

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE MOTOCICLETA

Data: **14/12/22**

Horário: **9h às 12h** (online)

Participantes – Poder Público:

Alexandra - CET

Daniela - CET

Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT6

Fabio Saraiva - SETRAM

Jackeline Morena de Oliveira Melo - SMT AT

Lilian Rose - CET

Luiz Fernando Devico - CET

Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM

Mariana Santana Pereira Santos - DTP

Michele Perea Cavinato - SMT AT

Nelcy

Rogério de Oliveira Ramos - CET

Sergio Amaral - CET

Sonia -SMT AT

Vanessa Gac Leal - SETRAM

Participantes – Membros da CT- Motocicleta:

Aquilla Couto

Fabio Gringo

Marcio

Wilson Yasuda

Observadores:

Ana Luísa Faria

Ilana e Taty

Marcia Gonzaga

Valéria Beu

Pauta:

"Prêmio SENATRAM 2022: Projeto Faixa Azul"

DAWTON – Bom dia, sejam bem-vindos à nossa Câmara Temática de motocicleta, cada vez mais a gente vai comprovando a importância do trabalho conjunto, é um caso de sucesso, e por isso que a gente convidou você Luiz para contar um pouco dessa história para nós. Desse caso que nós aqui consideramos ser de absoluto sucesso de tudo que vem ocorrendo, o resultado, os números, vem demonstrando isso, e que é isso. Então vou passar a palavra direta para você, contar um pouquinho dessa história para nós. Então, muito obrigado.

LUIZ DEVICO - Eu que agradeço sempre a oportunidade. Eu acho que a divulgação do projeto foi fundamental tanto pelos técnicos como pela imprensa, como todo mundo que fez com que as

pessoas compreendessem melhor e fosse começando a compreender melhor a ideia. Então, eu queria agradecer sempre o espaço, o carinho que eu tenho recebido de vocês e a atenção. Eu preciso voltar um pouco no tempo, então primeiro vou me apresentar. Meu nome é Luiz Fernando Devico, eu estou como diretor de projeto e planejamento da CET. Eu nasci profissionalmente, dentro da CET, em 1987, como estagiário. Depois passei no concurso, fui trabalhar na central de operações, depois fui ser funcionário do Dawton na Deck Paulista, na Jet um, ou seja, já rodei um pouco e depois eu optei por ir para área de rodovias, recebi um convite para ir para a Dersa. Trabalhei lá por 10 anos, montei depois algumas concessões de rodovia Régis Bittencourt, BR 050. Fiquei nesse meio e em 2017 voltei para CET, trabalhei na sinalização e há 1 ano e 3 meses recebi o convite do Secretário Ricardo Teixeira, que também já tive o prazer e o privilégio de trabalhar muitos anos com ele. Recebi esse desafio de assumir a diretoria. Uma das missões era o que a gente já conversava há muito tempo. Eu sempre me coloquei, desde que eu voltei para ser CET, nosso antigo ex-presidente, o João Otaviano, eu tenho muito contato com ele, pois foi meu professor no ginásio. E eu comentando com ele, quando ele voltou eu estava na CET. Eu falei, olha, eu trabalho muito com a parte de segurança, é uma coisa que eu gosto, que eu estudei e estou à disposição e ele me colocou dentro do comitê de segurança da CET. Eu fui designado lá. Uma das coisas assim, que nessa época foi, acho que 2018, se não me falha a memória, a moto já estava como a principal causa mortis, ela oscilou em 2018, em 2019 ela caiu, depois voltou, mas ela já era um dos grandes problemas da cidade e quando a gente analisava as ações previstas, a moto estava com uma questão muito mais, só educativa do que alguma ação efetivamente para o movimento. Tinha a questão da caixa de espera, que é muito importante, que você reduz um problema, um tipo de conflito com a moto, mas eu entendia que era pouco. Nesse meio tempo, é preciso fazer um outro paralelo. Eu tenho um lado que eu trabalho com uma organização Americana que faz isso tudo, treinamentos e eu trabalhei em alguns locais que eu fui indicado para trabalhar, fui para Moçambique, para África do Sul, para o próprio Estados Unidos. E aí me chamaram para fazer um trabalho sobre motos nos Estados Unidos. Eles estavam preocupados com a questão da acidentalidade. Um aumento do acidente de moto nos Estados Unidos. Eu comecei a estudar, só que a realidade lá é outra, porque a legislação é outras, os problemas são outros, lá o capacete não é obrigatório, você tem gelo, tem neve, você tem muita queda e aí, junta à queda com a questão de sem capacete, mas o corredor lá não é não é permitido, só a Califórnia que permite o corredor, ou seja, eu comecei a estudar e comecei a me envolver e ter outros exemplos. Aí chegou ao longo desse estudo que eu fui fazer, chegou à questão da Austrália e da Malásia, que foram 2 alicerces que deram muita inspiração para a Faixa Azul, então, basicamente, muito rapidamente para não me alongar. Austrália me trouxe o seguinte, ela regulamentou o corredor, lá é permitido corredor, eles não fazem a pintura do balizamento, mas eles dizem com vertical, dizendo assim: "olha aqui, tem corredor de moto". Então, isso já trouxe uma inspiração. De outro lado, a Malásia que ao longo de 20 anos, investiu muito na questão da moto, criando faixas para motos, criando todo um tratamento e que teve nesses 20 anos, um resultado fantástico em termos de redução de acidentalidade. Então, os 2 países serviram de inspiração para a questão da Faixa Azul. Eu fiquei trabalhando internamente comigo essa questão e eu discutia muito e na época o Secretário Ricardo Teixeira era vereador e eu falava: "Ricardo, a gente precisa propor aí na Câmara alguma coisa com relação a motocicleta". Esse assunto foi indo, até que chegou o convite. Ele falou, eu quero que você coloque em prática aquilo que a gente conversa já há algum tempo. E aí dentro já da diretoria de planejamento, eu chamei a turma e coloquei um pouco dessa ideia que eu estou falando aqui para vocês, um pouco mais detalhado e eu via a cara de preocupação de muitos ali. Porque tinha essa situação prévia, que foi a Sumaré, que foi a questão da Vergueiro e quando eu falo assim: "Há, que deu errado". Eu acho que foi o seguinte, como sempre, a CET sempre foi precursora, ela sempre foi inovadora, faltava realmente acho que era conhecimento mesmo. Era uma coisa nova e eu vou dizer aqui para vocês que é o seguinte, a Malásia que eu tenho hoje mais contato, ela teve

um excelente resultado, mas ela também errou ao longo do tempo. Ela fazia a pista exclusiva de moto, ela fazia duplo sentido, igual uma ciclofaixa no sentido duplo e não deu certo. Começou a ter acidente, então eles tiveram que rever o projeto. Eles tiveram que mudar. Ou seja, a caminhada ela nunca foi retilínea, nunca foi perfeita, nem lá, nem cá. Então, acho que isso ao longo do tempo, a gente foi explicando e isso foi mostrando para as pessoas, o que que a gente queria fazer. Nós fizemos uma pista de testes, onde a gente pode começar a testar e vislumbrar antes de colocar na pista, antes de colocar na cidade, lá dentro do centro de treinamento. Isso começou a mostrar para as pessoas que era sim uma coisa viável, você melhorar a condição preexistente, a moto já passava ali naquele ponto. Você só está melhorando a informação tanto para moto como para quem anda ao lado, nas adjacências. Isso fez com que aos poucos a gente fosse entendendo melhor e fosse ouvindo também quem usava a moto. Então foram os grupos de moto lá do Carpe Diem, do Cezinha, da turma toda e vai andando, dão opinião e fazem, sugerem, está muito larga ou muito estreita, faz isso, faz aquilo. A gente começou a caminhar, então é um projeto nesse sentido que foi muito dividido com a sociedade. A gente teve essa situação, chamamos o prefeito, fizemos a apresentação do projeto, fizemos as nossas considerações e o prefeito viu, inclusive, a faixa de teste e um dia ele comentou. Ele falou: “Olha, depois que eu vi toda a preocupação dos técnicos da CET de criarem uma pista de teste, de fazer uma avaliação prévia, isso me mostrou a preocupação e qual era o nível de responsabilidade de todos os envolvidos”. Porque a princípio ele também tinha suas resistências tendo em vista o que já tinha sido feito anteriormente. Então, ou seja, esse projeto, além da questão da polêmica, de você ter de criar um local mais apropriado para o motociclista, você tinha esse peso do passado que foi, acho que a maior dificuldade que a gente teve, porque no resto, se você analisar friamente, nós não mudamos a realidade de nada. Nós não alteramos a circulação, não mudamos nenhuma regra. Eu só melhorei uma informação prévia. Moto já andava ali entre a 1 e 2, no meio do balizamento, passando em cima da taxa, podendo escorregar. Ele fazia um balé, na verdade. Então, você estabelece uma condição preexistente melhor, melhor informado, campanha educativa forte. As placas que tem ao longo do projeto são educativas, fundo branco, letra preta dizendo “tome cuidado ao mudar de faixa”, “facilite a mudança de faixa dos automóveis”, ou seja, é um projeto extremamente, mais educacional, com um pouco de engenharia, no sentido de melhorar a condição de visibilidade de informação, então o resultado veio. Baseado no seguinte, 78% dos acidentes, quando a gente iniciou na 23, 78% envolviam automóvel e moto. E se eu melhora essa condição preexistente a tendência é de redução dos acidentes. 66% deles, ou seja, de cada 3, 2 acidentes eram com moto contra o automóvel. Eu melhorando esse espaço, melhorando essa condição a gente reduz a questão. Foi o que aconteceu. A gente está agora quase com 11 meses de projeto e, felizmente, nenhuma morte no trecho, nenhum ferido com sequela grave, nenhuma pessoa que saiu em estado gravíssimo, os poucos acidentes que houveram são de pequena gravidade, pouca gravidade. Teve alguns casos fortuitos, um atropelamento de um morador de rua, uma situação não esperada. Que não tem muito a ver com relação à faixa e sim comportamento meio errático dessa pessoa que saiu correndo no meio do trânsito etc. Mas assim, os resultados que justamente a gente vislumbrava com relação ao projeto, a ideia, o conceito, melhorar essa condição prévia, fazendo com que houvesse uma redução do conflito veicular. E havendo uma redução do conflito veicular, uma redução da accidentalidade. A ideia qual é? Reduzir esse número de mortes de motociclistas no trânsito da cidade, hoje é o que mais mata na cidade, mais de um por dia. E aí a gente está conseguindo esse objetivo na 23 de maio, na Bandeirantes também. A Bandeirantes é um projeto mais novo, está ainda em fase de acomodação. Já tem uma melhoria, mas a gente percebeu que precisava de alguns ajustes. Por exemplo, a Bandeirantes, liga 2 vias de trânsito rápido, a Marginal Pinheiros e a Rodovia dos Imigrantes. E o pessoal vem mais acelerado, a gente percebeu isso. E a gente precisou criar um buffer de amortecimento que a gente chama. A gente está implantando-o, que antes de chegar no trecho inicial da Faixa Azul, ter mais informação que a velocidade é 50, que é

