**CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA**

**Horário: (Online)**

**Data: 08/10/2024**

**Participantes**

Adail – DPM/CET

Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB

Ana – Conselheira CTB

Anderson Augusto "Ciclonauta" – Conselheiro CTB

Caio Vinicius – DPM/CET

Cassio – DPM/CET

Celia Moraes – Conselheiro CTB

Daniel Ingo – Conselheiro CTB

Daniela Mangini – Imprena/CET

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Eduardo – SPTrans

Fabio Saraiva – Imprensa/SETRAM

George Queiroz – Conselheiro CTB

Lea Lopes – SMT/AT

Luccas Bernacchio Gissoni – SMT/AT

Lucian – Conselheiro CTB

Marcelly – SMT/AT

Michele Gregorio Passos - DETRAN

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Nathalia Marinho – SMT/AT

Paula – Conselheira CTB

Pedro Ivo – SMT/AT

Raquel – DPM/CET

Renan Villarta – Conselheiro CMTT

Ricardo Pradas – SMT/AT

Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT

Rogério Viduedo – Conselheiro CTB

Sasha Hart – Conselheiro CTB

Sergio Amaral – GMC/CET

Tatyana Costa – SME/CET

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

Welton – DPM/CET

Yang – SPTrans

**Pautas**

1. Apresentação das implantações da Meta 43 do Plano de Metas – quais foram os 100.3 km de ciclovias que o portal da prefeitura afirma terem sido implantadas nessa gestão?
2. Apresentação das reformas.
3. Previsão de orçamento BikeSP para 2025 e início de operação.
4. Previsões da nova licitação para a Ciclofaixa de Lazer (expansão e fim do prazo da licitação vigente) em 2024.
5. Reforma Ciclovia Berrini – por que só tiraram a sinalização?
6. Ciclovia Amaral Gurgel por que estão tirando a pintura da ciclovia?
7. Av. Sena Madureira, qual será a opção que a prefeitura vai dar para o trecho da ciclovia que será retirado para implantação do túnel?
8. Ciclopassarela Érika Sallum Previsão inauguração da e custo total da obra.
9. Resposta da CET/SMT a interdições nas ciclofaixas da R. Vergueiro/Av. Liberdade e da R. Junqueira Freire (Glicério/Cambuci).
10. Retirada da ciclofaixa da Av. Marquês de São Vicente – qual é a solução da CET para garantir a segurança dos ciclistas?
11. Ciclovia da Av. Mutinga – como está o andamento da obra? Quais são as alterações no projeto?
12. Ciclofaixa da Av. Carlos Caldeira – quando será implantada?
13. Ciclofaixa da Av. Prof. Abraão de Morais – quando será implantada?

**00:00:00 George Queiroz**: Você está fazendo as gravações, no CMTT, você publica em uma página do YouTube. As gravações das Câmeras Temáticas podem ser publicadas também, posteriormente, tal como CMTT?

**00:00:18 Michele Perea Cavinato**: Eu acredito que sim.

**00:00:20 George Queiroz**: Eu gostaria de fazer esse pedido.

**00:00:22 Michele Perea Cavinato**: Elas são públicas.

**00:00:24 George Queiroz**: É, eu gostaria de fazer esse pedido. Enfim, já que o CMTT você está tendo a disciplina agora de publicar posteriormente, eu acho que as outras, as demais Câmeras Temáticas, também merecem ter esse tratamento. Não custa nada, né?

**00:00:38 Michele Perea Cavinato**: Pode ser feito isso, sim.

**00:00:40 George Queiroz**: Então, eu queria deixar esse pedido oficial aqui. Não sei se eu preciso fazer mais alguma coisa, mas está aqui.

**00:00:50 Michele Perea Cavinato**: Registrado.

**00:00:51 George Queiroz**: Obrigado. Boa reunião para todos.

**00:01:26 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom dia a todos. O início de mais uma Câmera Temática da bicicleta. A pauta é bastante extensa hoje. Vamos tentar ser breve em todas as nossas locações, para a gente poder dar uma olhada na pauta inteira. Nós vamos mudar um pouquinho. Pela nossa pauta, estava aqui a apresentação do que está sendo feito agora em toda a última viagem, o que está sendo realizado, com as fotos das manutenções. Nós vamos começar falando rapidamente aqui do Bike SP. Depois a gente volta lá na pauta, porque a gente já está concluindo aqui. Ela acabou de receber as fotos. Ela está tentando colocar lá na nossa apresentação. A nossa pauta ficou um pouco prejudicada.

**00:02:33 Michele Perea Cavinato**: Se eu puder jogar para o fim.

**00:02:37 Dawton Roberto Batista Gaia**: Nossa Câmera Temática ficou um pouco prejudicada. As pautas de vocês chegaram aqui na sexta-feira à tarde. Nós estamos correndo para poder colocar tudo o que vocês pediram aqui na pauta. A gente não vai passar por cima de nada que foi pedido aqui. Bom, vamos lá. Primeiro, aquela previsão do orçamento do Bike SP para 25 foi colocado no nosso orçamento, o que precisava ser colocado, que é o pedido do valor para fazer todos os testes do Bike SP. Está provisionado e não tem por que não ocorrer isso no início do ano. Então, não tenho muito o que falar sobre isso nesse momento, mas está provisionado para o ano que vem essa proposta do Bike SP. Não sei se alguém tem dúvida com relação a isso. O recurso, Luciano, você colocou lá no chat, o recurso, por enquanto, é só o valor para fazer os testes que estão previstos. Vai pegar uma amostragem desses testes, vamos dizer assim, e posteriormente será colocado o valor. Caso seja provado, para poder dar continuidade, o valor destinado é os 125, do Bike SP.

**00:04:39 Ricardo Pradas – SMT**: É 152, Dawton. Deixa eu complementar. É 152, mas assim se o resultado for positivo e houver entendimento da administração em prosseguir, a gente faz como a gente faz em outros processos, pedindo suplementação para a implantação do programa. É isso a possibilidade. O que foi garantido é que tenha uma rubrica para isso, que é a primeira coisa. E, segundo, é um valor que a Secretaria da Fazenda não questionou em momento algum. Depende da aprovação na Proa para garantir esse. E, principalmente, a dotação. A rubrica da dotação. Posteriormente, com os resultados, a gente baseando tudo isso com os resultados, pode tentar a ampliação do programa.

**00:05:35 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito. Eu acho que o Aline colocou no chat aqui se teve alguma correção de valor. Acho que, nesse momento, ainda não. Posteriormente, dentro da legislação, ele permite a correção desse valor.

**00:05:57 Ricardo Pradas – SMT**: Mesmo porque também é uma correção da contraparte, que seria o bilhete, o bilhete único da passagem. Então, está no mesmo valor do que foi pleiteado anteriormente.

**00:06:17 Dawton Roberto Batista Gaia**: Você quer já dar continuidade e falar da faixa de lazer, da expansão?

**00:06:24 Rogério V**: Eu tenho uma pergunta aqui. Uns dias atrás, eu conversei com uma pessoa ligada ao IME, que é quem está fazendo o software e os testes, e eles tinham me disser o que eles iam fazer com o dinheiro deles, porque não podiam esperar muito mais tempo, porque eles têm um tempo do projeto que é ligado a um fundo estrangeiro, e eles não podiam esperar. Parece que eles estavam fazendo com o dinheiro deles. Será que não vai chegar o dinheiro muito tarde, não? Porque, pelo que eu entendi, estava adiantado já, porque eles não quiseram esperar o dinheiro da prefeitura. Está sabendo disso?

**00:07:44 Ricardo Pradas – SMT**: Assim, nós não temos essa informação. Não houve esse comunicado que eles estariam fazendo se está havendo alguma coisa e a revelia da prefeitura na nossa pasta. É o que eu posso te afirmar. Isso não chegou ao meu conhecimento, porque o comunicado.

**00:08:13 Dawton Roberto Batista Gaia**: A informação que nós tínhamos é que eles tinham arrumado lá. Alguém tinha patrocinado uma parte do recurso, porque eles estavam aguardando o restante. Caso viesse todo o valor, eles complementariam com uma amostragem melhor. Isso foi a informação que eu tive. Eles estavam aguardando o restante do recurso para poder dar andamento. É isso.

**00:08:51 Ricardo Pradas – SMT**: Quer que eu fale sobre a ciclofaixa de lazer?

**00:08:53 Dawton Roberto Batista Gaia**: Tá. Pode falar.

**00:09:05 Ricardo Pradas – SMT**: Bom, sobre a ciclofaixa de lazer. Foi pleiteado uma ampliação dos valores, ou seja, os valores que foram solicitados para o ano que vem. Eles preveem a possibilidade de ampliação, se houver a estruturação de novos locais para ampliar. O contrato prevê renovação por mais dois anos e dá para ampliar cerca de até 25% do contrato, ou seja, dá para ampliar 25% do existente pelo mês do contrato. Se também passar na proa, se for aprovado, o valor no projeto de orçamento, no orçamento do ano que vem, a gente consegue verificar outros locais para ampliar as áreas de ciclofaixa de lazer.

**00:10:02 Rogério V**: Mas isso aí não é só a majoração de inflação? Porque já é R$ 63 milhões por ano, não é? Ou cada dois anos?

**00:10:13 Ricardo Pradas – SMT**: Não, é R$ 41 milhões por ano. O previsto era R$ 82 milhões durante dois anos. A gente pediu só para o ano que vem esse valor a mais.

**00:10:27 Rogério V**: Aumentou de R$ 60 para R$ 80, é isso?

**00:10:30 Ricardo Pradas – SMT**: Para dois anos, Rogério.

**00:10:33 Rogério V**: Sim, mas aumentou o valor dos últimos dois anos era R$ 60, não é?

**00:10:40 Ricardo Pradas – SMT**: Não era R$ 60, era R$ 41 milhões por ano. Era 61 datas, R$ 42 milhões por ano.

**00:10:53 Rogério V**: Certo. Aí vai botar mais 25%?

**00:10:58 Ricardo Pradas – SMT**: É o que o contrato prevê de possibilidade de ampliação dada a legislação. Senão, nós vamos ter que licitar e fazer outro contrato.

**00:11:14 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom, resumindo...

**00:11:16 Rogério V**: É 83 milhões, mas vai colocar 25% em 83 milhões.

**00:11:22 Ricardo Pradas – SMT**: Não é isso, Rogério. Você está contado dois anos.

**00:11:30 Rogério V**: Sim, 83 milhões durante dois anos é R$ 41,5 milhões e vai botar mais 25%. Vai aumentar 25% nos trechos também?

**00:11:47 Ricardo Pradas – SMT**: É isso. A ideia é aumentar 25% dos trechos, não do valor. O valor é corrigido em PCA.

**00:11:54 Rogério V**: Entendi. Está bom.

**00:12:02 Dawton Roberto Batista Gaia**: Enfim, resumindo...

**00:12:07 Rogério V**: O Lucian levantou a mão.

**00:12:10 Dawton Roberto Batista Gaia**: Existe possibilidade sim. Quem levantou a mão? Lucian, pode falar.

**00:12:17 Lucian CTB**: Oi, gente. Bom dia. Então, eu queria saber se é só a previsão de ampliação do contrato existente para aumentar 25% da que vai fazer ou tinha a possibilidade de fazer um segundo contrato para poder cobrir mais áreas, para poder ampliar mais do que só esses 25%? A outra dúvida é se vocês vão manter o contrato exatamente como ele é hoje ou se vocês vão absorver as sugestões da Câmara Temática da bicicleta.

**00:12:49 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom, é possível ampliar. A legislação permite que nós possamos ampliar 25% do contrato. Isso está na legislação. Ou seja, eu posso ampliar 25% dos trechos que estão ativos hoje. Caso haja uma proposta de ampliação acima dos 25%, a única solução é uma nova concorrência. Existe a possibilidade, sim, de fazer uma nova concorrência. Mas eu acho que a gente tem que ampliar os 25% nessa possibilidade que a legislação permite e, posteriormente, se for o caso, fazer uma nova ocorrência. Eu acho que a gente deveria fazer isso. É o caminho que nós estamos buscando hoje. Ampliar de imediato os 25% nesse novo contrato, nesse contrato ativo e, posteriormente, caso se decida, a gente fazer uma nova concorrência e podemos fazer uma ampliação até de 100%, caso venha esse recurso. Eu não sei como é que ficou a proposta final, Ricardo, da possibilidade de ampliação até 50%. Eu acho que era o início da proposta para fazer a nova concorrência.

**00:14:17 Ricardo Pradas – SMT**: É bem isso que você falou, Dawton. A gente pode ter o desejo de ter a intenção de ampliar em até 300%. O número não é o preponderante para esse contrato. O limite de contratação de valor é mais 25% dos insumos. É isso que a gente vai precisar fazer para ampliar dentro desse contrato. O que não impede a gente começar a verificar, se for o desejo da pasta, no novo ciclo de administração, de ampliar o programa, fazer outra licitação que já contemple essa criação a maior.

**00:15:10 Lucian CTB**: Vai ter alteração da operação, igual às sugestões que a gente tinha feito? Por exemplo, remoção de bandeirinha, reduzir o custo para permitir fazer maior ampliação ou ampliação de horário de funcionamento.

**00:15:28 Ricardo Pradas – SMT**: Lucian, funciona desse jeito, com todo o contrato. Não é um método que eu vou usar e, se eu tiro um insumo, eu coloco no outro, diretamente dessa maneira. Dá para fazer alguns acertos, mas, sempre que a gente consulta o órgão de trânsito, o uso do agente contratado, o apoio de trânsito, ele acaba sendo uma condição que vem junto com a autorização, o ok, do órgão de trânsito. A gente não vai atropelar esse tipo de coisa. Eu acho que é justo plantear a ampliação, principalmente nos modos que existem hoje, para ficar no terreno que é menor de discussão se vai ter ou se não vai ter bandeirinha. Não focar nisso, e sim focar nas maneiras da gente ampliar o programa em quilometragem, com as condições que estão sendo contratadas. Essa é a melhor possibilidade que a gente verifica e é parte do pleito que a gente fez no orçamento.

