

Reunião Ordinária da Câmara Temática de Motocicleta - CMTT

Data: 21 de Maio de 2019

Local: SMT – Rua Barão de Itapetininga, 18 – Térreo – Centro - SP

Hora: 15h00 às 18h00

Pauta

- Funcionamento da Câmara Temática de Motocicletas e indicação do Secretário Executivo;
- Apresentação sobre a proibição de motos na Marginal Pinheiros
- Apresentação sobre a mortalidade de motofretistas.

Lilla, Secretária Executiva do CMTT, inicia a reunião fazendo um breve histórico sobre o CMTT e suas Câmaras Temáticas.

Gil, do Sindimotos, pede a palavra. Diz que essa Câmara foi criada com o intuito de que a categoria fosse ouvida, e que desde então houve troca de Secretários, troca da comissão executiva e as ações passaram a ser feitas sem que os participantes fossem ouvidos – medidas foram impostas pela CET sem que fossem apresentadas ao grupo (referência a proibição de circulação dos motociclistas na pista expressa da Marginal Pinheiros).

Gil indica o **Rodrigo** como Secretário Executivo da Câmara Temática.

Lilla diz que esse deve representar a todos, não apenas o Sindimotos, então pede para que os representantes indiquem alguém em consenso, informando o nome na próxima semana.

Gil disse ter tido conhecimento de um grupo paralelo discutindo empresas de aplicativo – **Lilla** informa que, após manifestação de interesse dos participantes da CT motos, fez o convite aos representantes das empresas dos aplicativos e eles estavam presentes na reunião.

Rodrigo, do Sindimotos, pediu para que as reuniões começassem com a leitura da ata anterior – o grupo prefere que ela seja encaminhada com antecedência e apenas comentada no dia da reunião, caso haja necessidade.

Yassuda, da Abraciclo, pede para **Lilla** encaminhar por e-mail ao grupo quais são as atribuições do Secretário Executivo.

Helô, Gerente de Segurança de Trânsito da CET, inicia a apresentação sobre a proibição de motos na Marginal Pinheiros dizendo que ela tem como objetivo a redução dos acidentes envolvendo motociclistas.

Diz que após análise dos dados de acidentes com vítimas e o crescente número de mortes envolvendo motociclistas nas marginais (15%, de 2017 para 2018), foram feitos vários estudos e identificados os riscos da convivência da motocicleta com veículos de grande porte e com a alta velocidade permitida nessa via.

Das mortes ocorridas na Marg. Pinheiros entre 2017 e 2018, 65% foram registradas na pista expressa e 20% constam como “sem informação”.

Elas se concentram nas sextas-feiras e sábados, durante a madrugada.

Enquanto nas cidades, o nº de motos que se envolvem em acidente é de 40%, nas Marginais esse total é de 70%.

Helô fez um paralelo com a proibição de motos na pista expressa da Marginal Tietê. Ela apresentou dados que mostram redução de 30% no número de acidentes com vítima e de 20% nas fatalidades.

Gil diz que, na Marginal Pinheiros, essa redução não será tão expressiva, pois nela não circulam veículos de grande porte como na Marginal Tietê, e sim, automóveis de passeio.

Alexandra, do Dptº de Estudos de Segurança Veicular, diz que a CET fará a divisão das pistas expressa e local da Marg. Pinheiros, no sentido Castelo Branco / Interlagos. Dessa forma, é possível atribuir diferentes velocidades para a pista expressa e local.

Gil questiona se há intenção de implantar uma faixa exclusiva de motocicleta.

Helô responde que não, pois as que foram implantadas causaram um aumento no nº de acidentes – atropelamentos e fatais.

Diz ainda que a CET busca a convivência dos vários modais com baixa velocidade no meio urbano, respeitando principalmente o pedestre.

Gil comenta que se há essa intenção, não seria mais lógico e econômico para o município voltar às velocidades anteriores.

Helô diz que essa é uma alternativa e que foi levada ao poder executivo para avaliação.

Bete França diz que essa foi uma promessa de governo entre o antigo prefeito e seus eleitores. Fala ainda que o próprio grupo pode levar a diante esse desejo.

