

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE MOTOCICLETA – 17 FEV 2023

Data: **17/02/2023 (sexta-feira)**

Horário: **09h46 às 11h30min (online)**

Participantes:

Poder Público:

Alexandra - CET

Daniela - CET

Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT

Lilian Rose - CET

Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM

Rogério de Oliveira Ramos - SMT AT

Ricardo Pradas

Vanessa Gac Leal - SETRAM

Membros da Câmara Temática, operadores e observadores:

Gringo

Yasuda

Ana Luísa Faria

Fabia

Fabio Saraiva

Apresentação:

Experiencia da pista exclusiva para motos na Malasia.

Dawton Roberto Batista Gaia – Bom dia! Vamos dar início à reunião da nossa Câmara temática de moto. Hoje o Ricardo Pradas está trazendo parte da experiência que eles tiveram na Malásia. Na verdade, é uma proposta de complemento do projeto que está sendo feito aqui já em São Paulo, que é a faixa azul. Então, Pradas, a palavra é sua.

Ricardo Pradas – Eu fui um dos indicados da Secretaria para fazer uma viagem até a Malásia, porque eles têm uma solução que é adotada em alguns países do sudeste asiático. Mas notadamente na Malásia, ela teve uma expansão muito grande. Ela tem 264 km de extensão por todo o país. Essa solução, nos outros países, está com 10, 12, 15 km, ainda mais recíprota, e ela apresenta alguns resultados que são interessantes no que tange aí ao programa de redução de acidentes no visão zero, que é o programa municipal aí, governamental, já está na segunda pra terceira gestão de acompanhamento com esse intuito aí de redução de acidentes. Pode... Então eu vou, primeiro, dar uma ideia do acidente, das estatísticas que a gente viu lá, que eles mostraram pra gente, e aí a gente entra na solução em si, tá? Essa situação aqui da Malásia mostra uma previsão de morte que eles

tinham e a meta de redução, tá. Então, se eles continuarem aí na mesma previsão de 2020, era de 10.716 mortes no trânsito, caiu drasticamente, muito por causa da pandemia, e virou uma meta de 5.300. Mesmo assim, foi abaixo até janeiro a junho de 2020. Notadamente é o que a gente sempre vê, ? O total de cortes... A grande maioria, vocês veem a diferença aqui, mais que o dobro dos veículos motorizados e mesmo de pedestres e ciclistas, porque 50% da frota, praticamente, na Malásia são de motocicletas. Então esses motociclistas necessitam de um tratamento bem diferenciado pra conseguir fazer essa redução, ? É... Miro, que vocês veem aqui embaixo, seria a companhia de planejamento do trânsito, que cuida dessa área de segurança. Olha a expressividade, mesmo na pandemia, com pouca gente rodando, , foram 3.100 mortes contra 1.074 de veículos motorizados e 200 e poucos pedestres. Não que isso seja pouco, mas o número de mortes com motociclistas lá é muito, muito maior do que a soma dos outros. Então aqui mostra a quantidade de situações que eles conseguiram fazer. Eu vou voltar dois, que era o que eu estava citando antes. É, esse aqui, ó. Esse aqui é o que eu estava conversando da morte por grupo de veículos na Malásia. Então, tem 3 mil, 3.100, mesmo na pandemia, contra 1.191 e 1.074 de veículos e muito menos de pedestres, ? A cidade lá não tem uma característica de se andar a pé pela cidade, tem muito pouco pedestre, as calçadas não são boas, a acessibilidade não é boa, mas também não tem muito pedestre andando nas calçadas. Todo mundo se movimenta com um veículo, com muita moto, tá? E essa aqui, que eu achei importante, que mostra um pouquinho da economicidade, ? Ou seja, é... Desde 2011, eles medem... Então, tem a previsão que eles tinham de fatalidade, o número que ocorreu, a redução que foi medida com as medidas de engenharia, a renda per capita deles, de 31.372 ringgit, , que é a moeda local, daria uns 35 mil reais. O valor de vidas, é... e aí uma soma básica para dar o número final nesses dez anos de 72 milhões de perda, medida salva, dos 160 previstos, tirou 73. Essa foi a economia formal, dando uma valoração aí pra população que está economicamente ativa, tá? Aqui é a mesma coisa, . O número das fatalidades em estrada é o azul, e o número de fatalidades de moto nas estradas. E o... Não estou conseguindo ler com esse tamanho, só um instante. Isso. E o que está em tracejado é a porcentagem, . Você vê que ali a de motocicleta é quase 70% do número de fatalidades em relação ao número geral de fatalidades do país. A Malásia está em oitavo. Eles estão com 19 mortes por 100 mil habitantes, e 67% dessas mortes são relacionadas à moto. Aqui estão estatísticas de morte com motocicletas, ? Tem uma divisão pelo país, então tem esses dois setores aqui que têm mais mobilidade. Estão indicados aqui, que são áreas mais periféricas, , onde é muito exacerbado e onde eles estão centrando a atuação nesse momento, tá? E a média de acidentes é maior, mas também o número de motos são mais de 2.300.000 motos num país desse tamanho. E como é que elas se dão? Então, 90% dos acidentes fatais são com de motos, são com motos abaixo de 256 cilindradas. Aliás, a grande maioria das motos lá está abaixo de 250 cilindradas, ? Sessenta por cento, 68, que são aqueles 67 e tantos, são motocicletas; 35% sem envolver outro veículo; 65%, quando envolve mais de um veículo. Então, para eles, fez muito sentido a situação de você segregar a faixa de moto de uma maneira que não fosse fácil, fosse via totalmente segregada, ? Trinta e cinco por cento em condições, 3% só problema de viário, 35% é com ilegalidade, tipo, gente atravessando lugar errado, gente atravessando... e uma fatalidade ocorreu porque estava sem capacete, e por aí vai, ? Isso expressa um pouquinho de como é a divisão das expressway, das highway. Cinquenta por cento das fatalidades estão nessas rodovias federais, e pouco dentro da área urbana. E também pela geometria, , você tem 65% em trecho de reta mesmo, 19% em cruzamentos e acessos, 29% em quatro aproximações. Desses, 19% e 71 com três aproximações, ou seja, no IP, eles são bem incautos, , e 27% dos cruzamentos sinalizados. Pouco em rotatória, pouco em trevos. Essa fatalidade em trecho de reta, em geral, é motociclista que ou furou o pneu ou a corrente saiu, ele se perdeu no trecho de reta e acaba se acidentando sozinho. Hoje, a grande parte dos acidentados que estão nessa situação em que eles se acidentam e estão usando a motovia, vamos chamar assim, é por descuido, imperícia, imprudência do próprio condutor. Isso é uma característica deles, porque eliminou-se a ocorrência com outros veículos, só quando eles fazem essa... no intuito de participar. E a fiscalização de lá, estrategicamente, é feita por uma polícia que é federal, e eles forçam os motociclistas a irem pela faixa de moto, pela pista de moto. Então não está na pista comum com os outros veículos, . Aqui, o comportamento de