**00:16:52 Lucian CTB**: Mas a gente não quer expansão do jeito que é hoje. Faz anos que a gente fala que não quer o modelo que está operando hoje.

**00:17:01 Ricardo Pradas – SMT**: Pois é, mas quem garante a segurança e quem impede por esse modelo pedem para ser mantido com as condições de operação que existem hoje. Entre o que vocês estão solicitando e o órgão de trânsito responsável pela segurança na via solicita para a gente licitar, tem uma diferença e aprovação disso, nos modos que ela está sendo executada hoje.

**00:17:32 Lucian CTB**: Você pode ser mais claro, Pradas, por favor? Se eu entendi, você está falando que a CET exige que tenham bandeirinha na contratação, é isso? Tem alguma avaliação onde eles falaram que isso é imprescindível? Ou tem alguma avaliação onde eles falaram que não havendo bandeirinha, tem que haver X e Z de mecanismo de segurança em substituição?

**00:17:56 Ricardo Pradas – SMT**: Não tem substituição. Os modos de operação que nos passaram para licitar são os modos que estão vigentes. Qualquer outra proposta vai ser submetida novamente ao planejamento da CET, à área de segurança da CET, e o que eles falarem para ser licitado vai ser o que será licitado. O que foi licitado foi baseado nas informações que nós recebemos e como deveria ser operado.

**00:18:25 Lucian CTB**: Então, foi a CET, ok. E o que a CET falou entre 2019 e hoje, quando a gente mandou várias vezes o mesmo ofício com as recomendações de alteração de operação da ciclofaixa de lazer?

**00:18:45 Ricardo Pradas – SMT**: A CET só se sente segura com as condições de operação que foram passadas para a gente. Quando foi licitada à época, a posição foi essa.

**00:18:55 Lucian CTB**: Isso veio em uma resposta? A gente nunca recebeu resposta dizendo que isso era necessário, nem a gente nunca viu um documento falando que sem o bandeirinha eles não consideram a operação da ciclofaixa de lazer uma coisa segura. Vocês podem encaminhar isso para a gente, por favor?

**00:19:14 Ricardo Pradas – SMT**: É só olhar o processo. Eu imagino que o processo de licitação já está aberto e as condições colocadas lá são as condições licitadas. Você está querendo, Lucian, que a gente comece a alterar as condições de segurança, que vocês entendem que são interessantes e que a gente está pensando em questionar isso, o que vocês acham ou não acham, mas na hora de se responsabilizar na via pública, a responsabilidade é em cima do poder público.

**00:19:46 Lucian CTB**: Sim, a gente fez essas propostas faz vários anos e a gente já enviou um ofício, a gente pediu que a prefeitura desse uma resposta por escrita e nada do que a gente colocou está fora da legislação de trânsito. Quando chega no cruzamento, tem farol, por exemplo. Esse tipo de coisa existe, está dentro da legislação de trânsito e o resto da cidade funciona normalmente sem ninguém falar que um semáforo de trânsito não é considerado seguro o suficiente para um cruzamento. Mas isso a gente já fez essa solicitação várias vezes e a gente não recebeu nenhuma resposta.

**00:20:27 Ricardo Pradas – SMT**: Mas qual é o interesse de tirar a pessoa que está no cruzamento? Você acha que tirando isso vai ampliar por causa do valor? Não é essa a razão direta, Lucian. Desculpa, a contratação é feita pela quilometragem que é combinada e isso é uma situação em que ela independe de saber quanto vai custar. Quando a gente começa a fazer uma licitação, a gente vê o que vai ser licitado nos modos que vai ser licitado e dá um preço. Não é porque vai tirar um insumo ou colocar um insumo que a gente vai ampliar a quilometragem. Não é diretamente proporcional falar que tem mais dinheiro para isso, então a gente vai ampliar a faixa porque tem mais dinheiro, porque deixou de ter um dos insumos que estavam dentro da licitação. Eu entendo que essa situação é uma situação de segurança em que o órgão se sente seguro, que a faixa se sente segura em fazer, porque não é só a dúvida que tem, você sabe que tem muita gente de menor idade circulando, principalmente no final de semana, que não faz o braseiro, que não está completamente educada no trânsito, isso é uma realidade, e você está dizendo que tirar isso, não estou entendendo o porquê tirar isso. O dinheiro que está colocado lá não é diretamente proporcional a ampliar a quilometragem se tirar esse insumo.

**00:21:54 Lucian CTB**: Tem várias coisas do histórico aí, Pradas, que a gente já questionou e já estavam respondidas. Primeiro, assim, a gente fazer questionamento de que a gente queria que ampliasse o tamanho da ciclofaixa. Vocês diziam que não tinha recurso. Depois, a gente falava que a gente tem que ampliar o horário, aí vocês falam que é uma impossibilidade por causa dos agentes contratados. A gente falou que esses agentes não são necessários, dá para fazer isso, e qualquer contrato você pode fazer, uma glosa parcial de determinados itens e fazer determinadas substituições. Pode não ser proporcional, mas certamente daria, sim, para a gente reduzir os custos operacionais e, com isso, fazer tanto uma ampliação de quilometragem quanto uma ampliação de horário.

**00:22:39 Dawton Roberto Batista Gaia**: Espera um pouquinho só, Lucian. Vocês fizeram uma proposta, nós encaminhamos a proposta para a CET, a CET se posicionou contrário a essa proposta, a CET se posicionou contrário. Primeiro, nós nos posicionando que existe um contrato e eu tenho que atender.

**00:23:00 Lucian CTB**: Sim, o contrato é um acordo firmado. Esse acordo firmado pode sofrer glosas e aditivos. Por exemplo, vocês estão propondo um aditivo de 25%. Vocês estão mudando o contrato? Dawton, eu falei que é uma mudança no contrato, assim como vocês acabaram de falar que vão fazer uma mudança no contrato, vocês acabaram de falar que vão fazer um aditivo de 25% no contrato. Isso é uma mudança de contrato. Dawton, o que eu estou falando é uma mudança de contrato, sim. Inclusive, vocês estão propondo mudar o contrato e fazer um aditivo de 25%. Não tem nada fora da legislação aqui para fazer uma mudança desses dois.

**00:24:20 Dawton Roberto Batista Gaia**: Em cima do contrato existente.

**00:24:25 Lucian CTB**: O contrato existente pode ter glosa de insumos, por exemplo. E a outra questão que me deixou super preocupado é o Ricardo Pradas falar que as ciclofaixas que vocês projetam na cidade não são seguras. Por que vocês projetam ciclofaixas que não são seguras?

**00:24:50 Ricardo Pradas – SMT**: Onde é que você ouviu falar que não são seguras? Você sabe que tem criança com menos de cinco anos de idade rodando no final de semana. Não fazer essa consideração, para mim, soa não querer ver o que tem na realidade.

**00:25:05 Lucian CTB**: Exatamente. A gente pode sentar na rua.

**00:25:08 Ricardo Pradas – SMT**: A gente fala em ampliação. A gente fala em ampliação das ciclofaixas da quilometragem. Pede dinheiro para isso e a resposta que eu ouço de você é que é insuficiente a gente ter planteado isso dentro desse contrato. A gente deveria fazer outro contrato com os insumos que você acha decentes. E você não é o poder público. Desculpa.

**00:25:29 Lucian CTB**: Não sou eu. A Câmara Temática da Bicicleta já tem essa posição e vocês nunca responderam por que não.

**00:25:40 Ricardo Pradas – SMT**: Não é a proposta que estava citada, Lucian. É isso que precisa ser entendido. A gente, então, deveria, para fazer do jeito que você está falando, deveria contrapor da seguinte maneira. Olha, não pretendemos aumento nenhum. Você teria direito de reclamar dessa maneira. A gente vai atrás de dinheiro, vai atrás de recursos para fazer a ampliação que vocês solicitam e vocês ainda querem que seja feita do jeito que vocês acham correto e não do jeito que o poder público se segura em fazer.

**00:26:04 Lucian CTB**: Sim, porque nós somos usuários e a gente está definindo política.

**00:26:09 Ricardo Pradas – SMT**: Não são só vocês que são usuários.

**00:26:14 Lucian CTB**: Eu sei. É por causa disso que a gente reclama das ciclofaixas, que elas são estreitas e elas não comportam criança. Por que a ciclofaixa que vocês fazem é aceitável e a ciclofaixa de lazer é a única que tem um tratamento especial? Por que a ciclofaixa da Rebouças, por exemplo, ela não tem bandeirinha nos cruzamentos?

**00:26:37 Ricardo Pradas – SMT**: Bom, Lucian, você quer falar da ciclofaixa...

**00:26:39 Lucian CTB**: Porque ela não é de lazer, né? Porque ela não é uma ciclofaixa de lazer. Mas ela não é para criança também? Olha, se o pai é maluco de deixar uma criança andar de ciclofaixa no meio do trânsito ou andar a pé na calçada sozinho, sem acompanhamento, com cinco anos de idade, para mim ele não está cuidando da criança que ele tem. Mas isso é uma coisa que eu acho. Se você acha que a criança pode pegar a bicicleta, sair pela cidade sozinha, com cinco, seis anos de idade, como acontece no final de semana com o acompanhamento dos pais, nós estamos falando de cidades diferentes. Eu acho que vocês são o poder público, vocês têm que garantir segurança de todas as pessoas que circulam na cidade, sim. Eu não acho nenhum absurdo uma criança poder ir para a escola e ela estar segura nesse caminho. Eu achava que isso era responsabilidade da CET e da Secretaria Municipal de Transporte. Para mim isso é muito óbvio. Qual é o limite de idade para alguém poder circular na cidade em segurança que a prefeitura se responsabiliza?

**00:27:51 Ricardo Pradas – SMT**: Mas quem manda na criança é o pai. Se o pai quer que ele pegue uma bicicleta e vá pela cidade, com essa idade, sozinho, por favor, pode ir. Eu entendo que é seguro que ele ande na bicicleta. Eu andaria de bicicleta nas ciclofaixas da cidade.

**00:28:06 Lucian CTB**: Tá bom, mas a responsabilidade da prefeitura é garantir essa segurança. Qual é a idade mínima que a prefeitura garante segurança para quem quer circular na cidade?

**00:28:20 Dawton Roberto Batista Gaia**: Desculpa, eu não vou permitir.

**00:28:30 Lucian CTB**: Eu queria entender as diretrizes de projeto, porque elas não estão claras.

**00:28:34 Dawton Roberto Batista Gaia**: Você está querendo entrar em uma discussão, Lucian, que não cabe aqui, não tem nada a ver. Um pai que põe uma criança em uma ciclovia na cidade de cinco anos para andar sozinho, para mim, ele é irresponsável. É lógico que o Poder Público tem que garantir a segurança.

**00:28:55 Lucian CTB**: Mas se outros países não se pedalam com cinco anos e eles não têm ciclovias, qual a diferença das ciclovias de lá para a ciclovia que vocês projetam?

**00:29:03 Ricardo Pradas – SMT**: Lucian, eu posso concluir. Nós temos duas questões que a gente precisa colocar aqui na mesa para a gente poder falar sobre isso. Uma coisa é eu estar em uma ciclovia onde ela está segregada em uma calçada no formato que permite, de fato, segregar esse ciclista do veículo. Isso é uma ciclovia que realmente consegue fazer essa segregação. Mesmo nessa ciclovia segregada, eu tenho certeza absoluta de que um pai não vai deixar uma criança de cinco anos andar sozinha nessa ciclofaixa, porque é a responsabilidade, porque é melhor que você controla o comportamento do filho dele. Isso é um posicionamento que a gente tem que ter como poder público. É lógico que eu tenho que ter responsabilidade sobre isso. Quando se projeta, hoje, as ciclofaixas para trazer segurança, para que as pessoas possam circular, para ir para o trabalho, para o lazer, para qualquer outro destino que ele for fazer naquele período, eu tenho que garantir a segurança, sim. Dessa forma, nós projetamos as ciclofaixas hoje, com os tachões, que foram colocados tachões de metro em metro, exatamente para poder garantir que essa ciclovia, essa ciclofaixa, aliás, ela tenha segurança. É isso. Agora, eu posso orientar um pai ou recomendar a um pai que deixe o filho dele sozinho andar nessa ciclofaixa, como na Rebouças, para ir para a escola? Você acha que eu posso fazer isso como poder público? Lógico que não. Seria uma irresponsabilidade da minha parte orientar uma criança de cinco anos em uma via como a Rebouças. Você está querendo entrar na discussão? Todas as ciclofaixas viram ciclovias? Está na nossa proposta aqui da próxima gestão. É uma proposta de transformar as ciclofaixas em ciclovias ou grande parte delas, pelo menos. Está na proposta da ampliação do plano cicloviário, inclusive. Essa proposta de fazer ciclovias, mais ciclovias e menos ciclofaixas. É isso. Não sei por que você está querendo ir por esse caminho e botar isso na mesa aqui, essa discussão. Isso a gente vem falando há muito tempo e estamos projetando, sim, com muita responsabilidade. Estamos planejando, propondo e projetando com muita responsabilidade tudo que a gente pode fazer. É isso. George está com a mão levantada.

**00:32:16 George Queiroz**: Eu passo. Cansei desse assunto. Obrigado, beijo.

**00:32:25 Lucian CTB**: Vocês não explicaram se vão aumentar o horário da ciclofaixa de lazer.

**00:32:30 Dawton Roberto Batista Gaia**: Neste momento, não tem previsão. Neste momento, não tem previsão de ampliação da ciclofaixa de lazer. Esse é o posicionamento que a CET tem hoje. Nesse momento, não tem essa proposta. Existe a possibilidade? É impossível aumentar? Não, eu não acho que é impossível. Nesse momento, a resposta que a CET nos deu foi não, porque ela tem esse problema com a área operacional, com relação aos outros horários. Ela não recomenda que a gente possa ampliar a ciclofaixa de lazer.

**00:33:11 Lucian CTB**: Então, vou repetir, por favor, as solicitações que vocês mandem por escrito, essas respostas, esses relatórios que, aparentemente, já foram feitos. Também vou deixar comentar que é uma licitação ruim e que a gente pede, mais uma vez, que mude o termo de referência para a próxima licitação.

