, foi de 2023 e nós vamos renovar o contrato. Nós vamos renovar o contrato agora em 2025 e nós não vamos licitar de novo, dado que as condições que a CET colocou para a gente são as mesmas. Então o contrato será renovado se for o questionamento que for apresentado para gente com a concordância da muv, se for o caso, e só não será se a muv não concordar. E nós aí vamos pegar o segundo colocado para refazer o aditamento do contrato por mais 2 anos. Então não será licitado de novo, e manteve-se a opinião da CET, que eu acredito que será mantida como a minha, que tem que ter o orientador de travessia e tem que ter os pontos podendo aditar mais 25% dos 114 km, é isso que a CMTT vai fazer.

**1:25:49 Lucian:** Falou para ver os sinistros. Quer dizer que vocês vão publicar o relatório de sinistros da CET, que não está publicado acho que desde 2021, 2022, 2024.

**1:26:00 Ricardo Pradas:** Eu estou pedindo para você comprovar o que você declarou, que em todas as vias onde houve sinistro, a gente colocou a sua ciclovia e parou de ter o sinistro. Em todos os 643 km de ciclovia da cidade teve sinistro.

**1:26:15 Lucian:** Teve.

**1:26:16 Ricardo Pradas**: Essa foi sua afirmação, não minha.

**1:26:19 Lucian:** Sim, agora, se não tem dúvida, por favor, vamos pegar o relatório de sinistros da CET de 2023, que é o mais recente e vê. Vocês tem isso publicado

**1:26:35 Dawton:** Nós estamos indo por um caminho aí que não tem nada a ver. Eu vou, vamos encerrar isso aqui, vai?

**1:26:44 Lucian:** Então, gostaria de disponibilizar todas as informações que elas estão solicitadas.

**1:26:53 Ricardo Pradas:** A publicação que está fazendo é a publicação do infosiga e vocês estão reiteradamente fazendo publicações em cima da publicação do infosiga. E nela não tem acidente em todas as ciclovias, e você sabe disso, Lucian, então por que que você faz uma afirmação como essa?

**1:27:07 Lucian:** É justamente porque as ciclovias estão cumprindo sua função. Agora, a outra parte que não foi feita Dawton, não foi respondida, é sobre os 100 km previstos no orçamento para ano que vem, que a gente solicitou ampliação? Você falou que tem que terminar os projetos funcionais. Aí você falou que os projetos funcionais estão em 1600 km, queriam chegar em 1800 km, mas tá bom. Mas para fazer a contratação do ano que vem dá para pegar 100 km a mais.

**1:27:42 Dawton:** Os 100 km que estão previstos lá já passaram por audiência pública e está pronto para ser colocado em concorrência. É isso que eu estou, é isso que eu estou falando. Foi exatamente essa a exposição do Caíque. Então nós temos mais 100 km que já passaram por concorrência pública e está prontinho para ser, passando esses 158 km, já vai entrar 100, 101 km para poder fazer uma nova concorrência. É isso, os outros restantes que estão planejados, eles precisam passar por audiência pública, é isso. Então, a partir do momento que for feito as audiências públicas, nós vamos partir para poder fazer a mesma coisa que os 101 km aqui, eu preciso primeiro fazer as audiências públicas, Ah, vamos fazer audiência pública dos 700 km, não necessariamente podemos fazer 200 km, mais 200 km, mais 200 km, podemos isso? Isso é um planejamento interno entre a Secretaria e a CET, nós vamos resolver isso. Juntamente aqui, né, em conjunto pra gente poder ver como é que vai dar andamento a esse processo. Então o que tem pronto, dos 101 km é que já passaram por audiência pública esses 101 km, então ele tá prontinho, aprovando 158 imediatamente após entra mais 101 km.

**1:29:00 Lucian:** Só pra esclarecer, não quero ficar prolongando na frente do Bergo É tudo que já passou por audiência pública são esses 101 km faltaram? É 100% do que já passou de audiência pública que faltava?

**1:29:15 Dawton:** Não é 100% do que já foi planejado e aprovado, inclusive, pela própria CET, que passou por audiência pública. Só que precisa ser consolidado porque passou por audiência pública faz muito tempo. E o que que nós temos que fazer, nós temos que consolidar esse processo, que muitas coisas mudaram, então pode ser que realmente não seja... as vias que passaram pela audiência pública não necessariamente elas tem validade disso hoje. Quer dizer, o que eu estou dizendo é o seguinte, a audiência pública valida a implantação da ciclofaixa naquele local. Ela valida realmente, a legislação permite isso e que é feito uma análise técnica posterior a isso para poder consolidar. É isso que a gente está fazendo. Então esses 100 km já estão consolidados pela CET, é isso. Então, passando esse processo, vou repetir, passando esse processo dos 158 km aqui, imediatamente após nós vamos fazer, aliás, já está sendo feito o termo de referência dos 101 km, imediatamente após nós vamos colocar no planejamento, os 101 km, da concorrência. Vou colocar a concorrência pra rua, né, dos 101 km, é isso, vamos lá, vai, Bergo