velocidade. Lá são essas velocidades, 110 e 90 km. Então, a moto já tem que estar 85% da velocidade dos veículos, já é meio que uma regra lá, tá? Então, 42% dos acidentes, eles estavam excedendo o limite de velocidade, em 29%, eles estavam acima desses 85% de velocidade da via. A mesma coisa. Dos acidentes que eles são vítimas, 96, 93% são causas de acidentes. Em 83%, os veículos são causas de acidente. Em 17%, só são vítimas. É... 73%, 27% são vítimas e assim sucessivamente. Você vê que é muito maior no caso com moto como em todo o planeta, Comportamento por sinal vermelho, dependendo da via, é de 26 a 50% do desrespeito com o sinal vermelho. É... 54% passam sem parar, desses, total, , dessa passagem pro sinal vermelho com motociclistas, 16% nem capacete estão usando. E essas outras passagens é quando não há é canteiro nem ilha, mais 13%, e a probabilidade de 8% dele passar mesmo quando há veículos na transversal, ou seja, ele se arrisca no que nós chamamos aí de roleta russa. O comportamento da condição. Agora apareceu pra mim. Esse comportamento da condução é a mesma coisa. Quando não tem a motovia, 22% vão pelo acostamento e 6% conduzem abaixo dos 85 desse, ? Dessa quantidade, . Aqui, quando tem a velocidade alterada, 8% continuam acima da velocidade e ninguém anda para baixo dos 80 por hora, 41% dos acostamentos, . Desses outros que andam quando não tem acostamento, 47% andam acima da velocidade, 31% acima de 85%, ou seja, mais de 70% está fora do que seria o recomendável. Setenta e oito por cento não usam o acostamento, 56 por cima dos que não usam o acostamento, 56 andam acima da velocidade e 39 abaixo dos 85%. Na pesquisa sobre condutores, vale o... Eles comentam o uso dessa jaqueta para motociclista, ? Só que a taxa de adesão ainda é muito baixa, porque isso não é uma obrigatoriedade. Aí lista uma série de coisas que os motociclistas falam para não usar, que eles têm que sair mais rápido, porque ela é muito quente, porque o design não é bom, porque não é longo o suficiente, porque não tá na moda, porque é muito fluorescente e por aí vai, ? Sempre as desculpas, mas de uma coisa que faria ser mais notado, isso é muito comum entre ciclistas por aqui. Acho que agora entrou aí pra vocês essa pesquisa de vestimenta. Outra coisa é isso aqui, ó. Tenho que sair muito rápido, é muito quente e por aí vai. Isso tudo são motivos do que foi estudado. Tem outras coisas que eles falam que são somente na Malásia, mas a gente vai achar referências aqui também. Por exemplo, característica da frota. Lá é menor que... 95% da frota é menor que 150 cilindradas. Você não vê moto grande de jeito nenhum. Tem muita motoneta e muita moto pequena. A grande maioria usa o capacete, 85% usa a viseira abaixada, 85% homens, 85% das motos têm ambos os espelhos. Lá não é uma obrigatoriedade. Como aqui, muita roupa escura. Lá já tem bastante LED, do farol com LED. Os menores, que são conduzidos nas motos junto com os maiores de idade, só metade usa capacete. 1/3 vai de chinelo. Isso é uma única [0:22:38 trecho inaudível] do país. Assim, o que a gente viu de gente com chinelo e sem bota, no geral, é uma enormidade. É uma característica cultural deles, ? E essa jaqueta reversível, que tem duas cores, é o grande tchans, é o que eles usam bastante lá também. Aqui o que a gente estava falando. A maioria das motos está entre as 100, 150 cilindradas. O que eles chamam de Naked lá é a motoneta. Em baixo da motoneta é a Scooter... é a grande maioria, ? E não passa das motos que são de baixa cilindrada, realmente. Setenta e quatro por cento são motoneta, dentro dos 95% do que tem de motos com essa cilindrada. Agora que eles falam somente na Malásia, só que não, ? Todas essas cenas de empinar, gente deitada na moto ou pra conseguir maior aerodinâmica, tudo isso a gente já presenciou, já ouviu falar em algum lugar aqui. O cara acaba no meio da pista, com uma sombrinha, porque acaba se acidentando. Isso é uma verdade. Ó, mesma coisa, pneu está furado, está sem combustível, vai o outro, empurrando com o pé pra rota do parceiro conseguir seguir em frente. Também já vimos aqui no país, ? Esse negócio de você estar na pista, lá, mão inglesa, então a pista da direita é a pista mais rápida. Eles vêm aqui e acabam fazendo esse movimento para entrar à esquerda em vez de sair antes, sempre é muito em cima do acesso que eles executam manobras. Isso é uma característica também muito comum lá no país, ? E eles não aceitam muito esse intervalo grande. Tem que ser não parar no cruzamento e só intervalo reduzido pra acessar. Ele não fica muito distante. E qual a pesquisa que foi feita, ? Teve um aporte do banco mundial, a Universidade de Putra tomou esses arquivos. Eles fazem desde os anos 70, eles aceleraram o tipo de benchmark para ir melhorando a versão de acesso. Aqui vocês veem – ainda que esteja um pouquinho menor, depois a gente vai ampliar –, tem a rodovia que vai nesse sentido, e a pista de