**00:33:27 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito, isso eu posso concordar com você. A partir do momento que mudar o termo de referência, lógico, com o aval e o posicionamento da área técnica com relação a isso, estou falando em todos os sentidos, em todos os itens que você colocou lá. Menos cones na via, menos bandeirinhas lá na operação. Caso seja ratificado pela CET, nós vamos subir o novo TR e fazer uma nova concorrência com esse posicionamento de vocês. lógico, a gente não pode nunca, nós estamos falando aqui, área técnica que decide sobre esse posicionamento e com relação a segurança de trânsito e a CET, e nós estamos aqui para poder cumprir essas recomendações que a CET nos traz. Os nossos termos de referência são sempre fundamentados e ratificados pela CET, que é a área técnica do trânsito da cidade de São Paulo. Então, vamos lá. O próximo assunto aqui está na reforma. Colocaram aqui. Foi retirada a sinalização. Essa nova manutenção, vou colocar assim, de um modo geral, nós estamos nos locais onde a sinalização que está lá existente está numa qualidade muito ruim e pode comprometer a sinalização nova. Então, nós estamos pedindo para retirar a sinalização antiga e ter um procedimento novo que a empresa terminou adotando, que é uma máquina de vapor a quente, com 120 graus, com uma pressão enorme, e retirar aquela sinalização para poder fixar melhor a sinalização nova. Eles estão nos informando o seguinte, que a garantia com certeza será muito maior caso seja removida a sinalização antiga, principalmente na questão do concreto. Então o que está sendo feito na Berrini foi isso. Retirou a sinalização antiga e está repintando no mesmo formato, conforme o projeto que a CET elaborou, ressinalizando na Berrini. É isso.

**00:36:33 Aline Pellegrini Matheus**: Bom dia a todos. Sobre a Berrini, eu entendo que a manutenção contém pessoalmente pintura e sinalização, só que os problemas da Berrini não se resolvem só com isso. Os problemas da Berrini são estruturais. Ali tem muito buraco, tem muito problema que precisa fazer uma lâmina de concreto, alguma coisa assim. Só pintar ali não resolve. Não resolve. Vocês estão pintando em cima de coisas que precisam alisar, fazer alguma coisa mais séria, entendeu? Ali só pintar não resolve, Dawton. Precisa ir lá. Precisa ir lá fazer uma pintura. Eu sei que vocês sabem, mas aí fica um serviço de corpo, fica mal feito, fica feio. O civilista fica desassistido. Além de tudo, fica sem sinalização. Por um bom tempo, porque demora para voltar a sinalização, entendeu? Não tem fresa, não tem recapo, não tem nada. Aí fica uma bosta.

**00:38:02 Dawton Roberto Batista Gaia**: Nos locais onde houver necessidade de troca de concreto, reposição de concreto ou para fazer uma melhoria, uma restauração, nós estamos fazendo lá.

**00:38:17 Aline Pellegrini Matheus**: Então, tem que ir lá.

**00:38:20 Dawton Roberto Batista Gaia**: Podemos até ir lá pessoalmente fazer uma vistoria juntos para a gente poder verificar o que vocês estão enxergando e o que nós não estamos vendo.

**00:38:30 Aline Pellegrini Matheus**: Então, tem que ir lá, porque tem lugares que estão em péssima condição.

**00:38:37 Dawton Roberto Batista Gaia**: Vamos lá. Onde não estiver bom, nós não vamos fazer.

**00:38:42 Aline Pellegrini Matheus**: Então, vocês precisam ir lá, na extensão dela toda, porque está muito feio. Então, vocês precisam ir lá fazer a vistoria do trecho todo da Berrini, porque está muito ruim.

**00:39:00 Dawton Roberto Batista Gaia**: Tudo bem. Eu aceito a crítica e vou verificar, vou pedir para os fiscais dar uma olhada para verificar o que está acontecendo. Eu sou um dos fiscais também, só para vocês entenderem. Para poder verificar o que está diferente, o que deveria ser feito e o que não foi feito. Eu vejo que tem sido bastante rigoroso essa manutenção. Tudo bem. Eu vou deixar aqui anotado, nós vamos verificar. Eu vou verificar o que realmente é necessário ser trocado lá, o que foi feito e o que não ficou bom. Bom. não vou conseguir responder para vocês, porque eu não consegui retorno.

**00:40:09 Cassio – DPM**: Bom dia a todos. O Maragujão está na mesma situação, ela está passando por manutenção. O pessoal lá está corrigindo alguns locais, colocando uma camada de concreto novo para corrigir irregularidades. Assim que terminar a parte de obras, vem com a sinalização.

**00:40:38 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito. Então, é isso.

**00:40:44 Cassio – DPM**: É parte da manutenção.

**00:40:47 Dawton Roberto Batista Gaia**: Demora muito entre a retirada e a reposição, mas é o processo, não tem como fazer diferente. Porque eu tenho que dar uma frente grande para poder fazer a manutenção, para fazer a pintura novamente. Eu não consigo fazer um trecho de 15 metros e ele tem que fazer de 15 metros. Tem que fazer a retirada, a remoção, a reposição, um trecho significativo para poder fazer a reputação. Ciclopassarela Érica Salum. Previsão de inauguração e o curso da obra. Eu estive lá fazendo as visitas na passarela, já fui fazer três visitas na obra. Vou lançar mais uma treliça, porque ela é parte de concreto e parte metálica. Depois vai ter um tabuleiro, uma plataforma em cima desse metálico de concreto, que vai ser complementada com essas placas de concreto. Dia 12, a primeira informação que eu tenho, eu tive essa semana, que no próximo dia 12 eles vão lançar mais uma treliça, porque eles estão preparando os apoios das treliças. Eles vão lançar mais uma treliça no dia 12 e depois eles vão marcar uma outra data para lançar a última treliça. Eles me garantiram, eu estive lá com o SP Obras, estive lá com o presidente de SP Obras, fazendo a visita, e eles me garantiram que entregariam essa passarela à Erika Salum ainda este ano. Eu estou acompanhando a obra, eu estou entendendo que eles vão conseguir cumprir o prazo, porque realmente eles estão... Não sei se alguém já teve a oportunidade de passar lá, de verificar alguma coisa, mas está ficando realmente muito bom a obra, a passarela. Eu acho que tem quase seis metros de largura, se me falha a memória. É uma ciclopassarela, mas uma parte é para o pedestre, uma parte é para o ciclista. Então, é isso. Eu não tenho certeza do valor, mas eu acho que é próximo de 40 milhões o valor total da obra realizada. Eu estou pedindo, neste caso específico, nós fizemos uma proposta, pedindo o complemento, inclusive, da obra, porque neste contrato da obra estava apenas a ciclopassarela e a chegada da ciclopassarela. A continuação, que é chegar até a Rua Butantan, e posteriormente a obra da Rua Butantan, e a ciclofaixa da Rua Butantan, não está no contrato deles. Do outro lado, até a conexão com a Vital Brasil também não está no contrato deles. Nós acabamos de fazer uma proposta, fazendo este complemento até a chegada da Vital Brasil, um complemento para colocar no pacote deles. Já fizemos a proposta via SEI, ela já foi encaminhada via SEI para eles, esses dois complementos dos dois lados. A implantação da ciclofaixa da Rua Butantan está no nosso cargo. Ela está na proposta dos 157 quilômetros da Rua Butantan, até a chegada da Faria Lima. É isso, basicamente é isso. Alguma dúvida aqui? Estamos falando que a passarela é Erika Salim, continua a proposta, só para deixar claro que a ideia é, de fato, trocar o nome, porque hoje está no nome do projeto desde o início, a proposta que já está lá na Câmara, pelos vereadores, de quatro ou cinco vereadores que assumiram este projeto de lei, é trocar o nome da Erika Salim, a partir do momento que a passarela estiver construída.

**00:45:41 Sasha Hart**: Bem, não queria deixar de comentar sobre a ciclopassarela, lembrar que ela foi prevista via licenciamento na Operação Urbana Faria Lima há 30 anos. Lembrar que há quase 10 anos o projeto básico foi aprovado, no qual, um, incluía a Rua Butantan e a conexão com a Vital Brasil, e temos avisado reiteradamente dessa situação um pouco maluca. A gente vai ter a ciclopassarela, uma obra de 40 milhões, e as conexões vão ser solicitadas agora. Puxa, faz 10 anos que elas já foram aprovadas. Reitero, na Operação Urbana Faria Lima. Ponto um. Pergunta número um. Vamos fazer rapidamente essas conexões? Porque a gente sabe que é possível. Pedir, ok, mas acho que tem que tirar do papel o quanto antes. Ponto dois. Em 2015, assim como a gente reiteradamente tem dito, o projeto inclui uma pista de skate debaixo da ciclopassarela. Reitero, isso está no projeto aprovado e muito discutido por demandas não só de nós ciclistas, mas outras pessoas da cidade, skatistas, ou mesmo pessoas preocupadas com a segurança. É muito importante ativar os espaços, não só entregar a obra. A gente tem, nessa tônica, também sugerido outras formas de ativar os espaços em volta da entrada e saída, para também não cair numa situação na qual a ciclopassarela vire um ponto viciado de roubo. Então, de novo, a gente tem reiteradamente aconselhado a prefeitura sobre isso, o papel da CTB, e aguardamos resposta. Pergunta número dois. Pergunta número três. A gente, lá em 2015, não previa, mas depois, felizmente, ficou sabendo que ia surgir o Parque Bruno Covas, nome que foi dado muito antes da obra, diga-se de passagem. Até hoje não tem o parque, mas já tem o nome Bruno Covas, o que vai em desencontro com o que o Dawton acabou de falar, o que a gente tem escutado, e que vai ser minha quarta pergunta. Por que não chamar de Erica Salim? Mas vamos voltar para a pergunta número três. Pergunta número três. Do outro lado, então, da Marginal, do lado oeste, lá do bairro, já era para ter esse parque Bruno Covas funcionando, e a gente tem, reiteradamente, então, não em 2015, mas depois ficou sabendo que o parque ia ser criado, que deveria ter, então, uma segunda rampa, ou melhor, seria uma quarta rampa, na verdade, seria uma segunda rampa para a ciclovia ao lado do Rio Pinheiros, nesse caso do Bruno Covas. A gente tem reiteradamente cobrado, se isso foi incluído no projeto, entendo que não. A gente já está vendo a obra sendo entregue, até agora não teve a resposta, mas a gente também tem dito, puxa, pelo menos prevê ali na obra o lugar onde vai eventualmente colocar essa rampa, porque, óbvio, mas é tão óbvio que vai ser necessário que a gente fica frustrado de imaginar que talvez vai levar mais 30 anos para ver algo que é urgente hoje ser feito. A quarta pergunta, desculpa me alongar, mas já antecipei, é sobre o nome Erika Salim, que vocês não têm usado. A gente tem visto todas as notícias, inclusive planos de governo, de candidato, etc., etc. Puxa, em todo lugar a gente só vê Bernardo Golfarb. Lá na Operação Urbana, o grupo gestor teve muita insistência, se coloca ali, adiciona, mas já poderia estar chamando e já poderia estar sendo definido pelos vereadores e pelo executivo. Então, de novo, desculpa me alongar, mas são quatro perguntas que também são reiteradas ao longo do tempo, mas continuamos sem resposta.

**00:50:42 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom, tem uma conexão na Margem Leste, tenho certeza absoluta de que tem a conexão, respondendo a uma das perguntas. A Margem Oeste não vi no projeto essa conexão. Sei que existe um pedido de vocês com relação a isso, porque ele veio posterior, porque o parque surgiu depois. Eu não perguntei com relação a essa possibilidade, mas eu posso, eu vou estar lá nesse próximo lançamento de treliça, eu tenho acompanhado os lançamentos, eu vou estar lá e posso tranquilamente conversar com eles ou até anteriormente. E, claro, uma coisa que não está prevista em uma licitação e não está no projeto não é uma coisa tão simples de ser resolvida, porque a gente sabe como é que funciona porque eu tenho que licitar, eu tenho que ampliar, eu tenho que, talvez, caiba até nos próximos 25%, se for o caso de aditar o contrato. Eu não sei, eu estou aqui apenas falando de possibilidades para poder atender esse pedido. Está previsto, sim, a outra pergunta, está previsto, sim, o skate, aquelas rampas, está previsto nesse pacote, em uma das apresentações, inclusive, eles colocaram isso. Eles estão dando prioridade total nesse momento para poder entregar a ciclopassarela e essas conexões. O prazo de fazer conexões, a ideia, por isso que a gente eu, nessa última, na minha primeira visita, quando eu fiz, eu também fui pego de surpresa que não tinha essas conexões, por isso que eu, voltando de lá, imediatamente, fiz essa proposta e através de um SEI para poder oficializar esse pedido das conexões, eles até me pediram que eu fizesse isso, eu fiz e já está em andamento. Então, a proposta é que isso saia conjuntamente para poder fazer essa conexão. Não faz sentido inaugurar uma passarela que não liga a nada. Não faz sentido, foi exatamente o termo que eu utilizei lá, como é que vai fazer uma ciclopassarela que não tem conexão com nenhum dos bordos. Na margem leste, ela já vai conectar direto com Medeiros ali, então isso daí, de uma certa forma, tem uma conexão. Mas ela não é o suficiente, a gente sabe que o projeto original era fazer uma ciclofaixa na Rua Butantã. Eu gostaria que fosse fazer de fato uma entre a margem oeste, que é Vital Brasil, Corifeu de Azevedo Marques, com a Faria Lima, que fosse totalmente uma ciclovia ali, que seria maravilhoso. Então, é isso. O projeto da Butantã já está pronto. Nós dependemos de algumas coisas com relação ao pavimento, que se vai trocar, não vai trocar. De qualquer forma, ele está na nossa no nosso 157 quilômetros do contrato da concorrência. Ela vai sair, com toda certeza, vai sair a Rua Butantã. Com relação à Erika Salum, você falou do nome da ciclopassarela. Com certeza, quer dizer, eu estou afirmando que eu acompanhei e, Sasha, você sabe que eu pessoalmente fui atrás de alguns vereadores para poder fazer com que esse projeto fosse para a Câmara e, em primeira instância, fosse aprovado como proposta, porque o que me afirmaram o tempo inteiro é que eu não posso colocar o nome no equipamento, na ponte, no viaduto, na passarela, se ela não estiver ainda construída. Então, originalmente...