**1:30:48 Bergo:** Pronto, estou aqui. É, acho que a gente se estendeu demais, mas eu vou aproveitar, voltar lá. O que a Michele estava trazendo sobre as pautas? Então eu queria só recordar Michele, que eu tinha encaminhado antes e eu não queria perder isso, porque não apareceu ainda aí. Então assim, primeiro vou começar pelo fim só para botar a minha posição e também de muitas pessoas que entendem sobre a ciclofaixa de lazer e fazer 2 comentários. Primeiro comentário é o seguinte, eu entendo, minha opinião que o problema não são os bandeirinhas, os bandeirinhas eles estão lá fazendo o trabalho deles e muitas vezes são pessoas que estão em precariedade de trabalho, aquilo lá funciona como uma composição de renda. E eu acho super válido esse tipo de coisa ser feito. É, eles têm uma orientação, sim. Claro que tem. Como o Dawton falou, levantar a bandeirinha e abaixar a bandeirinha é uma orientação, é uma orientação semiótica, mas eles têm pouco trato. Eles não sabem as pessoas, muitas vezes até por essa precariedade de trabalho, numa condição muitas vezes ruim, na chuva, no sol, um pouco tempo para ir no banheiro, não pode nem comer, eles não podem nem usar o celular para escutar uma música e tem várias situações que limitam a atuação deles. Então acho que essas pessoas tem uma orientação, mas é pouca, e eu acho que aí é onde está colocando o Lucian. Também vou fazer 2 comentários, que é um tem a ver agora com a nova composição da Câmara e vocês se preparem porque Nabil Bonduki e Renata Falzone, vão fazer arguições sobre explicação dessa ciclofaixa de lazer, porque é um dinheiro muito alto. Eu não acho pouco 600 mil reais por dia, por operação, quando que muitas vezes a gente tem pouca aplicação desse dinheiro. Eu sei que vem de fontes diferentes, mas tem pouca aplicação nas reais necessidades, que é uma ciclofaixa definitiva ou numa ciclovia definitiva. Então a gente tá há muitos anos. De novo, eu não acho que está errado a ciclofaixa de lazer. Eu acho que ela é positiva, mas nós estamos muitos anos numa coisa paliativa, porque se vocês recordam do histórico do ciclofaixa de lazer, ela nasceu para tirar as pessoas do parque e mostrar que a cidade era ciclável. Conceitualmente, filosoficamente falando, é isso. Para isso que foi feita a ciclofaixa de lazer. A partir disso, as estruturas permanentes serem feitas, mas a gente demora muito tempo fazendo para fazer as estruturas permanentes. Não é uma crítica velada, não. Eu estou falando que demoramos muito tempo. A gente só teve um grande boom na primeira gestão do Ada e nas outras gestões dos gestores, e não sei o quê, que não eram políticos e bibibibi bobo ciclofaixa como orégano. A gente só teve retrocesso, então assim, demoramos muito. Então a ciclofaixa de lazer, ele vai sofrer arguições aí na Câmara dos vereadores. Eu acho que era interessante vocês estarem atentos para que não há crítica, mas a gente precisa melhorar isso, precisa abrir uma reunião e nós que somos cicloativistas voluntários, a gente não tá recebendo nada aqui, a gente faz o nosso caminho, a gente vê, leva os meus filhos, meus filhos, é uma tristeza, eles não querem mais pedalar e eu levava eles para pedalar na ciclofaixa de lazer. Ah, pai, não vou pedalar porque tá um pouco perigoso, eu vejo você. Mas é uma dor para mim que sou pai, os meus filhos já estão adolescentes para adulto, não querem mais, vão trocar pelo carro, pela moto, é uma tristeza. Então assim, a gente precisa ter reuniões vocês, Dawton, ou fazer um grupo de trabalho para a gente ajudar a melhorar. No meu ponto de vista, agora, minha segunda colocação, o problema não são os bandeirinhas, é o problema, é o horário, o horário foi, infelizmente ele foi retirado, foi diminuído. Então a gente tinha antes das 7h às 5h ou não me lembro às 6h, inclusive, encaixava com o horário das ruas abertas, principalmente da Paulista. Isso foi sendo retirado. Então você vê aquele mar de carro chegando na Paulista, tirando a ciclofaixa. E as pessoas muitas vezes ficam perdidas. Então precisa se abrir um grupo de discussão para discutir o que que tá precisando. O grande problema da ciclofaixa de lazer é que você sobrepõe a estrutura da ciclofaixa em faixas já pré-existentes, entendeu? Então assim, já existe uma faixa lá, vocês vão e colocam. E não é que todas não precisam ter isso. Mas muitas não teriam necessidade. As pessoas já vão andar, já sabem andar pela ciclofaixa e anda. É só deixar a ciclofaixa boa, com tachões, protegidas e o cara vai . E aí usa a ciclofaixa de lazer em ruas que não tem infraestrutura, você aumenta o range de locomoção dessas pessoas para um lugar maior. Então esse grupo de discussão para falar disso, eles se preparem porque Falzoni e Nabil Bonduki vão arguir isso. Agora, a outra pauta, Michelle, que eu queria falar também é uma tristeza que é, eu não sei se eu estou antecipando, mas acho que até o Lucian trouxe aí, mas são 2 e eu vou já falar as 2 aqui para a gente ter argumentos aí para falar. Uma está ligada na outra, apesar da gente poder falar que sim ou que não. Que são aumento de mortes de ciclistas. Eu se eu trabalhasse na CET, eu ficaria muito triste em dar essa notícia e ver isso em todas as mídias. Infelizmente isso só foi dado depois do final da eleição. Semana passada todas as mídias deram o aumento de 28% de um ano para o outro. É muita coisa, assim a gente ter um aumento. Em número nominal nem é tanto que se você for ver lá, saiu de 28 para 33, 35 alguma coisa. Então, mas são 5, 6 mortes. Podia ser eu, entendeu? E eu não estaria aqui falando com vocês. Então assim, não, nenhuma morte é aceitável. E quando a gente fala sobre aumento de morte, são várias coisas que incidem. E a meu ver tem uma que a gente não consegue mensurar claramente, mas é o aumento de desrespeito ao ciclista e o aumento do risco que o ciclista corre na rua, seja por falta de estrutura bem feita, como essas que eu acabei de citar aí, poste no meio da via, não é aceitável. O cara bate a cabeça, cai no chão no meio da rua, buraco na ciclovia. Tem várias aqui na rua da Barra Funda, as concessionárias fazem buraco a torto e a direito e já tem anos. Não é 1 ano não, são uns 3 anos que os buracos estão lá, como eu passo aqui sempre, eu sei. E obviamente, o aumento dos desrespeitos dos motoristas, principalmente motociclistas que acham que você é um estranho na sua própria faixa destinada. Eu tô andando de bicicleta e tem um motoboy atrás de mim me buzinando, como é que pode isso? Quando é que vocês vão fiscalizar? Esse é o ponto. A gente precisa rapidamente tomar atitude sobre punir e não estou falando mais de advertência, porque essa advertência já devia ter... é punição mesmo, é multa, é no bolso de motoboy, de carro que para em cima da ciclofaixa, não deixa a gente passar ainda, sai daqui, vai pela calçada. Eu já parei aqui, que é todo tipo de argumento que a gente escuta quando a gente para na frente de um carro é só um minutinho. Você é chato, Hein? O simplista chato. Vai pedalar no parque, é todo tipo e ontem, ontem não, domingo, para mim foi o fim da picada, porque eu tomei bronca de um carro da remoção. O cara já tem um trabalho que é bem complicado, que ele vai remover as pessoas em situação precária de rua. O cara simplesmente me passou ali naquela região ali da Vergueiro, que tá super complicada, né? O cara me passou e me espremeu. E aí eu falei, cara, você tá maluco, você sabe? E ele fez um dedo indicador para mim, como se eu tivesse totalmente errado de estar na rua, então, assim, tá muito desrespeito. Se até um carro que trabalha para prefeitura, o motorista que tá lá que deveria ser um cara comprometido com o próprio trabalho dele de dirigir na rua e ele desrespeita um ciclista, um veículo, porque eu sou um veículo quando eu tô numa bicicleta, ó, esse cara não me viu nem ali. Então tá faltando claramente uma fiscalização séria da CET pra que as mortes dos ciclistas não influam mais na vida da gente, tá? Esses são os dois pontos que eu estou trazendo. Eu queria entender o que que vocês estão pretendendo para fiscalização, porque eu acho que talvez esse seja a grande coisa que vocês tem que fazer. É assim, não ficar falando mais sobre o que a gente vai fazer de ciclovia, porque a gente já sabe que é demorado, mas o que que vai ser fiscalizado que é urgente, é urgente. Obrigado pela fala e desculpa aí pela emoção.