moto está separada com um canteiro e outro canteiro, e a cidade se desenvolve ainda à esquerda dessa pista de moto. Aqui é a solução que eu falei. Ó, em Camboja, ela tem largura de 2 e meio para, é... vamos ver, duas faixas de moto. Aqui na China, de 2 a 4 metros é para uma ou duas motos, ou até três motos. Taiwan também. Vietnã existe, mas não tem informação. Nas Filipinas, tem 10 km de implantação dessa motovia. Na Indosia, há 5 km. E tem 262 km na Malásia, quer dizer, muito, muito mais, muito expressivo. E o que eles mediram foi que 40% dos acidentes foram reduzidos com a adoção dessa ciclovia, dessa ciclovia mesmo, . Não é ciclofaixa. Ou seja, fazer algumas outras comparações, , com Holanda... é... duas mortes por 100 mil. Eles estão em 15 mortes por 100 mil nessa situação de rodovias, ? Em 500 km de rodovia por 250 mil km de rodovia. A de Xangai, como é muito mais estreita, é para bicicleta, duas mortes possíveis. Então, o que acontece lá, é que não tem a cultura da bicicleta. A gente, quando falou que em São Paulo tinha 700 km de estrutura cicloviária, para eles, foi um número assombroso. Eles estavam pensando que ele estava falando em 500 m, 600 m, 700 m, não 700 km. Por conta do clima, o que foi me explicado pelo técnico da Miros, por conta do clima, não se opta pela bicicleta, e até pelo tipo de deslocamento, ? As cidades não têm o tamanho que têm aqui. Elas estão muito longe uma das outras. Então você trocar de cidade para ir trabalhar é normal. Perdão. Tem uma série de transportes por trilho por monorail, mas o grosso é veículo particular. Entre os tais, metade dos veículos da frota são motos. Há 47, 48% de motos, 47, 48% de veículos e 1,3% de caminhão. Todas essas vias com os nomes difíceis aqui têm as distancias, ? E cada uma delas tem um tipo de solução, dada a evolução que ocorreu na implantação dessas motovias. Então todas essas estão ao lado de vias expressas. E Sepang, Petaling, Johor Bahru e Prutajaya é que são outros estados que têm direito da Malásia, ? Eles chamam de estados o que a gente chamaria de regiões aqui de um estado. O tamanho é mais ou menos, não é o tamanho de estado como a gente conhece aqui no nosso país. Essa é a continuação da faixa em outros modelos. Aqui é motofaixa, não é motovia segregada. Então ele sempre tem esse zebado separando. Às vezes roda pelo zebado, mas ele teria que rodar nesse outro espaço entre a defesa e o zebado. O zebado seria separador entre veículo e a motofaixa. Isso aqui não é uma faixa tipo zona azul. Isso aqui seria o separador da motofaixa. Na motofaixa, na lei de exclusiva, , que é a motovia, 25 a 34%, a medida que eles têm agora, reduz o acidente em 80% entre motos. O risco de acidente rodoviário de morte envolvendo quem não utiliza é maior. O comprimento total, 263 km e a porcentagem de até 92% da velocidade. Os 85% seria 70 km/h. Já é uma ideia deles que a limitação de velocidade para moto tem razão de ser. O custo lá é cerca de 1 milhão de dólares por quilômetro. Já na faixa não exclusiva, a redução cai de 34%, de 25 a 34%, para 19%. Já o conflito aí com os outros veículos, 85, 88% de uso de pessoas [0:31:08 trecho inaudível] todos usam e aí eles vão até 79 por hora. Também já está acima do limite que eles consideram seguro para moto. Essa é uma pesquisa de satisfação, mas o legal desse slide aqui é ver uma outra coisa que eu já mostro, ou seja, na faixa exclusiva, a satisfação é melhor. Na via exclusiva é menor do que na faixa exclusiva, porque na via exclusiva você tem menos liberdade de acesso. Dezessete por cento só se recusa, tenta não usar. E uma característica que vocês podem ver aqui é que a entrada não é nunca uma agulha muito longa, é sempre uma entrada meio abrupta em que o motociclista precisa reduzir bastante para acessar a motofaixa, a motovia. Isso é uma característica geral. Eles entendem que essa solução reduziu mais ainda o risco de colisão entre motos e aumentou a segurança depois de benchmark que eles fizeram nas primeiras situações. Ainda que represente menos de 2% de toda a malha cicloviária, os acidentes vão ocorrendo e o uso indevido de viários disponíveis. Você vê um caminhão que foi olhar a planta e pegou a faixa de moto, mas o que eles mostram é que o acidente é muito desse tipo: motociclista, sozinho, se perdeu por imperícia, por imprudência, por falha mecânica. E nunca a motovia vai com outro veículo, dificilmente com outra moto. Manutenção ruim também do pavimento foi uma coisa que a gente verificou. Tem muito pavimento rachado, mas buraco, muito pouco. Necessidade de melhorias é o quê? É trecho escuro, que está mal iluminado, . O acesso de saída poderia ser um pouco menos abrupto. Se o de entrada é muito abrupto, esse de saída já pega veículos com velocidade maior, e essa saída porque precisa ter a faixa, está terminando nesse pedaço aqui. Precisaria dar uma melhorada nessa situação. A mesma coisa: essa fiscalização em cima da faixa de divisão da via, da motofaixa para a faixa do veículo, ? Também não tem segregador, não tem dispositivo auxiliar. Isso é uma coisa que... precisaria melhorar