**00:53:23 Sasha Hart**: Tipo o parque Bruno Covas? Vamos falar real, se fosse Bruno Covas, a gente estaria chamando faz tempo essa ciclopassarela por um nome. Vocês não estão chamando pelo nome Erika Salum como opção de vocês, porque depois poderia mudar, mas tudo bem.

**00:55:48 Dawton Roberto Batista Gaia**: Você não me viu chamar de Bernardo Goldfarb nenhuma vez. Eu tenho chamado de Erika Salum e as pessoas que eu tenho contato aqui têm chamado de Erika Salum. Tudo bem, é uma discussão que a gente vai trocar o nome dela lá e vai acontecer. Bom, eu acho que eu respondi todas as perguntas. Eu vou passar aqui para o George. Tudo bem ou faltou alguma?

**00:56:13 Sasha Hart**: Não, tudo bem. Só não queria deixar esse ponto sem uma resposta. Lamento. Assim como lamento que a resposta sobre as conexões é muito vaga e provavelmente não vai ser feita em dois meses. Então, também lamento muito isso. Assim como a pista de skate também não ficou clara. Estou entendendo que também vai ser feita um dia, mas não agora para dezembro.

**00:56:42 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não, vai ser feita no contrato.

**00:56:47 Sasha Hart**: Mas não para dezembro, certo?

**00:56:49 Dawton Roberto Batista Gaia**: Está no contrato.

**00:56:50 Sasha Hart**: Mas para dezembro ou janeiro?

**00:56:52 Dawton Roberto Batista Gaia**: Isso eu não tenho como te responder. Isso eu não tenho como te responder agora, mas com certeza está no contrato e o contrato está nessa gestão ainda. Eles estão trabalhando, sim, lá. É o que eu falei, está dando prioridade total para ciclopassarela. Bom, vamos lá. George.

**00:57:13 George Queiroz**: Bom, só continuando a questão. Primeiro, em relação a essas conexões, eu acho muito importante a gente, como conselho aqui, recomendar, já que o máximo que a gente pode fazer, recomendar que essa ciclofaixa, essa passarela, não seja inaugurada sem as conexões, porque vai que tem uma criança pedalando. Crianças pedalam na ciclovia e tal. Estamos tão preocupados com as crianças que pedalam e se a passarela ficar pronta sem as conexões, o ideal é que ela se mantenha fechada, porque e não adianta, isso é uma coisa que a gente tem que falar, não adianta dizer que foram surpreendidos por isso. A gente aqui, eu, o Sasha, o pessoal do Bike Zona Oeste, a gente fez uma reunião sobre a ciclovia da Vital Brasil, que estava em obras no ano passado, quando ela estava em obras, a gente viu o projeto e a gente falou, a gente vai começar em breve a obra da ciclofaixa, da ciclopassarela e é necessário que as coisas sejam encaixadas. O projeto da Vital Brasil tem que se encaixar com o projeto da ciclopassarela. Isso foi dito há muito mais de um ano, então adianta dizer agora que foi uma surpresa, a gente viu e tal, e de repente a empresa que já está levando 40 milhões para fazer a passarela vai ganhar mais um chorinho para fazer esse restante via aditivo e não pelos processos habituais do poder público. É muito estranho e vai dar errado se vocês inaugurarem o negócio correndo, fim de mandato e jogar as pessoas ali naquele calor da rua Butantã e é um lugar onde os ônibus passam muito rápido. Outro dia eu estava passando por lá e eu tomei a minha primeira fina de ônibus elétrico, tomei o meu primeiro fino sustentável, tomei um ônibus que passou a 30 centímetros da minha cara sem emissão de carbono, o que é muito legal. Então, não é um lugar legal de pedalar. A gente que pedala, a rua Butantã, na direção do Lago Batata, é um lugar muito complicado para pedalar, porque justamente tem um trânsito de ônibus muito pesado, aquelas curvinhas em alta velocidade, o pessoal não gosta muito da nossa presença, ou seja, se vocês inaugurarem a ciclopassarela sem a continuidade, vai dar ruim, vai dar problema, é perigoso. Então, fica a dica e a consultoria que a gente está dando para vocês aí. Por favor, a gente precisa, como o Poder Público, aprender a se antever aos problemas e não foi falta de aviso e de consulta e de toque da gente. Obrigado.

**01:00:07 Dawton Roberto Batista Gaia**: Muito obrigado, George. Rogério.

**01:00:13 Rogério V**: Ah, sim. Pois não. Agora, ao vivo, em cores. A colocação minha agora nesse sentido de operação consorciada Faria Lima tem a ver com as colunas que eu escrevi hoje no *Brasil de Fatos*, depois vai para o *Jornal da Bicicleta*, que é o porquê se definiu fazer a ciclopassarela de Pinheiros, sendo que são quatro transposições cicloviárias da Operação Faria Lima. Primeiro, fez a da cidade universitária, agora está fazendo a de Pinheiros, que são os bairros mais ricos de São Paulo, Jaguaré, que deveria estar lá. Inclusive, o Jaguaré, a ponte do Jaguaré, pelos documentos que eu achei, era pra ser uma ciclopassarela também, não era pra ser uma passarela na ponte. Está lá abandonada a passarela da ponte do Jaguaré, foi já enfiado um milhão naqueles passeios no meio da Queiroz Filho, que foi cortado e tal. Da Panorama, tem uma ciclopassarela Panorama com 41 milhões reservados no Fundo URB e também ninguém está preocupado, mas como é Pinheiros, é bonito, vai aparecer e tem gente interessada. Então, por que não faz o resto, se está tão interessado em resolver a vida dos ciclistas?

**01:01:42 Dawton Roberto Batista Gaia**: Rogério, eu tenho acompanhado a questão da Operação Urbana e está previsto, sim, a Panorama, fora a Panorama, tem mais um ainda que está sendo proposta, lá pela Operação Urbana. O que surgiu, posteriormente, eu ainda não sei exatamente qual a localização, mas tem mais uma passarela, que está sendo proposta.

**01:02:13 Rogério V**: É uma do lado da Cidade Universitária, não é? É a outra da Cidade Universitária.

**01:02:17 Dawton Roberto Batista Gaia**: Eu não sei exatamente onde é. Eu sei que tem mais uma proposta que está indo lá na Operação Urbana.

**01:02:27 Rogério V**: Sim, mas por que vocês não fazem? Por que escolheram a Faria Lima? Por que escolheram o de Pinheiros e as outras não são feitas? Por quê? Só porque é mais bonito? Porque, na rua, tudo bem, legal o nome, mas o nome não muda nada. As pessoas vão usar o nome. Pode ser, já está lá. É uma discussão que acho vazia. O nome é legal. Inclusive, está lá na Câmara dos Vereadores. Mas o que importa é passar. Se tem nome, se não tem nome, isso aí, para mim, não muda nada. Agora, eu preciso passar na Pandu Jaguaré. O pessoal que mora na favela Real Parque não vai conseguir passar. Por quê? Porque são pessoas que moram que são do IDH muito baixinho. Então, não tem interesse da administração atual fazer passarela para a gente pobre. Vai fazer logo no lugar rico.

**01:03:26 Dawton Roberto Batista Gaia**: Pelo que eu entendi, Rogério, acho que a próxima passarela vai ser essa do Real Parque. Mas isso aí está lá no cronograma que a gente precisa realmente, eu não tenho como afirmar o que será. Se só tem essas para fazer, tem que começar por alguma. Começou por essa. Eu vou dizer, porque eu fui uma das pessoas que fez a defesa, vinda da própria Câmara Temática, que era uma passarela, isso que o Sasha acabou de falar, está previsto isso há mais de 20 anos, que não sai do papel. Está lá. Estamos construindo uma coisa que está prevista há mais de 20 anos. Então, vai sair do papel e vai ser construída agora. O objetivo dessa passarela é tirar esse pedido que foi feito há tanto tempo e está sendo colocado aí. O que foi feito das ponte da universidade e como vai ser feito a próxima da Jaguaré. Vai ser feito a da Jaguaré também. Bom, vamos lá. Então, tem a retirada da Marquês de São Vicente. Bom, foi apagada a Marquês de São Vicente para fazer a manutenção. É aquilo que a gente está falando. A Marquês de São Vicente foi uma das vias que, em alguns locais, estava muito estreito e o motivo de ser apagado foi esse. Alguns dos locais estavam muito estreitos e o projeto que nós recebemos está muito estreito. Está ampliando essa sinalização, essa ciclofaixa. Então, apaga tudo para poder pintar novamente, o que tiver que ser reconstituído em termos de pavimento é o que estamos fazendo para poder devolver a Marquês de São Vicente. Eu me lembro que fui medir a Marquês de São Vicente e uma das medidas que eu tirei lá na Marquês de São Vicente tinha 78 centímetros, para vocês terem uma ideia. A ciclofaixa da Marquês de São Vicente. Então, é um trecho estreito. É um trecho realmente muito estreito de via e foi lá dividido com grande para não perder capacidade. Mas, com certeza, todo esse trecho que estava muito estreito foi ampliado. Foi ampliado dentro do possível que podia ser ampliado. Então, tinha um trecho muito grande que saía com 80 centímetros e ia para um metro. Umas três ou quatro quadras lá que estavam com um metro. Nessa proposta, está pedindo ampliação. Estava com 80 centímetros e pediu ampliação para essas quadras que estavam com problema. A resposta aqui para Marquês de São Vicente é retirar a existente e plantar uma nova mais larga. Então, é isso. Depois tem Mutinga. Mutinga é uma ciclovia que foi implantada, foi retirada. Estava sendo implantada, vai ser refeita, ela vai ser refeita, assim que resolver o problema do pavimento. Ela está com problema do pavimento. Eles vão refazer a ciclovia lá. Não é ciclovia. Acho que vai ser uma ciclorota no lugar que vai ser implantada. Eles estão estudando lá. Não sei exatamente o que vai ser uma ciclorota, mas eles estão implantando. Estão estudando o que vai ser feito.

**01:07:40 George Queiroz**: A gente pode ter acesso a esses projetos quando eles forem definidos?

**01:07:46 Dawton Roberto Batista Gaia**: Eu não vejo problema nenhum de colocar aqui no nosso...

**01:07:52 George Queiroz**: Porque talvez se a gente tivesse acesso ao projeto anterior, a gente poderia ter evitado o estresse que aconteceu com o vereador, com as pessoas, porque muitas pessoas foram consultadas, menos os ciclistas. Se a gente puder, talvez, dar os nossos dois centavos, evitar esse estresse que aconteceu com o vereador, com o bairro, foi um estresse necessário. Hoje, a Avenida Mutinga, Pirituba, continua praticamente sem ciclovia. O ciclista de Pirituba está a Deus dará. Especialmente as crianças ciclistas.

**01:08:34 Rogério V**: Tomei várias ecofinas nessa avenida também, viu? Várias.

**01:08:41 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom. Seguimos. Seguindo. A ciclovia que estava proposta uma ciclovia na Avenida Carlos Caldeira. Essa ciclovia, pelo que eu estou entendendo dessa ciclovia, tem uma obra na região que está sendo feita e, por conta disso, eles estão montando diariamente lá uma reversível da via inteira. Eles transformam a via inteira no mesmo sentido lá. Nesse momento, ela está suspensa até o termo dessa obra que está sendo feita, essa ciclovia da Carlos Caldeira. Era prevista uma ciclovia e não uma ciclofaixa lá na Carlos Caldeira. A Avenida Professora Brandi Moraes será implantada. Na pauta, a pergunta é se ela será implantada, será implantada sim. Ela também está lá no pacote da PPP. Os projetos já foram elaborados, já estão aprovados, então ele será implantado lá, um dos lotes da PPP. O que mais aqui? Deixa eu ver aqui o que faltou aqui.

**01:10:20 Rogério V**: E a Ponte do Jaguaré?

**01:10:21 Dawton Roberto Batista Gaia**: A Ponte do Jaguaré será implantada. Eu não tenho o prazo aqui ainda, mas ela será implantada. Ela não foi retirada do pacote de implantação, não.

**01:10:49 Rogério V**: Pelo contrato da concorrência 002, 003, o adiamento foi até o final do ano. Você já falou que tinha interrompido por causa de paisagem, depois falou porque a ponte estava ruim, estava com problemas estruturais, a empresa tinha medo, depois falou que é problema de motofaixa e agora você falou que vai ser implantada, mas em relação à problema da ponte, de ter problema estrutural, está acabando a obra de manutenção. Só que eles poderiam ter feito agora, cumprido com o projeto que foi contratado pela Habitem. Mas não estou vendo nada disso, não. Está entregando do jeito que estava.

**01:11:39 George Queiroz**: Não é prioridade.

**01:11:42 Dawton Roberto Batista Gaia**: Infelizmente, não consegui colocar no projeto de manutenção da ponte.

**01:11:47 Rogério V**: Como é que é?

**01:11:48 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não é verdade.

**01:11:50 Rogério V**: O que é que não é verdade? Não é prioridade. Se fosse prioridade, estava pronto, porque já foi pago um milhão de reais para fazer o canteiro central da Queiroz Filho e aquele pedacinho ao lado ali. Faz dois anos que a gente faz isso, está falando isso.

