
REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE MOTOCICLETA – 22/08/2023

Data: 22/08/2023 (terça-feira)

Horário: 9h08 às 12h09 (online)

Participantes

Ana Carolina Jacob – CET
Ana Luísa Faria
Ana Maria Pacolo
Celso – Secretário SMT
Dawton Roberto Batista Gaia
Fabia Helena
Fabio – SME
Fabio Saraiva
Giovanna Reggio
Ilana
Isabella
Jmontal
Johnson
José Montal / Abramet
Lea
Luiz Fernando Devico – CET
Marcão sindmoto
Marcelo Moraes DR CET
Marcos Alessandro Ruiz
Michele Perea Cavinato
Paulo
Sergio Amaral
Vanessa Gac Leal
Wilson Yasuda

Pauta:

A necessária boa convivência entre o motociclista e os agentes de trânsito – CET/DR.

Informe:

Resolução do CONTRAN 996/23: Formação do Grupo Técnico para tratar assuntos referentes à resolução do CONTRAN 996/2023.

Johnson – Me solicitou ajuda. Eu me aproximei do veículo para ajudá-la e, repentinamente, eu fui agredido por alguns motociclistas. Eu não sabia o que estava acontecendo, mas, com o transcorrer do inquérito policial, só aí que eu fui identificar o que tinha acontecido. O motociclista havia quebrado retrovisor de um veículo e imaginou que eu havia visto. Quando a munícipe veio me procurar, ele partiu me agredindo, os outros vieram e também me agrediram. Foi um evento meio trágico, mas que não me deixou mágoas, com relação aos motociclistas, até a repórter, na oportunidade, quando estava me entrevistando para uma revista eletrônica semanal de grande audiência, diga-se de passagem, ela tentava a todo momento me induzir, trazer uma certa divergência entre a convivência dos agentes de trânsito com os motociclistas e eu fiz questão de deixar isso claro que aquilo foi uma situação episódica e que não era o comportamento de todos os motociclistas, citando, inclusive, alguns exemplos de ajudas que recebemos na via dos motociclistas, como às vezes você está com veículo inapropriado para remover um veículo quebrado, os motociclistas param, ajudam, e de diversos outros auxílios que nos prestamos ao motociclista. Seja remover de locais perigosos, seja também buscar socorro quando ocorra um acidente automobilístico. Hoje, por um acaso, quando praticava a minha corrida matinal às 5h da manhã, me deparei com acidente de motocicleta, parei e ajudei o motociclista, que havia caído por conta de uma interferência na via. Eu, particularmente, tenho esse entendimento de que somos complementares. O agente ajuda o motociclista e o motociclista também ajuda o agente e essa necessária com boa convivência, como propus, ela é necessária, não só para ambas as atribuições, mas para todo o convívio, para todos os usuários da via. Também tive uma outra oportunidade desagradável com motociclista, mas que, graças a Deus, nessa outra situação, não houve nenhuma agressão. Quando eu tentei efetuar um bloqueio, inclusive para que o Samu acessasse um local de sinistro de trânsito e os motociclistas me impediram de efetuar esse bloqueio. Após a chegada do policiamento, nós efetuamos o bloqueio e o até conversei com alguns motociclistas sobre a necessária, inclusive utilizei esse termo naquela oportunidade, a necessária boa convivência entre nós. O agente de trânsito, eu costumo falar, é um salvador de vidas. Ele não é bem visto, mas até por conta de uma interpretação equivocada das nossas atribuições, mesmo quando estamos na atividade fiscalizando, nós estamos salvando vidas. A fiscalização de trânsito, de um modo geral, não tem o cunho de prejudicar ninguém e sim de educar e salvar vidas. Vou deixar a palavra para o Luís, que vai apresentar com mais técnica. Eu, na realidade, queria mais era contar minhas experiências que não são todas aqui, mas o tempo é exíguo. Eu acho que o conteúdo do Luiz Fernando é bem maior e vai trazer mais esclarecimento a todos. Michelle, mais uma vez, muito obrigado pela oportunidade. Eu já havia até conversando com o anterior secretário sobre a necessária participação dos representantes dos empregados nas câmaras temáticas e especial de ter uma cadeira no Conselho Municipal de Trânsito e Transportes, porque a comunidade também, a sociedade de um modo geral, tem a visão do empregado nesses órgãos. Muito obrigado, obrigado, Luís. Boa palestra.

Michele Perea Cavinato – Johnson, obrigado a você pela apresentação. O Moraes tem participado já lá atrás, você agora, é um prazer tê-los aqui. Eu acho muito importante que vocês participem mesmo.

Johnson – Muito obrigado.

Michele Perea Cavinato – Luiz, quiser seguir, vamos lá.

Luiz Fernando Devico - CET – Bom dia a todos. Bom dia, Michelle, Dawton, Sérgio, Johnson, secretário, a todos aí presentes, ao grande Yasuda que sempre colabora também com toda a experiência que tem. Eu queria fazer só um complemento de comentário do João, eu também fui agente de trânsito, já tive problema de, quando em fiscalização, ser cercado por vários motociclistas ali perto. No meu caso, foi perto do edifício Joelma, do lado da Câmara Municipal. Esse tipo de situação acontece já historicamente, e o que eu observo, nos tempos para cá, principalmente depois da pandemia, muito motociclista com carteira nova e que a gente vê no dia

a dia da cidade que a questão é, por exemplo, do semáforo vermelho, da questão de trafegar pela contramão, onde você tem uma dupla amarela. É uma coisa que virou praticamente normal. Eu acredito que, apesar disso, se a gente julgar que a pessoa foi habilitada, então, ela tem noção de toda a legislação etc., mas eu acredito que a gente precisa fazer, um pouco antes da questão da fiscalização, um reforço na comunicação e na orientação e na educação desse usuário. Ter uma campanha bastante direcionada para um motociclista com relação a essas questões de velocidade, da questão de trafegar na contramão, de não respeitar o semáforo vermelho. Acho que precisa ter essa informação, porque se a gente começar a autuar de forma contundente o que está sendo visto, a gente vai criar uma situação grave, como o Johnson já passou, como eu já passei, eu acho que o objetivo final não é fazer a multa, e sim educar, orientar e mudar a condição preexistente. Eu sempre digo que isso funciona, porque a gente está tendo um exemplo prático da faixa azul que a gente deu uma melhorada na condição do usuário da via e a gente percebe que se diminui a agressividade, diminui a buzina, diminuiu o acidente, diminui a morte. Ou seja, quando você orienta, quando você faz todo um trabalho de preparação desse ambiente com trânsito mais humanizado, melhor compartilhado, você tem essa condição muito explícita de melhora de um compartilhamento mais humanizado. Eu acredito que a gente precisa fazer uma campanha bastante intensa para orientar e mostrar que o que está sendo feito. Além de ser infração de trânsito, está colocando em risco a vida desse próprio usuário. Eu, por exemplo, dou um exemplo prático aqui, eu passo numa avenida chamada Conselheiro Carrão, na Zona Leste. É uma via de mão dupla e a motocicleta tem a mania de andar pela contramão. Semana passada, eu peguei um acidente lá que o motociclista praticamente arrancou para-lama de um carro com a perna. Você imagina o estado que essa pessoa ficou. São situações como essa que a gente vislumbra no dia a dia e que a gente precisa reforçar essa comunicação. Eu acho que o ponto é esse. Trazendo além dessa questão, a gente precisa também melhorar a condição da via como uma questão de evolução, a gente está batalhando para fazer agora as proteções para motociclistas em locais que você tenha defesa metálica, fazer a proteção por baixo, a gente está estudando e já está pronto o piloto de proteger a obras de arte, pontos de viadutos que já é tiveram motociclistas que foram arremessados para baixo. A moto bate na barreira, ela permanece sobre a obra de arte, ponte ou viaduto, mas o corpo do motociclista projetado para fora da estrutura. Tem vários locais que a gente já levantou e a gente está criando um dispositivo, um gradil, para justamente fazer essa proteção complementar. São ações que têm que ser envolvidas. O grupo de motociclista tem que chamar para se discutir essas campanhas e também esses dispositivos. A gente precisa fazer um esforço de trazer essa ação preventiva, de melhora da condição da via, para que a gente possa também reduzir a gravidade dos acidentes. O acidente pode acontecer, a luta nossa é reduzir a gravidade dele e assim reduzir mortes e feridos graves. Eu acho que esse é o caminho, é o que eu acho que eu tinha que colaborar nesse momento e deixar claro isso, a gente fazendo esse esforço da parte educativa, a atenção com agente de trânsito, atenção com a fiscalização, diminui, porque vai ficar notório para todo mundo, como ficou na faixa azul, ninguém mais tinha coragem de sair de uma faixa sem sinalizar, porque era tanta informação, tanta orientação que quem fazia alguma coisa fora do que era o *script*, vamos dizer assim, passava como uma pessoa indisciplinada para o resto dos usuários. Acho que a gente ter essa campanha massiva vai fazer com que um motociclista também se conscientize melhor e fique uma coisa mais explícita e, quando tiver a atuação, ninguém vai dizer, “poxa, o cara vem me multar”, nós cansamos de avisar, cansamos de orientar, cansamos de educar e aí, sim, a questão da ação, da fiscalização, se torna até a olhos da população não como uma punição sem critério, e sim como algo que efetivamente foi merecido. Eu acho que é esse conjunto de ações que vai fazer com que a relação com o agente seja melhor. É isso, obrigado.

Michele Perea Cavinato – Obrigada você, Sérgio. Fábio, vocês querem complementar, porque o Luís destacou bastante a parte de educação, vocês têm algum complemento para fazer nessa pauta?