essa situação. A média de fatalidade por ano na via exclusiva é de 4.3, mas vamos considerar que são 85% dos usuários que usam a dos motociclistas, usam essa faixa, mas na estrada principal é 16.3, número muito menor de usuários. Ou seja, 15%, você tem quatro vezes mais chance de ter acidente, e responde por 79% do total de mortes no local. A efetividade que eles calcularam nessa fórmula aqui é de 74%. Ao longo das estradas urbanas, eles colocam que tem mais 15% de risco fatal em comparação com as áreas que estão fora da área urbana. Separação de linha precisa existir. Sem separação, o risco é 20% maior; sem linha de bordo, 23% maior. Tudo isso é medida de situação de acidente ao longo dos anos, desde 1972, tá? E como sempre, quanto mais escuro, maior a chance de ocorrer, quando a iluminação não é muito boa no geral. Essa é uma situação de exposição da motocicleta. Na pista exclusiva, o número foi de 99 a 73% dos acidentes totais da moto e na via principal, 27%, sendo que 85% usam exclusiva e só 15% usam o trecho principal. Então o número de acidentes de motos por 100 mil, de 1.300.000 motocicletas, dá 8.25 na pista exclusiva e 3% na pista, muito abaixo dos 15 que eles têm de média no geral do país, ? Ou seja, em outros locais onde a moto não está segregada, não tem nada para eles, aumenta a disposição. Eles chamam isso de design seguro, . Sempre o acesso é lateral, nunca é uma agulha. O design é sempre muito abrupto, com tracejado. As linhas não são muito de agulha para você sair da sua pista e voltar para a pista normal. Eles entendem que isso aqui é um efeito protetor. É muito maior aqui o acidente do que na faixa que é segregada. É uma diferença significativa na gravidade do acidente, porque aqui é a colisão com os veículos e o acidente, numa estrada normal, onde não há instalação fornecida, é uma vez e meia mais chance de ser fatal em comparação quando tem tratamento com moto. A conclusão que eles passaram pra gente com todas as pesquisas e que eles adotaram é que a faixa exclusiva é vista como eficaz pelo país inteiro, mesmo pelos condutores. Se você olhar os dados fatais, pode salvar a vida dos motociclistas, mas avaliação por exposição de motocicleta pode não ser eficaz, ou seja, não dá para medir o quanto o condutor está se expondo, mesmo conduzindo nas vias que são segregadas e tratadas para eles. Se a condução está sendo perigosa, não tem monitoramento o suficiente para isso. Essas faixas e vias, elas salvam a vida dos motociclistas ao longo prazo, ? Mas tem que ter manutenção adequada e acomodação de viagem mais generalizada, ou seja, tem que ter uma estrutura contínua e não só nas vias de maior velocidade. É isso. Isso aí é um acesso, ? A rodovia com a equipe da Miro, que deu uma volta com alguns de nós lá pela ciclofaixa, e a gente pôde sentir que o asfalto tinha alguns problemas, mas a sensação de segurança que você não vai ter colisão lateral é muito grande nessa solução de engenharia de tráfego. Tenho poucos projetos em si para mostrar, porque eles não deixaram... Só fotos dos projetos não foram cedidos, mas, em síntese, é isso. Na via segregada, as entradas são abruptas e a redução de acidentes é significativa para o tratamento de motos, mas deve ter dúvida de todo mundo aí. Eu devo ter pulado alguma até pela pressa de falar.