**01:12:06 George Queiroz**: A gente não aguenta mais essa novela, Dawton. A gente não aguenta mais essa novela.

**01:12:09 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não é novela.

**01:12:10 Rogério V**: Não para de ter obra lá. É sim, entre tantos contratos, 002, 003, 004. Não, é assim, durante um ano e meio, você ficou culpando a empresa, que a empresa não queria fazer. A gente percebeu que não é verdade. A verdade é que a CET não quer que faça algumas coisas por causa dessas operações reversíveis. Ali na Jaguará tem, nessa Carlos Caldeira tem. Agora, a gente soube ali, pelos documentos que eu acessei e via SEI, tem uma lista lá, eu mandei para vocês ali, eu mandei até para a Câmara Temática, que a empresa falou, olha, a gente não pode fazer, porque vocês não deixam fazer. Tem um documento da CET dizendo que lá naquela Carlos Caldeira faz a operação, então não podemos fazer lá. Lá embaixo, na Ordem de Progresso, também não pode fazer, porque precisa mudar a sinalização. Na Jaguaré, que está concluída, inclusive naquela lista da Habitem, está concluída, Ponte Jaguaré, a Rua Alvarenda. Eu não sei o que está concluído, só se for a parte deles. Agora, Mutinga é um disparate, vocês quebrarem toda a Mutinga lá no meio, também faz parte desse pacote de obras, quebrar ela todinha, gastaram dinheiro, quebrou, de onde vai vir o dinheiro? Assim, não vai ter dinheiro, quem vai fazer ciclo rota não precisa de dinheiro. Então, a empresa ganhou o dinheiro para não fazer nada. Você considera isso um bom serviço público? Eu não considero, mas tudo bem.

**01:13:47 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom. Será feito a Jaguaré, só para concluir essa frase aqui do Jaguaré. A Abraão de Moraes, a mesma coisa. Voltamos lá para Vergueira. Em Vergueira foi elaborado um projeto, foi feita uma vistoria lá, inclusive a Nini esteve junto na vistoria. Foi elaborado um projeto que desviou lá pela Rua Pedroso, acho que era uma das alternativas, e a implantação já foi iniciada lá. E na Martina de Carvalho, o projeto está em uma fase final para poder ser elaborado e ser implantado. Então, a alternativa encontrada lá em conjunto, na vistoria, foi, acho que desde esse momento até a conclusão da obra, essa alternativa da Martina de Carvalho. Martina de Carvalho e Condensa de São Joaquim. Então, essa é a alternativa que foi encontrada com eles aqui. E vai ser implantado, está sendo implantado já, só para ter uma ideia.

**01:15:17 Aline Pellegrini Matheus**: Mas, Dawton. Eu perguntei aqui a conexão lá perto da igreja, lá na Martina de Carvalho.

**01:13:47 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não sei se alguém escutou o que ela falou. Mas, basicamente, nesse caso, eles fizeram a vistoria e de lá saíram duas propostas. Parece que a proposta que foi contemplada foi a segunda proposta, onde vinha por uma via paralela, que é a Martina de Carvalho, e subia e entrava ali pela Condessa de São Joaquim, que estão fazendo um projeto aqui, estão na fase final do projeto. Basicamente é isso. Só para responder o que foi colocado aqui. Eu acho que desse será refeito.

**01:20:21 Ricardo Pradas – SMT**: Dawton, aqui pelo chat, querem saber se a conexão com a Condessa de São Joaquim, que está apagada perto da igreja, junto à Martina de Carvalho, será feita. Dá a resposta do Cássio, é finalizado o projeto para a manutenção da Condessa.

**01:20:40 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não, a Condessa vai ser feita, a Condessa de São Joaquim. O Cássio está na reunião, ele poderia até complementar a minha resposta. Cássio, você pode complementar?

**01:20:59 Cassio – DPM**: Oi, Dawton. Oi a todos. A parte da Pedroso, uma parte está sendo implantada pela CET, uma parte pelo pessoal da obra do metrô. A implantação já foi iniciada, quem passar por lá vê que já tem a estrutura cicloviária e futuramente ela vai ser inserida dentro do plano cicloviário, conforme já vem sendo pedido. A Martina de Carvalho nós fizemos as tratativas com a área operacional e com a Zona Azul para acertar detalhes do projeto. Nós vamos tirar. A proposta é tirar da frente da igreja, tirar da frente da escola, pôr do lado oposto e fazer uma conexão melhor com a Pedroso. E a Condessa, manutenção, repintura, porque tem um trecho dela que ainda é visível, mas lá em cima do viaduto está totalmente apagado. O projeto, inicialmente, fazemos a vistoria, trabalha em cima do desenho, passa por um controle de qualidade, é aprovado pela nossa diretoria e aí é encaminhado para a implantação. Então, estamos em fase final do ajuste da Martina, mudando o lado e da manutenção da Condessa. Ok?

**01:22:36 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito. Bom, da nossa listinha aqui, tem, acho, o último pedido da lista aqui é, sendo a Madureira, qual será a opção que a Prefeitura vai dar para o trecho que será retirado para a implantação do túnel? Eu vou colocar aqui, se o Cassio quiser complementar, durante o período da obra, será utilizada como alternativa a França Pinto. É isso, né, Cássio?

**01:23:20 Cassio – DPM**: Positivo, Dawton. Nas primeiras discussões, sabendo que a ciclorota não é muito apreciada, nós participamos das discussões com a empresa que vai fazer a obra com a área operacional responsável pela área da Sul. Nesse primeiro momento, para não colocar o ciclista nas vias paralelas, em conflito com um trânsito que vai se adaptar nesse primeiro momento, quando a Sena Madureira for interditada, nós optamos pela orientação para que o ciclista utilize as estruturas cicloviárias da França Pinto e, eventualmente, da Madre Cabrini, até fazer toda essa adaptação. Conforme for o desdobramento da obra, nós vamos analisando essa acomodação do fluxo, essa acomodação dos desvios, do plano de desvio de tráfego que foi proposto. Se necessário ou conforme o andar da obra, nós fazemos ajustes. Mas, nesse primeiro momento, para o início das obras, serão colocados banners e placas indicando a utilização da França Pinto para poder fazer essa ligação Ibirapuera-Domingos de Moraes.

**01:24:50 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito.

**01:25:25 Aline Pellegrini Matheus**: Bom, então, acho boa a opção da França Pinto, só que vocês só estão sinalizando na avenida, na Domingos de Moraes Vergueiro. Vocês precisam sinalizar na própria Sena Madureira, quando ainda tem o trecho ciclável, fecha, quando interrompe o trecho e a obra começa, não tem nenhuma sinalização ali para o ciclista, avisando, “olha, vira para cá, que a França Pinto fica para lá”, não tem nenhuma informação ali para o ciclista. Só tem assim, “ciclista siga desmontado”. Não tem nenhuma proteção para o ciclista e nenhuma informação para que lado ele vai para acessar a França Pinto ou a Madre Cabrini. Nem antes assim. Precisa colocar uma informação ali, quando ele está subindo a Sena Madureira. Agora, na avenida Domingos de Moraes, a Vergueiro tem, ok, está bem sinalizado, mas lá para baixo não tem nada.

**01:26:38 Cassio – DPM**: Aline, dentro do plano de desvio de tráfego foram previstos 17 placas, banners, em todo ponto de decisão do ciclista, provavelmente a empresa ou não terminou a implantação ou, se foi colocado o banner, por algum motivo ele foi danificado, tirado, rasgado, a gente vai estar cobrando novamente que a empresa que está fazendo a sinalização para efetivar os bloqueios e os fechamentos para início das obras, vamos reiterar a colocação de todas essas placas que foram previstas nas reuniões que a gente fez com eles e com a área operacional.

**01:27:28 Aline Pellegrini Matheus**: É, dá uma reiterada, uma conferida, talvez valha uma vistoria de vocês, porque eu vejo que tem até um excesso de placas na avenida Domingos de Moraes e Vergueiros, porque tem uma atrás da outra, assim, várias mesmo, e não tem nenhuma no trecho de subida, entendeu? Nenhuma mesmo. Acho que devia ter pelo menos uma lá embaixo, lá no viaduto, na saída do viaduto, uma mais para cima, mas não tem nenhuma, sabe? O ciclista fica meio vendido mesmo. Aproveito para dizer que desde o princípio, assim, antes mesmo da ciclovia da Sena Madureira nascer, a gente tinha um pedido que está aprovado, foi objeto de audiência nossa e tudo aprovado lá nas audiências de 2019, que é a ciclovia da Pedro de Toledo, que inclusive é um pedido da Unifesp, tudo que nunca saiu do papel. Talvez essa seja uma oportunidade de tirar essa ciclovia do papel, já que a gente vai ficar tantos e tantos tempos sem a ciclovia da Sena Madureira. Fica aí reiterado o nosso pedido.

**01:28:44 Cassio – DPM**: Ok. Eu tenho aqui. Eu não vou conseguir compartilhar a tela agora, mas todos esses pontos verdes na imagem são pontos onde haverá uma placa urbana para o ciclista. A obra, nesse momento, está nesse trecho grifado em amarelo. Então, ao longo de toda a Sena Madureira, lá perto do Ibirapuera, todo o trecho foi previsto a implantação de sinalização para o ciclista, além da sinalização para os demais veículos que não estão nesse mapa que estou apresentando para vocês. A gente vai, como eu disse, reiterar, se necessário, a área operacional e vistoriar cada um desses pontos, porque foi feita a discussão e foi previsto sinalizar, orientando-o para ir para França Pinto, como rota alternativa.

**01:30:16 Lucian C**: Oi, gente, bom dia. Sobre a obra da Sena Madureira, eu queria constar, em ata, a gente está pedindo a interrupção das obras e a suspensão do contrato. Eu queria que ficasse esse pedido registrado em ata. Primeiro porque a obra vai remover a comunidade Sousa Ramos e não tem projeto habitacional para essas pessoas, as pessoas não têm destinação, e isso já é um problema no contrato. Outra coisa é que essa obra, a gente tem notícia onde o diretor da empresa que ganhou o contrato falou para o jornal que ele pagou um milhão de reais em propina para a prefeitura para que essa licitação fosse direcionada para ele, a Queiroz Galvão. Como ainda é a Queiroz Galvão que está executando o contrato, a gente quer que essas obras sejam suspensas e que isso seja devidamente investigado e que esse contrato com essa empresa seja encerrado. Por último, falar da nossa segurança, que a conexão de França Pinto vem de outro lugar, as outras conexões vêm de outro lugar, então, mais uma vez, vou pedir para que esse contrato seja encerrado, porque ele coloca a gente em perigo e o túnel que vai ser feito não permite nem a passagem de transporte coletivo nem a passagem de bicicleta. Eu queria que isso tudo ficasse registrado em ata todos os motivos pelos quais a Câmara Temática está pedindo a suspensão do cancelamento do contrato. Muito obrigado.

**01:32:00 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito, Luciano. Será colocado e registrado aqui na nossa ata.

**01:32:35 Lucian C**: Ah, desculpa, posso fazer um pedido a mais? Eu tentei acessar pelo site da Prefeitura a íntegra desse contrato que está ocupando a sua parte da Madureira e eu não consigo acessar. Os links que estão disponíveis na Prefeitura são todos deadlinks. A gente clica e ele transfere para uma página de erro. Então, eu queria solicitar, por favor, que vocês enviassem o contrato dessa obra com todos os seus aditivos.

**01:32:33 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito. Vamos verificar aqui e tomar a providência que você está solicitando. Voltaram duas questões aqui. Um pedido e a apresentação do que a gente fez. Você conseguiu um pouco, Michele? Eu acho que primeiro vou passar para o Lucas.

**01:33:46 Luccas Bernacchio Gissoni**: Oi, Dawton, tudo bem?

**01:33:56 Dawton Roberto Batista Gaia**: O nosso portal da prefeitura está dizendo que foram 100 quilômetros entregues e envolvidos nessa gestão. Na verdade, isso não muda absolutamente nada do que está sendo feito. Realmente, não muda absolutamente nada. O que a gente está dizendo é o seguinte, foi feita uma fotografia exata do que foi entregue num período de gestão ou num ano de gestão e na gestão seguinte. Então, fizeram um recorte exato de quantos quilômetros foram entregues até o ano de 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024. Então, eu pedi para o Lucas, que é o nosso representante, está fazendo a gestão desse processo das metas aqui dentro, eu pedi para ele fazer um recorte, fazer um slide para poder apresentar para a gente, para a gente poder falar sobre esse assunto e resolver esse problema definitivamente, porque toda hora volta esse assunto e a gente precisa resolver esse assunto definitivamente. Lucas, é com você.