para ele reduzir. A gente percebeu que houve abuso no início. Principalmente também por uma outra característica. A Bandeirantes ela tem, no sentido da Imigrantes para a Marginal. Ela tem radares de controle de fiscalização de velocidade. Só que eram radares, somente para caminhões e automóveis, porque o radar pega pela placa dianteira, lá na Bandeirantes, a grande maioria deles. O motociclista já sabia disso antes mesmo da Faixa Azul, ele já tinha essa informação, então a gente está alterando em alguns pontos essa condição. A fiscalização vai ser feita pela placa traseira, permitindo também que seja feita a fiscalização não só do caminhão, do automóvel, como também da motocicleta. Porque isso? A gente observou que depois do início da implantação da Faixa Azul, tinha gente andando a 100 por hora na Faixa Azul. Quando a velocidade máxima é 50, então a gente percebeu que precisava ter um ajuste nessa condição e a gente está fazendo isso. Então, além disso, a gente fez uma campanha com apoio da Abraciclo muito grande. Nos cruzamentos semaforizados, orientando especificamente o motociclista, como ele se portar na Faixa Azul com relação à velocidade, não tentar ultrapassar. Por exemplo, a gente desenhou a faixa numa largura que não é para ter ultrapassagem, porque não cabe. Isso foi um pedido inclusive dos motociclistas. Ele falou, Luís, tem que fazer numa largura que não permita. A gente teve 4 ou 5 casos de moto batendo em moto porque tentou ultrapassar na Faixa Azul. Então, tem uma coisa que fala, poxa, será que a pessoa não entende que não cabe. Mas mesmo assim teve, então a gente teve que fazer um reforço dessa campanha, muito diferente do que aconteceu na 23. Isso é curioso. É o mesmo projeto, é a mesma sinalização, é a mesma campanha, é o mesmo tipo de orientação, mas o condutor da Bandeirantes tem um comportamento diferente do da 23. Muito provavelmente, pelo que foi inclusive dito até pelo pessoal da própria Abraciclo, numa reunião que a gente teve, o pessoal lá da Yamaha até comentou, acho que foi o César, desculpa, eu não estou lembrando o nome dele agora. O Yasuda vai saber quem é. Ele falou: “Luiz, o pessoal vem muito acelerado da Marginal e da Bandeirantes, precisa acalmar um pouco esse pessoal”. Então, a gente está trabalhando nesse aspecto. Teve já uma evolução positiva, a primeira semana na Bandeirantes foi ruim, a gente não gostou do desempenho e isso foi melhorando. Já na última semana de novembro, ela teve uma condição muito significativa, chegando ao índice de 9%, um índice de acidentalidade em 9% menor que o da 23 de maio. Então, a gente conseguiu ajustar, mas também serviu para nós, a importância do seguinte, deixar muito claro que a gente tem que implantar a Faixa Azul, a gente tem que monitorar, acompanhar e verificar o desempenho dela. Não adianta só implantar sinalização e achar que deu certo num ponto, o outro ponto vai ter o mesmo sucesso, da mesma forma. Não funcionou assim na Bandeirantes. Funciona, que eu tenho que avaliar as condições, cada local tem uma característica própria, na Bandeirantes, a gente fez um tratamento muito forte com o pedestre melhorando a travessia, colocando o gradil, mas mesmo assim a gente teve problema com o pedestre lá. Então a gente está reforçando a questão do gradil. A gente está conversando com a São Paulo transportes para tirar ponto de ônibus do meio de quadra, porque o que está acontecendo: o ponto de ônibus está no sentido oposto, que essa pessoa está, no meio de uma quadra. Ele não vai até o final da quadra atravessar no semáforo, na faixa, para ir para o ponto de ônibus. Ele quer fazer o menor trajeto, e isso gerou problemas. Aconteceu um atropelamento. Acho que foi essa semana ou semana passada que teve um acidente nessa condição. A gente está conversando com a São Paulo Transporte também para remanejar os pontos. É todo um trabalho, não só com a moto, mas o que a gente está percebendo é que, em vias que tem semáforo, pedestre, ônibus etc, que não é o caso da 23, a gente tem que ter um tratamento mais específico e pontual em muitos casos. Mas isso está sendo bom para nós, para balizar os estudos e a gente criar a esse padrão um pouco mais detalhado. Então é isso que eu queria colocar. A gente tem sempre um feedback muito positivo do usuário, tanto da moto como do próprio automóvel, e isso também é um outro fator muito positivo para o projeto, porque a sociedade entendeu que ele trouxe benefícios, sem mudanças, sem nenhuma alteração de regras, sem retirar o espaço de um ou de outro, a gente só redistribuiu