Sergio Amaral – Eu posso complementar, eu acho a questão da campanha é fundamental,

porque, além de educação, nós estamos falando de campanha. Como está com bastante campanha, eu acho fundamental nós fazemos campanhas. Quando a gente espera um comportamento de um consumidor, no caso de um usuário, de um modal, de um munícipe, a gente tem que dizer para ele qual é o comportamento que a gente espera. Além da educação que a gente faz nos nossos cursos, é fundamental que a gente tenha muita campanha, como Luiz mesmo salientou. Um dos fatores críticos de sucesso da faixa azul foi que a gente conseguiu com muitas parcerias fazer as campanhas, não só quando a gente implementou a faixa azul, mas ao longo de todo esse trajeto que já está indo para os seus dois anos, né, Luis? É o momento não só de fazer continuar essa questão da faixa azul e uma campanha perene, para te falar a verdade, é o nosso grande desafio aqui, a gente está quebrando algumas burocracias, porque a gente tem recursos do fundo do FMDT, gente precisa liberá-los para que a gente possa fazer campanhas mais efetivas. Tem sido aí, nesses meus dois anos quase de CET à frente dessa área, a busca por esses recursos, que as parcerias são sempre mais complicadas. Os nossos parceiros ajudam, mas a gente precisa mesmo de muita campanha. Luís tem toda razão, Johnson também. Eu acho fundamental. Nós vamos ter um curso novo agora, a gente inaugura dia 22 de setembro, é um curso que é destinado a motociclistas em geral, já falando da convivência pacífica dentro de todos os modais e destacando principalmente aos motociclistas a eficácia e eficiência da faixa azul. A gente tem que se modernizar também. A gente está modernizando esse curso, é o curso mais acessível do ponto de vista de horas destinadas. Eu sempre falo que cursos mais longos, sem dúvida nenhuma, trazem mais base, mas cursos mais longos têm pouco engajamento. A gente está buscando criar um curso que tenha o mínimo possível de horas para que eu consiga passar o melhor da direção defensiva e informações para isso, de uma maneira que eu consigo ter capilaridade, engajamento com os motociclistas. A gente está muito atento a isso, não só a questão de educação, mas principalmente para questão das campanhas educativas. Concordo plenamente com o exposto pelo Johnson e pelo Luiz Fernando.

Michele Perea Cavinato – Obrigada, Sergio. Luiz, levantou a mão, pode falar.

Luiz Fernando Devico - CET – Eu queria até aproveitar com relação ao que o Sérgio comentou, até a presença do secretário, para lembrar, Sérgio, o assunto está aqui, é testemunha. Quando a gente lançou a faixa Júnior Bandeirantes, a gente teve problemas no início, por causa de velocidade, o pessoal estava abusando e a gente teve alguns problemas na primeira semana de implantação e foi fundamental o apoio que a gente recebeu da Abraciclo com a campanha pontual direcionada para os motociclistas nos cruzamentos semaforizados, orientando eles a respeitarem a velocidade etc. Deu um bom resultado e surtiram efeito de maneira muito rápida. Eu acho que esse tipo de ação, a gente levantar os principais corredores que têm volume de moto e acidentalidade e fazer essas campanhas pontuais, elas ajudaram bastante. Uma coisa que eu percebi, por exemplo, o aumento do número de autuações com celular. Eu lembro que eu cheguei para você, Sergio, eu falei “vamos fazer uma campanha, porque senão vão dizer que a gente tá fazendo uma indústria da multa, né? Vamos orientar antes para que quando alguém chegar e falar, ‘mas por que que vocês fizeram tanta campanha?’, porque aumentou o número de inflação”. Na verdade, o que a gente precisa, com relação ao motociclista, é orientar bastante, porque daí o dia que o agente for fazer uma autuação nele, ele não vai poder dizer que não sabia, que não foi orientado, que não teve informação, que não teve orientação. Eu acho que esse é o principal ponto, a gente fazer todo esse trabalho de divulgação, orientação, que vai facilitar muito o trabalho do agente no campo, no sentido de, quando for necessário autuação, essa autuação ela é muito mais bem aceita, muito mais degustada pela sociedade, porque se demonstrou que, primeiramente, a empresa, a Secretaria, teve o cuidado e teve a preocupação de reforçar a questão da orientação e educação. Eu acho que é fundamental que a gente teve bons exemplos que a gente fez agora há pouco tempo atrás e eu até estou passando isso para o secretário conhecer, porque foi numa fase ainda que ele não tinha assumido aqui a Secretaria. Funcionou bem, teve um bom resultado. E isso acho que a gente pode fazer de uma forma mais intensa na cidade. Só esse complemento que eu queria dar. Obrigada.

Michele Perea Cavinato – Obrigada, Luiz. Sérgio, você.

Sergio Amaral – O Luís está, na primeira fala dele e agora nessa reafirmado, essa campanha que foi um verdadeiro pacto com todos os atores envolvidos que foram reunidos na Secretaria, foram as associações de motociclistas, Secretaria, CET, a Abraciclo e até saímos com impacto chamado “eu sou faixa azul”. Esse é o verdadeiro exemplo de uma campanha que uniu todos por uma causa. Eu acho que a gente pode repetir isso, sim, para outras iniciativas, principalmente de recurso. Eu convido aí o Luís, Johnson, Yasuda, o senhor secretário, para que a gente converse e dê diretrizes para a gente andar e solucionar, botar foco, botar luz nesse problema pontual e que já vem se arrastando há um tempo muito grave. É uma questão que a gente deve, sim, foi um excelente exemplo lembrado por ele de um bom trabalho em conjunto com todos os atores para um resultado positivo. Estamos aí para a gente fazer isso junto.

Michele Perea Cavinato – Obrigada, Sérgio. Johnson, pai da pauta.

Johnson – Na realidade, agora eu queria era agradecer, em nome de todos os empregados, tanto ao Luiz por ter capitaneado essa excelente campanha que levou o nome da CET. A CET estava um pouco apagada e, com essa iniciativa sua e o belo trabalho do Sérgio de divulgação, levou a CET aonde ela nunca deveria ter saído. Na realidade, o conhecimento técnico da CET é notável, mas isso precisa ser divulgado. Eu já tive a oportunidade de falar isso presencialmente para o para o Luís, quando na época o então secretário nacional de trânsito fez o uma visita técnica lá na 23 de Maio. Que não basta querer fazer, tem que saber fazer e tem que identificar com o usuário da via e isso ele soube fazer muito bem. A faixa azul é um exemplo de integração de todas as áreas da CET, envolveu o planejamento, envolveu sinalização, envolve hoje a operação e o marketing. Todas as áreas da CET foram integradas nesse programa e é um excelente exemplo, sim, uma campanha é educação, foi um projeto de educação. Não é à toa que recebeu um prêmio. Eu queria dar esses parabéns em nome de todos os empregados publicamente a você, Luiz, a você, Sérgio, pela iniciativa e pela divulgação.

Michele Perea Cavinato – Perfeito, Johnson. Parabéns realmente aos dois.

Wilson Yasuda – Bom dia, Dalton. Bom dia, Luiz. Bom dia, Michele, ao Johnson, ao secretário. Eu queria dizer o seguinte, é extremamente importante essa colocação aí que vocês fizeram em relação a agente de trânsito, porque, na verdade, são extremamente importantes na coordenação do trânsito. Essa situação que ocorreu aí com vocês, eu acho que é uma coisa extremamente complicada, porque são situações que que, na verdade, acontecem, porque tem um problema, houve lá uma situação e no fundo aconteceu. Eu queria dizer em relação à situação das campanhas, acho que também é importante. Primeiro, antes de haver uma punição, tem que haver uma campanha de esclarecimento, e agora a gente vai ter, no dia 18 de setembro, a semana nacional do trânsito. Seria importante que o CET pudesse fazer algum trabalho com os motociclistas nessa semana, porque é uma semana realmente, vamos dizer, importante para os modais, em relação ao documento urbano, ao uso das vias, e fazer um trabalho eu acho que é importante, porque vai ressaltar essa preocupação que o CET, a Secretaria, tem em relação à mobilidade, principalmente a mobilidade em duas rodas, não digo só motocicletas, mas bicicletas e tudo mais. A gente tem aí uma situação, a cada dia, do número grande de motocicletas que estão emplacados na capital de São Paulo. A gente tem mais de 1.200.000 motocicletas circulando nas vias da capital e todos os dias encontra problemas e dificuldades. Acho que seria extremamente importante que o Sérgio pudesse pensar no que eventualmente poderia ser realizado para buscar haver a maior conscientização do uso da moto. Eu concordo com o Luiz, que também tráfego alguns dias da semana, vejo uma série de irregularidades cometidas pelos motociclistas. A gente cansa de falar. Toda vez a gente fala a mesma coisa e ele sempre continua fazendo a mesma situação, principalmente no farol vermelho, na contramão, em cima da calçada.

Quer dizer, existe uma dificuldade de eles entenderem que pode haver um acidente, pode ter um acidente difícil, fatal, e que o prejudicado será a motocicleta, porque, no fundo, é um veículo vulnerável. Tem que haver, na verdade, o uso correto. Eu acho que é importante a gente conversar, viu, Sérgio? Para ver se existe alguma possibilidade de que a gente possa pensar em alguma ação pontual na semana nacional do trânsito, que vai começar no dia 18. Eu queria informar a vocês que vai haver em Brasília o lançamento da semana nacional de trânsito lá no Ministério de Transporte, na Secretaria Nacional de Trânsito, às 10h do dia 18 de setembro. A gente vai ter uma reunião de alinhamento das entidades, a gente recebeu o convite para a gente conversar com a Senatran para ver o que é que o governo federal também vai buscar fazer para essa semana nacional do trânsito. Eu, se tiver umas informações depois, passo aí para o Sérgio, para eles saberem o que é que o Senatran está efetivamente buscando e fazendo o material eles vão utilizar para esse trabalho de responsabilidade, lógico, do governo federal. Está bom? É isso então. Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia – Acho que é importante deixar muito claro o conceito da visão zero sempre coloca a vida humana como prioridade no planejamento da cidade. E parte do pressuposto de que os erros humanos são evitáveis, é possível reduzir o índice de acidentes sempre, o índice de acidentes e as suas consequências, por meio de um planejamento e educação. Acho que o exemplo que foi colocado aqui da implantação da faixa azul, porque é um projeto que está dando certo, que deu certo, está dando certo e vai continuar com toda certeza, é a junção de tudo que se se prega, desse conceito da visão zero. A engenharia foi um belo de um projeto que foi desenvolvido lá, pela área de planejamento, o conceito de você colocar toda a sociedade civil organizada, além de uma campanha que foi que foi elaborada pelo Sérgio, o conceito de juntar toda a sociedade civil organizada nessa questão terminou fazendo com que, tudo é ver se dá certo. Claro que é exatamente o que o Luiz falou, quando implantou, estava com problema, porque algumas pessoas estavam compreendendo que estavam livre para circular à vontade e poder desenvolver a velocidade que bem entendesse. A sociedade civil organizada conseguiu frear essa vontade de ultrapassar a velocidade e o resultado disso é que tudo isso daqui ficou muito bom. Claro que a gente não pode esquecer da questão da fiscalização. A fiscalização, tanto através do agente, quanto do equipamento que termina fiscalizando, termina sendo o que reforça todo esse conceito. Acho que é um projeto que está dando certo. Parabéns, mais uma vez. Tomara que consiga liberar rapidamente para fazer nas outras vias. É isso.