**01:35:21 Luccas Bernacchio Gissoni**: Obrigado, Dawton. Agradeço a oportunidade. Bom dia a todos e todas. Como o Dawton falou, de fato, esse é um assunto que voltou recorrentemente a nossa atenção. A gente estava percebendo que estava ocorrendo um problema e, identificado o problema, a gente fez gestão junto com a equipe da CET, que está aqui o Cássio presente, o Bruno, fizeram um excelente trabalho de uma auditoria em que foi averiguado, de fato, passaram um tente fino nas entregas de estruturas cicloviárias, as quilometragens, quanto ficou para cada ano. Então, só para resumir um pouquinho o problema que estava acontecendo era o seguinte, eu acho que alguns dos membros aqui mais antigos da Câmara vão recordar que entre o final de 2020 e o início de 2021 foi entregue uma quantidade considerável de quilômetros de estruturas que ficou meio que dividido entre os dois anos e que para completar também o problema era também um ano de virada de programa de metas. Então, teve um programa de metas de 2017 até 2020 e depois entrou um novo programa de 2021 que se encerra agora no final de 2024. O que aconteceu? A gente tem aqui o resumir no canto inferior direito desse slide. Teve uma entrega de 87,5 quilômetros incontestavelmente em 2020, ao longo do ano. E mais 104,6 quilômetros que ficou meio que dividido entre dezembro de 2020 e os primeiros meses, até maio de 2021. Dentre esses 104,6 quilômetros tinha basicamente duas situações. Uma em que nós consideramos ou estávamos considerando uma entrega operacional das estruturas cicloviárias ainda em 2020. Então, eram estruturas que estavam praticamente completas ainda em dezembro, com o tapete vermelho, com o recape, ou, se fosse ciclovia, com toda a parte de pavimentação e uma parte considerável de sinalização faltando meramente alguma coisinha assim de sinalização que foi depois implantada no início, como eu falei, de 2021. Essas estruturas foram consideradas uma entrega operacional com as características mínimas de uso pelos ciclistas ainda em 2020. Depois completou alguma coisinha lá de sinalização. Um segundo grupo foi de estruturas que de fato a entrega, inclusive operacional ficou para 2021. Na época, eu entendo, eu não estava aqui ainda que teve alguma conversa com a CTB no sentido de completar o programa as metas que estavam previstas entre 2017 e 2020. Então, considerar para aquele programa de metas e em seguida passar a contar o programa de metas de 2021, de modo a que se completasse a meta anterior e passasse a contabilizar a meta atual, que a gente está contando. Isso deu origem a um problema de divulgação de dados divergentes, sobretudo entre Prefeitura e CET. A gente verificou que isso estava acontecendo. Então, dependendo do canal, estava sendo a gente estava fazendo uma contabilidade diferente de acordo com critérios que não estavam exatamente equânimes entre as diversas entidades da prefeitura. Então, a turma lá do DPM fez esse pente fino, como eu falei. O que foi verificado? Que desses 104,6 quilômetros que estavam nessa situação, 52,4 ficaram para 2020. Isso totalizou uma meta de 130, quer dizer, um indicador para a meta entre 2017 e 2020 de 139 quilômetros, somando o que foi entregue nesse período mais os 102,4 quilômetros. Mais uma vez, dos 104,6 quilômetros que estavam nessa situação entre os dois anos, 50,3 quilômetros foram entregues entre janeiro e maio de 2021, que, somando com 1,9 quilômetros que foram entregues após maio, deu para o ano de 2021 um total de 52,2 quilômetros. Então, ficou dividido mais ou menos nesse número, ficou mais ou menos metade para cada lado. Depois, não houve alteração, 32,2 quilômetros entregues em 2023, 4,5 em 2022. Agora, em 2024, a gente tem, até agosto, foi contabilizado 11,18 quilômetros, que vão entrar mais 2.300 agora da Maria Cândida, que não entrou ainda para o site lá da CP. Naquele mapa que a gente tem das estruturas cicloviárias, mas a gente tem a perspectiva que entra em breve. Então, isso dá o total da malha cicloviária da cidade, que não fica alterado. A gente continua com 743 quilômetros, que vão entrar mais agora esses 2,3 que eu falei. O que houve foi um redimensionamento desse período entre 2020 e 2021 que a gente estava divulgando dados divergentes. Agora fica meio que batido no martelo, em relação à data final de entrega de cada um deles. Inclusive, a gente revendo os nossos materiais de programa de metas, que é publicado pela Prefeitura, de atingimento do histórico da meta, para estar de acordo, então, com os dados agora divulgados de forma correta. Eu acho que é mais ou menos isso, Dawton, não sei se ficou alguma dúvida que eu possa estar explicando para outra pessoa.

**01:41:30 Dawton Roberto Batista Gaia**: Eu não tinha dúvida nenhuma com relação a isso. É importante que a gente deixe isso claro, porque nós estamos falando de datas específicas. O mais importante é que não muda absolutamente nada o que foi implantado até hoje. Hoje nós temos 743 quilômetros de implantados, mais 2,3 quilômetros que é da Maria Cândida, que vai subir no site, assim que a gente enviar para a CET, ela dar como aceita. O Rogério está com a mão levantada, vamos falar com o Rogério.

**1:42:11 Rogério V**: Ah, muito obrigado, viu, por explicar a forma certa, porque o plano de metas do Ricardo Nunes começou, ele foi solto acho que em agosto ou setembro. Então, ele já veio com uma lambuja de 50 quilômetros, que é o atraso do plano de metas do Covas, que foi feito quando a secretária era Elisabeth França. Ela queria fazer 170 quilômetros, ela não fez e atrasou. O Ricardo Nunes começou então com uma lambuja, então na verdade foi feito pela administração dele mesmo 50 quilômetros, porque já veio com 52, veio com 2020. Colocou mais 50 para virar 100. Que interessante essa lambuja. É aceitável isso?

**01:43:19 Dawton Roberto Batista Gaia**: Rogério, Rogério, calma.

**01:43:23 Rogério V**: Estou mais calmo agora.

**01:43:27 Dawton Roberto Batista Gaia**: O que precisa ficar claro é o seguinte. Foi feita uma pergunta, vocês perguntaram, e essa pergunta veio para nós com pauta, e nós estamos respondendo a pauta que vocês colocaram. Nós apenas definimos que sim, na época...

**01:43:50 Rogério V**: 50 quilômetros. Vai mudar isso no plano de metas lá na...

**01:43:54 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não vai mudar nada.

**01:43:56 Rogério V**: Aqui está claro, são 100 quilômetros no período 2021-2024, sendo 49,7 na gestão Ricardo Nunes. Então, o plano de metas da gestão Ricardo Nunes que está lá está errado. Foi alterado lá?

**01:44:14 Luccas Bernacchio Gissoni**: Rogério, o programa de metas segue a legislação municipal e ele não é da gestão Ricardo Nunes, é da gestão Bruno Covas e Ricardo Nunes, a gestão 2020-2024. Aqui, tem essa informação da gestão Ricardo Nunes só para a gente entender o que foi feito pelo atual prefeito, mas o programa de metas obedece ao ciclo da gestão municipal, independentemente da substituição do vice-prefeito pelo ex-prefeito falecido. Está um barulho aqui, gente, eu vou poder limitar aqui as pessoas. Então, continuando. Em relação à data, Rogério, não há lambuja, porque o próprio programa de metas tem um prazo estabelecido na legislação que vai de janeiro de 2021 até dezembro de 2024, só que ele tem prazos de divulgação. Segundo a legislação, a primeira versão é até 31 de março e depois a versão final fica para agosto, que é a data que você falou. Esses são os próprios prazos legais. Não obstante o prazo de divulgação ser março e agosto, ele já está valendo desde janeiro. Isso também obedece a legislação. O que foi feito na gestão anteriormente, a divulgação do programa de metas, conta independentemente. Em relação a essa transação de 2020 para 2021, os números que a gente estava divulgando anteriormente que estavam equivocados eram de 36,7 km em 2021. A gente já verificou que foi 50,3. Então, houve uma mudança de 20 km que não impacta na meta, até porque a gente está, como vocês sabem, um pouco distante ainda da meta de 300 km. Então, não é uma lambuja para a alteração dos números, mas é realmente uma preocupação com a lisura da divulgação dos números corretos, de acordo com uma política pública orientada por dados.

**01:46:37 Dawton Roberto Batista Gaia**: Acho importante, Rogério, a gente acrescentar, é muito importante acreditar, que de tudo que foi planejado, vamos colocar assim, de tudo que foi planejado, esses números estão muito frescos ainda, porque a gente vem lutando por isso desde o início da gestão, são os 48 km das concorrências, 125 km, quase 126 km da PPP, e os 157 km das concorrências que estão sendo feitas, eles continuam sendo perseguidos. Então, isso não mudou absolutamente nada do processo. É isso que você precisa entender.

**01:47:23 Rogério V**: Não, não mesmo. Está lento, como sempre. Está bem lento, como sempre. Não mudou nada.

**01:47:28 Dawton Roberto Batista Gaia**: Tudo bem. Nós não deixamos de percorrer esses números, com isso que já está planejado. É isso que precisa ficar claro. Independentemente de ter alcançado a meta ou não alcançado a meta, de conseguir alcançar a meta ou não alcançar a meta até o final da gestão, esses números que foram propostos, esse planejamento que foi elaborado, ele continua ativo. Nós continuamos perseguindo em todos os formatos que a gente possa fazer aqui legalmente. Então, os 157 km nós estamos perseguindo para ver se eles saem este ano. Nós dependemos de outras instâncias, mas eles não saíram até agora. Isso não significa que nós não vamos começar a fazer alguma coisa desse processo. Se sair algum vencedor nesse processo de 157 km, ela está ativa. A concorrência está ativa e nós estamos respondendo todas as notificações que estão sendo encaminhadas e, querendo ou não, ela será uma contribuição para a construção da rede de convivência na cidade de São Paulo. Isso é importante para nós. Se vai ser esse ano, se vai ser o ano seguinte, se vai ser a gestão seguinte, o nosso propósito aqui é dar continuidade a todo esse processo. A mesma coisa, eu posso falar da PPP. Ela tinha proposto 120 km no início, quase 121, e agora passou a 126, que nós ampliamos um pouquinho na Zona Leste, conseguimos ampliar um pouquinho mais na Zona Leste, que tinha a possibilidade com a construção do lote. Então, é isso, nós vamos conseguir perseguindo e isso vai ser construído. Precisa ficar muito claro nisso. Isso não significa que nós não estamos percorrendo a meta dos 1.800 km para 2028. Isso precisa ficar muito claro. Porque, independentemente desses processos que já estão seguidos, estão sendo perseguidos, tem os contratos elaborados, tem os projetos feitos, tem os convênios assinados, eles estão em andamento, nós vamos continuar fazendo o restante do processo, que é temos mais 100 km prontinhos. Aprovadas essas concorrências, temos mais 100 km para colocar na praça mais 100 km de concorrência, que já passaram por audiência pública. Então, fora esses 157 km, temos mais 100 km. Estamos aguardando, como é um processo novo, é uma lei nova que nós estamos implementando esses 157 km, estamos vendo o resultado dessa experiência diante de uma nova legislação. Passadas todas as notificações, nós vamos fazer a adaptação dos nossos 100 km e vai para a praça também mais 100 km de imediato, pode ir de imediato essa nova concorrência. Então, é isso. Fora tudo isso, nós continuamos planejando o restante do plano cicloviário, para poder chegar aos 1.800 km, para consolidar os 1.800 km de planejamento, porque é isso que a gente tem que fazer. Nós não podemos parar de fazer esse planejamento, porque existe uma legislação e nós estamos perseguindo essa legislação. A gente não pode esquecer. Lucian, por enquanto, nós temos lá a legislação para 1.800 km.

**01:51:43 Rogério V**: Está repetindo tudo.

**01:51:50 Dawton Roberto Batista Gaia**: Estou repetindo como você repete todas as vezes que você entra para poder falar o que você fala. Estou repetindo para ficar claro o que eu estou falando.

**01:52:14 Lucian C**: Então, na real, eu queria apontar aqui, pelo que vocês estão falando, não é nenhuma surpresa, mas a Prefeitura de São Ricardo Nunes vai passar nem perto de atingir a meta de cinco vias. Eu queria reforçar que vocês ficam falando de 700 e poucos quilômetros, mas isso aqui com o plano de mobilidade de São Paulo aberto, e ele previa 1.350 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas prontos até o final de 2024. Como é que vocês não têm nem metade da estrutura que está prevista no plano de mobilidade? Eu queria saber por que a Prefeitura não correu atrás do atraso e por que vai entregar uma malha que é menos de metade do que está previsto na lei de doação que é o plano de mobilidade da cidade.

**01:53:29 Dawton Roberto Batista Gaia**: Eu vou concordar com você que nós não estamos entregando, mas não vou concordar com você que você está afirmando que nós não corremos atrás. Isso eu não posso concordar com você, porque se tem uma coisa que nós fizemos, foi correr atrás disso. Não conseguimos, por enquanto, ainda não terminou a gestão, para a gente poder fechar o número, qual será o número. Então, nós não conseguimos, mas estamos correndo atrás, sim, e não paramos em nenhum minuto de correr atrás disso.

**01:54:02 Lucian C**: Mas não vai dobrar a malha cicloviária até os próximos dois meses de gestão. Vocês não fizeram nem metade do que estava previsto no plano.

**01:54:09 Dawton Roberto Batista Gaia**: Pois é, mas foram os problemas que nós encontramos no percurso do planejamento. Por exemplo, os 157 quilômetros eram para ter saído um ano atrás. Não saiu, até agora não saiu. Nós poderíamos ter chegado muito perto, talvez não atingir os 300 quilômetros, mas poderíamos ter chegado muito perto da meta. Então, é claro que nesse pacote que tem dos 157 quilômetros, vocês chegaram a ter acesso aos processos como o que está sendo pedido. Os prazos são significativamente curtos em termos de elaboração de projeto e implantação do projeto e equipes que deveriam estar acompanhando a implantação. Claro, nós não deixamos em nenhum momento de buscar, de perseguir, essa meta. É isso que precisamos.

**01:55:12 Lucian C**: Mas, Dawton, você está falando que teve um problema de fazer a licitação de 157 quilômetros lá. Mesmo se ela tivesse saído inteira, vocês ainda iam estar mais de 600 quilômetros atrás da meta. Não vejo como isso é perseguir a meta. Vocês não estavam nem com um processo paralelo que ia ter que ser feito de qualquer jeito se houvesse intenção de cumprir o plano de mobilidade.

**01:55:37 Dawton Roberto Batista Gaia**: O processo paralelo existe, sim. Nós fizemos o planejamento de mais 318 quilômetros, que já está disponível. Fora esses 318, já fechamos mais 100 quilômetros ao final de consolidar um plano, consolidar um planejamento. Tudo isso ainda vai ter que passar por audiências públicas, que é essa que é a questão. Todo esse restante do planejamento vai ter que passar por audiências públicas para poder dar encaminhamento. Mas o mais difícil é você consolidar o plano, fazer um planejamento factível, com o pé no chão, onde você propõe uma complementação de uma rede cicloviária significativamente grande, porque nós estamos falando aqui de mais 1.000 quilômetros. Se tem 743, nós estamos falando de mais 1.000 quilômetros a ser implantado até 2028. Então, é lógico, se nós queremos atingir essa meta, nós vamos ter que mudar o formato e como deverá ser feito a gestão e o encaminhamento de todo esse processo para poder ganhar esse quantitativo significativo de rede cicloviária. Eu, assim, vou insistir novamente, estamos perseguindo, sim, essa implementação.