espaços. As pessoas continuaram a passar pela mesma via, exatamente como faziam antes. Eu acho que essa é a grande valia do projeto. Sem contar o resultado final, que é o que nos importa. Mas aqui, até o momento, tanto a 23 de maio como a Avenida dos Bandeirantes. Não tivemos nenhuma morte de Motociclista e eu ressalto sempre no caso da 23, que a gente tem mais tempo. É o quarto maior volume de motos da cidade. Além de ser o quarto maior volume de motos, ao longo do tempo de implantação da 23, a gente viu uma migração de motociclistas para 23 de maio. Se aumentou o número médio. A gente trabalhava no início do projeto com 2083 motos por hora, a gente chegou em alguns dias a 3100. Ou seja, você trouxe também a moto. Isso faz com que também a área de planejamento comece a pensar que a gente pode trabalhar o motociclista dentro da cidade, criando porque nem todas as vias a gente tem condição de fazer a Faixa Azul, quer seja por falta de espaço, quer seja pela geometria da via, etc. Mas a gente percebe que a gente pode, de certa forma, direcionar o maior volume de motos. Para alguns pontos, com uma Faixa Azul, o que faria com que a um maior grupo de motociclistas, tivesse um pouco mais de segurança. Então, a ideia às vezes seria essa, por exemplo, o pessoal pede muito na Rebouças, Faixa Azul, já veio abertura de CEI, já foi pedido para o prefeito, já foi pedido para o Secretário e a Rebouças tem uma condição que a gente não tem espaço. O que que a gente pensa, tem muita gente usando a 23 de Maio túneis e chega na Faria Lima, por exemplo. Então, quem sabe, se eu não consigo fazer Rebouças, eu consigo fazer um caminho alternativo que para o motociclista sirva como um apoio ou como uma mudança positiva. A gente está estudando isso, mas evidente que até que a Faixa Azul se torne uma resolução e que a gente possa trabalhar mais livremente, hoje, todo e qualquer projeto novo de Faixa Azul, eu tenho que abrir um novo pedido no SENATRAN, fazer toda uma explicação e aguardar uma nova portaria foi o que aconteceu na Bandeirantes. É uma nova portaria, um novo estudo, é um novo relatório. Para expandir isso, com toda essa burocracia, todo o acompanhamento que é necessário a gente fazer, a gente espera agora um pouquinho, até para consolidar a Bandeirantes e depois ter essa sequência. Mas de qualquer forma, ela já nos trouxe alguns aprendizados. O projeto é o mesmo, mas os tratamentos são diferenciados porque cada via tem uma característica muito peculiar. Isso a gente precisou operar, precisa monitorar e precisa acompanhar o projeto quando é implantado e depois que é implantado. Esse é o primeiro ponto que fica. O controle de velocidade, ele precisa trabalhar também em paralelo com o projeto. Ou seja, você tem que ter a engenharia, você tem que ter a educação, mas você tem que ter também o controle da velocidade. Então esse é um outro ponto que a gente já deixa marcado e a outra questão que a gente entende, é que a gente precisa sempre observar essas condições que a gente criou. Sobre a largura da faixa um de rolamento, ela sempre seja um pouco mais confortável para o motorista. Foi o que a gente fez tanto na Bandeirantes, como na 23. Por quê? Porque o motorista na faixa um, ele não tem para onde escapar, por exemplo, para sua esquerda, porque você tem lá guia, você tem uma mureta, tem a defesa, tem o poste, tem a árvore e ele precisa, às vezes desviar de alguma coisa ou de um buraco e aí ele precisa ter um pouco mais de espaço, para não adentrar de uma forma brusca na Faixa Azul da motocicleta. Então é esse conforto que, a princípio, parece uma coisa boba, mas ajuda demais nessa condição. São detalhes que a gente foi ao longo do tempo avaliando e verificando e que são positivos. São detalhes que a gente está aprendendo também com o projeto, mas que a gente está tendo esse bom resultado. Então, era mais ou menos isso que eu queria passar. A questão do prêmio. Para nós foi uma honra. Como funcionários da CET. Como a pessoa que começou como estagiário na empresa e a gente poder estar recebendo e ser uma das pessoas que foi agraciada com o prêmio. Isso para mim, pessoalmente, foi muito emocionante e também para toda equipe da CET também foi e acho com um grande alívio. Diante de tudo o que se passou e do que aconteceu no passado. Então, hoje é visto projeto não só pelo SENATRAN, mas pelos outros técnicos, como uma Esperança, em uma triste situação que é nacional. Eu sempre coloco esse dado, porque eu acho que é um dado que a gente precisa ter na cabeça quando a gente fala de moto. Com todos os problemas e dificuldades que

existem. O Brasil se você pegar os dados do DPVAT, que aquilo que oficialmente é pago como indenização, então, ou seja, tem boletim de ocorrência, tem atestado de óbito, são números que são concretos e você tem como constatar, você pega em média, 21 mil motociclistas morrem no Brasil por ano e 170 mil ou 180 mil nessa faixa, o intervalo entre 170 mil e 180 mil lesionados, sequelados permanentes, quer seja, foi amputado, parapléxico ou com alguma deficiência motora que vai permanecer. Isso é por ano e quem paga toda essa tragédia é a própria sociedade. Somos todos nós, através do que se gasta no SUS, do que se gasta na previdência social. Então, esse custo social, sem contar a questão da tragédia individual de cada um, que a maioria dessas pessoas que morrem ou que ficam lesionadas permanentemente, são, na maioria, homens jovens de 18 a 24 anos, pessoas que estão no início da vida, com tudo pela frente, com sonhos, com expectativas e que muitas vezes é interrompido de forma muito brusca. Então, dentro desse panorama, eu acho que o que mais me motiva e o que motiva a todos lá na CET, é buscar um meio de mitigar essa condição. A gente sabe que a Faixa Azul não é um projeto 100%, eu não vou conseguir acabar com todos os acidentes. Os conflitos vão continuar acontecendo, as pessoas andam em 2 rodas, equilíbrio dinâmico, se escorregou, se perdeu o equilíbrio, ele vai cair, independente de ter ou não Faixa Azul. Se um veículo, como já aconteceu na 23 e na Bandeirantes, não respeitar a legislação, não sinalizar previamente, não adentrar de uma forma correta na faixa, vai ter colisão, então, ou seja, não é que é um projeto que vai impedir de ter acidentes, mas o que a gente observa é que, com a implantação, a gravidade do acidente reduziu, essa gravidade é menor. A gente vê felizmente, a gente não queria que acontecesse acidente, mas a gente vê muitos acidentes acontecendo em que o motociclista cai, levanta, tira a poeira da calça, da mão, sobe e fala: “estou bem, estou indo embora para casa”. Eu gostaria que nem esse tipo de acidente tivesse, mas pelo menos, esse cara volta para casa e vai ver o filho, a mãe, o pai, a mulher. Ele não vai para um hospital ou não vai para o necrotério. Então acho que é esse conjunto de medidas que nos dá esperança, é isso, o que a gente recebeu de feedback pelo prêmio. Hoje, a SENATRAN, as Câmaras Temáticas enxergam no projeto Faixa Azul uma possibilidade de redução dessa tragédia no trânsito a nível Brasil. Eles já entendem que não é todo local que pode ser executado, mas de qualquer forma, é sim uma ferramenta que pode vir a ser utilizada por outras cidades para que a gente possa ter uma situação um pouco mais amena no país. Então acho que é isso, é um resumo de tudo. Eu queria agradecer. E agradeço sempre a todos, a todos não só da CET, como todos que participaram do projeto, que opinaram, que criticaram, que questionaram, porque tudo isso foi importante para nós, para que a gente pudesse avaliar, fizesse autocrítica, fizesse correções, fizesse ajustes e isso a gente continua fazendo. Não é porque terminou de implantar que acabou. É um projeto que ainda vai evoluir. Acho que ainda vai ter outras versões. A gente está pensando, sim, em algo para as marginais. Vou colocar aqui de primeira mão, porque a marginal é também uma grande demanda hoje da sociedade, todo mundo quer. Mas a gente entende que tem que ser algo diferente. Nós estamos indo com a devida autorização ainda da SMT, faço aqui um agradecimento ao Secretário, não só Ricardo Teixeira, como ao Secretário adjunto Alexandre Trunkl, pelo apoio. Eu, o presidente da CET e o chefe de gabinete, estamos indo para a Malásia dia 7 de janeiro. Já fizemos um contato lá, tanto com a universidade como com a área governamental da parte de transporte e trânsito, vamos fazer uma visita técnica, vamos conversar com os técnicos de lá, conhecer mais detalhadamente os projetos que têm. Eles estão muito interessados em conhecer também o projeto Faixa Azul, que durante essa conversa também nós passamos um pouco do que a gente fez aqui. Eles também estão muito interessados e já houve um pedido ontem lá no Ministério, lá da infraestrutura deles, a possibilidade até de um convênio técnico entre nós com a Malásia para continuar a desenvolver essa questão da motocicleta. Então eu acho que esse é o caminho, quer dizer, a gente discutir, conhecer, aprender, mostrar o que a gente também está fazendo. E essa contribuição, toda ela reverter justamente para a própria cidade, para os seus cidadãos, no sentido de reduzir justamente isso que a gente fala, essa tragédia do trânsito.

Esse é o nosso resumo, que é longo, mas tentei explicar da melhor forma possível, tudo o que a gente fez e como que aconteceu tudo.

DAWTON - Bom. Primeiro parabéns, mais uma vez. Parabéns por todo o sucesso do projeto aí, mas acho que o mais importante é que não é mais uma luz no final do túnel. É uma luz verdadeira que a gente enxerga e que realmente os resultados levam ao sucesso, exatamente como você falou, talvez não seja em todos os locais, mas uma grande maioria certamente o resultado vai ser bom. Essa notícia, era por que eu tinha levantado a mão, se existe uma possibilidade de pensar na Marginal. Você já deu a notícia aí, realmente é onde tem a maior quantidade de motos hoje em São Paulo são as marginais. Claro que é um desafio enorme. Eu sei que é um desafio enorme. Fui responsável pelas marginais por um bom período da minha vida dentro da CET. É realmente um desafio grande, tenho certeza absoluta que a CET vai vencer, porque acho que o mais importante aqui, de toda sua reflexão, que você fez aí sobre seu testemunho do projeto e do sucesso que ele vem alcançando, ficou muito claro que os 3 pilares da segurança do trânsito eles foram rigorosamente obedecidos. Que a questão da engenharia, a questão da educação e do marketing, foi apoiado muito aí pelas redes sociais, inclusive pela sociedade civil organizada. E o esforço é legal, é isso que você estava falando aí da possibilidade da fiscalização para moto através de equipamentos aí, quer dizer, esse conjunto de medidas, é claro que quando você põe o marketing no meio ele é muito importante, o Sérgio está aí para poder falar um pouquinho a respeito disso. Eu tenho certeza que o pensamento da divulgação e de trazer através da sociedade civil organizada, trazer essas associações, apresentando um projeto, dizendo a importância desse projeto e este grupo, aceitando esse projeto de braços abertos, sabendo que é de fato uma luz, que veio na direção deles e que eles podem hoje enxergar e entrar dentro desse túnel com segurança, então é isso. De fato, parabéns a todos que participaram, todos os que participaram dessa ação, desse projeto, desse pensamento, primeiro que foi o seu aí que você trouxe. Depois desse projeto e dessa ação definitiva que está sendo feita aí na cidade de São Paulo e que bom que o resto do mundo esteja olhando para nós. Como um caso que possa ser repetido aí e fora e que vai ser muito bom saber que participou por algum motivo. Por um projeto que realmente está dando certo e salvando vidas como aconteceu com esse daqui. Está claro. Depois de 11 meses nenhum acidente fatal é absolutamente um caso de sucesso, então é isso, muito obrigado, por tudo, mais uma vez.