Luiz Fernando Devico - CET – Duas coisas só para complementar. Primeiro, agradecer às palavras do Johnson, no sentido de que eu só fui mais um dentro de um processo que buscou justamente trazer uma alguma solução para um problema sério. A gente não pode esquecer nunca o seguinte, e eu sou sempre grato, principalmente, ao prefeito, Ricardo Nunes, que acreditou na CET, acreditou no projeto, ele tinha ressalvas, tinha dúvidas, tinha preocupações, mas ele acreditou no trabalho que foi desenvolvido pela equipe da CET. Eu acho que esse profissionalismo todo que houve é que possibilitou o resultado. Esse é o primeiro ponto. Outra coisa que eu acho que é importante colocar é dia 6 de outubro, a Bandeirantes, e vamos torcer que até lá a gente chega, vai completar um ano também de zero mortes, e a gente precisa comemorar pelo seguinte, a Bandeirantes para mim é o lugar mais complexo, que podia ter uma faixa azul e o resultado da Bandeirantes hoje, com todo o investimento que foi feito lá e com os ajustes que foram feitos, ela tem hoje um desempenho até melhor que o da 23 de Maio, tanto em nível de utilização, como em redução de acidentalidade. Eu acho que a gente precisa comemorar esse fato também. E não esquecer disso, viu, Sérgio, a gente pensar na Bandeirantes daqui para frente. Outra questão também, só para completar o Yasuda, eu recebi também, estou só aguardando da direção da CET a liberação, eu fui convidado para participar também da abertura da semana do trânsito lá em Brasília, para falar um pouco sobre faixa azul etc. Eu estou só aguardando a liberação da diretoria com relação à minha ida para Brasília, mas eu acho que é importante levar o assunto moto, porque ele não é um problema da cidade de São Paulo, ele é um problema nacional, é um problema que afeta o Brasil todo de uma forma bastante grave. Eu acho

que o trabalho que a CET desenvolveu foi muito feliz, no sentido de trazer para discussão nacional a questão da motocicleta e acho que esse é o ponto fundamental hoje que a gente tem, porque 79% de toda a indenização paga, em termos de vítimas no trânsito, é com a motocicleta, é o maior problema do trânsito hoje no Brasil. A CET, através de todo o quadro técnico, quando eu falo quadro técnico, é de todas as áreas, é um projeto, operação, a educação, marketing, planejamento, todos envolvidos deram uma resposta positiva para uma situação que, não digo nem só no Brasil, o mundo todo está procurando soluções para as duas rodas. Eu acho que esse é o grande momento. Por isso que eu falo, Johnson, a gente precisa reforçar essa divulgação de boas práticas, aproveitar o sucesso da faixa azul para alavancar junto ao motociclista, porque hoje o motociclista, de maneira geral, enxerga na CET um grande parceiro por causa do projeto faixa azul. Vamos aproveitar esse momento para reforçar a educação e a orientação, eu acho que é isso vai trazer, sim, o motociclista de uma forma muito diferente. Hoje, você vê, nos eventos que têm de faixa azul, motociclista participa, está junto com a CET, não tem problema, não tem discussão, não tem mais nada, porque eles viram a CET como um parceiro. Eles não veem a CET apenas como alguém que está lá para fiscalizar e multar. Eles veem hoje como alguém que está do lado deles no sentido de buscar soluções e de melhoria da condição de vida. Eu acho que é esse o ponto que a gente precisa continuar insistindo. A gente precisa continuar fazendo campanha e forçando com que a gente possa melhorar ainda mais os índices de acidentes. A gente tem ainda uma situação muito grave em São Paulo. Faixa azul veio como uma solução, mas ainda ela era de pequena escala, dentro da necessidade da cidade. A Sentran hoje está em reunião lá para decidir nosso futuro. Vamos ver se sai alguma coisa nova para gente poder continuar a expandir esse projeto e, quem sabe, até uma sugestão que eu já dei, que a gente consiga fazer o projeto faixa azul caminhar para outros municípios do Brasil, no sentido de continuar a experiência em termos de implantação da faixa azul, como foi feito no caso de redutor de velocidade, lombada, que foram feitos os projetos pilotos em várias cidades do Brasil para ser uma avaliação mais geral. Eu acho que a faixa azul chegou nesse momento de avançar, é uma das coisas que eu defendo lá, que eu estou conversando com o pessoal de Brasília, no sentido de que seja um pouco mais flexíveis, um sentido de ampliar esse estudo pra que a gente possa, quem sabe, ter uma condição melhor daqui 1 ano, 2 anos, 3 anos. Essa é a ideia. Era isso que eu queria colocar para vocês e acho que ele está no caminho certo.

Michele Perea Cavinato – Luiz, obrigada. Lembrando que **faixa azul faz** parte do programa de metas dessa gestão.

Luiz Fernando Devico - CET – Sim, claro. Tem mais 60 km agora lá em Brasília para serem aprovados e os outros 140 a gente está trabalhando aqui junto com o pessoal de planejamento da **Gesetz que** precisa fazer os outros 140 km de projeto para poder encaminhar também para aprovação.

Michele Perea Cavinato – Bastante trabalho pela frente aí.

Wilson Yasuda – Eu só queria parabenizar o CET, o Luiz, a Secretaria de Mobilidade, a Prefeitura, o prefeito, porque, na verdade, houve uma publicação da *Revista Engenharia*, que é uma revista muito interessante. Ela circulou por várias empresas que são associadas ao estudo de engenharia e foi uma publicação exclusiva, vamos dizer assim, de dois aspectos técnicos dessa grande implantação da faixa azul, na cidade de São Paulo. A gente também enviou esse documento para várias entidades, para as pessoas que a gente conhece, para que eles possam efetivamente avaliar melhor uma situação, porque o Instituto de Engenharia é efetivamente um instituto que cuida e sabe exatamente de como é um projeto de engenharia e muitas pessoas lá deram seus depoimentos, de uma forma muito positiva da faixa azul. A gente tem não só a CET falando, mas uma outra entidade de respeito nacional falando sobre a faixa azul. Parabéns ao CET, por esse trabalho que eu acho que realmente não existe, eu acredito que no mundo, nenhum trabalho como esse. Existem, lógico, outros trabalhos lá em relação a isso, mas implantar

um trabalho numa cidade como São Paulo, com o volume de veículos que tem, com as dificuldades que tem, realmente, é uma grande vitória. Parabéns.

Michele Perea Cavinato – Obrigada. Mais alguma consideração sobre essa pauta? Então, agradecer ao Johnson por ter trazido e a todos que participaram dela.

Luiz Fernando Devico - CET – Só eu vou aproveitar o diretor de representação. Eu acho que poderia uma coisa bastante interessante, verificar com o pessoal de campo, os agentes, o pessoal da operação, sugestões de mensagens, sugestões de ações para a gente poder abastecer a educação, porque a vivência do dia a dia no campo é quem está lá tomando sol e chuva todo dia. Eles podem colaborar com a ideia de mensagens ou, pelo menos, assuntos que são mais relevantes. O Sérgio, com a equipe dele, desenvolve essa comunicação de uma forma mais técnica, no sentido do marketing e da comunicação. Acho que aproveitando, Johnson, chamar o pessoal da operação a contribuir nesse aspecto e fornecer esse subsídio para a equipe do Sérgio e poder estar desenvolvendo uma campanha. A gente tem contrato de faixa, a gente tem um painel de mensagem variável, tem coisa que a gente já pode fazer de forma muito rápida. Até bem lembrando o Yasuda, dia 18 de setembro, lançamento da semana nacional do trânsito, vamos trabalhar um pouco a questão da moto nesse sentido, porque é a principal causa de morte no trânsito. A gente precisa continuar, focar nisso como uma ação para atender também a meta de redução de acidentes da cidade. Acho que tudo converge para essa ação. Era só complementar isso. Obrigado, Michelle.

Michele Perea Cavinato – Viu, Johnson, anotando aí já?

Johnson – Já anotei. Hoje, nós vamos fazer uma live com os empregados e eu inclusive vou falar sobre isso para pedindo essa sugestão. Isso é uma forma de pertencimento que a gente está querendo promover na CET, para o empregado da CET voltar a ter aquele sentimento de que pertence à melhor instituição de gestão de trânsito municipal da América Latina. Eu queria agradecer, Michelle, pela oportunidade. Foi muito bacana ouvir o conhecimento técnico do Luiz Fernando, o conhecimento técnico do Sérgio e voltarmos a colocar a CET naquele patamar de que ela nunca deveria ter saído. Obrigado, Michele. Obrigado. Obrigado, Dawton. Acompanharei as demais pautas. Obrigado.

Michele Perea Cavinato – Johnson, acho que o doutor Montal quer fazer algum comentário ainda sobre essa pauta, que essa é a praia dele.

José Montal / Abramet – É, na verdade, eu queria primeiro pedir desculpas aqui, minha incompetência tecnológica me fez perder essa que deve ter sido uma bela palestra do Johnson. Vou ver se tem possibilidade de resgatar. Inclusive, Johnson, mas, para nós médicos, realmente essa solução é uma coisa que nos desperta muita curiosidade, tendo em vista a importância epidemiológica que os sinistros com motocicletas passaram a assumir como causa importante epidemiológica de mortes de adultos jovens. Na verdade, eu estava verificando, Luiz Fernando, naquele livrinho da Malásia, sobre os projetos que eles têm lá sobre as vias para moto etc., eles têm uma grande preocupação em segregar as pistas e a outra grande preocupação que pareceu ali também foi, até obedecendo àquele princípio de que velocidades diferentes na mesma via é um fator de risco adicional, importante aqui na nossa faixa azul que me parece que vocês devem ter dado notícias boas aqui, pelo que a gente viu aqui nos últimos minutos, a gente tem tido um sucesso, eu diria, e que nos enche de esperança, na verdade. Mas eu perguntaria se não existiria aquela possibilidade, que você chegou até a ventar com aquelas pistas segregadas da marginal para motocicletas, e se não existe nenhum estudo, no sentido de se evitar a concomitância das faixas pintadas, no caso, e como seria o futuro dessa motofaixa, em relação a essa questão das velocidades diferentes, a gente sabe que países que matam menos do que o Brasil, por exemplo, a Suécia está matando 2 por 100.000. Nós estamos aqui perto de 20 por 100.000, uma

diferença astronômica de um termo de risco de proteção à vida. Lá tem muito a ver com aqueles negócios que eles chamam de direito consuetudinário, uma sociedade mais homogênea, no estágio civilizatório mais avançado. Como fazer com que cada pessoa aqui no Brasil tenha o código de trânsito na cabeça, que cada um tem seu próprio código. Evidentemente que isso é um fator de risco adicional, considerando até que o código de trânsito talvez seja uma das poucas leis cujo desconhecimento pode ser fatal. Nesse sentido, até gostaria que você comentasse um pouco sobre essa questão das diferenças de velocidade entre a faixa para moto e o trânsito de automóveis, no caso, e se tem alguma solução em estudos sobre esse risco representado por essa diferença.