**01:57:08 Sasha Hart**: Bem, eu acho que essa figura que a gente está vendo agora, os dados, na verdade, acho que eles são muito autoexplicativos. A gente podia até ter dos anos anteriores também. Acho que não precisava ter começado em 2016. Seria interessante começar em dois mil e pouco, dois mil e um tanto, mas acho que seria interessante, porque a gente teve um grande crescimento nos anos anteriores a 2016, que acho que ajuda a contar também a história da evolução da infraestrutura cicloviária na cidade de São Paulo. Nossa função da CTB, assim como da Prefeitura, também é ajudar a divulgar, dar transparência para os dados. Então, eu queria pedir para que essa imagem, acrescido com os dados anteriores, fosse colocada na página da CET. Acho que tem uma parte lá que fala sobre infraestrutura, tem o plano cicloviário, que remete ao Plano Mob, que tem essa meta de 1.350 quilômetros, é onde a gente devia estar hoje. Interessante também lembrar que esse plano cicloviário é de dezembro de 2020. Então, em dezembro de 2020, inclusive, também tem uma outra contagem que não bate com essa. Em vez de 643, em dezembro de 2020, o plano cicloviário da cidade de São Paulo, que não é de uma gestão, ele diz que tinha os 677 quilômetros. Tem um erro aí de 34 quilômetros que não entendi como é que fica essa disputa. O pessoal em dezembro fala que era da sua gestão, o pessoal em janeiro fala que é de outra, na verdade, é mesmo. Mas acho que seria legal, mais que nada, ter clareza, porque é muito difícil para a gente da CTB também explicar para as pessoas quando a gente que deveria estar conseguindo dialogar com vocês, entender, só está descobrindo agora no final da gestão como vocês calculam o número de quilômetros para a meta da gestão. Mas, independentemente da meta da gestão, a gente está falando do plano cicloviário da cidade de São Paulo, a gente está falando do Plano Mob. É isso que a gente acho que gostaria muito de ver com mais clareza. Então, reitero, para colocarem isso na página, para dar mais clareza, acrescentando os dados anteriores, e revisar a frase que está lá colocada de que o plano de governo da atual gestão complementa a implementação de uma série de medidas adequando a cidade a essa questão de demanda. Vamos todos aqui, acho, que poder reconhecer que a quantidade de quilômetros da a estrutura que foi feita dessa gestão foi pífia. A gente está falando de menos de 50 quilômetros em 4 anos. Então, acho que a gente tem que ter um pouco mais de unicidade na página da CET para colocar os dados que, no final das contas, a população quer ver, o que a CET quer discutir a respeito e ter um texto ali que seja um pouco mais representativo da realidade. Estagnou, e não estou entendendo como que continuou se falando que “a gente vai chegar nos 1800”. Realmente, agradeço quem está empenhado nisso, mas não vejo nenhuma ação para estar otimista que a gente vai chegar sequer perto. De novo, mais que nada, reitero o pedido pela terceira vez. Colocar na página CET esses dados adquiridos com os dados anteriores da rede e dar uma melhoradinha ali no texto para refletir mais a realidade. Pode ser? Tudo bem? Tem alguma restrição para não poder fazer isso?

**02:01:11 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não, a gente vai dar uma olhada, não vejo problema nenhum de fazer isso. Na verdade, nós temos esse trabalho específico que teve uma pergunta de vocês, e nós trabalhamos exatamente, não era nem para chegar em 2016 lá. A ideia era fazer esses números que a gente está colocando, porque foi um pedido de vocês, nós estamos respondendo o pedido de vocês, não tem problema nenhum quanto a acrescentar tudo isso que você está propondo, não vejo problema nenhum também. Se existe um desejo grande é que a gente tenha a maior transparência possível de tudo que está sendo feito pela Secretaria e pela CET. A gente não tem o porquê esconder absolutamente nada do que está sendo feito, muito pelo contrário. A gente está aqui demonstrando que existe, sim, um esforço enorme com relação a todo esse processo, e nós não conseguimos chegar no que a gente estava propondo pela meta.

**01:57:08 Sasha Hart**: Dawton, quando que dá para colocar isso na página? Porque, de novo, acho que as palavras são bonitas, mas a gente precisa ver a ação. A gente já caiu no conto dos 300 quilômetros, dos 650 quilômetros, dos 1.800, a gente precisa saber das ações. Quando que dá para colocar isso na página? Só reiterando, a gente nunca pediu para começar a história em 2016. Isso foi uma opção de vocês. Como se a rede cicloviária estivesse vindo com 500 quilômetros, ao longo de todos os anos. A gente sabe que não. Então, de novo, colocar o histórico, acho que todo, seria mais interessante. De novo, quando que vocês conseguem, então, colocar isso na página? Para quando? Dá para ser amanhã?

**02:02:59 Dawton Roberto Batista Gaia**: Preciso verificar. Não, amanhã não, com certeza não, porque aqui não é pastelaria, meu amigo. Eu preciso refazer isso, se for o caso da proposta que você está fazendo, e depois pedir para alguém subir com isso na página. Então, nós vamos dar uma olhada, com certeza, nós vamos dar a maior transparência possível que a gente possa dar, porque não tem problema nenhum com relação a isso.

**02:03:26 Sasha Hart**: Legal. Se precisar de ajuda com o histórico, a gente tem aí também dados.

**02:03:32 Dawton Roberto Batista Gaia**: Nós temos histórico.

**02:03:34 Sasha Hart**: Se precisar de ajuda para subir na página, conte com a gente. A gente não é de fazer pastel também, mas a gente consegue subir na página, acho que facilmente, uma tabela dessa, dentro, obviamente, do sistema que permite isso para vocês. Mas não queria realmente cair no conto de novo de que um dia a gente vai fazer ou na volta a gente faz.

**02:04:11 George Queiroz**: Bom, estou um pouco ausente da reunião aqui, estou vendo esse gráfico, ganhamos 50 quilômetros no tapetão. Interessante. Para mim, a gente está no final da gestão. Estamos em outubro, vamos ter mais uma reunião, duas. Na reunião passada, a gente leu uma carta, onde a gente coloca a nossa insatisfação com todo esse processo dos últimos quatro anos. Por mais que agora a gente aumente de 50 para 100, se aqui no meu trabalho eu tiver quatro anos para fazer um trabalho e ao final desses quatro anos eu fiz 30% desse trabalho, eu estou demitido. Eu sei que a gestão pública não funciona assim, mas o trabalho, sim, deixou a desejar. Desde o começo, eu participo de reuniões com mais frequência, justamente desde 2020, quando a gente estava de quarentena e a gente ouve as mesmas coisas. Acreditar na palavra? A gente não acredita, eu nunca acreditei. Eu acho que o respeito a gente conquista, a gente não pede. Então, as coisas acontecem, o respeito a gente conquista com as coisas acontecendo no mundo real. No mundo real não aconteceu, a gente ganhou aqui no gráfico, tem muita ciclovia que está na concorrência, que está por ali, então fica uma maçaroca de informações que não condizem com o que a gente vê na rua. A gente vê ciclovias que dizem que estavam prontas e que não estavam, a Ponte Jaguaré, por exemplo, que a gente discutiu mais cedo, chegou a entrar no mapa cicloviário da cidade, eles tiveram que tirar, vocês fazem a Sena Madureira, vão ter que quebrar a Sena Madureira, faz a Mutinga, quebra a Mutinga. Lá em 2020, a gente ouvia que “Calma, gente, a gente está fazendo uma PPP, porque uma PPP, uma parceria público-privada, vai agilizar muito o processo. A gente está fazendo a PPP para agilizar”. A gente viu que não agilizou nada. Foi um erro apostar nisso e dizer para a gente que isso iria agilizar alguma coisa. Não agilizou nada, a coisa ficou paralisada. Então, esse somatório todo, a gente tem, primeiro, uma gestão que, sim, não é ligada, não nos ouviu a alta cúpula, a gente não conheceu o prefeito, o prefeito nunca sinalizou para a gente. O prefeito, quando era vereador, protocolou uma CPI contra ciclovias, ou seja, a gente sabe que ele nunca foi fã desse tipo de estrutura, mas ele não veio aqui se justificar com a gente, nunca veio conversar. Obviamente, tem coisas mais importantes para ele, coisas mais prioritárias para ele do que conversar sobre transportes com a sociedade civil. Mas o fato, mesmo com esses 50 mais, 50 menos, inclusive o que foi feito, teve muito problema. A gente passou esses anos discutindo a baixa qualidade do que acontecia na cidade, como na Avenida Tiradentes, na 13 de Maio, a ciclovia de 70 centímetros, a requalificação da Rebouças, que chegou a ter lugares com 30 centímetros, diversas ciclovias deixando a desejar. Na Sena Madureira, foi feita com um relógio no meio da ciclovia, tiveram que tirar, agora vão ir retirar, quebrar a estrutura toda. Então, a gente vê uma gestão, nesses quatro anos, resumindo, quase como um exército de 50 leões tentando fazer coisas, tentando, mas não conseguindo. Eu acredito, sim, que há um problema político muito sério e, sim, há um problema técnico muito sério, porque o resultado é outro. Você me dizer, “sim, estamos trabalhando, estamos tentando, estamos empenhados, estamos querendo”, pode falar à vontade em nome da CET. Eu acredito na boa-fé das pessoas, mas o fato é o que está na rua, o que está na rua deixa a desejar para a comunidade dos ciclistas. Esse é o resumo do que aconteceu nos últimos quatro anos na cidade. Uma cidade que deixa a desejar em dar segurança aos ciclistas, em dar prioridade à mobilidade ativa. Esse é o fato. As intenções podem ser outras. Você pode dizer o quanto você achar e a gente se arvorar em detalhes técnicos que, desculpa, não interessam a quem está na rua. Quem está na rua, a gente está representando quem está na rua, os detalhes, as desculpas, que aconteceu isso com a lei, que aconteceu isso com aquilo outro, não interessa para quem está na rua tomando fina de ônibus, passando perigo e querendo que as suas crianças pedalem. Eu queria que meu filho pedalasse e eu vi hoje de manhã na reunião que a CET considera um absurdo uma criança pedalar numa ciclofaixa. Então, a gente resume esse dado. Finalizando, eu agradeço, mas continua, mesmo com esses 50 quilômetros que vocês acharam e encontraram, uma gestão que deixou muito a desejar e a gente fica muito frustrado com o que aconteceu nos últimos quatro anos. Muito obrigado. Espero que no ano que vem a gente consiga retomar de outra forma a gestão. Muito obrigado.

**02:10:12 Luccas Bernacchio Gissoni**: Só queria responder aqui alguns comentários para deixar coisas tecnicamente esclarecidas. Eu entendo que o centro do comentário da intervenção do Jorge não foi nem isso, esses quilometragens aqui, em relação ao cumprimento da meta global, que eu tenho até acordo, mas eu acho importante salientar mais uma vez a inexistência de qualquer tapetão, porque como acho que talvez não tenha ficado claro a primeira vez que eu falei, não dá para dizer que a gente ganhou quilometragem na medida em que o número que vinha sendo divulgado pela Prefeitura era um e o número que vinha divulgado pela CET é outro. Nesse número que vinha divulgado pela CET, a gente perdeu quilometragem na gestão 2021-2024. Então é importante salientar isso. A revisão foi para cima em um e para baixo em outro de forma a ter um número correto, porque estava em duplicidade. Eu acho que é importante esse ponto. Pelo que a gente estava divulgando por aqui, via Prefeitura, a 2021 estava com 36,7 quilômetros. Teve uma diferença para cima de 15 quilômetros, que eu não acho que muda muita coisa, como vocês mesmos salientaram. No número de CET, houve uma redução. Eu não sei se vocês estão vendo. Só para mostrar rapidinho. Então, só para mostrar aqui que eu não estou inventando. Em 2020, segundo essa outra contagem, estava 590. Eu fiz isso aqui, não está preparado, eu só puxei de um e meio, desculpa a improvisação, mas só para mostrar. Então, a diferença de 2020 para 2021, que é o que interessa. Nesse aqui, de 590 para 695. Segundo essa contabilidade, foram entregues em 2021 105 quilômetros. É uma coisa que se repete aqui, ficou escuro. 104,6 quilômetros entregue em 2021. Pela nova contagem, 2021, 50. Então, nesse caso, é uma revisão para baixo. Não é um tapetão para ganhar mais quilômetros, é um tapetão para equalizar os números e deixar eles divulgados de forma correta. Segundo uma das contagens, a gente perde 50 quilômetros nessa atual gestão. Era isso que eu queria mostrar.

**02:13:11 George Queiroz**: Eu só lamento que esse processo tem acontecido justamente no final e durante o processo eleitoral. Eu achei que o *timing* não foi legal, mas tudo bem, segue o jogo. Muito obrigado.