Lilla diz que por ser um conselho consultivo, o governo espera que as políticas públicas apresentadas tenham um retorno do grupo. Se for um desejo de todos, pode haver um documento dizendo que a câmara de motociclistas gostaria de se manifestar a favor do retorno das velocidades nas Marginais.

Gil pede para que haja uma maior transparência com o destino do “Fundo de Multas”. (www.prefeitura.sp.gov.br/fmdt/transparencia/).

Vera Duarte, professora da Escola de Trânsito do DETRAN, questiona o papel desse Conselho.

Lilla diz que o conselho é formado por pessoas do Sindicato, Abraciclo, Abramet, DETRAN, empresas de aplicativo e equipes técnicas da CET, SPTrans e SMT, todos em busca de uma condição mais segura e humana aos motociclistas.

Vera diz que concorda com a Helô quando ela fala em compartilhamento de espaços pelos diferentes modais, mas que isso não ocorre hoje. Ela vê necessidade urgente que seja levado ao gestor da cidade uma avaliação dos dados de acidentes, pedindo o retorno das velocidades anteriores nas marginais, independentemente de ter sido uma promessa de campanha. Hoje há argumentos para que essa redução aconteça. Ela propõe que dessa reunião já saia uma proposta de redução por escrito.

Lilla lembra que essa proposta deve ser levada ao conselho, já que a Câmara Temática é um braço do CMTT.

Bete França diz que não é necessário criar um segundo documento com essa proposta, pois a ata já tem o registro dessa discussão. Lembra ainda que além da câmara, outra instituição fortíssima é o sindicato e propõe que eles também registrem essa solicitação.

Rodrigo compara as duas marginais. Diz que a Tietê possui 3 pistas. Ainda que a expressa seja proibida, é possível circular na central e na local. Já a Marginal Pinheiros possui 2 pistas, e no sentido oposto, em vários trechos, uma pista única. Diz que essa proibição só está transferindo o problema de lugar. Pede ainda que os motofretistas cadastrados (placa vermelha e colete de identificação) possam andar na pista expressa da Pinheiros, já que os acidentes acontecem aos sábados e domingos durante a madrugada, horário que não há motofrete.

Heloisa inicia a segunda apresentação: “Análise das 50 mortes envolvendo motofretistas em 2018”.

Heloisa identifica um aumento anormal de mortes de motociclistas no geral em 2018 (+17%) e analisa se há uma característica diferente que indique essa tendência, destacando que dentre as vítimas, subiu o número de motofretistas envolvidos.

Os acidentes fatais envolvendo motofretistas (profissão que consta na declaração de óbito ou no BO e foi informada pela família da vítima) ocorrem em sua maioria em vias arteriais e em meio de quadra, apenas ¼ deles ocorre em cruzamento. Isso ocorre na cidade inteira.

Gil diz que os acidentes fatais continuam acontecendo na Av. M’Boi Mirim. Helô responde que as mortes dessa via reduziram de 22 para 7.

Helô diz que a concentração das mortes de motofretistas ocorrem entre 1 e 2h da manhã, e um pico significativo entre 20h e 22h. Do total de fatais, 42% envolve auto+moto (maioria por colisão lateral), 18% por colisão com veículos de grande porte e 24% moto sozinha (choque).

Com isso, fica claro que o maior risco é conduzir a motocicleta nos corredores.

15% dos motociclistas mortos em 2018 eram motofretistas, com ensino médio e faixa etária entre 18 e 31 anos. **Alexandra** destaca que aos 18 anos o jovem não poderia ser motofretista, por determinação federal.

Rodrigo atribui a permissão etária aos aplicativos, que aceitam todas as idades.

Rodrigo diz que no passado essa porcentagem era menor. Atribui o aumento à falta de políticas para essa categoria, por parte da prefeitura (6 anos).

60% das motos envolvidas em acidentes fatais são de São Paulo, algumas são da Grande São Paulo e 30% não tem identificação do município. O acesso à informação tem origem no INFOCRIM.