**1:40:19 Dawton:** Ô Bergo, é, eu vou concordar 100% com a sua fala, né? É claro que imagina uma cidade como São Paulo, que tem vários problemas para gente resolver. E claro, quando se fala em fatalidade, de sinistros, né, tem que se dar prioridade de 000 e realmente nenhuma morte é aceitável em hipótese alguma, nem de ciclista, nem de motociclista, nem de motorista de carro, quer dizer, nem do pedestre, elas não são aceitáveis em nenhuma hipótese. A nossa cidade realmente é uma cidade muito complexa, né? Precisa fiscalizar, precisa e nós temos problemas em vários lugares, né? Quando você fala em fiscalizar, fiscalizar moto também, fiscalizar carro também, fiscalizar o ciclista também quer dizer, todo mundo precisa ser fiscalizado. Cada um é o pedestre reclamando que o ciclista corre muito em cima da ciclovia quando está cruzando com o pedestre é o ciclista reclamando do motociclista que anda, todos tem razão, né? Todos estão corretíssimos, não é que vocês não estão, errados, todos vocês estão certíssimos com relação às reclamações, o que está faltando de fato é uma campanha de mudança de comportamento, porque é isso que está faltando. As pessoas estão se comportando como se estivesse no meio do Mato, né? Acho que no meio do Mato não, porque não é assim que eles se comportam, no meio do Mato, eles estão, eles realmente não tem limite no comportamento das pessoas, então é um absurdo mesmo agora entrar numa ciclovia buzinar por um ciclista que está na ciclovia não tem, não tem nada mais absurdo do que isso, mas eles estão fazendo e é claro que o motivo principal disto é a fiscalização. Claro que você só muda o comportamento de uma determinada atitude, de uma determinada pessoa, com fiscalização, e o tamanho da nossa fiscalização é pequeno, né? O número de pessoas que nós temos para fiscalizar a cidade de São Paulo é pequeno. O tamanho da operação da CET, ela é pequena para uma cidade como São Paulo, ela precisa ser ampliada. Com todo certeza a gente sabe disso, que precisa ser ampliado. E, mais do que isso, nós precisamos de inteligência, né? De colocar câmeras capazes de fazer essa fiscalização, de identificar esses problemas e fiscalizar. É claro que que tudo isso tem que colocar dentro de um orçamento. Tudo isso tem que ser colocado num determinado ponto. Tudo isso tem que passar por uma aprovação dentro do próprio poder público para poder garantir isso daí. Tudo isso tem que colocar dentro dos contratos vigentes, em ampliação de contrato. Às vezes eu não consigo simplesmente ampliar o contrato e colocar mais uma fiscalização de um item, porque o contrato não permite. Então, o que você está colocando, Bergo, realmente é muito complexo. Não estou dizendo que não tem solução, eu estou dizendo, nós precisamos debruçar, nós precisamos debruçar e de fato, correr atrás desse prejuízo e de fato propor soluções em cima disso, que não adianta você ficar aqui fazendo um discurso, né, que isso é bom, que isso precisa ser feito e a gente não tomar providência com relação a isso.