Luiz Fernando Devico - CET – Bom dia, doutor José Montal. É prazer falar com o senhor. Obrigado pela palavras. Eu acho que o trabalho está tentando justamente reduzir essa tragédia que é a motocicleta hoje no trânsito. Bom, com relação à Malásia, a gente tem dois tipos de faixa de moto lá. Você tem a segregada e tem uma que é parecida com a nossa, no sentido que ela fica no fluxo junto do trânsito. A que é segregada tem diferença de velocidade. A via que tenham os automóveis é 110 por hora, e a via com as motocicletas, a velocidade máxima é de 60 por hora. Ela funciona de uma forma diferenciada, Na via que ela trabalha junto com o automóvel, similar com a nossa faixa azul, é a sua posição da moto deles, que é diferente, ela usa a mesma velocidade da via. Nós aqui, internamente, no início, a gente pensou em colocar na sinalização da faixa azul, porque a gente coloca o seguinte, para usar a faixa azul no tráfego lento, a gente queria colocar uma restrição de velocidade ou de sugerir uma velocidade de segurança e isso foi um embate aqui. Qual o problema? O problema é o artigo 56 do CTB que foi vetado. Ou seja, não se proibiu o tráfego no corredor, mas também, até hoje, nunca se regulamentou essa movimentação. A gente colocar uma regulamentação em algo que não existe, a gente entende que estaria entrando numa seara federal e que daí poderia até ter inviabilizado o projeto. Acho que é uma questão que a gente precisa, sim, evoluir. Acho que o assunto faixa azul tem que ser levado para se definir essas questões da regulamentação do corredor também, de uma forma um pouco mais explícita e até, quem sabe, colaborar no sentido de incluir, dentro do dessa resolução futura da faixa azul, a questão de velocidade ou de quando o tráfego estiver lento ou parado na via, a motocicleta trafegar, por exemplo, a 30 ou 40 km por hora, como velocidade máxima, como é feito na Austrália, que, apesar de não ter a faixa, eles regulamentam, sim, a questão do corredor, dando como velocidade máxima permitida para fazer a moto no corredor 30 km por hora. A gente precisa evoluir isso, sim. A gente sabe que a diferença de velocidade na mesma via é um também um risco, tanto o excesso de velocidade, como diferentes velocidades, pode gerar algum tipo de risco. O que a gente percebe hoje, a gente inicia uma faixa azul e a moto, no início, ela começa a querer andar mais rápido do que a velocidade pré-estabelecida. Com o passar do tempo, a gente observa que há uma acalmamento desse usuário e ele praticamente trabalha numa velocidade muito próxima do limite da via. Na 23 de Maio, quando a gente começou a estudar, antes da faixa azul, a velocidade média da moto chegava a 75 por hora. Lá a gente tem radares que detectam velocidade média etc., a gente conseguiu ter uma amostragem muito boa. Hoje, a média de velocidade na 23 de Maio é 61 por hora, praticamente a velocidade máxima da via. Há um certo acalmamento e isso faz com que a gente vê, até hoje, são 20 meses de projeto, a gente teve alguns problemas, teve um acidente grave semana passada, na perto do Beneficência Portuguesa, você via a freada da moto na faixa azul, era uma freada de mais de 50 m, provavelmente a velocidade dessa moto estava a mais de 100 por hora, quando ela bateu. Existem ainda pessoas que, infelizmente, não respeitam as regras e mesmo assim podem causar algum tipo de acidente, mas a grande maioria hoje está trabalhando numa faixa bastante, eu diria, confortável de ir para nós. Na Bandeirantes aconteceu a mesma coisa. Por isso que é importante quando a gente implanta faixa azul e a gente sempre comenta isso, todo um pacote de ações, é o pacote da educação, é o pacote da sinalização, mas é o pacote também do controle da fiscalização, a gente precisa ter comitantemente ações, para que esse tripé fique de pé, um banco que fique de pé. Não adianta eu ter um pé muito comprido e um pé muito curto. A gente está tentando ter esse equilíbrio e isso fez com que as coisas fiquem mais ou menos sob controle. É

importante a gente acompanhar a evolução do projeto, se há algum problema ou se há algum ponto a ser corrigido, como houve vários na Bandeirantes, questão da própria fiscalização de velocidade que não havia em alguns trechos foi implantada, a questão de melhorar e de reduzir a mobilidade do pedestre fora de áreas que têm a travessia determinada, a travessia errática que a gente chama que foi um dos aprendizados que a gente teve com a motofaixa da Sumaré. Um dos problemas lá na Sumaré era travessia do pedestre de forma errática. A pessoa está no canteiro central, estava fazendo atividade física, de lazer e atravessava a pista fora dos locais para estabelecidos e ocorreram vários acidentes desse tipo. Tudo foi um aprendizado ao longo do tempo. Esse conjunto de ações a gente vê que forma um conjunto mais apropriada. Com relação às vias segregadas, evidente que você ter uma via segregada, sem conflito com automóveis mais pesados, é muito melhor. A gente tem um problema aqui na Malásia, onde foi feito via segregada, ela entrou no projeto executivo, um projeto, quando construiu a rodovia, já se construísse, projetou a via segregada para moto. A gente já tem uma cidade aqui construída, consolidada. O desafio é muito maior de fazer a segregação. A ideia inicial que há na SMT e que está sendo estudada justamente fazer um tipo de pista em balanço, ali na margem do rio, para poder fazer esse acesso e os acessos pelas pontas. Ou seja, para não ter nenhuma interferência com o fluxo das outras faixas, que imagina se eu coloco essa faixa de moto lá na pista expressa, a moto tem que sair do local, passar na central, passar por toda a expressa e chegar ali na pista. Imagina o conflito que ele não tem. A gente precisa criar um movimento que reduza por completo esse conflito veicular. A ideia é essa, está em estudo na SMT, é um projeto mais complexo, mais caro e que precisa também do apoio e da autorização do governo do estado, quer seja por causa que a margem do Rio não pertence ao município, e sim ao Daer do estado. É um trâmite mais demorado. O que eu vou dizer para senhor aqui, semana passada teve um evento grande de rodovias do futuro e eu fui nesse evento e vários grupos de concessões de rodovia, como Eco Rodovias, CCR, Arteris, eles têm interesse em fazer faixas azuis nas chegadas das rodovias para São Paulo e também em Santa Catarina, em alguns outros pontos. Eu estou sugerindo que em alguns pontos a condição de se fazer ela segregada pode ser que saia um projeto inicial ou, digamos, piloto de faixa azul segregada na chegada das vias de rodovias, como Ayrton Senna e a própria Castelo Branco. A Raposo Tavares não tem área para você fazer isso, teria que ser feito, mais ou menos, como é a faixa azul atual, entre a faixa 1 e 2, mas também é viável, tem largura, dá para se fazer o ajuste. Isso está sendo discutido com a Artesp, o Milton Persoli que é o presidente veio conversar comigo já sobre isso, o pessoal da concessionária da Eco Rodovias, o Eduardo da CCR, eles já conversaram comigo também para fazer na marginal da Castello branco, entre acho que Barueri até chegar na marginal Pinheiros, lá no Cebolão. Acho que é são ações que ao longo do tempo a gente vai evoluir e isso está sendo espalhado. As experiências vão acontecer, os ajustes vão acontecer. O que eu sempre falo que eu aprendi lá na Malásia, eles fizeram oito tipos de faixa até chegar no que chegaram. Eles também erraram, também evoluíram, também corrigiram, e a gente saiu um pouquinho mais na frente, porque a gente já foi ver uma coisa já mais resolvida. Acho que a gente está no caminho certo agora. A nossa luta é fazer com que a Senatran não só autorize novos projetos, mas que libere a resolução que permita que estados e municípios possam executar faixa azul dentro de um manual, dentro de uma normatização estabelecida em código. Acho que o desafio nosso agora é fazer com que a gente saia da fase de projeto piloto e passe para a fase de regulamentação, resolução do Contran, que a gente possa implementar esse dispositivo, como a gente implanta uma ciclofaixa, uma ciclovia ou qualquer um correr de uma faixa exclusiva de ônibus. Ou seja, eu não tenho que ficar pedindo autorização prévia para órgão e nem fazer aguardar uma portaria para fazer o projeto. Esse eu acho que é o segundo passo. Acho que a gente precisa implantar em outros locais do Brasil, de forma controlada, de forma técnica, de forma assistida. Eu entendo que a CET deve e pode contribuir muito nesse processo a nível nacional, até pelo *know how* que tem e pela experiência dos seus técnicos para que a gente possa ter essa visão mais macro. Porque o que eu falo é, assim, a gente teve uma experiência boa aqui. 23 de Maio teve um comportamento inicial na Bandeirantes, mesma cidade, mesma empresa administrando a gente, teve um comportamento inicial diferente. Eu gostaria de saber qual é o comportamento de uma faixa azul em Salvador, em Fortaleza, em Recife. Eu acho que a

gente precisa evoluir e precisa ser um pouco mais flexível. Eu acho que existem alguns receios com relação à faixa azul, mas, se você pensar que a moto já trafega exatamente por onde a gente vai fazer o projeto, eu não vejo que a mudança seja algo que vá comprometer ou que vá prejudicar ainda mais de trânsito. Eu acredito que a gente precisa focar agora nessa superação desse receios que ainda algumas pessoas têm.