LUIZ DEVICO - Eu que agradeço Dawton, obrigada aí pelas palavras. Eu divido isso com toda equipe da CET e aqui eu quero só fazer uns parênteses. É um trabalho de equipe que nasceu dentro da SMT, é com projeto de planejamento, diretoria de operações, porque quem opera, quem vai lá, policiamento de trânsito, que apoia com a moto andando a 50 por hora, no corredor para segurar o pessoal, é o pessoal da sinalização que fez, que apoiou, que deu o seu sangue para poder entregar a Bandeirantes no prazo de base de chuva, com todos os problemas que teve. Ou seja, esse trabalho é de todos, da assessoria de imprensa que divulgou, da educação, que fez toda a campanha, que fez a divulgação, do Sérgio, que correu atrás do Painel de relógio. Toda aquela ação. Ou seja, é o trabalho da equipe, esse envolvimento é que provocou o sucesso é a Abraciclo que nos apoia e nos apoiou muito, é o sindmotos, é a AMABR é a turma dos... eu vou falar o Carpe Diem, mas tem outros grupos, mas são eles que se envolveram e que defendem o projeto, que quando pega um motociclista correndo, eles chamam o cara, fala: "irmão, vem cá, não é assim, vai devagar, isso aqui é um projeto para nós. Se não der certo, a gente volta para o passado ou pior para a gente". Então eles entenderam que o comportamento também precisa ser modificado. Não adianta só eu fazer a Faixa Azul, fazer ela perfeita, bonita, se não houver mudança de comportamento. Então isso, já ficou claro para grande parte dos motociclistas. Eu acho que isso foi muito positivo. Esse envolvimento da

sociedade civil fez com que o projeto ganhasse vida e corpo. Então é só mais um agradecimento. Só uns parênteses que eu quero fazer, por favor.

MICHELE - MARCOS representando o sindmotos.

MARCOS - Bom dia. o presidente Gil num tá nessa reunião porque ele tinha outros afazeres aí e tinha um horário, Mas só quero passar aqui mesmo para parabenizar a todos aí, principalmente o Luís aí. O pessoal da CET, que eu acho que foi uma grande Vitória, É primeiramente que nem o Luiz falou, Esse projeto aí ele está tendo um resultado grande, salvando vidas. Isso é o que é mais importante. Eu acredito que esse troféu é que vocês receberam ali em Brasília, eu acho que é muito importante. Porque imagina você levantar aquele troféu, um projeto que todos que estiveram envolvidos aí nessa luta. O que recompensa mais é você ver que você está salvando vidas, que nem o Luiz acabou de falar, O interessante é você ver aquele pai de família, ele chegar vivo em casa. Uma coisa que eu tenho visto muito, que nem o companheiro falou da questão das marginais, Eu vejo que, realmente, eu moro sentido zona sul, então, no horário de pico a gente pega muita moto na marginal. Eu acredito que esse projeto, quando chegar ali na Marginal eu acredito que vai salvar mais vidas ainda, ? Apesar que, por mais que tenha todas as fiscalizações ali de velocidade, mas na hora que eu vi quando a Faixa Azul foi entronizada ali naquele local, acho que vai ficar algo mais bonito, ? Igual a gente vê na Bandeirantes, na 23, à noite é um prazer andar naqueles locais que fica muito bonito, principalmente à noite, quando a noite está maravilhosa, você vê aquilo tudo azul, , é algo assim sobrenatural. Mas não alongando mais aqui a minha fala, só agradecer a você mesmo, Luís. A todos os envolvidos. Parabéns. Eu acredito que esse projeto aí, a gente já está vendo o resultado lá fora. Que nem você acabou de falar que o pessoal já está interessado. Eu acredito que esse projeto vai crescer, vai se expandir e a gente está ouvindo um clamor muito grande que nem você falou da Rebouças. Agora criou uns ciúmes, a galera da zona leste. Se pelo menos aquele pedacinho da Radial leste que a gente sabe que é um trecho muito apertado, se tivesse essa faixa, Marcão, seria uma grande Vitória para todos. Ali na Radial dos 2 lados, no horário de pico, é muito difícil. Graças a Deus que esse pessoal que anda de moto começou a se reeducar melhor, sabe, Luís? Antigamente eles passavam, quebravam ali retrovisor e tudo, até na Radial a gente vê que está havendo uma mudança devido até a Faixa Azul lá atrás, você vê que o pessoal começou a adquirir a educação lá atrás, na 23 e na Bandeirantes. Então acredito que se essas faixas realmente chegarem nesses pontos, vai ajudar muito. Mas quero parabenizar vocês todos. Desde já também boas festas, um Feliz Natal que esse ano que vai entrar, que todos os projetos de vocês venham a se cumprir e eu acredito que vocês vão ter grandes vitórias, tá bom? Parabéns a todo esse grupo aí que está aí nessa união, nessa força, parabéns para vocês, viu? Um abraço!

JACKELINE - Valéria, bom dia, pode falar, por favor?

VALERIA BEU - Bom dia a todos. Eu também vou ser bastante breve. Eu só queria agradecer a todos que colaboraram com o sucesso desse projeto, em particular, o Luiz coordenando todo esse trabalho e dizer, não só da importância, desse projeto, como também a gente não deve esquecer que para que a gente tenha uma implantação aí mais tranquila e positiva, na divulgação do resultado desse trabalho, eu acho que isso é muito importante. Que a gente está divulgando isso e não se esquecer de campanhas de educação, que eu acho que isso também é muito importante, porque, como foi dito, esse setor aqui é um pouquinho rebelde, ? Um setor um pouquinho, com as suas particularidades e acho que dá importância então dessa divulgação, desse incentivo na educação, que eu acho muito positivo. Quero, além de parabenizar, aproveitar também. Eu não sei se vai ser nossa última reunião aí desse ano, desejar a todos um Feliz Natal aí um Ano Novo, com grandes projetos e grandes novidades. Obrigada.

JACKELINE - Obrigada, Valéria. Bom dia, Gringo, por favor.

EDGAR GRINGO - Bom dia. Bom dia a todos. Quero parabenizar o projeto também. A princípio eu não havia gostado. Luiz lembra aí que eu questionei bastante e tinha que ser na esquerda e tal e por ser uma pessoa coerente, prestar bastante atenção, avaliar, ouvir o outro lado para saber as limitações. As argumentações das pessoas, sentei novamente com o Luís, com a Ana Paula e me explicaram. Foram me explicando ponto a ponto. Eu fui olhando os números, fui fazendo os cálculos, fui vendo que realmente não deu certo na esquerda. Foi ótimo aprender isso para eu poder explicar para as motocas quando eles me chamavam e reclamavam que queria que fosse à esquerda também. Eu me preocupei tanto em aprender a ouvir a parte deles que eu consegui virar um professor do outro lado aqui para explicar o porquê não e o porquê sim, e eu consegui fazer isso. Tanto que quando eu entendi, estava tendo um problema gigantesco aqui quando o pessoal começou ver pintando os pontinhos das faixas, e começaram a reclamar que a faixa ia ser no meio e tal. E eu consegui com um vídeo de 1 minuto desenhando numa folha de sulfite, eu falei, olha, hoje o trânsito é assim e a gente tem essa dificuldade aqui. Eu tenho que parar, frear, esperar o carro abrir e tal e dessa forma que vai continuar as faixas na mesma largura, os carros vão continuar onde sempre continuaram, só que agora eles vão ficar organizado, eles não vão ficar um pra lá, um pra cá e aí a gente vai conseguir passar com tranquilidade e esse vídeo tipo acabou com esse problema e aí fomos acabando com o restante dos problemas. Conforme eu ia divulgando, eu ia mostrando a evolução das conversas, como eu respondi e tudo mais para o Luís, o pessoal aí de vocês do transporte, para vocês também darem questionamentos sobre aquelas publicações que estavam sendo feitas pelos comentários que estavam sendo feito, como eu estava respondendo, até para saber se eu estava respondendo direito, se tinha alguma coisa errada e eu posso falar para vocês que da nossa parte eu comprei um projeto como o meu. Que é para nós, na realidade, que andamos de moto. Mas eu comprei um projeto como o meu, como se eu tivesse inventado. Não fui eu. Eu quero parabenizar o Luís, que fez o projeto, a equipe dele toda que acreditou na ideia, que se dedicou também. E do lado de cá a gente recepcionou bem E eu como se fosse meu, eu vesti a camisa e eu desde o início eu não tinha dúvidas que esse projeto ia ser reconhecido e eu sempre falei nacional e internacionalmente. Então está aí, a gente já está vendo o país de fora vindo, e eu posso falar com toda a leveza assim que eu vesti a camisa, mergulhei, me preocupei com todos os pontos, várias vezes, liguei para o Luiz, falei: “estou preocupado com isso, estou preocupado com aquilo e tal Luiz, não dá pra fazer isso, não dá para fazer aquilo e tal”. E tipo como se fosse um assessor mesmo, lógico que eu não tenho a experiência que os profissionais aí tem.