**1:44:00 Bergo:** Então, deixa eu só te interromper, deixa. Desculpa só porque acho que é importante falar assim que aí que entra uma determinação política. Como é que funciona isso? O secretário e obviamente, vocês, assessores diretos para coisa da mobilidade ativa, precisam chegar lá com essa senso de urgência para o secretário, que infelizmente deve ter o problema pessoal dele, eu sei que ele está doente, mas assim, a gente precisa de alguém comprometido com isso. Porque nós não estamos falando de uma, de um parquinho que o vereador vai lá e faz no bairro e pronto, que isso muitas vezes as secretarias ficam abertas. Nós estamos falando de uma questão política que tem que chegar com uma pauta para o prefeito e falar assim, olha, tá acontecendo isso, você vai deixar as pessoas morrerem, entende? Você vai fazer isso porque assim não tem outro lugar. Não é com contrato, com nada, determinação política. O cara vai lá e fala assim, vocês não pensaram no plano marqueteiro de manutenção? Então vamos pensar num plano de fiscalização. Pega os caras da stapar, fala para eles proporem uma proposta de botar a Câmera no carro e fazer agora um outro projeto de carro que fiscaliza ciclofaixa, porque não tem outro lugar. Então a gente para de sabe, de colocar as pautas como Ah, precisa disso, estudar aquilo. A gente tem um termo que é Leniência, a gente vai deixando, entendeu, negligenciando, mas ele não dá mais para negligenciar. Cadê a Secretaria da mobilidade? Cadê a pauta na mesa do prefeito? É disso que se trata, não é mais esperar pelas questões técnicas, é uma questão política. Desculpa colocar isso, mas se não ao rolar desse jeito, a gente vai ficar mais 3 anos até o próximo ano eleitoral discutindo a mesma coisa. E o número de ciclista, não só ciclista, todo tipo de óbito no trânsito aumenta. Ah, e só um detalhe, eu queria agora lembrei aqui que eu não sei se o Prada tá aí ainda ou quem tá aqui, mas assim eu acho uma vergonha, e me corrijam, se eu estiver errado, porque eu até fui buscar. A Secretaria não tem rede social, o único canal que tem é no YouTube. A gente não consegue achar nenhuma informação nas redes sociais, seja no Twitter extinto, seja no Twitch novo, seja no Instagram, não tem. A gente não consegue pautar como a gente faz com vocês. Eu acho isso tipo uma falta de transparência no mundo moderno que a gente tá. Eu acho um absurdo vocês não terem rede social pra gente por no mínimo entregar o material, as fotos, tá vendo aqui, tá acontecendo isso. Não conseguimos, entende? Então assim, só como exemplo do que está faltando de noção política aí, obrigado.

**1:46:55 Ricardo Pradas:** Essa é uma boa proposta. Ricardo que está aqui falando, essa é uma boa proposta porque a CET tem, na parte da educação, tem na parte de imprensa, ela tem reativa, talvez seja um pouco menos ativa porque o ano eleitoral não pode postar absolutamente nada. Mas essa é uma boa pauta pra gente levar para alta administração e ver se isso em campo, afinal de contas a gente acaba atendendo a imprensa e se com o tempo todo aqui é com diversas pautas, porque não, né? Tem uma rede social da SMT, concordo com você, é um canal legal para você interagir, cotidianamente em vez de esperar um mês para conversar.