Dawton Roberto Batista Gaia – Então vou abrir aqui para todo mundo para as perguntas rapidamente, eu sei que você tem problema de horário. Alguém gostaria de fazer alguma pergunta? Alguém ficou com alguma dúvida? Gostaria de compartilhar alguma coisa? Lilian.

Lilian Rose -Oi, Eu já tinha conversado um pouco com o Pradas sobre a ida dele à Malásia. Obrigada pela apresentação, Pradas. Você sabe que eu fiquei muito na dúvida e agora você mostrando sobre essa faixa segregada e aplicação dela aqui em São Paulo... Eu queria até que você comentasse sua percepção sobre isso, Pradas. É assim... que eles se acidentam muito sozinhos, quer dizer, não tem um envolvimento dele, de outros veículos com eles... Como isso... porque eu acho que essa daí é uma realidade que a partir do momento que a gente tiver uma via segregada e colocar somente eles para fazer essa autogestão, tanto de ultrapassagem quanto velocidade, é uma realidade que vai acontecer aqui também com a gente. Isso daí está sendo pensado? Como isso daí é gerido lá, Pradas?

Ricardo Pradas – Então, é assim... Lá, diferente daqui, é muito dividido, Quem faz a fiscalização não é quem planeja dessa Miro. Quem faz a fiscalização é a polícia da Malásia, é a polícia federal da Malásia, tá? Então,

sempre que a gente viu a segurança na cidade, é tudo com a polícia, que não é estadual, polícia federal. O que acontece lá? Quando você tira o veículo da equação dessas vias segregadas, ele só consegue se acidentar sozinho, Ele não tem como se acidentar com outro veículo. E é essa redução que eles conseguiram, Eu imagino que se os motos mais seguros, com os itens de segurança que nós temos aqui obrigatórios, que lá é obrigatório, mas pouco fiscalizado, não é esse o foco da fiscalização, a gente consegue uma redução maior com esse tipo de segregação, seja em soluções como da faixa azul, que nós mostramos lá e eles viram que resolvia outros problemas, diferente da faixa que eles têm lá, que não é exclusiva, que não é na pista exclusiva. Tem uma situação que aqui está solucionada e que lá não está. Mas quando você efetivamente faz uma motovia e a moto é obrigada a ir por essa motovia, aí não tem como colidir com outro veículo, ele não passa no corredor. Então a sensação de ultrapassagem entre motos e de segurança na pista que é segregada, ela é muito grande. Basta ele estar com uma moto que está com boa conservação, com iluminação e não fazer malabarismo. Lógico que pode ter gente que se perde numa mancha de óleo, num buraco, mas você viu que esse dado deles é 3%, é por problema de manutenção da via, 97% dos acidentes na motovia, eles são acidentes por imperícia, imprudência do condutor, , ou por falha de manutenção do veículo moto. Não tem o outro veículo na equação, só o fato de não se arriscar no corredor sem deslocamento de ar quando o veículo vai ultrapassar, veículo que sai do buraco e acaba colidindo lateralmente com a moto e a faz desequilibrar, você já elimina uma boa parte do risco que está inerente à condução da moto, e é uma redução importante. Você imagina na quantidade de acidentes de motos que a gente tem aqui. Se a gente reduz o mínimo que eles colocaram lá, que é 25% de moto na motovia, é 25% a menos de morte com moto. É um número expressivo.

Lilian Rose - Bem, eu não consegui ainda formar uma percepção sobre isso, sabe, Pradas? Porque o que... É, de quando você fala, Porque eu achei muito alto esse valor, sabe? Deles se acidentando, , sozinhos, então eu acho que, conjuntamente, a gente vai ter que pensar em alguma coisa em relação a isso, , conforme forem ocorrendo essas implantações, acho que é isso que eu queria pôr.

Ricardo Pradas – O que eu posso dizer, e isso é uma percepção de menos de uma semana efetivamente, tá? Qual foi a percepção? Mesmo os condutores que estavam prestando serviço, eles não estavam em viagem para os seus trabalhos, eles estavam utilizando a moto e prestando serviço, eles tinham um comportamento muito, muito mais agressivo, vamos dizer assim, do que o condutor daqui. Essa visão, a quantidade de gente que a gente via conduzido com chinelo e prestando serviço, , sem botas, sem equipamentos de segurança mais consistentes é muito grande. Então eu imagino que nesse tipo de acidentalidade, nas condições de legislação e comportamento do motociclista que a gente tem no Brasil, tende a ser maior ainda o ganho com a redução de fatalidades, tá? Eu não acredito que o comportamento daqui seja tão agressivo quanto o comportamento de lá. A pressa que existe dos condutores que estão prestando serviço por aqui, muito dela se dá por falta de ter esse espaço. Se ele tem um espaço com duas faixas de rolamento só para moto, ele não vai estar se arriscando em passar em locais muito apertados, porque vai ter o espaço para ele passar. Esse é o grande problema aqui. Aqui eles passam entre os veículos. Eles resolveram aqueles problemas lá dessa maneira.