Mas eu fiz tudo que eu podia. Tudo que cabia a minha pessoa, aos meus acessos, às minhas publicações, tudo que eu pude, eu contribuí. Então eu quero parabenizar a todos os envolvidos que se dedicaram igualmente, que vestiram a camisa e a gente está tendo um exemplo gigantesco aí para nós de que quando todos se unem em prol da mesma ideia ali, em vez de negar ela de ficar falando bem aqui e destruindo pelas costas. Não. Todo mundo se colocou à disposição e aí a gente vê que um projeto dá certo, quando todos fazem a sua parte só apara as rebarbas ali que estão fora. Então é nesse ponto quero agradecer grandemente a todos que fizeram parte e a todos que têm direito a levantar esse troféu que foi ganhado aí pela CET também. Só uma dúvida aqui. Luís, a próxima via que vai colocar, você sabe dizer qual que vocês tem pensamento de colocar? Você já falou da marginal, já comentou sobre a situação da Rebouças. Mas qual aqui caberia a próxima agora? É lógico, respeitando que cada lugar em que se implanta, é de uma forma.

LUIZ DEVICO - Bom, Gringo, primeiro bom dia. Primeiro agradecer não só o Marcão lá do sindicato, o Gringo. A conquista da Faixa Azul é nossa, você ajudou, o sindicato, todo mundo ajudou, deu a contribuição. Você sabe que você foi lá no CETET, testamos as faixas, as larguras diferentes, passar sobre taxa na pista molhada, seca, que a gente ouviu vocês que são justamente vocês que conhecem

e eu não vou me esquecer que a gente fez uma faixa uma com um grip de aderência maior e eu não falei nada pra vocês porque eu não queria influenciar, e você matou a charada. Você falou, “pô, mas essa faixa que é melhor para andar no molhado”, eu lembro disso porque a experiência de vocês, que eu não tenho, eu não sou motociclista e é por isso que esse projeto ele está dando mais certo ainda, porque vocês que têm a experiência do dia a dia da condução vocês me dizem o que eu tenho que fazer dessa forma. Então, quando estabeleceu que põe o agregado antiderrapante na tinta, foi porque vocês testaram. Eu não quis dar nenhum direcionamento, era simplesmente o comportamento que vocês viram na prática. Então acho que esse é o grande segredo do projeto. Falando de local, Gringo é assim, eu tenho que primeiro terminar o que já está autorizado e que ainda não fiz, que é a Santos Dumont, a Prestes Maia, Túnel e juntar Faixa Azul da 23 existente e fazer o prolongamento do final lá da Faixa Azul, lá perto do Detran e ir até próximo da Bandeirantes. Existem algumas questões que são obras que tem que fazer nesses locais algum corte lá de canteiro que está sendo licitado pela SIURB. E eu tenho também no eixo ali da da prestes Maia está sendo feito manutenção do pavimento rígido que eu também preciso esperar acabar, porque você imagina eu pintar tudo, implantar aí o cara vai lá, depois de uma semana e quebra o pavimento inteiro apaga toda a tinta. Então a gente tem esse *delay* do que já está autorizado e que a gente não implantou. Eu quero implantar agora no começo de 2023, eu até vou ter uma reunião com o Secretário MARCOS Monteiro da SIURB para saber como é que está agora a questão desses editais. É um corte que eu tenho lá na Rubem Berta, no 11 de junho, que é de uns 400 metros que eu preciso para acomodar a Faixa Azul. Eu tenho um corte na Av. Santos Dumont, próximo da Av. do Estado, e tenho mais um corte também na Santos Dumont, próximo da rota, àquela altura ali, se não me falha a memória, então eu tenho esses pontos. Com relação à marginal, até o Marcão falou tudo, o maior volume de motos é na marginal Pinheiros. Mas lá a gente entende que tem que ser um projeto um pouco diferente, tem que ser o projeto com a via segregada e aí a gente vai agora para a Malásia, Gringo, para conhecer um pouco mais profundamente como que é a entrada, como que é a saída dessas faixas, como é que funciona efetivamente, para que a gente possa conhecer e tentar ver o que a gente consegue aplicar aqui. Então por que que a gente vai lá? Lá tem a questão que é a seguinte, lá já está há 20 anos, está consolidado. O que eles erraram, eles já corrigiram. Então, o que está funcionando lá é o que já foi aprovado e testado e comprovado. E aí a gente ganha tempo e não perde tempo tentando fazer alguma coisa. A gente já vai direto na fonte, vamos dizer assim. Então esse é o ponto. As marginais são uma prioridade, a questão da Rebouças, eu sei que vocês, como AMABR, já pediram. O sindicato já pediu, tem muita gente pedindo. Mas tem um problema de espaço, tem o problema da ciclofaixa. Tem uma questão que ela é maior do que só eu encaixar uma Faixa Azul, é diferente do que a gente conseguiu fazer na Bandeirantes e 23 que tinha espaço para fazer. Então é um assunto que a gente precisa conversar com toda a sociedade, acho que tem que ter uma audiência para tratar desse assunto e a gente não vai deixar de fazer isso. O outro lado, é o que também já foi dito aqui, a Radial eu também entendo que a Radial precisa de um tratamento. Também é um dos maiores volumes. Acho que é o segundo maior volume de motos na cidade. É marginal Pinheiros, Radial, depois acho que Tietê e depois é 23 de maio, então a gente tem a Radial também no foco. O problema da Radial a gente tem junto com o que está acontecendo, tem uma obra que vai se vai ter do BRT, tem uma série de situações lá que a gente está tentando encaixar a Faixa Azul dentro de toda essa mudança que vai ter lá. Tem um BRT que vem Aricanduva, Radial, parque Dom Pedro, então tem toda uma movimentação, ônibus vai andar pela esquerda, vai mudar tudo lá, vai ter que quebrar tudo, vai ter que refazer tudo. Então é eu começar a montar uma faixa nessa condição. É um pouco difícil, mas é um local que eu entendo premente de ter. A Radial é um lugar, na minha opinião, teria que ser prioritário como a Marginal Pinheiros, por exemplo, que também é um volume assustador de moto. Então, na Marginal Pinheiro, o que é que a gente quer fazer, a gente quer fazer uma via segregada, o padrão mais Malásia, vamos dizer assim. A gente

precisa aprender como que a gente faria a chegada dessa moto na segregação na esquerda, que não poderia ser cruzando todo o fluxo, teria que ser por uma obra de arte que chegaria das pontes no meu modo de entender e encaixaria nessa via segregada, então seria algo que você, por exemplo, você estaria na ponte João Dias e você iria entrar por uma alça específica para motos, na Faixa Azul segregada, entraria e aí quando você quer sair, por exemplo, eu quero sair Eusébio Matoso, você vai ter uma alça que sai da faixa segregada e que vai adentrar a Eusébio Matoso. A ideia seria uma coisa muito mais parruda em termos de projeto, teria um custo muito maior, mas é com esse custo benefício muito claro. A moto teria seu espaço totalmente protegido, segregado, com acessos também diferenciados, então vocês não teriam mais que ficar lutando para chegar em determinado ponto. Então essa ideia, mas a gente ainda precisa, como eu falei, a gente ainda precisa conhecer mais o projeto, precisamos avaliar isso, depois, evidentemente, quando a gente voltar, eu vou conversar, vamos chamar todos vocês de novo, vamos conversar, mostrar tudo o que a gente viu, e vamos discutir juntos de novo, como a gente fez na 23, como a gente fez na Bandeirantes e continuar conversando. Isso já é um compromisso meu, inclusive com o próprio SENATRAN está interessado, eu já tenho um compromisso de quando terminar a viagem e tiver uma visão um pouco mais detalhada, fazer uma apresentação para o SENATRAN também. Então, isso já são os próximos passos. Você sabe da dificuldade que a gente tem hoje para implantar uma Faixa Azul, eu tenho que entrar com pedido, eu tenho que esperar sair a votação na Câmara Temática, aí sai a portaria publicando, então, hoje, existe todo um passo legal, burocrático, que a gente tem que fazer. Então, se eu tivesse que fazer hoje, por exemplo, hoje, “vou fazer a Radial leste”, eu tenho que entrar com um novo pedido. Eu tenho que apresentar no SENATRAN, tem que ter Câmara Temática, tem que ter votação, daí tem que esperar sair a portaria. Então são meses de trabalho para você conseguir. Hoje está muito mais próximo, no meu modo de entender, 23 de maio, vai completar agora, 25/01/2023, um ano. É o tempo que a portaria deu como teste. E o SENATRAN vai ter que dizer, continua, não continua. O que que vai fazer. Se ela já fala assim, “vamos fazer a resolução e vamos aprovar a Faixa Azul”, a partir do momento que virar resolução, Gringo. A CET como uma autoridade de trânsito, aquilo dentro da jurisdição dela, onde ela entende que é possível fazer a Faixa Azul, respeitando o que vai ser normatizado. A gente vai fazer e não vai precisar mais de portaria, não vai mais precisar passar por esses trâmites todos que a gente hoje tem que passar para atender a legislação. Então é questão realmente de tempo. A gente sabe que é a expectativa de vocês como usuários, é de ter mais, é de que isso se desenvolva mais rapidamente, mas a gente precisa ter essa percepção da situação, mas você sabe bem, você conhece lá o Frederico, nós temos muito apoio lá do SENATRAN, eles sempre nos apoiaram, nos ajudam e eu tenho certeza que em breve a gente vai ter isso já equacionado e aí sim. O próprio prefeito hoje, eu posso dizer, é um grande incentivador do projeto. Ele compreendeu a importância, então, a gente tem hoje o apoio do prefeito Ricardo Nunes. O apoio do Secretário Ricardo Teixeira, da nossa presidência com o Jair, de toda a diretoria da CET, da própria sociedade civil. Então, é questão agora realmente de tempo é o finalzinho da reta que a gente está chegando agora na 23, eu acredito que já vai ser feita a resolução e a gente possa dar sequência nesse trabalho de uma forma mais ágil.