**1:47:39 Bergo:** Obrigado. Acho que isso é interessante, mas você vê que isso aí é um paliativo ainda, porque o importante é vocês chegarem lá na pauta do prefeito e falar assim, prefeito tá morrendo ciclista, os caras perderam totalmente a noção, é motoboy, é motorista, caminhão, é nego, Ah, eu tenho uma foto, eu posso até mandar pra você, vou mandar para você, Dawton, que é na rua da Abolição, no domingo, estou passando o cara do bar na frente, quase na frente do posto policial, ele parou 2 mesas, ele tava lá se preparando para fazer um churrasquinho em cima da ciclofaixa. Aí eu falei, cara, tá de Brincadeira, a polícia ali tá parando, porque que eu não vou parar. Você vê o grau de noção onde entrou a cabeça das pessoas, do uso da ciclofaixa, principalmente, né? Ciclovia também acontece, mas ciclofaixa, assim, virou um lugar, tipo, para qualquer coisa. Se o cara quiser fazer uma horta no ciclofaixa, ele vai fazer, porque ele achou que é o direito, né? Então, assim, precisa levar para o prefeito uma questão política. Assim precisamos fazer algo sobre fiscalização, minha opinião. Origado. Finalizei aqui. O Michele, acho que todo mundo foi embora.

**1:49:14 Anderson:** Ele sumiu. Acho que saíram de vergonha. Não, eu estou só brincand! Só para complementar a fala do Bergo, já que alguns caíram. Aqui na Carlos de Campos, que é uma ciclofaixa feita recentemente, simplesmente virou corredor de motoboy. É, eu só não consegui filmar porque tava garoando e tava perigoso. Mas isso é só um dado pra comprovar que a situação está crítica em São Paulo.

**1:50:04 Michele Perea Cavinato:** Existe uma fiscalização até mensalmente a gente acaba atualizando e trazendo pra vocês das autuações que são feitas, mas não é suficiente, eu sei que precisa muito mais que isso.

**1:50:25 Carlos:** É o Dawton caiu, mas acho que estava tentando voltar.

**1:50:35 Ricardo Pradas**: Essa fiscalização, nos moldes que vai atender os anseios aí que são colocados nessa reunião. E só se fosse na base eletrônica, né? E a gente precisa realmente partir para evoluir o contrato, que tenha essa fiscalização por radar também.

**1:51:01 Michele Perea Cavinato:** A ideia é fantástica. Nós precisávamos mexer no contrato mesmo. Hoje o contrato não prevê.

**1:51:08 Ricardo Pradas:** Hoje o contrato, mas nem é esse contrato deve escapar. Tem rolando o radar? É o radar. É a mesma coisa que hoje mede velocidade, sinal vermelho ou referência que for feita aqui novamente, a probabilidade real de você incluir o espaço no viário em relação a isso, né? Senão vai continuar sendo fortuito. Aí talvez comece a taxar agente de indústria de multa novamente até a situação estabilizar, em relação a essa situação..