Dawton Roberto Batista Gaia – A Alexandra quer colocar alguma coisa, Alexandra?

Alexandra – Oi, bom dia. Eu acho melhor é... A Lilian falou que está formando a opinião aqui. Eu também estou formando a opinião aqui. Eu acho que o Ricardo trouxe para nós retrato do que eles viram lá, ? Mas a gente tem que filtrar aí o que for útil para a cidade. O detalhe, uma técnica constitutiva, alguma coisa. A gente não pode tratar Malásia como se ela fosse um lugar bom e seguro, ? Ela não é. Não dá para a gente sair de uma cidade que tem um índice de 6,5 mortes por 100 mil habitantes e admirar um lugar que tem um índice de 19. Eu não entendo isso. Não faz menor sentido, mas, com certeza, dentre as coisas que eles fazem lá, pelo volume que eles têm, tem itens que podem ser pensados, podem ser melhorados e podem ser utilizados aqui. Acho

que é isso que o Ricardo está tentando trazer para nós. Não tem como a gente copiar o modelo de uma cidade que é linear, trazer para uma cidade radial. Uma frota que lá de 7 milhões de mortos, aqui é um milhão. São relações totalmente diferentes, mas a gente tem que pegar o que for útil, o que for interessante aí e tentar trazer para nossa realidade. De maneira nenhuma se trata de a gente ir pra realidade dele. Seria um retrocesso. Estão cortando... e também não tem ilusão de que a gente vai ter esse índice de redução. Eles estão cortando o mato alto, os caras estão de chinelo, gente, pelo amor de Deus. Se a gente ler outros artigos de uso de capacete, capacetes ruins... eles têm um monte de problema lá. Então, cortar mato alto, você tem essas reduções grandes mesmo. Nós aqui já estamos cortando mato menor. Então a gente vai ter que ter muito critério, usar muito bem essa experiência dos colegas aí e pegar o que foi de mais fino e mais aplicável pro nosso modelo, ? Não se trata, eu tenho certeza que é nisso que o Ricardo está pensando... Não se trata de maneira nenhuma de aplicar simplesmente o que está lá, trazer para cá. A gente vai ter que ler muito artigo aí, juntar muita informação para construir um modelo que seja útil pra nós. Inclusive, questão de preço, ? Fiquei assustada com esse custo aí de 5 bilhões de reais traduzindo aí por quilômetro. É um custo alto, ? Então a gente vai ter que trazer isso também para a nossa realidade. Ver quais são as técnicas que a gente pode usar até para conseguir reduzir esse preço. Mas, obrigado, Ricardo, pelas informações. Parabéns aí pela apresentação.

Ricardo Pradas – Só pra fechar. Ô, Ale, prazer conversar com você de novo. Você está completamente correta na avaliação, tá? É outro tipo de levar a vida, é outra maneira de se comportar. A gente está com um outro tipo de condutor aqui. Eu costumo dizer, até pelo que eu mostrei aqui, nenhum de nós, de saída, se fosse chamado a projetar uma situação como essa, faria o acesso daquela maneira para mais de 60° de inclinação. O que eles avaliaram é que essa solução, para eles lá, funciona, porque ele obriga quem está entrando a meio que entrar quase parando para acessar motovia. Não tem risco de ele entrar com muita velocidade, entrar muito aberto e se perder e cair fora do espaço, que é o espaço que está asphaltado. Então essa obrigação de redução por geometria funcionou bastante e eu achei que é uma coisa que a gente não pensaria aqui de saída. Mas eu vi lá funcionando e funciona de uma maneira muito saudável, vamos dizer assim, no que tange à segurança, mas não dá para pegar, desenhar o que a gente viu lá e ir carimbando aqui pela cidade. Não vai funcionar. Efetivamente, está corretíssima em relação a isso. Outra coisa que a gente viu lá e não está na apresentação... Eles trataram embaixo de viaduto, local que o motociclista geralmente para botar a roupa, para botar a capa de chuva. Lá tem espaços indicados com sinalização e tratados para isso na cidade. É embaixo de marquises, viaduto, ponte? É, mas ele está plano, ele está tratado, está sinalizado. Não há como alguém que quer fiscalizar, fiscalizar a moto parada ali, porque ela está autorizada a parar nesse pedaço, então isso é uma outra ideia que dá para pensar em locais de refúgio para moto pela cidade. É uma outra solução paralela a essa que a gente foi realmente visitar. Agora, você imagina que tem situações lá que a gente viu o registro de água no meio da calçada. Então, se tem um benchmark que eles podem vir aqui no nosso possível tempo de cooperação técnica, é ver como tratar os passeios. Tem local lá que é legalizado, que as casas não têm passeio na frente, porque não é para andar a pé. A gente questionou isso. Ele falou “não, aqui é um lugar residencial, não é para andar a pé”. Do tipo assim, ninguém vai sair de casa a pé. Vão sair todos com o veículo ou moto ou automóvel, mas vão sair desse jeito. É uma característica do país, então você está completamente correta, não dá pra carimbar, é benchmark, pegar ideia, ver onde ela é aplicável e como ela funcionaria aqui para nossa cidade.

Dawton Roberto Batista Gaia – Gringo?