José Montal / Abramet – Só para lembrar aqui uma palavra que o Johnson acabou de falar e de pertencimento. Me parece, Luís Fernando, que o projeto tem como finalidade maior realmente como *light morte*, digamos assim, morte de motociclista é uma coisa terrível. E você conseguiu uma coisa fantástica, colocar o motociclista ao lado do teu, digamos assim, estudo, do teu projeto. Eles participaram ativamente. Hoje, eles estão empolgados com o projeto. Eu acho que isso, do ponto de vista da comunicação, poderia ser um fator de ajuste, quando você trouxe eles para dizer para eles que o projeto é exatamente para que eles não se machuquem, no morram, não se lesionem. Eu estou lembrando aqui daquela questão da diminuição da velocidade da marginal que gerou uma discussão fantástica e que parece que um dos grandes problemas foi exatamente a deficiência na comunicação da razão da existência daquele projeto, e a gente viu que virou inclusive uma questão política. Um dos candidatos adotou um lema que era exatamente o oposto daquilo que estava se pretendendo lá na marginal. Quer dizer, uma coisa de grande relevância e o próprio banco mundial está mudando o termo controle de velocidade para gestão de velocidade, exatamente porque nós, seres humanos, adoramos a velocidade. Quando você diz que precisa controlar a velocidade, a gente sofre muito. Não é por acaso que a gente fica na frente de uma televisão nos domingos vendo uma corrida que parece tão sem graça assim, mas aquilo nos emociona, na verdade. Nesse sentido, eu acho que se eles tiverem o pertencimento que o Johnson acabou de falar no projeto, como realmente têm, você não está fazendo um elucubração mental com a sua faixa azul. Você está fazendo algo no sentido de preservar a vida deles. Eles precisam saber disso. Eles precisam colaborar também, é claro. Não é que aquela coisa do consuetudinário que eu estava dizendo antes, se eles foram cúmplices ou o comparsas ou para nesse projeto, seria a melhor maneira de você fazer com que o projeto realmente funcionasse. Quando eles souberem, por exemplo, que esse princípio de que velocidade diferente é inadmissível para quem está ali, na hora, no trânsito, imagina o automóvel tem que controlar os outros automóveis e uma moto que pode aparecer de uma maneira absolutamente inesperada. Claro que isso é um fator de risco importante e tem aquela questão ainda da lei da inércia nesses veículos de grande massa, no choque com a motocicleta de menor massa é algo absolutamente monstruoso do ponto de vista da geração da energia cinética. Eu estava falando exatamente isso, da necessidade, Luiz Fernando, de trazer eles para o teu projeto ainda mais próximo do que você conseguiu essa fantástica proximidade com a vítima. Geralmente, a gente bota a culpa na vítima e dessa vez o projeto era pra evitar que acontecesse a fatalidade, no caso. Parabéns pelo projeto, mais uma vez.

Dawton Roberto Batista Gaia – Eu acho que o grande sucesso de tudo isso na Suécia é que eles reconheceram, de fato, a vulnerabilidade no trânsito dos pedestres, ciclistas, do motociclista. Acho que o grande sucesso foi quem utiliza esse modal reconhecer que realmente é frágil e toda uma cadeia, tanto os motoristas de veículos reconheceram também que existe uma vulnerabilidade e aplicaram isso. Isso que eu acho que é uma coisa muito importante colocar, e mais, não salvar vidas e focar apenas no sinistro, mas, sim, como não permitir que ele se repita, não acho que é esse que é o grande desafio é isso, é você focar no projeto que evite essa repetição desse sinistro. A responsabilidade pela segurança, que deve ser dividida entre todos os entes do trânsito, essa que é a que a verdade. Todo mundo tem que se sentir responsável. Essa história do pertencimento, quando existe um pertencimento total, todo mundo está envolvido na solução do problema, com certeza o sucesso ele vem. Claro que o que está se colocando aqui é um problema muito grave, que a história do comportamento como o grande desafio é mudar o comportamento das pessoas que dirigem, das pessoas que estão pilotando a moto, as pessoas que estão dirigindo o carro, a pessoa que pedala, é o comportamento que termina fazendo com

que as pessoas se envolvam no acidente. Quando se junta com o fator geométrico da via ou com a possibilidade de que facilite esse sinistro, termina ocorrendo esse sinistro de e, claro, que a redução da velocidade sempre será o fator preponderante para que esse acidente não seja grave, que esse que esse sinistro ele não vem a ser grave. Eu coloquei o tripé, que é a engenharia, educação e fiscalização, mas eu gostaria de colocar a questão do atendimento à vítima, que esse atendimento à vítima é um fator que está entrando muito e tem salvado muitas vidas, que se você chega rápido, eles nesse início, talvez, se consiga salvar a pessoa que se envolveu nele. Bom, é isso.

Luiz Fernando Devico - CET – Eu queria só complementar um pouquinho, doutor Montal, com relação, primeiro, à participação do grupo motociclista. Ele foi fundamental, porque quem determinou muita coisa dentro do projeto, deu a diretriz foram eles que usam a via, eles que estão no dia a dia lá. Esse acho que foi um ponto muito feliz que a CET teve. Tudo o que foi testado, largura de faixa se põe taxa, se não põe taxa, dia de chuva, pista molhada, pista seca, de dia, de noite, foi testado por eles, antes de a gente implantar na via. Acho que isso serviu como mote importante, porque o corpo técnico pode ter todo o conhecimento, embasamento de projeto, de norma, de sinalização etc., mas a vivência do dia a dia é do usuário, e a gente ouviu usuário, foi muito enriquecedor, foi uma coisa que fez a gente ir por outro lado. Falando essa questão do pertencimento, a comunidade da moto hoje ela se sente dona da faixa azul no sentido de falar “eu ajudei a criar”. Eles cuidam. Por exemplo, tem casos de algumas pessoas que andam com a moto correndo na faixa azul e que publicam no YouTube, publicam no Instagram. O próprio grupo de moto conhece a pessoa e manda apagar e manda o cara falar, “ó, eu errei. Essa atitude não é correta. A gente tem que respeitar”. Eles estão hoje fazendo esse trabalho muito intenso de cuidar. Esse é um lado importante dentro do contexto do projeto faixa azul. O outro ponto que eu gosto de colocar sempre é qual é a pressão que eu, que eu sofro? Eles querem mais faixa azul, por que que não está andando? Por que que não caminhou? Por que que não implantou mais? Essa pressão a gente sente já no dia a dia. Eles já estão um pouco, digamos assim, tensos, com relação a isso e essa mudança que teve em Brasília mudou a direção, tudo fez com que houvesse realmente esse atraso. Tem Câmara Temática que até hoje não tem coordenadora. Minha Câmara ainda não tem coordenadora. Tem situações que a gente precisa aguardar um pouco, ver o que vai resolver, mas eu acredito que tem uma outra questão que a gente precisa avaliar. A faixa azul trouxe um benefício, que a gente não avaliava muito bem isso, mas o acalmamento dos motoristas e, de maneira geral, tanto do automóvel, como da própria moto. A gente não vê mais a questão da buzina. A gente não vê a questão daquela agressividade e faz com que, o senhor sabe melhor do que eu, uma pessoa que está trabalhando ou que está pilotando numa condição de menos estresse, ela trabalha com uma condição muito mais positiva, em termos de reação, em termos de reflexo, quando a pessoa já está muito estressada, um nível de adrenalina muito elevado, a probabilidade de ela cometeu um erro é muito maior. A gente entende hoje essa questão da faixa azul como um projeto também de *traffic calming*, ela consegue tranquilizar o trânsito e isso fez com que também o resultado seja positivo, positivo no sentido que o motorista do automóvel também percebe essa situação. Eu às vezes converso com as pessoas e o que eu recebo de *feedback* é justamente nisso. Eu acho que é um caminho positivo. Eu sempre falo, um projeto que vai acontecer acidente e vai continuar tendo o conflito, só que você tem uma questão que é reduzir a possibilidade ou a probabilidade dos acidentes, quando você pega algumas variáveis e reduz elas, a probabilidade do acidente fica reduzida no final da história. Acho que esse é o grande mérito de tudo isso. Eu espero que a gente possa expandir mais rapidamente o projeto para que a gente possa dar sequência nesse estudo de avaliar como é que ele vai se desempenhar. Eu torço e peço sempre o apoio de todo mundo, no sentido que a gente espraia esse projeto para outras cidades que querem fazer, estão ansiosa sem fazer, para a gente tenha uma amostra melhor desse produto e uma avaliação mais profunda, com maior detalhamento, para ver se efetivamente é um projeto que vai para frente, vai vingar ou não vai vingar. Hoje eu luto muito com relação a essa questão, porque eu acho que a gente precisa evoluir, conhecer

mais e precisa implantar em outros locais para gente poder ver como é que ele vai se desempenhar. Era isso. Eu só queria complementar. Obrigado, gente.

Dawton Roberto Batista Gaia – Passo a palavra para o Dr. Montal e depois a gente vai mudar a pauta, porque foi muito foi maravilhosa, foi ótima, está tudo maravilhoso, mas temos mais uma pauta ainda e o tempo está indo.

José Montal / Abramet – Luiz Fernando está dizendo aí que o governo voltou a governar, construir estradas. Luiz Fernando, parece que a gente está vivendo isso. Não tem uma política de estado, uma política de governo, muda o governo, precisa começar tudo de novo. É uma coisa interessante. Você falou também do estresse do motociclista, para nós pagamos para a pizza chegar quente aqui. Ou seja, a gente está estimulando o que ele tem um *burnout*, que realmente tem mesmo. Às vezes, eles precisam de estimulantes para continuar trabalhando, que é outro fator de risco. É algo realmente complexo. Você ainda falou da questão de que o estresse é um fator complicador e o contrário também, aquela coisa da homeostasia do risco que a gente já falou aqui, Dawton, se você sentir por demasiado seguro e parece que isso aconteceu na outra experiência com a faixa, ele termina sendo um fator de risco adicional, quanto mais seguro eu me sentir, mais risco eu vou correr. Você ainda falou da questão daquela teoria do queijo suíço. A somatória de fatores de risco que resultam no tempo e no espaço, provocando o sinistro lá na frente. É coisa realmente para estar se pensando, botando cérebros para trabalhar, Dawton, para ver se acha alguma solução nesse sentido, mas é um caminho aberto. Fantástico.

Luiz Fernando Devico - CET – Obrigado. O senhor falou uma coisa, eu acho que a gente precisa trazer para o debate agora, numa segunda etapa, e eu acho que é fundamental a gente tem que trazer os aplicativos para conversar, no sentido de, por exemplo, um dia veio o cara da iFood falar comigo, eu estava na diretoria ainda, “a gente quer participar da faixa azul”, mas participar como? Vocês fazem uma campanha interna para o usuário deles, eu tenho os prints, “no dia de chuva, faça 10 entregas em 50 minutos e ganhe bônus de 50 reais”, “faça 50 corridas em 1 hora e ganhe mais não sei quanto”. Eles estimulam a velocidade, usam o *bag* nas costas, que o senhor sabe muito bem que numa queda isso aí vai fazer uma alavanca na coluna e pode deixar o cara sequelado. Ou seja, não adianta a pessoa querer participar de um projeto se a política dele, como negócio, vai totalmente contra o que a gente apregoou. Por exemplo, eu fui num estado brasileiro, me chamaram para querer fazer faixa azul. Eu fui lá, é assim a situação, 50% dos motociclista não andam de capacete, 90% estão de chinelo havaiana, 30% das motos não têm placa, 30% das motos nem documento têm, porque o cara compra e anda com a nota fiscal, ou seja, não se cumpre nenhuma legislação. Acha que a faixa azul vai resolver todos os problemas que são estruturais deles? Não vai resolver. O que eu falo é o seguinte, faixa azul não é milagre, não é uma solução milagrosa, ela é uma construção, como o senhor bem falou, que tem que envolver a sociedade civil, todos os *players*, para que a gente possa evoluir, mas a gente não pode esquecer de fazer a nossa parte. Por exemplo, a gente tem São Paulo que diminuiu bastante agora, porque a polícia atacou, a gente tinha um monte de placa encoberta, um monte de placa virada e o cara fazendo o que queria fazer. Isso diminuiu bastante. O que adianta eu fazer faixa azul, se o cara anda com a placa dobrada? Também não resolve, ou seja, esse equilíbrio de ação é fundamental não só aqui em São Paulo, como em qualquer lugar do Brasil e do mundo. Eu acho que a gente tem que chamar esses aplicativos para conversar, eles querem apoiar, OK, que forma que eles podem apoiar? Mudando a política deles, fazendo com que essa relação tempo e entrega seja uma coisa mais racional, dentro de limites técnicos e de segurança, que são conhecidos por todos nós. Ou seja, acho que a gente precisa evoluir esse assunto e chamar eles também para participar, no sentido que não adianta eu fazer faixa azul e o funcionário dele lá, andar 120 por hora para entregar a pizza quente. Acho que a evolução continua o assunto é muito complexa e a gente foi vendo isso ao longo do tempo. A gente acha que é o problema só da sinalização, aí vem o motociclista e aponta um problema, tem um problema na entrega, tem um problema da falta de condição que o cara não consegue trocar um pneu, não faz manutenção da moto. Vai se somando