**1:51:49 Dawton:** O meu computador reiniciou sozinho, simplesmente reiniciou. Que coisa maluca é, deixa eu, bom, voltando aqui, né? É a questão da fiscalização eletrônica, né? Eu acho que é isso que vocês estão falando. Era realmente é o que tinha de melhor nessa questão da ciclovia, com toda certeza. Eu comecei a conversar com com os gestores dos contratos desse, da da, dos contratos assistentes. É nesse formato que tá hoje não conseguimos ampliar, infelizmente não conseguimos ampliar, precisamos mudar o formato do contrato. Então é isso, é o que o Bergo tá colocando, né? A nossa realidade. Ela precisa mudar por vários motivos, né? Ele falou vou completar fala dele. Entrou a Renata Dalzoni Nabil Bonduki. Vamos ver se eles vão conseguir fazer, se eles vão ter toda essa força lá na Câmera para poder fazer o que que tem que ser feito, o que precisa. Nós precisamos de uma força política. Nós precisamos realmente de uma força política não contrária ao que está sendo feito. Mas um apoio ao que está sendo feito e complementa ao que está sendo feito para poder melhorar a questão da mobilidade ativa, que eu não estou falando só de bicicleta, eu tenho falado constantemente de formar uma frente parlamentar de mobilidade ativa, uma bancada de mobilidade ativa. Eu estou falando sobre isso já faz um certo tempo, né? Tenho conversado com alguns vereadores até sobre esse assunto, não é que eu vou lá atrás do vereador. Às vezes eu estou numa oportunidade, fazendo algum evento, tem um vereador e a gente fala sobre o assunto, o cara fala, Ah, eu estou dentro, eu falo ali, eu gostaria de fazer parte. Quer dizer, na verdade é a hora de ter alguém lá dentro, um vereador, para poder fazer um trabalho nesse sentido e da importância que precisa ser dada para mobilidade ativa na cidade de São Paulo. Então, tanto é que esse essa proposta que eu estou fazendo, né do novo plano cicloviário eu tô colocando dessa forma, que é uma nova vertente para o plano cicloviário. Ele fala de novas propostas. Uma das propostas, inclusive, é, até fui criticado por isso, né? É de ampliação, de transformar as ciclofaixas em ciclovia. Ah, isso aí já é um negócio antigo, eu sei que é antigo, ninguém criou nada, pô, quer dizer. Eu coloco alguém coloca uma proposta nova, o cara fala Ah, você devia não é você que inventou, eu não quero saber se fui eu que inventei a proposta, nunca é nossa, nunca é minha, não é do Dawton. A proposta é da Secretaria, é da das pessoas que representam a mobilidade ativa, das pessoas que representam de fato esse grupo que está aqui. Então se tem alguém defendendo a causa de vocês, pelo amor de Deus, não seja o contrário, seja a favor, ele não fica criticando as redes sociais, dizendo, você está fazendo uma coisa, você está tomando um projeto de outro, não está tomando projeto de ninguém. Nós precisamos é de uma união, de tudo isso que está sendo feito, de tudo que está sendo colocado para que isso cresça de fato, porque isso tem uma força que se não tiver força, vocês vão continuar tendo vereador, indo num deputado, né, num lugar e retirando a ciclofaixa que foi implantada. Ué, vocês não são Fortes. Por que que não foram lá brigar com o vereador e bater nele para poder devolver, que eles retiraram? Então eu estou dizendo o seguinte, a crítica aqui não é vocês, né? Eu tô dizendo que tem determinadas coisas que se não forem construídas em conjunto juntos, elas não vão acontecer. Simplesmente isso. Não adianta eu ficar aqui, eu aqui, a Secretaria, quando eu falo eu, não sou eu, é a Secretaria. Não adianta a Secretaria que ficar fazer planejando determinadas coisas, colocando isso para ser discutido. E aí na hora de colocar na discussão fica todo mundo sendo contrário e depois e não traz proposta nova. Quer dizer, não adianta. Nós precisamos de uma união entre no que a gente está propondo. Nós precisamos aprovar as coisas que elas estão propondo e botar com isso em frente. É, foi exatamente o que o Beto falou. Se não tiver um programa um processo onde de fato debruce sobre os assuntos que estão ocorrendo, sobre os problemas que estão ocorrendo na cidade de São Paulo para poder corrigir. Isso não é corrigido, corrigido nunca. Você imagina, nós estamos falando assim, quanto ampliou, né? É um termo que ninguém quer tocar no assunto, porque todo mundo tem medo. Quanto ampliou os sinistros fatais na cidade de São Paulo em todos os sentidos, bicicleta, pedestres, carro, quer dizer, todos. Alguma coisa tá errada na cidade, alguma coisa não está sendo feita ou está sendo feita no formato errado, que é isso que está acontecendo. E aí você quando você vai ver sempre os 70% dos problemas que ocorrem, é problema do comportamento, é comportamento do motorista, comportamento do ciclista, comportamento da motocicleta, comportamento do pedestre. Quer dizer, nós precisamos mudar o comportamento dessas pessoas. E não é só, não é só fiscalização. Tem que ter um plano de educação, isso tem que ser isso, tem que vir na base.

**1:57:31 Bergo:** Dawton, Desculpa de novo. Queria, queria complementar, o que você está falando?

**1:57:37 Dawton:** Desculpa aí, né, isso eu desabafo não tá? Eu estou colocando pra poder, pra vocês entenderem o que que a gente passa e o que nós fazemos, o esforço que nós fazemos pra poder atender tudo isso e algumas coisas nós não conseguimos.

**1:57:51 Bergo:** Por isso que eu estou falando da questão política e tal. Assim, primeiro entendo totalmente, ninguém está contra você, ninguém aqui é contra a Michele, contra o Carlos Henrique. Nossa função aqui é mais ou menos como crítico de cinema ou crítico de futebol. Nós não fazemos parte do jogo, infelizmente, mas a gente sofre com essa exibição, entendeu? Porque? Porque a gente anda lá, a gente vê as coisas acontecendo, então a gente precisa criticar. E a gente entenda uma coisa, todos vocês, nós somos voluntários. A gente não recebe um tostão. Se vocês quiserem partilhar com a gente uma parte da grana de vocês, a gente aceita, mas não é, entendeu? Então nós somos voluntários agora. Assim, quando a gente está falando de questões possíveis para fazer, precisa entender o que que está nas instâncias políticas. E aí é lá na prefeitura, a Secretaria, o secretário que deveria, senão, infelizmente, essa pessoa que tá aí, que tem certas limitações, só que tem um outro cara que assuma a bronca, vai lá fazer a questão política na Casa Civil e lá no prefeito, enquanto vocês aqui dentro da CET, vocês tem ações para fazer também. Você tem um monte de concursados aprovados e não chamam porque? Aonde? Qual a lógica faz? A gente que é voluntário e quer saber por que que não chama esses caras, vocês estão sempre reclamando de falta de agente, tá faltando os agentes, os caras são incompetentes, vocês não gostaram da cara deles? Não sei. Aí é outra coisa que é mais específica ainda, fazendo um downsight da história, cadê os nossos agentes de bicicleta, vocês não tem noção o quanto que isso é importante. Vocês não tem noção. Os caras de bicicleta, e desde a época do Ada a gente viu isso no número crescer, aparecer, crescer e sumir depois e sumiu. E esses caras sabe qual a importância deles? Eles estão andando na ciclovia. Eles passam um sinal muito claro para as pessoas que estão paradas ou estão trafegando erroneamente na ciclovia, que ali não é lugar para isso, porque tem um agente do trânsito ali que vai multar os caras. E assim, a gente já reiteradamente solicitou que acho que é uma função ou uma atividade que pode ser retomada, mas vocês não colocam? Qual o problema de colocar? Me explica, eu estou aqui escutando, Dawton, me explica por que que vocês não pode ter aí 10 duplas de bicicleta rodando na região ou periférica que deveria ter também? Porque sofre pra cara ou no centro não dá. Não tem lógica entender por que que vocês não põe agente de bicicleta. E assim tem o vício dos agentes de carro, os agentes de carro, eles não observam. O Dawton mesmo já viu, recentemente você viu uma situação que eu passei lá na Vital Brasil, que eu postei, você foi lá e comentou, os caras não estão nem aí, agente de carro não está nem aí, estou falando sério, porque a gente vai lá falar com os caras. Eles falam, Ah É, não é meu trabalho fazer isso. Ah, eu estou em horário de almoço, eu não estou brincando, é fato. Então assim, quem está aqui? O Pradas está aí que você pode ter uma influência, o Cássio, quem seja de vocês, técnico, pensem nisso, tem várias gradações, tem o cara político, tem o lugar de contratação de novos agentes e faz essa parada da bicicleta. A gente já começa de algum lugar. Então assim, não é só reclamação, mas a gente quer apontar também soluções. Mas precisa fazer, né? Não tem outro lugar e eu já vou me despedir de vocês, porque eu tenho um compromisso agora, meio-dia e meia, eu tenho que sair. Obrigado novamente pela reunião, espero que seja produtivo para todos vocês e para gente também. Um abraço.