Gringo – E aí, pessoal, bom dia, tem umas questões aqui que eu queria perguntar. É um projeto que já vai ser feito? Ou estão estudando todas as possibilidades para saber se vale a pena fazer?

Ricardo Pradas – Eu diria pra você que há interesse de desenvolver isso aí pra ver onde ele cabe efetivamente. A solução da faixa azul é uma solução de engenharia de tráfego, que ela vai funcionar em diversas vias da

cidade, não tenho dúvida. A gente mostrou essa solução da faixa azul para eles e eles viram, e isso resolveu um problema. Eles olharam e falaram “olha, solucionou um problema que a gente tem na nossa motofaixa”, que a deles fica colado no lote. E na motofaixa lá, que não é a segregada, eles têm um problema assim da colisão do veículo saindo do posto, do lote, do edifício, que pega a moto, que ela tá nessa faixa junto ao lote. Como a nossa faixa azul, ela não está colada ao lote em nenhuma situação, está mais para o canteiro central, mas ela nunca vai estar colada ao lote, não tem muito essa possibilidade de quem está saindo do lote pegar. E tem outras situações que a gente está vendo e estudando que poderia ter, ? Poderia ter e aí, se tivesse a condição, e se for economicamente viável, o que a Alexandra levantou é uma verdade. Lá eles tiveram que construir a pista, construir o canteiro, construir uma série de coisas. Talvez aqui a gente já esteja no estágio um pouquinho mais avançado, que o curso seja esse, mas isso é parte do processo. Nós gostaríamos que tivesse esse tipo de solução, onde ela pode ser indicada, chegada de rodovia, acesso de vias expressas. Outra coisa que a gente viu lá, que aqui tem e lá não tem, é a proibição de circulação de moto lá é em lugar nenhum, dado o tamanho da frota de moto, . Se eles proibem a moto de circular em determinada via expressa, sem dar essa alternativa da motovia, o desrespeito ia ser 100%, porque o cara precisa utilizar esse caminho mais rápido para fazer suas viagens, seja a trabalho, seja para o trabalho. Então, isso surgiu como alternativa construída para solucionar e dar segurança. Alexandra falou a verdade, aqui a gente já tem outras condicionantes de condutor, de cidade, de comportamento, mas eu acho que isso é aplicável em algumas situações, mas precisa estudar. Então não é sair fazendo amanhã, mas é ver com critério e com a ajuda do pessoal de segurança. Ver se a opção é plausível e aí sim é prosseguir no projeto e implantação.

Dawton Roberto Batista Gaia – Acho importante. Acho que é importante, Gringo, é que teve a experiência. As pessoas foram até o local, ? Exatamente como a Alessandra falou. Partes daquela experiência com certeza serão aproveitadas aqui nas propostas de projetos que vão ser elaboradas. Existe aí uma intenção muito forte, principalmente nas marginais, de fazer uma pista exclusiva. Teve aí uma matéria há pouco tempo até na Rede Globo, o secretário colocando que existiria a possibilidade de fazer esse estudo, quer dizer, mas o que não pode, o que nós não podemos esquecer o seguinte: neste momento, é um estudo, está buscando essas experiências externas para poder compor com a nossa experiência. Eu estava falando hoje de manhã numa outra reunião que a experiência da faixa azul foi excepcional aqui, , realmente ela está dando certo e a gente está apostando muito que ela continue dando certo. E claro que tem, em alguns casos, a solução será uma pista mesmo. Agora, isso é um projeto, fazer isso depende de elaborar um projeto, depende de fazer uma licitação. E esse caminho é um caminho longo a ser percorrido. É possível? É possível, sim, ser feito, mas é um caminho longo a ser percorrido, porque não se constrói do dia para noite uma faixa exclusiva de moto numa avenida, seja ela qual for, mesmo que seja tipo a marginal Pinheiros, a marginal Tietê, como está se propondo. Estou falando de pista, ? É uma construção, é uma obra significativa.

Gringo – É o a pergunta que eu faço é a faixa azul. A gente está vendo que está sendo um sucesso, embora tem muita gente mesmo abusando da velocidade, mas muita mesmo, que não está sendo tratado isso, pelo menos o tratamento que se está dando, não está tendo eficiência. A minha pergunta é: devido a esse sucesso da faixa azul, vocês viram um aumento de moto na faixa azul? É porque eu me lembro de uma frase do Luiz onde ele falou do Luiz Fernando, onde ele falou assim: é era 2 mil motos e agora está 3.500 motos no pico. E se vocês votarem esse uso maior da faixa azul, então mais por quantidade de motos lá. Vocês conseguiram ver se aumento?

Alexandra – Eu respondo, Gringo, a gente fez esse acompanhamento, , foi feito mensalmente a contagem, então, a princípio, houve uma elevação, sim, do volume na 23 de maio. Depois ele deu uma descidinha, acomodou um pouquinho acima. Então a gente foi em duas eram 2.300, como em 2.900, houve, sim, uma atração para esse eixo pra faixa azul, não tão grande quanto no primeiro momento, mas depois já acomodou aí

nesse patamar acima de 2 mil que era antes. Então, houve uma elevação.