uma série de fatores, tem a *bag* nas costas, que é um problema para o cara, para mobilidade, para questão de queda. Nós precisamos continuar a trabalhar, toda a sociedade civil, os técnicos envolvidos, para que a gente possa evoluir ainda mais nesse tratamento. Mas lembrando de que não adianta querer fazer uma atividade e deixar o resto de lado, como se fosse resolver. Eu falei para o prefiro falar, “olha, desculpa, mas o senhor não cumpre lei aqui. Como é que o senhor vai fazer faixa azul se o cara não é habilitado, não anda de capacete, anda de chinelo Havaiana, não tem placa na moto e não tem documento, não tem pneu, não tem farol, não tem lanterna. O senhor acha que fazer faixa azul para resolver o seu problema? Não, não vai conseguir, pelo contrário, vai fazer um projeto, vai continuar morrendo gente, e vão falar que é problema é o projeto da faixa azul, não é”. Então a gente precisa tomar muito cuidado com relação a essa questão e é importante a gente estar todos juntos buscando essa solução, que não é fácil, ela é muito complexa e de muitas variáveis. É isso.

José Montal / Abramet – E por envolver toda a sociedade. Perfeito, Luiz Fernando. Às vezes, inclusive, o motociclista nem habilitação tem. Ou seja, quando não existe isso é porque o estado também não existe, é algo extremamente complexo e ainda quem tem o lucro não percebe que aquilo é uma política suicida, que vai chegar um momento em que você não vai ter quem vai servi-lo para ganhar o dinheiro. Elas se tornam um unicórnio. As empresas bilionárias que não têm a menor consideração pelo capital humano que propicie aquele lucro. É algo é absolutamente inimaginável.

Luiz Fernando Devico - CET – Eles dão o *bag*, eles dão *bag* de graça, por que não dão o EPI para o motociclista? Dê uma EPI, dê botina, dê uma jaqueta de couro, dê um EPI para esse cara trabalhar, por exemplo.

José Montal / Abramet – Ou por que não controla a velocidade e coloca mais dois para servir aquele mesmo ponto? Ainda tem 1.000 maneiras de você administrar isso, sem matar as pessoas.

Luiz Fernando Devico - CET – Outro dia eu pedi uma comida em casa. O motociclista mandou mensagem, “desculpa, sofri um acidente e não vou poder entregar seu produto”. Ele no meio do caminho sofreu um acidente e não entregou comida. É isso acontece. Precisa se avaliar de uma forma melhor, mas não é porque eles deixam de fazer o que seria o melhor que eu não vou ter que conversar com eles. Nós vamos ter que conversar e mostrar para esse grupo todo que a postura deles, como o senhor falou, não adianta eles estarem ricos e logo eles não tiverem mais quem entregar e também não adianta, por exemplo, se vender tanta moto, que logo desses 180.000 sequelados por ano que a gente tem no Brasil, vai ficar sem perna, sem braço, paraplégico, também não vai andar mais de moto. No máximo o que ele vai começar a produzir é cadeira de roda. O que eu falo é essa visão de negócio, eles tem que mudar um pouco a perspectiva deles e olharem que eles precisam que, tanto o usuário daquele aplicativo ou quem compra uma moto, tenham uma condição melhor para trabalhar, para que a gente possa ter uma condição mais amena, senão a gente não sai disso, a gente vai continuar com a relação. O que se produz de Riqueza em termos da questão moto, em termos de recolhimento de imposto, é cinco vezes menor do que se gasta com o tratamento dessas vítimas. O custo-benefício é muito ruim para a sociedade. A gente precisa rever isso, não adianta eu produzir um 100 milhões de imposto para o governo, quando o governo gasta 500 para cobrir tudo o que aconteceu de ruim com esse grupo. Acho que a gente precisa começar a entender, e aí essa responsabilidade compartilhada que cabe à gestão pública, cabe a CET, cabe aos órgãos de trânsito, mas cabe também às empresas a quem produz o produto, a quem comercializa, a quem utiliza a moto, ter essa participação conjunta e essa responsabilidade compartilhada. Eu acho que esse é o grande lance da história toda. Todos entenderam que são responsáveis pela situação, cada um dentro do seu contexto, mas todos têm responsabilidade. A gente vai conseguir juntos, se todos pensarem dessa forma, ter um bom resultado final. Eu acho que esse é o objetivo de todos. Acho que é isso.

José Montal / Abramet – Não tem mágica, Luiz, o fenômeno é complexo realmente. Isso porque não se falou na formação do motociclista. A maioria dos que morrem hoje são os recém-habilitados, ou seja, existe um vício de origem que é muito complexo, é muito complicado. O empregador não tem a menor consideração por essa parte. por exemplo, será que essa pessoa realmente está capaz de fazer aquilo que eu vou determinar que ele faça? Se ele morrer, tem outro ali na fila, e é só repor aquela pecinha ali. Termina virando uma questão burocrática, onde o um ser humano se torna um elo de uma corrente inexpressiva, descartável, uma coisa e nós que fazemos o perdido, que mantemos o sistema, não nos interessamos por isso. Você falou lá que do pedido. Eu às vezes falo, porque hoje a gente não sabe nem para quem a gente tá fazendo o pedido, mas quando tem oportunidade, igual “eu não tenho a menor pressa de chegar com esse negócio aqui, pô, eu quero que ele venha bem, que não se machuque, por favor”. O dia que a gente tiver essa consciência de fazer com que aquela pessoa, aquele ser humano que está envolvido nisso e com a grande chance de se machucar de perder a vida, aí, sim, você vai ter algo mais digno, digamos assim. Não existe justificativa moral para uma morte no trânsito. Como é que a gente aceita isso? A gente aceita que 70% dos leitos de emergência dos hospitais em São Paulo estejam ocupados por vítimas de sinistro de trânsito com motocicleta, é um negócio doloroso, é como se a gente não estivesse vendo isso. É algo que não tem sentido, não tem cabimento.

Luiz Fernando Devico - CET – Está certo. Exatamente isso. E a ideia é justamente a faixa azul veio para trazer uma luz dentro desse contexto todo, trazer a discussão da sociedade para essa questão, que, ao longo de muitos anos que eu estudei essa questão de moto, me deixava meio que perplexo, porque o motociclista ele era meio que esquecido, como se não fizesse parte do trânsito. Se falava muito de vulnerabilidade, falava-se sempre do ciclista e do pedestre, que são vulneráveis. Só que o motociclista é tão vulnerável ou até pior, porque ele tem a questão da energia cinética muito maior em termos, ele é totalmente vulnerável, só que ele anda a 60, 70, 80 por hora. Você tem uma condição muito mais grave e que a sociedade muitas vezes sempre marginalizou e deixou a motocicleta como se fosse um invasor. Falar “ah, caiu, morreu”, o que a gente sempre escutava “ah, mas eles andam que nem louco, têm que cair mesmo, têm que morrer e tal”. Era mais ou menos essa justiça cega, acho que a gente precisa mudar isso, porque o que a sociedade precisa entender, essa tragédia toda: quem paga, tudo bem, inicialmente é a motocicleta, o motociclista lá que vai morrer, vai ficar sequelado e todo o problema social que tem para aquela família, mas a sociedade paga o preço total disso aí. Quem paga SUS, quem paga previdência social, quem paga o atendimento, o resgate, a CET que vai sinalizar, o sistema judiciário do processo e de tudo mais, quem paga isso é a sociedade, somos nós mesmos. A gente precisa ter essa visão que a gente tem que ter o custo-benefício da coisa. Assim, se eu invisto agora nessa condição, eu economizo para frente. A 23 de Maio, em 20 meses de projeto, já economizou, em termos de valores para a sociedade, quase 20 vezes o que foi gasto para implantação. Ou seja, essa economia se resultou na diminuição do atendimento médico dessa fila hospitalar. Tudo bem, ela é pequena, ainda no contexto global da cidade, mas esse é um indicador que a gente tem que avaliar. daquelas 90.000 pessoas que estão em espera de cirurgia ortopédica na cidade de São Paulo, eu acho que 90% é motociclista que está aguardando colocar um pino lá na perna, entendeu? Eu acho que esse é o ponto que a gente precisa trabalhar, não esquecer o foco.

Fabia Helena – Olá, pessoal. Tudo bom? Desculpa, Dawton, você falou que a gente já se estendeu, mas aqui eu não posso ouvir o Luiz, depois dessa explanação tão rica, junto aí com o doutor Montal, e a gente se furtar a comentar ou compartilhar dessas palavras. A Anfamoto, Luís, é a associação dos fabricantes e atacadistas de motopeças. O motociclista é o nosso consumidor final e com isso a gente também tem essa preocupação, porque esses rapazes aí que estão na lida, no dia a dia, no corre para fazer as entregas, como você bem disse, se a gente não fizer parte de uma cadeia colaborativa ou de você instrua esse motociclista desde a aquisição do seu

equipamento de segurança até, como o doutor Montal falou, ele chegar bem na entrega, no destino dele, a gente não está cumprindo o nosso papel enquanto cadeia produtiva e sociedade ao mesmo tempo. A gente sempre fala isso, que a prevenção é o melhor que a gente pode fazer. Mais uma vez, nós também queremos participar ativamente dessa campanha com a CET, para que a gente possa levar a prevenção e a orientação, porque não se compra valor, se compra um equipamento de segurança. A gente lançou a campanha *Quanto vale a sua vida?*, que instrui o motociclista nesse sentido. A gente está aí para colaborar com vocês, inclusive, a gente tem atuado junto ao Ipem e as alfândegas dos portos para levar aos fiscais da receita instrução para como diferenciar um produto real de um contrafeito. Nós temos uma cadeia colaborativa gigantesca, esse é um assunto que a gente fica aqui, a gente vai falar, ficar a semana toda falando só dele. O presidente aqui da Alfamoto tomou uma iniciativa que está saindo do papel aqui essa semana, que foi a fundação da associação Marly Menezes, que leva o nome da mãe dele, de reabilitação e reinserção social de vítimas de acidentes de motocicleta. Depois vou ligar para o senhor, doutor Montal, que eu estou tentando falar com o senhor já uns dias, para a gente bater um papo sobre isso também. Nós temos preocupação na reinserção social desse acidentado, Luiz, que ele vivia daquilo e como é que ele vai fazer depois? Vai ficar esperando essas 90.000 pessoas para colocar um pino na perna? Nós vamos tratar de toda essa parte e da prevenção também, que está aliada tudo isso aí que vocês estão falando. Mais uma vez, a Alfamoto está à disposição de vocês para o que se fizer necessário para participarmos de forma ativa nessa conversa.