**2:01:56 Dawton:** Eu vou encerrar a reunião porque realmente acabou as inscrições aqui...

**2:02:00 Lucian:** Eu tenho uma última dúvida, Dawton, desculpa. Falaram que falaram sobre a ciclofaixa de lazer, que se houvesse início, de repente, alguém vai ser, vai ser responsabilizado. E aí teve a nossa pauta que a gente resolveu deixar para a gente, não. vocês falaram para deixar para outra reunião. E o aumento de mortes na cidade, quem que foi responsabilizado? Alguém que foi responsabilizado por isso?

**2:02:25 Dawton:** Ô, ô, Lucian, você faz pergunta, você é agente público, você não pertence ao poder público, você pertence ao poder público, certo? É lógico que todo mundo é responsável pelas áreas que trabalham, ou você acha que isso não ficou na conta de ninguém? Lógico que ficou, fica na conta de quem é o poder público, quem é o poder público. Quem ? Hoje existe um responsável técnico pelo trânsito da cidade de São Paulo. Fica por conta dele, não adianta falar que não.

**2:03:01 Lucian:** E a gente trocou esse responsável técnico porque o plano não trocou.

**2:03:04 Dawton:** Não, não trocou porque é assim que funciona, né? Na verdade, não é trocar o funcionário, o responsável técnico. É continuar dando sequência ao plano que nós fizemos.

**2:03:19 Lucian:** Mas a situação piorou e o plano não mudou.

**2:03:22 Dawton:** Tudo bem.

**2:03:25 Lucian:** Não é tudo bem...tem gente morrendo, não, tudo bem, não pode falar tudo bem agora, se há 5 minutos atrás, com toda a morte, é inaceitável.

**2:03:36 Dawton:** Você tá dizendo uma coisa, né? Você tá retrucando uma coisa simplesmente por retrucar porque é claro que não está tudo bem. Claro que precisa ser melhorado. O que nós precisamos de fato é dar continuidade ao que está sendo feito. Nós contratamos todos os projetos, vários projetos, vários projetos de implantação, todos focados na área de segurança, todos focados na área de segurança. Precisa ser contratado a execução do projeto agora, é isso que tem que ser feito. Não foi feito agora, então, na sequência do desse processo será a execução das obras. Então foram vários planos de áreas calmas, tem um dos planos, tem mais de 200 cruzamentos que estão sendo alterado. Ah, você vai falar o que eu já escutei? Ah, é muito pequeno para São Paulo, mas é o que está sendo feito para poder melhorar a questão da segurança na cidade de São Paulo. Ela é o que está sendo feito para melhorar para o pedestre, está sendo feito para melhorar para o para o ciclista. Nós estamos fazendo o que tem que ser feito.

**2:04:55 Lucian:** Se tivesse fazendo o que tem que ser feito, não estava aumentando o número de mortes. Se tivesse fazendo o que tem que ser feito, os planos estava corrigido e tinha tirado o atraso do ...

**2:05:02 Dawton:** Lucian, Lucian você está indo para um lugar que não leva nada. Eu?

**2:05:10 Lucian:** Porque pessoas morreram. Você entende como isso é no mínimo frustrante.

**2:05:16 Dawton:** Você está sendo incoerente na sua fala, sabe por quê? Porque eu acabei de fazer uma orientação de tudo que nós estamos propondo e que nós estamos propondo a implantação nós não conseguimos atingir a meta dos 300 km, vai chegar nos 100 km, falta 200 km, esses 200 km estão propostos, então aí nós vamos implantar esses 200 km que eles estão sendo, eles estão sendo...Ficou um ano e meio para poder fazer licitação, não conseguimos fazer. Ué, o que que você quer que eu faça? Não é isso? Você tá você tá colocando, você tá colocando, tá querendo atribuir a culpa a nós e as coisas não funciona assim.