**02:13:22 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom, gente, são meio-dia e 25. Eu tenho que fazer a pergunta para vocês agora, porque realmente tem bastante gente na reunião. Tem 29 pessoas na reunião e teria a apresentação de tudo o que foi feito. Se vocês concordarem, eu continuo até o final para fazer o que tem sido realizado pelas implantações de manutenção e de novas conexões ou eu deixo essa apresentação. Sobe a apresentação, vamos lá. Vou repetir um pouquinho o que a gente já veio falando lá atrás. Estruturas de implantação. João Batista, essa daqui avançou. João Batista Conti, Abraão Ribeiro, Raimundo Pereira Magalhães e Jacu - Pêssego, essas estão sendo construídas, estão dentro daqueles 48 quilômetros, que eles estão fazendo ainda. Eu tive uma delas que realmente está ficando bonito. Está ficando bonito. Ainda não está completo. Algumas pessoas, inclusive, estão utilizando já a ciclovia, mas ainda não está pintada porque ainda não está concluída a obra, é tudo concreto que estão fazendo. Na Nagib Farah Maluf, está em construção também. Eu acho que essa, inclusive, eles já concretaram. Esse final de semana eles concretaram esse trecho aqui. Mas está avançando, a Nagib Farah Maluf. Aquela da Zona Leste lá, que vai se conectar com a Jacu - Pêssego também. Nós temos o Augustinho Gomes concluído. Nossa Senhora da Saúde Teju está concluído. A Apucarana está concluída. O Astarte está concluído. O Carlos de Campos está concluído. Então, nós já solicitamos que fosse emitida a ordem de serviço da Cipriano Barata, a Heitor Pretini, Ademar Pereira de Barros, a Salim Farah Maluf, o Antônio Pacheco Chaves e Monte do Tatuapé. Ou seja, pode mudar a tela. As outras estão em obras. Antônio Carlos da Fonseca já está em obras. Dom Macario já está em obras. José dos Reis já está em obras e a João Boêmia já está em obras. Então, todas essas são processos da PPP que a gente vem fazendo. Como é que funciona? É feito o projeto, aprovado o projeto. Eu encaminho isso para a Cohab. Eu autorizo eles a emitirem a ordem de serviço. Quem emite a ordem de serviço é a Cohab. É para a empresa que eles contrataram para poder fazer essa obra. Maria Cândida está concluída. José e Maria Fernandes estão em obras. Eu acho que, na José e o Maria Fernandes, as obras já estão concluídas também. Não tem sinalização, mas acho que as obras estão concluídas. A Benjamin Mansur está concluída. Nós fizemos uma conversa com a subprefeitura do Butantã, de um conjunto com o verde meio ambiente. Eles estão garantindo para nós que vão fazer uma ligação verde, vamos dizer assim, no centro da nossa ciclovia. Eu vi o projeto, o projeto realmente é bom. Vai fazer uma calçada verde. Vai ter ligação com o parque. Depois tem o primeiro trecho da colisão de azulejo máximo que está concluído. A Adherbal Stresser está solicitando a ordem de serviço, está em processo. Nós já pedimos para ele emitir a ordem de serviço. A Rua Camargo, nós estamos pedindo para emitir a ordem de serviço. Gal. Asdrúbal da Cunha já foi emitida a ordem de serviço. Então, eles vão começar a obra. O que tem de bom nesse processo todo aqui, todas essas ordens de serviço foram emitidas e todas essas obras vão começar a partir do momento que for emitida a ordem de serviço. Nós autorizamos a emitir a ordem de serviço. A partir do momento que eles emitirem a ordem de serviço, as obras são realizadas. É isso. O processo realmente está bastante adiantado com relação à execução dessas obras. Resumo por lote. No lote 11, Major Paladino e Viaduto da Lapa. Todos esses já foram emitidas as ordens de serviço. O lote 12, Virgínia Rodrigues Alves. Aqui está por extensão. O lote tem 26 mil metros, concluído 2.151. Tem obras de 4.820 metros. Lá no lote 12, Virgínia Rodrigues Alves, Pinto, Santo Inês... Os locais, depois a gente põe no nosso, manda para eles aqui. Eles recebem tudo isso oficialmente. Fica tudo bem. Então, acho que o importante aqui, dos 124.270 metros aqui, 26 quilômetros do lote 1 têm 2.151 concluídos, dos 15, em obras, 4.800 metros, dos 15.870, 3.400, quase 3.500 concluídos, 1.800 estão em obra, dos lotes 7, 16 mil, 2.340 concluídos, 1.309 já estão em obra. O lote 10 nós estamos mudando de estágio lá. Esse processo está comigo aqui. Estou mudando de estágio. Esse lote 10 terminou acrescentando mais algumas estruturas para poder complementar um pouco esse lote 10 por conta da localização do empreendimento. Eu pedi que colocasse mais algumas estruturas. Então, isso vai aumentar um pouquinho. Depois, o lote 11 não tem nada emitido, mas já foi encaminhado para a emissão, mas ainda não tem nada emitido de ordem de serviço. Ainda não tem a solicitação da nossa parte para emissão de ordem de serviço. O lote 12, de 17 mil metros, 2.860 estão concluídos, e ordem de serviço emitida, são quase 7.900 metros. Ou seja, tem bastante obra. A somatória de tudo que já foi emitido de ordem de serviço são obras que vão ser realizadas de imediato. A partir do momento que a ordem de serviço for emitida, isso vai ser realizado de imediato. Então, é aquela história, é um processo lento, por conta da PPP mesmo. Tem várias fases. Você tem a questão do projeto, a elaboração do projeto, a CET aprovando o projeto, eu tenho que mandar esse projeto para a PPP contratar a implantação. O processo é lento, mas ele está saindo. Bastante coisa que está sendo realizada. Na PPP, nós conseguimos realizar 15 quilômetros, deve ter mais 26 quilômetros. Eu não tenho esse número de cabeça, mas depois eu vejo isso, mais 26 quilômetros que já foram solicitados na emissão de ordem de serviço. É isso. José Maria Fernandes, aqui são as fotos do que foi feito. Pode passar.

**02:28:15 Michele Perea Cavinato**: Tá, manutenção das estruturas cicloviárias. De ordem de serviço emitida, mais as manutenções concluídas, tem 98,6 km. Manutenção iniciada, 13 km e concluídos 53,69 km. Finalizada a lista delas. Manutenção finalizada são 53,7 km. Tem a listagem das vias. Registros fotográficos, Patriotas. Martiniano de Carvalho. Parque São Rafael. Parque São Rafael teve uma plantação de placas também, além da estrutura cicloviária. Jardim Helena. Manutenção e andamento, são 12,633 km. Então, a Norma Pieruccini Gianotti. Houve remoção de tachão e remoção de sinalização horizontal. Hebe Camargo. As pontes, Ponte Jânio Quadros e Ponte Vila Guilherme. Nessa etapa, remoção de sinalização em ambas. Marquês de São Vicente. Luiz Carlos Berrini. Acho que a Aline comentou sobre ela. Aqui as ordens de serviço emitidas. São obras que ainda não foram iniciadas, 34 km, 34,2 km. São essas. Eu vou compartilhar com vocês a apresentação.

**02:31:03 George Queiroz**: Só a dúvida, a pergunta que nunca quer calar. Corifeu, lote 1 terminado. Em tese, o lote 2 continua na PPP. Vai acontecer ou perdemos, família?

**02:31:18 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não perdemos. Não perdemos a Corifeu, não. Eu estou tentando, porque, assim, a PPP depende do empreendimento que vai ser colocado na região. Eu não vou colocar assim. A prefeitura coloca o terreno à disposição. É o processo PPP. Eles acham o terreno na região e, a partir daquela localização geográfica, é possível fazer toda a implementação das estruturas que são solicitadas. Na verdade, solicitadas infraestruturas. Nós estamos falando de UBS e tudo mais. A gente coloca, junto a essas infraestruturas, a rede estagiária. Então, estou aguardando lá um dos prédios que existe a possibilidade de ter lá, ainda não está confirmado, para a gente poder dar continuidade a essa Corifeu. Mas, independentemente disso, eu estou buscando, pelo menos, aquilo que nós já conversamos, eu quero, no mínimo, fazer a implantação da Corifeu até a USP. Aquele portão da USP. No mínimo, a gente chega até lá. Mas eu não queria chegar até lá antes de a gente ir fazer a nossa vistoria e decidir onde será feito, porque, nessa última reunião, ficou aquele, vai pelo canteiro central ou vai pelo passeio. Até a Renata terminou se manifestando a favor de ir pelo passeio. Tem os dois projetos. Um pelo canteiro central e o outro pelo passeio. Eu acho que o que a gente precisa é fazer uma vistoria mesmo conjunta e decidir o que vai ser implantado. É isso. Nem podemos desistir da Corifeu, porque, realmente, acho que a Corifeu, principalmente esse trecho até a USP, depois da USP, tem um monte de dificuldade mesmo de poder vencer lá. Não significa que a gente não vai vencer. Tem muita dificuldade de poder vencer. Mas até a USP, pelo menos, a gente queria entregar essa Corifeu.

**02:33:50 George Queiroz**: Eu acho importante você fazer um esforço para que seja feito completo, não só até a USP, porque fica a impressão de que a gente só quer atender as pessoas que estudam na USP, os universitários. Logo em seguida, tem as comunidades, os ciclistas de baixa renda da São Remo, do Rio Pequeno, que merecem um carinho, porque são ciclistas tão importantes quanto os universitários. Fica uma cara de que está a gente criticando. Eu concordo com você. O fato de ter feito só até a Elis Regina já ficou um pouco essa impressão, porque foi feito aqui na parte bacana, na parte do espaço e média, a parte de baixa renda fica para trás. A outra coisa que você falou que existe uma dependência da PPP em relação às obras e tal. É mais uma questão para a gente dizer que a estratégia da PPP não deu certo e que ela não deve ser feita novamente. Nunca mais façam isso, gente. Virou uma novela agarrada.

**02:35:05 Dawton Roberto Batista Gaia**: Desculpa, eu não vou concordar com você, sabe por quê? Porque, até o final do ano, nós vamos implantar bastante coisa através da PPP.

**02:35:13 George Queiroz**: Mas, no lugar onde tem essa bicicleta branca, entendeu? No lugar onde morreu uma pessoa, não tem ciclovia.

**02:35:22 Dawton Roberto Batista Gaia**: É que as coisas independem uma da outra. Elas independem. Eu tenho a possibilidade de fazer através da PPP? Eu faço. Eu tenho a possibilidade de fazer através de uma concorrência? Eu faço. Aqui é a oportunidade mesmo.

**02:35:39 George Queiroz**: É porque foi prometido na imprensa, sabe? Quando vocês soltam a nota na imprensa, falando que até 2022 estaria feito. A nota foi soltada na imprensa na ocasião da morte do ciclista que a gente fez o ato em homenagem a ele, em fevereiro de 2022, a pessoa falece. Vocês falam assim, “não, até o fim do ano vai ter ciclovia aqui”. Nós estamos terminando em 2024 e a gente fica falando de PPP que vai, não sei o que que vem. Na minha opinião, isso é um insulto à família da pessoa que faleceu ali fazer essa promessa na imprensa em fevereiro de 2022 e chegar quase dois anos depois e a gente fica falando que tem que fazer uma vistoria. Eu acho que tem que alguém, sei lá, botar essa bola no chão e as coisas acontecerem. Só isso. Obrigado.

**02:36:38 Dawton Roberto Batista Gaia**: Foi muito bom a gente fazer essas colocações, acho que elas são muito significativas e são mesmo. Acreditem que vocês fazem a diferença em todo esse processo. Vocês com essas colocações que parecem que às vezes a gente está sendo o contrário, que não é isso que a gente quer transparecer. Eu quero o contrário, eu quero poder atender tudo o que for realmente solicitado, demandado através da nossa Câmara, fora todos os outros pedidos que a gente tem com relação à cidade de um modo geral. Estou falando de plano cicloviário mesmo, de imobilidade ativa. Mas essa Câmara temática sempre fez a diferença. Ela impulsiona, você vê, parece que eu estou reclamando, não, eu não consegui fazer, porque não é isso, o esforço que a gente faz realmente é muito grande com relação a tudo isso que a gente está planejando, o que a gente quer fazer, o que a gente quer entregar. Quando eu falo que nós podemos entregar, é nós mesmos, nós estamos falando de secretaria, nós estamos falando de prefeitura, nós estamos falando de CET, nós estamos falando do Poder Público de um modo geral, nós queremos entregar. Foi planejado para entregar. Continuamos aqui nessa batalha para poder entregar o máximo que for possível até o final da nossa gestão. Eu vou repetir, eu sempre falo, às 23h59 e 30 de dezembro de 2024, lá que a gente tem que falar, “olha, o que nós conseguimos entregar foi isso, é o nosso esforço, nós conseguimos chegar neste número”. Então, é isso, gente. Eu queria agradecer mais uma vez pela presença de todos, como sempre, essa temática é bastante ativa, vamos dizer assim, polêmica, porém ativa, e que sempre vai trazer bons resultados. Você veja o resultado das implantações. É isso.

**02:38:53 George Queiroz**: Eu queria fazer um último comentário, Dawton, sobre a questão que não se refere aqui às bicicletas. Nós fazemos essa reunião virtual pelo Teams, um programa muito complicado, muito chato esse programa, mas eu queria pedir uma atenção, nós somos os conselheiros, a gente faz isso aqui do jeito que a gente pode, não somos remunerados, a gente faz pela militância, em horário de serviço. Eu estou aqui em horário de expediente fazendo isso aqui, mas em relação às pessoas da Prefeitura, eu queria que eu conseguisse ter um tipo de atenção em relação à questão técnica mesmo. A gente vê pessoas importantes dando depoimento e que não têm uma câmera funcionando, que o áudio não funciona, bate, volta, essa é uma questão da tecnologia, eu imagino que tem um departamento e tal, mas é muito importante que a gente, pelo menos, veja a cara das pessoas que estão falando com a gente, pessoas de fé pública, que tenham os equipamentos funcionando e tal. Eu prefiro, a minha opinião, que as reuniões deveriam ser presenciais, já tomei cinco doses de vacina para isso. Mas já que estamos aqui na versão virtual, que a gente que é a tecnologia, que tem um cuidado da tecnologia do pessoal responsável, para todo mundo ter uma câmera funcionando, ter um microfone funcionando. Eu tenho que fazer com os meus recursos, mas a Prefeitura tem um departamento, eu tenho certeza, para isso, para habilitar que as pessoas façam. É muito frustrante para a gente dialogar com uma bolinha, com iniciais de uma pessoa, sabe, com uma coisa que a gente não sabe como é que está a expressão da pessoa. Então, eu peço encarecidamente um capricho da parte técnica do pessoal de TI, nesse diálogo com a gente, a sociedade. Eu sei que é difícil, que é complicado, mas é frustrante conversar com uma bolinha fazendo um negócio, uma parte vai, uma parte não vai, é frustrante. Enfim, minha opinião é pelo presencial, mas dentro das possibilidades, eu acho que seria legal um toque de todo mundo que participa que é de fé pública, para que pudesse dar essa ajuda para a gente. Tá bom? Obrigado.

**02:41:12 Dawton Roberto Batista Gaia**: Nós vamos vencer essa batalha também, pode ter certeza, nós estamos atrás, George, nós estamos atrás. é frustrante, muito obrigado. Eu acho que para nós é até mais que para vocês, se vocês quiserem saber, a gente está fazendo uma apresentação e não consegui ver as imagens, é terrível, realmente.

**02:41:43 George Queiroz**: Ao vivo não teria nada disso, não teria nada a fazer, mas tudo bem, seguimos.

**02:41:48 Dawton Roberto Batista Gaia**: Muito obrigado a todos, mais uma vez. Um bom almoço e um bom fim de tarde.