Luiz Fernando Devico - CET – Fábria, eu queria agradecer. Michelle, eu não tenho contato da Fábria, mas, por favor, você tem o meu contato, passa para ela. Fico à disposição para auxiliar você no que for possível. O que eu falo assim você fornece peça, o que que a gente escuta hoje do motociclista e a culpa não é de vocês, mas é só com o panorama, a degradação do valor pago do motociclista que faz um motofrete e tal é tão absurda que eles não conseguem trocar um pneu, hoje não consegue fazer uma revisão na moto. O que que a gente entende é que essas empresas que contratam essas motocicletas precisam se sensibilizar, no sentido de dar uma melhor condição, por exemplo, de fazer um convênio com vocês e conseguir pneu, conseguir freio, conseguindo peças de reposição num custo menor e fornecer para esses funcionários ou parceiros deles, ou seja, ter um movimento de construção de uma mudança de realidade. Trazer os aplicativos e tentar chegar numa ação que seja vista pela sociedade como algo produtivo e que a gente possa fazer com que esses números aqui, o doutor Montal falou de número de UTI, sejam reduzidos. Eu acho que ninguém quer mais conviver com essa situação. Acho que a gente sempre fala aqui, o problema é como fica a pessoa que sofreu acidente, como fica a família dessa pessoa que muitas vezes dependia dela para sobreviver e muitas vezes ela fica incapacitada numa cama e a família, ainda vai ter que ter alguém pra cuidar dessa pessoa. É uma mudança de realidade muito violenta, muito difícil, principalmente de jovens, a grande maioria desses sequelas são em jovens, com início da sua vida profissional, na sua vida pessoal. A gente precisa mudar essa realidade. Eu acho que vamos juntos caminhar, vamos discutir, vamos propor, vamos executar e vamos em frente com essa ideia.

José Montal / Abramet – A gente está disposto a somar cérebros para ter que pensar em algo que possa realmente reduzir isso. Como disse o Luís, é uma malvadeza ao se ver jovens perdendo a vida na hora errada. A gente até imaginou, Luiz Fernando, uma campanha demagógica assim para convencer as autoridades a melhorar o IDH daquela sua população e ganhar capital político, dizendo que o IDH, ou seja, índice de expectativa de vida saudável aumentado. Essas coisas que talvez seduzam a autoridade eleita. A OMS inclusive diz que ninguém faz melhor *advocacy* do que aquele que o povo escolheu para ser seu gestor. Mas até você convencer o gestor de que realmente esse tema importante, vai uma longa distância. Por isso que se chama de doença negligenciada, inclusive, Fábria. Ninguém percebe a dimensão extraordinária da dor que o sinistro de trânsito provoca. Aliás, dizem, Luiz Fernando, que o termo acidente foi cunhado, porém, reforma no começo do século 20, exatamente para passar o pano no

vetor que provocava os indícios, que é o automóvel. Como é que você tem uma linha de montagem para vender automóvel em massa e você chama de desastre ou de o automóvel provocou a morte? É um acidente, é uma coisa casual, é algo da providência divina. Fábria, parabéns pela iniciativa de vocês lá na Alfamoto. Vamos em frente, estamos à disposição, esperando seu telefonema.

Fabia Helena – Obrigada. Vou ligar sim, obrigada.

Dawton Roberto Batista Gaia – Vamos lá, Michelle, agora a palavra é sua. Volta lá para o nosso informe.

Michele Perea Cavinato – Vamos rapidamente falar sobre ela, sobre a resolução do Contran, a 996. Ele pediu uma formação de um grupo, esse grupo existe, um grupo foi formado pela Secretaria. Ana, se você puder falar um pouquinho sobre ele.

Ana Carolina Jacob - CET – Bom dia a todos. Parabéns pelo nível da discussão, pelos pontos colocados, foram todos muito interessantes, depoimentos compartilhados aqui e bons exemplos que inspiram outros projetos, outras cidades. Em relação à resolução 996, foi delegada à autoridade de trânsito atribuição para regulamentar a questão da circulação e os limites de velocidade para a circulação das bicicletas elétricas e dos autopropelidos na esfera municipal. A partir disso, foi criado pela Secretaria um grupo com membros da SMT e da CET, representando justamente autoridade para estabelecer as regras para o município de São Paulo. A questão dos ciclomotores não vai entrar nessa regulamentação justamente por já existir regramento em nível federal. A gente entende que o que já foi estabelecido pelo CTB e por outras resoluções do Contran já atende ciclomotores. A discussão vai ficar mesmo para o de autopropelidos, bicicletas elétricas. Quem tiver alguma questão ou sugestão em relação aos pontos, nós estamos abertos a ouvir durante a reunião.

Fabia Helena – A gente consegue se inscrever no grupo através da portaria mesmo? Da resolução, é isso?

Ana Carolina Jacob - CET – Na verdade, não, não tenho inscrição, a portaria já fechou os membros que estão representando, porque foi delegado à autoridade de trânsito a participação popular. A questão da participação popular foi feita em nível federal, encontrando, inclusive, mediante consulta pública, antes da publicação dessa portaria, agora o que foi, delegado é só uma questão de regulamentação em nível municipal, de regras que já estão estabelecidas em nível federal. Por isso que não está sendo aberto, foi criado um grupo da autoridade de trânsito, a quem foi atribuída essa função. Mas se alguém tiver alguma sugestão, se quiser deixar aqui durante esta reunião, pode colocar e a gente leva para o grupo discutir, antes da edição da redação final da portaria.

Marcão sindmoto – Como vocês todos sabem, eles estão em Brasília, estão na questão da regulamentação dos APPs. Eu peço o perdão e a falta da ausência deles. Eu vou estar aqui acompanhando vocês.

José Montal / Abramet – Como é que está indo aí a discussão, Marcão? Já tem alguma posição, Marcão, das reuniões? Alguma novidade?

Marcão sindmoto – Doutor, parece que vai vir coisa boa para o trabalhador, estão brigando para ter aquela taxa, uma taxa única, onde inclui os direitos, periculosidade, o aluguel da moto. Acredito se realmente isso acontecer, vai ser bem beneficente à categoria, eu acho que vai mudar as coisas. Esse é o nosso desejo. Ainda tem algumas empresas que são contra, mas as maiores estão começando a se entender e estão vendo que o caminho é esse, começar a colocar um

break nesse pessoal, ter uma taxa fixa. Eu acredito que acontecendo isso vai diminuir a esses acidentes que têm acontecido, que a gente sabe que muitas vezes o trabalhador ele acelera para poder ganhar mais e é onde vêm as consequências. Ele sempre arruma o culpado. O culpado é a prefeitura, o culpado é o fulano, é o ciclano, nunca são eles. Mas eu acredito que vai vir coisa boa, doutor.

José Montal / Abramet – Que venha. Está na hora. Passou da hora.

Marcão sindmoto – Acho que chegou a hora dessas empresas começarem a cumprir pelo menos o mínimo, doutor. É o que a gente anseia. Eu acredito, se isso acontecer, vai ser graça a todos que estão envolvidos, até vocês que estão aí do outro lado da tela. Só peço desculpa que eu entrei agora, porque estava bem corrido aqui, como sempre, motoboy, a maioria também, Michele, não estou batendo ninguém na prefeitura, aquele pessoal ainda que tem um pouco de dificuldade de mexer no portal 156, tem lá o anexo que é para enviar a licença e o cara envia a foto do RG, aquelas coisinhas, está lá pra enviar a vistoria, ele via outro documento. A gente tem abraçado e tem ensinado, que a maioria, muitas vezes, não sabe, vai numa *lan house* ou muitas vezes a pessoa tem até o computador em casa, mas não sabe mexer, acaba indo em outro local e o pessoal cobra cara, a gente estava abraçando e tem dado certo. O que está sendo mais trabalhoso é a questão, porque quando você entra no portal 156, automaticamente o portal da prefeitura pede para você ter aquela unificação pelo Gov. Muitas vezes o cara não lembra da senha, não sabe como é que é, tem aquela questão facial, aí você não consegue, tem de outra maneira, mas dá um pouco de trabalho, mas está conseguindo é organizar esse pessoal.

Michele Perea Cavinato – O DTP digital está todo vapor. Tem uma equipe enorme trabalhando nisso. Vai novidade boa por aí também para vocês.

Marcão sindmoto – Essa semana mesmo, a gente pega alguns revoltados, é fácil a pessoa não estar do outro lado e reclamar do portão. Mas eu falei, “gente, por mais que seja um portal, tem pessoas estão do outro lado”. O algoritmo que vai lá pegar, não, tem pessoas do outro lado que eles vão conferir a documentação, tem que conferir. Começou a ter uma demora, mas essa demora a gente sabe que é automática e é onde a gente explica, “Oh, quando aparece lá, porcentagem está 10%, 20%, é porque eles estão de olho no processo de vocês, que está demorando é que eles estão vendo”. A gente tem que saber também acalmar o cara, “é, mas é que computador era para ser mais rápido”, e falei, “gente, não é assim também”. Mas, graças a Deus, está dando certo e o portal foi a melhor coisa que aconteceu a prefeitura fez foi o portal. Tudo bem que teve alguns despachantes, algumas pessoas que ficaram com raiva, mas a tecnologia está aí para melhorar.