**2:05:59 Lucian:** Quem é responsável pela segurança viária.

**2:05:57 Dawton:** Não, não importa quem é responsável. Lucian, o que importa, o que importa é que nós estamos fazendo um trabalho de segurança para o ciclista, para o pedestre, para o veículo, para todo mundo. E está sendo feito. Ele não foi implantado porque não conseguiu vencer as Barreiras burocráticas que tem dentro da própria prefeitura. Não sei o que é que eu faço isso.

**2:06:24 Lucian:** Mas pessoas morreram, não morreram?

**2:06:32 Dawton**: Ah, isso daí, Lucian, você vai ficar repetindo aí que nem né? Eu, eu não vou, eu não vou dar palco para você mais que eu acho que está errado isso que a gente está fazendo, esse formato que você está conversando com isso. Você quer conversar comigo particularmente, eu te ligo, eu ligo para você e nós conversamos. Então, numa reunião numa Câmara temática, você está fazendo uma discussão, saindo para um lado, você está querendo o palco, eu não vou te dar palco, você quer conversar comigo, particularmente

**2:06:56 Lucian:** Quero resolução do porque essas pessoas morreram e essa era a pauta de hoje e não foi abordada.

**2:07:01 Lucian:** Venha aqui na Secretaria, ó, venha aqui na Secretaria, venha na Secretaria e eu te recebo a gente tratar desse assunto e traga quem você quiser, está convidado pra vir aqui na Secretaria para conversar comigo sobre esse assunto, pronto, é isso.

**2:07:13 Lucian**: Obrigado. Eu quero que seja uma reunião da Câmara temática que é pública e agravada, para gente saber porque que houve aumento de morte e ninguém é responsável.

**2:07:23 Dawton:** pra você, pra você, pra você ficar fazendo é colocações desse tipo e as respostas que eu estou te dando, pra você não aceitar você, não estou aceitando as respostas, eu estou te respondendo, você não está aceitando, é diferente, você está parecendo um menino mimado que você está querendo uma coisa que eu não posso te dar, é isso.

**2:07:38 Lucian:** Então mimado, alguém quer uma coisa? Eu quero que não morram mais pessoas, isso não é uma coisa mimada, podemos dar nomes, a gente estava falando da Jacu Pêssego e o Jean falou o joab, a gente foi lá colocar a Ghost bike do Joab, isso aqui não é ser mimado, falar, eu não queria ter instalado uma Ghost bike. Você acha que quem vai fazer uma homenagem com um ciclista que morreu? No lugar que tinha plano, e a CET não instalou ciclofaixa. Você acha que isso é ser mimado? Você acha que chegar lá e fazer um cortejo fúnebre para alguém é ser mimado? É isso que a prefeitura acha? Porque foi isso que você falou.

**2:08:22 Lucian:** Não foi isso que eu te falei, você está mudando minhas palavras, eu estou te dizendo o seguinte, eu estou te dando uma resposta, você não está aceitando, é isso que eu estou te falando, eu estou falando que nós fizemos um planejamento, nós estamos na fase da execução desse planejamento ele só não foi concluído, mas ele vai ser feito, é isso que está sendo feito, nós estamos fazendo, não é que nós não estamos fazendo, nós estamos fazendo o que tem que ser feito. Agora,

**2:08:49 Lucian:** Não, vocês estão fazendo uma coisa, o que tem que ser feito, vocês não estão faendo se não daria resultado. Você pode fazer qualquer coisa, Dawton, se não está dando resultado, não é.

**2:08:57 Dawton:** Eu vou pedir desculpa para vocês, mas eu vou, eu vou encerrar a reunião, tá bom?

**2:09:01 Lucian:** É, lamento que todo mundo que morreu e nada vai ser feito a respeito disso, não vai ser feito o suficiente, apesar da CET ter conhecimento do que que tem que ser feito.

**2:09:08 Dawton:** Eu vou te cortar, viu? Eu vou te cortar e se desculpa, eu não vou dar, eu não vou continuar com essa discussão que isso não vai levar a nada. Você está convidado para vir aqui na Secretaria. E, traga quem você quiser para a gente poder fazer essa discussão juntos aqui. Venha, é o convite que eu estou te fazendo, venha aqui. Pode escolher o dia e a gente eu te recebo aqui, a gente fala sobre esse assunto, é isso, gente, muito obrigado mais uma vez pela reunião. É, desculpa essa, isso não é uma briga, tá? Não é mesmo? É assim mesmo que funciona. Democracia é isso mesmo, a gente tem que escutar, a gente tem que debater, tem que levantar os problemas, eles tem que eles tem que surgir mesmo. Eu, eu, eu concordo com essas posturas, essas colocações é que ela tem que ser encerrada, né? Porque e nesse nesse formato, nós vamos ficar aqui discutindo o tempo inteiro. Então, bom dia para vocês mais uma vez e muito obrigado aí por participarem da nossa reunião. Bom dia, boa tarde a todos. Estou interrompendo a gravação.