Rodrigo questiona se a CET não está presente nos acidentes para coletar as informações necessárias. Helô diz que dos 100% dos acidentes, apenas 28% dos motociclistas morreram na pista, os demais tiveram óbito confirmado no hospital (até 1 mês após o acidente) – desse restante, a CET não possui informação.

Diz também que a CET se preocupa com a dinâmica do acidente (buraco na pista, semáforo, entre outros). Não tem o papel de investigar quem é culpado ou se o motorista estava embriagado.

Vera explica a Edgar que não existe “motoboy” – tem a moto, a CNH e presta serviço. Esses estão irregulares. Ou você é motociclista e tem sua moto particular para se locomover ou você é motofretista e usa a moto para transporte de carga.

Helo finaliza a apresentação dizendo que os acidentes envolvendo motociclista são muito parecidos com o dos motofretistas, então existe um risco com a categoria no geral que deve ser reduzido com campanhas educativas.

Rodrigo diz que se o grupo está reunido dentro de um regimento e essa é uma câmara técnica, ela tem que discutir questões de segurança – diz que com a recente chegada dos aplicativos, eles devem seguir uma regra que já existe. Reforça que o caminho já foi constituído e apresentou bons resultados, que isso não pode ser perdido. O Sindimotos pede que os aplicativos se enquadrem nas regras existentes, pois há dois anos isso vem sendo pedido e agora os dados mostram esse aumento no número de acidentes.

O sindicato não quer que esse decreto seja assinado e a partir do dia seguinte os motociclistas de aplicativos sejam penalizados. A ideia é que seja criado um TAC com essas empresas, dando um prazo de 6 meses para que seus trabalhadores se enquadrem nas novas regras (qualificação necessária). Pede um processo transparente.

Gil faz um comparativo entre as empresas de aplicativos e as de transporte clandestino. Diz que se colocar placa em uma perua escrita “Praça da Sé – São Mateus” ele não consegue chegar até a esquina. Já as empresas de aplicativo estão cadastrando jovens em todos os modais sem regulamentação.

Rodrigo sugere como pauta para próxima reunião a “Regulamentação para empresas de aplicativo”

Lilla diz que podemos discutir esse assunto no âmbito de mobilidade e não de justiça de trabalho.

André Castro, chefe da assessoria técnica da SMT, diz que a Secretaria de Justiça apresentou uma minuta embasada na regulamentação tradicional dos motofretistas em modo geral. No Gabinete da SMT foram feitos questionamentos e dado um prazo para que a Secretaria de Justiça devolvesse esse documento.

Continua. Por ser uma regulamentação envolvendo plataforma tecnológica, ela não pode ser feita da forma tradicional e ela se compara ao UBER, 99 e Cabify, atendendo aos interesses de todos.

Gil diz que o Sindimotos não aceitará um decreto que caracterize empresas de aplicativos como “Plataforma de intermediação de negócio”.

Sobre os cursos em EAD, **Vera** diz que existe uma regulamentação do CONTRAN determinando que qualquer curso nessa modalidade seja de responsabilidade federal (DENATRAN).

Ilana, do CETET, diz que os cursos do CETET são aprovados, porém antes dessa regulamentação.

Existe um movimento forte em Brasília para que o EAD seja retirado.

Fábio apresenta vídeos educativos voltados para segurança na pilotagem (capacete e frenagem) que serão veiculados através da mídia social. São 3 vídeos curtos e um mais longo, com cerca de 20 a 30 minutos, com base no curso de motofrete. Fábio pede como retorno do grupo, formas de disseminação desses vídeos.

Vera disse que a campanha não pode ser apenas para o motociclista e sim para toda a população que interage com ele. **Bete França** diz que essa campanha tem que ter o apoio também do governo estadual e federal.

Fábio apresenta o programa Motociclista Seguro ao grupo. Diz que a ação ocorre 2 vezes ao mês e nele não há fiscalização, apenas orientação.

Lilla encerra dizendo que para a próxima reunião serão apresentadas as duas atas de reunião (última e penúltima) e que o grupo deve indicar o nome do Secretario Executivo. Disse ainda que encaminhará as atribuições do Secretario Executivo.

MFPC