José Montal / Abramet – Marcão, vamos aproveitar sua presença aí, mesmo que que chegando atrasado, mas você foi muito comentado aqui, inclusive, pelo pai e pela mãe da motofaixa aqui, o Luiz Fernando, dizendo que ela é o grande causador do pensamento da motofaixa são vocês, que usam a moto profissionalmente, inclusive. Seria interessante ouvir de você a sua impressão a respeito do uso nesse tempo da motofaixa azul e o que é que você acha que poderia ser feito para melhorar essa? Essa a condição da moto faixa, no caso. Qual é a impressão que a categoria tem tido da motofaixa até hoje?

Marcão sindmoto – Doutor, na questão da faixa azul, graças a todos, a motofaixa, no nosso meio, tem sido, pelo menos aqui na entidade que a gente atende essa categoria, eles aplaudiram e viram a diferença e tem até uns que chegam aqui criticando, pessoas que, por mais que não sejam motoboys, utilizam a motofaixa. A gente vê muito que eles concordam na questão assim, até sair um pouco do contexto aqui, muitas vezes o cara está vindo ali com a moto, independente se é placa cinza ou placa vermelha, ele é trabalhador, utiliza as vias para transportar o alimento e suas mercadorias, eles veem muito que têm alguns que não respeitam e muitas vezes que não estão respeitando, por incrível que pareça, muitas vezes, não é nem da própria categoria, é um

motociclista, é aquele cara que vai trabalhar no RH, que tem outra profissão. A gente viu que a categoria abraçou, tanto que categoria também tem entrado também no federal, aquele que vai autorizar, o governo federal, Luiz, aqui eu esqueci, fugiu da mente o nome dele.

José Montal / Abramet – O senador.

Marcão sindmoto – Correto, só pra e só pra você ter uma ideia, eu tenho um passado o Instagram dele, o *link* pessoal dele, e os motoboys têm entrado lá não para julgar, mas agradecendo, porque a motofaixa, tanto da 23, como da Bandeirantes, tem salvado vidas, tem diminuído o alto índice de acidente, mas eles queriam, o próprio *motoboy*, ver isso se expandir, isso aumente nas marginais, que já o pessoal da prefeitura que pode até comentar depois, que a gente sabe que não pode implantar isso de uma vez numa marginal. Até explico isso, não por isso estar tendo esse teste na Bandeirantes, na 23, para ver como realmente o trabalhador, o profissional, o que o utiliza essa via no dia a dia, como ele vai se comportar, onde a gente entra e mostra, “tá vendo? Teve um acidente ali”. Imagine se isso fosse numa via, uma marginal Tietê, dando um exemplo, como seria onde tem caminhão, tem carro. Por isso que hoje a prefeitura, todos que estão envolvidos, está fazendo esse teste, mas tem tido coisas boas mesmo, não é porque eu trabalho no sindicato, de repente, no meu dia a dia de trabalho com motoboy, a gente vê isso nos olhos do cara, fala, “meu, está ajudando, está salvando vidas”. Eles já sabem, tem cara que ele já anda na faixa conforme está ali, limitado a velocidade não. O cara que quer expandir, que ele quer andar rápido, infelizmente, ele vai ter no final do mês lá a multinha, porque ele não obedeceu à sinalização, mas no meio da nossa categoria, doutor, a gente tem visto o clamor, que eles estão gostando. Eu estou entendendo que eles querem ver na cidade toda, porque ele ficou lindo demais. Eu falo aqui assim, nessa emoção, porque eu vejo no vale do no olho do trabalhador, quem chega “Marcão, que que é isso, meu? A prefeitura nunca fez nada, mas parece que é a melhor coisa que fez foi essa faixa aí”, porque vai pôr na Sumaré, vai pôr na rua da minha casa, vai punir, sabe, doutor, você vê que a faixa azul ela entrou na mente do trabalhador e hoje tem muitos que estão saindo das vias mais rápidas, utilizando a Bandeirantes, utilizando 23, até porque você anda tranquilo mesmo, falam “Marcão, hoje eu ando mais tranquilo na faixa”. O cara que ele quer ficar acelerando, ele vai ter que fazer um dos dois, ou ele vai contar por fora, chega lá na frente, eu vou encontrar com ele, eu pelo menos cheguei até lá, eu tomei uma multa, respeitei a via, respeitei o pedestre. É onde a categoria fala que tem que ter essa reeducação. Mostrar para o trabalhador “a faixa azul é para isso, para você andar, é segurança, você vai chegar na sua casa, você vai chegar no seu trabalho”. Entendeu, doutor. Eu vejo que a categoria está feliz.

José Montal / Abramet – Você falou que tem alguns pontos fora da curva. Algumas cabecinhas que querem empurrar os outros, como vocês chamam. O que é que vocês podiam fazer para evitar esses que querem empurrar os caras na motofaixa lá, o que que o sindicato poderia fazer nesse sentido aí?

Marcão sindmoto – No caso, se fosse eu, o Marcão ficaria lá, esperaria, na hora que ele parasse na faixa, dá um tapa no capacete. Brincadeiras, doutor.

José Montal / Abramet – É uma estratégia de comunicação muito radical essa daí.

Marcão sindmoto – Isso. Aqui, doutor, a gente tem, infelizmente, hoje a tecnologia tem vários grupos. Sempre tem os críticos. Eu pelo menos tenho feito o que, doutor, eu falo, “galera, é o seguinte, se o crítico está aí falando que tem que andar a 200 por hora, é sinal que não vai chegar muito longe, hoje esse crítico aí não tem amor pelo próximo ou ele não respeita as autoridades, não respeita as leis de trânsito”. Infelizmente, o crítico uma hora vai chegar a hora dele. Eu estou falando assim é que a gente tem que ter uma linguagem, doutor, eu falo na linguagem de motoboy, na linguagem motoboy, a gente fala “então, grande, continua aí que quando chegar no

dia do licenciamento do seu veículo, você vai ter lá, irmão, não vem reclamar, multinha de 130 reais, que é o valor da multa, e multiplica, 10 multas a 130 reais. Você poderia investir aí em um equipamento legal, numa bota legal, muitas vezes você fica criticando quem não consegue comprar uma bota legal, mas, quando chegar no final do ano, você vai ter que pagar mil e pouco de multa, porque você achou que você é o velozes e furiosos. Você pode correr, você pode fazer o que você quiser”. A gente usa uma gíria, a própria gíria do motoboy, entendeu, doutor? É isso que a gente tem feito, fala: “galera, respeito aí os limites de velocidade. Poxa, você está com pressa, sai um pouco mais cedo de casa, mas respeita quem realmente está andando naquela faixa, que respeita as autoridade, de respeito, às normas dos nossos governantes, da prefeitura, as normas de trânsito, você que tem amor ao próximo pensa que tem pessoas lá num leito de hospital, que, quando você quebra a sua perninha, porque você quer mostrar que sua moto anda mais, que você é o cara, é o piloto de fuga, você pode tomar uma vaga de realmente de quem está precisando. Muitas vezes é uma pessoa que estaria passando pelo tratamento de uma doença, sabe? Você está roubando o local”. A gente pega um pouco mais pesado, mas na linguagem do motoboy, é a nossa forma, e incentivando, falando: “irmão, o errado aqui é você”. Entendeu, doutor, dessa forma. A gente tem falado: “oh, depois da faixa azul, por mais que vocês não queiram acreditar, tem diminuído as internações nos hospitais, sabe, tem diminuído”, com essa linguagem que a gente tem usado.

José Montal / Abramet – Marcão, acho que você acabou de compor aí o rap da faixa azul. Acho que só preciso achar o parceiro ideal para botar um sonzinho, uma melodia no negócio, que saiu um negócio legal, para comunicar para a categoria, acho, inclusive, que a música é um mecanismo bacana de comunicação. Parabéns. Acho que você falou tudo que devia ser falado realmente, né, Luiz. Acho até que a gente podia ir por esse caminho aí do Marcão, falando sobre essa questão do carinho que quer se amostrar, né, Marcão? E termina prejudicando todo mundo. E dizem que a notícia ruim corre 12 vezes mais rápido que a boa notícia. O cara que faz rali na motofaixa termina sendo mais falado do que todo mundo que se comporta direitinho na faixa. É uma coisa complexa esse negócio realmente.

Luiz Fernando Devico - CET – Só complementar. Marcão, a gente estava conversando aqui antes de você entrar, que a gente quer fazer uma campanha na cidade com relação a orientar melhor o motociclista, com relação aos problemas que estão tendo de semáforo vermelho, cara andando na contramão, e orientar essa galera antes de autuar e melhorar essa parceria. O que a gente está pedindo, e eu vou pedir pra você também, para turma aí do sindicato, ver algumas frases que vocês entendem que vai atingir bem a categoria, para que a gente possa trabalhar ela e fazer a comunicação das faixas. O Sérgio Amaral que toca esse assunto, mas vocês podem contribuir também com sugestões com relação a essas frases ou algumas ações que a gente vai fazer. Acho que é importante justamente isso, falar na linguagem que eles vão entender. Não adianta eu querer fazer uma coisa muito rebuscada e não atingir diretamente o público que a gente quer efetivamente atingir. Vou pedir a sua ajuda mais uma vez, Marcão é nossa cobaia lá na faixa azul, viu, doutor Montal? Marcão já testou a faixa azul de todo jeito, pista está molhada, com taxa, sem taxa, de 90/70/50 já fez tudo, o Marcão já é nossa cobaia antiga.

Dawton Roberto Batista Gaia – Essa reunião vai longe, se a gente deixar aqui, não vai acabar hoje e passou de meia hora do nosso horário aqui. Realmente está excelente, o papo está maravilhoso. Nessas questões, até que vale a pena fazer uma reunião específica mesmo, não aqui na Câmara temática, mas uma reunião presencial com um grupo até para poder dar encaminhamento a isso mesmo. Acho que o encaminhamento é exatamente isso, saiu uma proposta que talvez seja uma fala do Marcão, ou uma frase, ou um rap do Marcão, e que como o doutro Montal colocou aqui. Acho que aqui surgem ideias que podem ser certamente exploradas pelo Sérgio, na área de marketing. Eu acho que vale a pena a gente talvez marcar uma reunião específica sobre isso lá no Sergio, posteriormente. Se precisar, a gente vai atrás de tudo isso. Bom, gente, eu queria agradecer ao Fernando, a participação foi excelente, foi muito boa mesmo,

mais uma vez foi muito boa, doutor Montal contribuindo sempre de uma forma espetacular, que vem fazer dessa Câmara Temática e sempre os assuntos que são abordados e sendo ampliados e ficando no formato muito bom dentro da Câmara Temática. Queria aqui agradecer ao Marcão, Montal, ao Luíz e ao Sérgio que falou aí um pouquinho também. Ao Johnson que trouxe a pauta super importante, que deu assas, para a gente ampliar tanto a nossa reunião. Muito obrigado a todos, mais uma vez, e tenham uma boa tarde.

Todos se despedem.