EDGAR GRINGO - Ótimo, é só, parabéns aí mesmo, ficou perfeita a explicação. Já tenho algumas coisas para falar para a galera aqui. Você está igual político eleito, todo mundo que votou está pedindo alguma coisa, “ó, resolve lá hospital lá da onde eu moro”, “resolve o problema da segurança” e aí acaba sendo... Parece que é simples pedir, , mas tem toda uma complexidade por trás. Eu tenho noção disso, ? Bom, sobre a situação lá, pessoal empurrando os outros lá na Faixa Azul, eu não consegui ver ainda aquela situação que a gente havia conversado lá com o Secretário, sobre o policiamento, andar na velocidade e quem passasse dele, ser abordado, não tá chegando em nós esse tipo de informação, eu também não vi. Mas não é nada que você precisa responder. Uma

coisa que me preocupa também, que eu já deixei bem claro isso, são os YouTubers que fazem apologia a esses crimes de trânsito, de andar a mais de 50% acima da velocidade, teve aqueles 2 casos que eu mostrei que um foi na 23 que ele estava empurrando um menino nosso. Aí eu mostrei para a galera, e falei: “Aí, ó, está destruindo um espaço nosso”, a galera foi lá e fuzilou ele de informação lá, de mensagem e o pessoal não fala: “ei, cuidado vai fazer a gente perder”. o pessoal já vem bem mais selvagem, então a pessoa do outro lado, fica até com o receio e o rapaz ficou de fazer um vídeo pedindo desculpas e falando qual é a forma correta de usar a Faixa Azul. E teve um outro que eu te mandei também que o cara cometeu ali “trocentas” infrações e a gente também agiu aqui da nossa parte, de colocar a galera para visualizar o que ele estava fazendo e comentar nos comentários dele. Então ele recebeu 98% de crítica, que ele estava desrespeitando a Faixa Azul e tal e que era um benefício nosso e tal. Aí ele fez um outro vídeo, embora cometendo várias infrações ainda. Ele fez um outro vídeo, já respeitando a Faixa Azul e falando que ele não tinha visto por aquele lado, que ele reconheceu que errou e tal e tal e tal. Só que a gente não consegue ficar fazendo isso o tempo todo, mesmo porque, em algum momento a gente vai arrumar um problema com a categoria mesmo de estar fazendo essa segurança, porque fica só nós fazendo a segurança, você não vai vendo outros, então tem que ter, tem que ser criado nas Câmaras Temáticas que vocês participarem, digo para todos aqui. Tem que ter que ser criado uma forma de abolir esse tipo de situação. Tem um vídeo lá e fica dependente da gente denunciar. E mesmo que a gente queira denunciar, que a gente acha que o órgão ao qual a gente está passando, deveria tomar atitude quanto a isso. Mas mesmo que houvesse a opção, eu querer fazer, não tem as opções lá que precisa, para esse tipo de situação, então acaba que é feito todo um trabalho, aqui com vários órgãos, várias entidades e tal, para entregar mais segurança para fazer com que o pessoal se acidente menos e tal e tudo mais, e as pessoas que estão conectadas com quem vai usar, está fazendo de outra forma. Está fazendo apologia a essas infrações. Eu não acho que deveria bloquear o canal do cara, trazer ele de alguma forma, para mostrar o que está acontecendo, olha o tanto de pessoas que morrem todo dia. Eu to seguindo uma página que ela fala assim, o nome da página do instagram é “não foi acidente” e todo dia mostra vários acidentes graves no país, e a gente não tem essa percepção, porque o que a gente vê, não é tudo isso de acidente, mas lá, mostra todos os dias os acidentes graves que acontece no país, as pessoas que morrem, quantos são sequelados, quantos anos cada um pegou de prisão. Então, eu acho importante. No meu caso, eu tenho essa visão de que acontece muito mais acidentes do que a gente imagina. Então deveria trazer essas pessoas, tanto até quem estoura a habilitação por pontos, eu acho que deveria ter um acesso maior para mostrar para eles porque que acontece esses tipos de campanhas que a gente faz, porque cria-se esse projeto. Esse projeto foi criado aqui para respeitar a velocidade, etc. Mas olha o que que você faz o seu público é quem vai usar e você está fazendo isso? Não sei, é só um rascunho que eu estou deixando de sugestão. Mas esses vídeos não podem continuar da forma que estão, porque acaba que vocês ficam sem entender por que que ninguém está respeitando alguma coisa, é porque quem está ali encabeçando aquele pessoal que tem que ser atingido, está moldando de outra forma, ? É e por último, a minha preocupação muito grande é que com fé em Deus, irão diminuir os acidentes, os óbitos aí, devido a Faixa Azul. Então, os acidentes que aconteciam nesses lugares onde tem uma Faixa Azul vão ser diminuídos, então, consequentemente, no ano terão menos mortes de motociclistas que os outros. A minha preocupação é que isso seja visto, como já fizemos demais, e esquecer das outras partes como o CETET voltar a dar curso para a gente voltar a explicar para galera, o curso presencial, também da pilotagem segura. Então, assim, era para outubro, não veio, isso foi falado lá no final do ano passado, era para outubro, não veio, então eu quero deixar claro aqui, primeiro de parabéns ao Projeto Faixa Azul, mas tirando o Faixa Azul da frente, que a pauta é Faixa Azul, mas tirando a Faixa Azul da frente eu acredito que vai ter a diminuição e isso pode fazer com que o Secretário, o prefeito, a CET, esteja achando que está suficiente, “ó, já fizemos um grande Progresso”, mas tem coisas que dá para a

gente fazer aqui que a gente diminuiria, mas que a educação dos motofretistas e dos motociclistas, no caso do presencial, do motofretista seguro. Para que a gente consiga, ter um efeito maior. Eu estou deixando claro, porque eu vou começar a dar entrevista para a imprensa. Eu estou sendo bem procurado agora por causa que finalizou o projeto, o relatório lá da CPI, então eu tô sendo muito procurado. Record, Band tá todo mundo chamando aqui para eu dar posicionamentos e tal, e eu vou começar a jogar para o executivo, é que não está havendo da parte do executivo o investimento no motofretista, o motofretista, é o que sofre menos acidentes e não está diminuindo nessa parte por causa que não está tendo investimento nesse setor. Então, eu gostaria até se alguém quisesse colocar alguma coisa que eu vou estar fazendo de errado aí, depois do Yassuda responder, do senhor Yasuda responder, mas eu vou começar a deixar claro que o executivo não está trabalhando no motofrete, nessa parte. As reuniões lá com o Secretário não estão fluindo nada, não saiu nada, é só conversa, conversa e pouco progresso que você consiga ter uma sensação de que você vai palpar alguma coisa e não está tendo. Então, deixar claro, como eu sempre fui coerente com vocês, estou sendo sincero, melhor eu avisar do que vocês serem pegos desprevenidos de alguma forma. Mas eu estou deixando ciente aí que eu não estou vendo investimento no motofrete. Meu medo é: "olha, diminuimos acidentes aqui com a Faixa Azul", e aí deixarem de investir no motofrete porque já foi o suficiente, mais essa. Muito obrigado a todos aí. Quem quiser responder esse ponto aí pode estar respondendo. Espero que a CET tenha mais investimentos após esse prêmio que ganhou aí, obrigado a todos.

SERGIO - Então, só para não perder o fio da meada e as coisas estão bem claras, é o seguinte, só para deixar o Gringo... também me surpreende, Gringo, porque eu, em várias câmaras temáticas eu falei de datas e tal, infelizmente, quando a gente trabalha no poder público, eu vim da iniciativa privada e toda a minha vida foi lá. Poder público tem uma burocracia e tem um *time* totalmente diferente. Então, mas vou te dar 2 boas... Aliás, 3 boas notícias aqui, a primeira delas, vamos lá, a licitação de agência de publicidade está marcada para agora, se tudo correr bem. Graças a Deus, espero que corra para 19 de janeiro. Isso envolve o que: nós vamos ter dinheiro para a educação, o que nós fazemos hoje é de uma forma quase que heróica. O Luiz mencionou ali as placas que fizemos em relógio, foi tudo na maneira da "brodagem" ali de pedir para os meus antigos parceiros cessarem de espaço, tudo. E hoje o que a gente faz a Michelle está de prova, tem Câmaras Temáticas que ficam com ciúmes da comunicação que a gente faz para Faixa Azul, mas são ações heróicas. Para você ter uma ideia da reunião que você participou, aquela última lá com o Secretário que o Luiz levantou as questões da Bandeirantes, que cada implantação, eles recriaram uma série de medidas. A gente já fez depois daquela reunião, nós fizemos uma ação com os mímicos ali no cruzamento. Nós fizemos em 2 cruzamentos. A gente tem 8 mímicos, fizemos uma ação com os mímicos que deu muita repercussão na mídia, ali na Bandeirantes. Nós tivemos ação em parceria com a Abraciclo. Foram 4 dias de ação, informando os motocas para respeitar a velocidade, para não ultrapassar. Nós tivemos uma comunicação nos ônibus dentro dos ônibus da SP trans que cruzam ali o trajeto, pedindo para que essas pessoas, enquanto a gente não consiga deslocar esses ônibus, aproximando-os da faixa de pedestre, pedindo para que as pessoas, ao descer do ônibus ali na Bandeirantes, atravesse na faixa de pedestres, tivemos uma ação educativa no entorno, distribuindo. Panfletos e com uma cartilhinha nas escolas e nos comércios, orientando todas as pessoas. O que significa implantar a Faixa Azul, o que significa no sentido que as pessoas estão acostumadas a ver um trânsito parado, só que a Faixa Azul está correndo. A gente teve as ações da PMV, tivemos faixas exclusivas ali para Bandeirantes e sexta-feira está publicado um manifesto, sou Faixa Azul e o que significa ser Faixa Azul? Isso é um pouco do que a gente fez ali para ele neste momento, de acordo com a demanda que o Luiz levantou ali das particularidades da Bandeirantes. Reunião aquela que envolveu todos os entes, foi uma reunião muito grande. Primeira boa notícia, nós estamos já com a licitação marcada de agência, isso

envolve educação, porque toda a publicidade que a CET faz é de educação de trânsito, ponto 1. Já estamos em fase de assinatura de contrato com uma parceria que vai fazer nosso EAD ser muito robusto, nós estamos fazendo uma revolução nos nossos cursos de EAD, além dos 30 cursos que a gente já tem, a gente vai ter espaço para colocar novos cursos e numa parceria com a fundação Vanzolini, que está se desenhando que está para aprovar, está para assinar e é uma ação muito robusta para os cursos de EAD. Já estamos comprando motos, equipamentos de audiovisual para voltar os cursos de direção segura presenciais. Então, para 2023, tudo isso vai acontecer só para te dar uma satisfação, então, neste ponto, fale menos mal do executivo. Yasuda, desculpa te interromper.

JACKELINE - Senhor Yasuda.

WILSON YASUDA - Gringo me deixa falar um pouquinho, porque você falou bastante. Deixa-me falar um pouquinho, para atualizar vocês aí, de algumas situações. Primeiramente, novamente parabenizar o CET em relação a esse trabalho da faixa azul e a premiação que aconteceu em Brasília. A gente esteve junto com o Luz lá e foi uma grande comemoração com todas as pessoas, diretorias de planejamento, diretoria de sinalização, operação, presidente da CET, fotografia para lá e para cá, viu, Michelle foi muito bom lá, eu gostei muito porque eram tantas pessoas do CET que tomaram quase totalmente lá o palco. Ficou muito bacana. A gente teve muito reconhecimento aí nesse trabalho do CET aí pelo pessoal do Senado. Realmente caminhou de uma forma muito positiva para o CET de São Paulo. Bom, eu queria dizer para vocês o seguinte, não sei se vocês acompanham, mas foi publicado no Diário Oficial da União no mês de setembro, a resolução 960 que vai tratar das campanhas educacionais para 2023, então, dentro desses 12 meses, do ano de 2023. 6 meses serão destinados aos veículos de 2 rodas, tanto de motocicleta como de bicicleta. Então, assim, é importante. Eu vou passar essa resolução aí para Michele e também para o Sérgio, para ele olhar direitinho como que isso vai funcionar, parece que a gente vai poder usar essas situações de campanhas nacionais aí que você é veiculado ali para pelo SENATRAN é também aqui na cidade de São Paulo, porque eu acho que é super importante a gente poder pontuar, um trabalho que efetivamente a gente faz em São Paulo aí com o CET. Eu acho que tudo isso vai ser muito bom. Então, a campanha, ela tem um objetivo e um slogan. O slogan de 2022. Você sabe qual que é o Gringo? Não? Como você não sabe, você é um cara super informado, “juntos salvamos vidas”. É, então é a coisa importante para o problema. Não 2022 é, “juntos salvamos vidas”, é o que o Luís está fazendo. Encaixa exatamente no trabalho da CET dessa Faixa Azul. E para 2023 o slogan é: “no trânsito, escolha a vida”. Então a gente vai divulgar, vai fazer um trabalho de divulgação, porque a indústria automobilística é obrigada, dentro dessa solução, a divulgar o slogan 2023, as campanhas de segurança, que é: “no trânsito, escolha a vida”. Então isso vai ser feito depois a gente vai passar para vocês como é que a gente vai trabalhar? Outra informação que eu queria dar para vocês também é que na verdade, a gente está na Câmara Temática. A gente vai discutir novamente a situação aí dos cursos de motofrete, porque na verdade era para ser introduzida na nova formação do condutor, que poderá ser avaliada no dia 15 deste mês pelo Contran. Mas parece que não vai acontecer. Eu espero que não, porque é muito polêmica essa nova formação do condutor. Não sei se vocês sabem, que deu aí um número muito grande de contribuições na consulta pública, então parece que tem algumas dificuldades aí, principalmente para o centro de formação de condutores essa situação aí de ser avaliada é, eu não sei qual que é o conteúdo. Eu não consegui obter, na verdade, a minuta dessa resolução, mas se isso não acontecer, a gente vai novamente trabalhar dentro da Câmara Temática com a formação do condutor e dentro dessa formação do condutor, a gente vai ter novamente aí os cursos de motofrete e mototáxi. Então a gente está trabalhando nesse sentido, a gente também quer ajudar o Luís Devico e o CET na busca da resolução da Faixa Azul dentro da Câmara Temática, então eu serei um defensor, dentro da Câmara Temática de educação e saúde, que eu faço parte, que lá a gente trata desses assuntos aí também, então com certeza eu irei

trabalhar aí para que a gente possa é discutir esse assunto aí, da Faixa Azul e no final virá uma resolução aí, para que o CET possa implantar com mais facilidade essa faixa azul no Estado de São Paulo. E por final, eu queria, na verdade dizer e desejar a todos vocês aí da Câmara Temática de motocicletas um Feliz Natal e um grande 2023. Teremos muitos desafios, muitas dificuldades. Existem várias situações que vão ocorrer a partir de janeiro é, pode haver uma mudança completa no time do SENATRAN. No fundo, é um novo governo, uma nova situação, então vamos ficar atentos, a tudo o que for acontecer, ? E na medida do possível informá-los aí de todas essas alterações, inclusive no Detran São Paulo, ? Então nós, o único lugar que não vai mudar é o de vocês aí que é do CET, é mobilidade, vai ficar todo mundo aí, mas a gente tem, logicamente, um trabalho que a gente faz aí com o Detran São Paulo a gente faz com o SENATRAN, nós também da Câmara Temática, que a gente faz parte, também não vai mudar não, porque a gente teve um ano, a gente tem mais 1 ano de trabalho. E eu queria só dizer para o Luiz que eu vou ajudar o CET na resolução aí é da aprovação da Faixa Azul para que vocês possam efetivamente implantar com mais tranquilidade, com mais segurança. Não ficam dependendo de situações administrativas, de portarias e dificuldades. Tá bom? Grande abraço a todos aí. Eu sempre falo com a Michele, que todo mês a gente está correndo atrás da pauta, e essa pauta de hoje, a gente achou que era uma pauta interessante, que todos iriam realmente estar bem informados, através do Luiz, desse trabalho enorme que foi feito, da explicação do Sérgio. Quer dizer, então acho que essas pautas são muito interessantes, ? Porque essas pautas de dificuldade, como coisas que acontecem no Legislativo Municipal, que vai aqui e dali, Michele, que a gente não sabe nem o que estão falando, o que vai acontecer, eu fico perguntando para você “como é isso, como é aquilo”, que eu não sei direito, mas eu acho que isso faz parte do nosso trabalho. Eu acho que se efetivamente vier uma legislação e for implantada será uma legislação importante para São Paulo, a gente apoia. Então, eu acredito que tudo vai dar certo, mas espero que em 2023, todos nós possamos estar buscando realizar e conquistar novos desafios. Parabéns a todos, viu? Obrigado.

LUIZ DEVICO - Obrigado, obrigado, Yasuda! vamos juntos sempre juntos.

MICHELE - Eu só tenho a agradecer ao senhor, ao Gringo e ao Gerson, que sempre contribuem muito com pautas. São vocês que fazem a reunião aqui.

WILSON YASUDA - É importantíssimo isso, porque ter assim, convidado, como o Luiz, que vem aqui explicar para a gente. Agora vai para a Malásia, é um lugar muito interessante. Kuala Lumpur quer dizer, bem no fundo é um lugar inteiramente interessante que eu conheço também. Eu acho que vai ser um aprendizado muito bom, viu Luís?

LUIZ DEVICO - Michelle? Já vou deixar aqui já compromissados e quando eu voltar da Malásia, se já tiver montado, organizado o material, eu me coloco a disposição para fazer uma apresentação para vocês do que a gente viu, do que tem, e até do que a gente pretende fazer em decorrência do que a gente vai ver lá, tá? Então já me comprometo aqui, para gente poder, assim que possível, fazer uma apresentação para vocês, para mostrar um pouco do que foi discutido lá, porque a gente foi convidada, não só para conhecer os projetos implantados, mas também para discutir com a agência nacional de segurança Viária da Malásia, o que eles tem, o que eles planejam, o que eles estão fazendo. Então, acho que vai ser um aprendizado muito bom, uma troca de experiências muito rica e que eu quero dividir com vocês também. Então já fica aqui o compromisso assumido que assim que for possível, a gente faz essa. Essa apresentação. Vai ser um prazer.

MICHELE - Perfeito, anotadíssimo aqui, obrigada viu Luiz.

JACKELINE - Dawton, para para as considerações finais.

DAWTON - Bom. Primeiro muito obrigado Luiz, a sua presença e por dividir esse conhecimento conosco, nesse projeto. Juntos salvamos vidas quando um bom projeto é apoiado e defendido pelo maior número de pessoas e principalmente pela sociedade civil organizada, que a gente está vendo aqui que estamos realmente próximos juntamente com uma equipe técnica fabulosa, que é a CET, que entrou e participou de todo esse processo, como você vem, dando todo esse crédito, todo esse grupo, toda essa equipe que participou. É claro que tudo sempre se amplia significativamente a possibilidade de dar certo um projeto como esse, quando você tem a participação. Claro que a gente no trânsito tem que escolher a vida, é o tema do próximo ano, o slogan no próximo ano, e é isso que nós vamos fazer, é isso que nós vamos plantar, é isso que nós estamos semeando, ? Algumas coisas que foram plantadas durante esse período que passou, ? E nós esperamos que realmente tudo isso venha com muitos frutos bons e essa experiência que você vai trazer lá da Malásia possa de fato ampliar os frutos que estão sendo produzidos aqui no Brasil. Bom para vocês todos eu gostaria de desejar...É a nossa última reunião do ano. Então gostaria de desejar um Feliz Natal, um próspero Ano-Novo e que o ano que vem ele venha cheio de bons projetos e que nós possamos de fato escolher no trânsito, a vida. Bom dia a todos.

LUIZ DEVICO - Obrigado gente, eu queria agradecer mais uma vez a oportunidade que vocês deram aqui, com a minha presença, de eu poder estar dividindo com vocês um pouco do trabalho que a CET está fazendo muito obrigado. Obrigado pelas palavras. Obrigado pelo apoio de todos aqui. Depois Gringo, só pra você saber, eu já conversei com o jurídico, eu não queria nem é mais assim. Já conversei com o jurídico, a doutora Sabrina, essas questões desses vídeos do YouTube e tal está sendo ajuizado alguns boletins de ocorrência. Teve um caso lá do cara que vestiu a farda da CET, tem algumas outras coisas que estão acontecendo e que já foram feito boletins de ocorrência. A ideia também, e aí eu vou precisar da ajuda de vocês, do grupo motociclista que vocês têm mais contato. Essa turma que fica fazendo vídeo. Vamos fazer um dia eles virem na CET, não pra ficar sendo esculachado, não, mas para eles verem qual que é a preocupação da CET. Por que que a gente está fazendo o projeto? Por que que a gente está preocupado, para mostrar um pouco da realidade? Às vezes a pessoa não tem essa informação, então vamos trazer eles para o nosso lado, no sentido de que eles entendam que eles podem ajudar a salvar as vidas do próprio colega deles, ? Então é me coloco sempre à disposição. Eu fiquei de férias uns dias aí nesse final do ano, por isso que acho que deu também. Parou um pouco algumas coisas, a gente vai retomar, eu vou divulgar agora o Balanço da Bandeirantes que vai sair, acho que semana que vem, para já ter um número um pouco mais conciso e a gente vai continuar fazendo um trabalho e eu preciso do apoio de vocês todos, mas queria agradecer mais uma vez desejar a todos um Natal de muita paz e um ano de 2023 muito produtivo e que a gente continue como está fazendo. Continue a dar bons frutos, continue a produzir resultados positivos e isso só é possível quando todos nós estamos juntos, unidos, focados e comprometidos, justamente com aquilo que o Dawton falou, com a vida. Acho que esse é o ponto crucial. Esse é o ponto que a gente precisa sempre colocar como objetivo final, ? E acho que a gente está fazendo isso, então vamos em frente. O desafio ainda é muito grande, temos muito o que fazer. Mas eu acho que hoje, como também já foi muito bem dito, nós temos uma luz hoje, temos pelo menos uma linha de trabalho que a gente sabe que está dando resultado. Estamos indo buscar com o apoio do prefeito, com apoio do Secretário, novas experiências, novos conhecimentos, justamente para trazer para aqui para o grupo, para a gente dividir com o grupo e construir mais uma vez algo novo. Não sei se vai ser uma Faixa Azul segregada, pode ser que vão dar outro nome. A gente vai pensar nisso, vamos juntos definir. Mas essa ideia vamos continuar fazendo, não é? Eu, sinceramente, Gringo, só para também te responder rapidamente. Não vejo a preocupação com relação a “começou a dar certo para”, eu acho que não funciona assim. Eu acho que as coisas como a ciclovias, ciclofaixa, elas vieram para continuar, ? É uma meta que, por exemplo, eu acho que daí

depende muito do legislativo, mas, por exemplo, hoje na cidade de São Paulo, nenhuma obra viária nova pode ser inaugurada sem ter uma ciclofaixa ou ciclovia. Isso é lei, não é? Isso pode futuramente, quando a Faixa Azul ela for efetivamente uma resolução, ela também pode virar uma realidade legal, não é? Ou seja, depende dessa mobilização da sociedade. Depende de todos pleitearem isso junto ao legislativo, mas de qualquer forma, eu acho que quando a experiência é positiva e ela dá bons frutos, dificilmente ela se consolida com a sociedade e acho que ninguém vai mais hoje, eu acho assim, pelo eu, o que eu ouço das pessoas, “ah, eu prefiro andar onde tem Faixa Azul porque eu me sinto mais tranquilo, mais seguro”. Isso é um motociclista, isso é um motorista que fala, então acho que isso está consolidado. Então acho que agora realmente é crescer de uma forma consciente. Aonde vai ser feito, não pode ser em qualquer lugar para não banalizar. Essa é uma das minhas preocupações em particular e a gente vai continuar trabalhando para que seja muito bem estruturado sempre. Eu tenho certeza que a gente vai conseguir, com o apoio de todos vocês. Então obrigado mais uma vez.

Estamos à disposição lá na diretoria. Quem precisar de alguma coisa, alguma outra informação, algum dado, estou à disposição de vocês lá. Muito obrigado. Queria agradecer pela oportunidade de mais uma vez.

EDGAR GRINGO - Feliz Natal a todos aí, muito obrigado. Agradeço a resposta, Luiz.

LUIZ DEVICO - Abraço, gente! Tchau, obrigado por tudo.

DAWTON - Tchau, Muito obrigado por tudo aí.

CHAT:

[10:38] Jackeline Morena de Oliveira Melo

Para assistir a entrega do Prêmio Senatran 2022, acesse o link: <https://www.youtube.com/watch?v=6WJME-fPB18>