Gringo – OK, minha pergunta é: por quê? Porque quando você tem um local seguro para andar... a moto é um veículo muito perigoso, ? E aí, quando você... muita gente não tem a moto, porque não acho seguro e tal. E aí, de repente, você tem um lugar ali que é um trecho da sua casa até o seu trabalho que dá para arriscar por comprar uma moto. Tem pessoas que são habilitadas que não andam de moto, igual minha mulher, minha mulher habilitada para carro e moto e ela tem muito medo. Eu vejo que ela não tem noção nenhuma, na verdade, . Mas ela quer comprar uma moto, e aí isso ajudaria ela a ter mais coragem, se tem uma faixa ali para ela andar. E se tem esse aumento, se existe esse aumento, lógico que não quer dizer que as pessoas compraram moto, às vezes só remanejaram o local que elas usavam para um local mais seguro. A minha preocupação é, eu quero, sim, eu quero pontuar isso bem claro. Quero, sim, que a gente tenha mais espaço para moto, que a gente ande mais seguros, que a gente tenha menos chances de se acidentar. A minha preocupação é quando a gente coloca uma faixa na marginal, seja Pinheiros, Tietê, e que a gente lote a cidade de faixa azul, que eu espero que aconteça, mas a gente está dando espaço para quem não tem educação o suficiente. Então o meu é o meu receio é um monte de gente compra moto para andar nesse lugar seguro, mas quando sair desse lugar seguro, continua correndo o risco de aumentar o acidente em outros lugares, sabe? Tipo no bairro, em outros lugares. Aumentar essa sinistralidade aí, ? Então, esse é o meu receio. Tem um local seguro, eu comprei para andar naquele local seguro, só que eu não tenho só aquele local seguro, eu me arrisco agora a ir para outros lugares, e é aonde acontece o acidente pela falta de capacitação dessas pessoas. Algo que a gente vê aqui é que o motofretista, ele manja muito, e mesmo assim ele se acidenta pelo tempo que ele fica exposto na rua. Depois vem o motoboy, que é o motofretista irregular, que só tem habilitação, a moto faz serviço com ela, ele já é um pouco mais experiente que o motociclista e um pouco menos que o motofretista, aí vem o motociclista que tem a moto, , e aí ele é o que mais se acidenta, embora o pouco tempo que ele fica exposto, média de duas horas por dia. E aí a gente tem mais os outros dois casos, que é o habilitado que aluga uma moto, que ele não tenha experiência, e aquele que tem habilitação há muito tempo, mas nem comprou a moto, porque não se sentia seguro, tirou porque era uma promoção lá da autoescola e acabou tirando. Então, minha preocupação é quando eu vejo esse pessoal com moto alugada, o tanto que eles abusam, porque eles não têm moto pra ficar treinando, aprendendo, caindo, então... não. Eles pegam a moto ali e aceleram como um louco, como se fosse um videogame. E aí meu receio é esse: a gente colocar locais para as pessoas andar, eu sou a favor... mas colocar esse pessoal para andar sem estar tratando a educação, a gente vai estar levando esses acidentes para outros lugares. Ali não acontece, mas a gente vê aumentando. Como é que a gente vê aí a faixa azul funcionando tão bem, e o número de óbitos aumentou, entende? A gente só tem duas faixas azul. Lá da 23 e só 5 km, ela não pode mudar o resultado. Aonde ela está implantada, mudou, mas a minha preocupação é essa, vendo que está funcionando a faixa azul? Está. Mas incentivar o pessoal que não tem capacitação o suficiente a comprar motos e esse pessoal acabar se acidentando em outro lugar. Na faixa azul ele está se acidentando, mas está se acidentando em outro lugar. Era bom até em uma das câmeras aqui, mostrar o mapa da onde são esses óbitos, tudo que aconteceu, aonde foram, fazer aquele mapa de calor pra a gente ter uma noção da onde está acontecendo o acidente também. Pode falar, Alessandra.

Alexandra – Gringo, então, é... mais uma vez você empiricamente vai na mosca. É isso aí. Então, o papel do gestor público é desenhar cidade que deseja, ? Então, prefeito, a Câmara dos Vereadores, existem os planos diretores, e através disso vai desenhando a cidade que você quer. Se você observou na apresentação do Ricardo, ele disse que na Malásia o transporte é praticamente todo feito por veículos particulares, ? Sejam motos, sejam carros, não tem transporte público. Então, o gestor da nossa cidade, ele tem que saber dosar exatamente o quanto ele vai empenhar na faixa azul para solucionar o problema de acidente sem atrair um novo público pra moto, porque a gente sabe que a moto é perigosa e que ela tem que estar contida. Como é que se contém? Melhorando a qualidade do transporte público, criando a ciclovias, investindo novamente nas

ciclovias para os deslocamentos pequenos, criando áreas para os pedestres, para que as pessoas possam ir andando aos lugares, que lá na Malásia também o Ricardo apresentou pra nós, tem lugar que não se consegue andar nem para sair de casa, . Então, a gente está construindo, tentando construir uma cidade que tenha todas essas características, e é dessa maneira que se contém esse avanço da motocicleta. Quem fabrica e vende motocicleta, que é claro que a gente tem cada vez moto com segurança, mas cada vez moto, é o papel deles, ? A indústria gera emprego e tudo mais, mas hoje o setor público tem que saber equilibrar tudo isso, equilibrar o emprego na indústria, equilibrar a segurança na cidade. E qual é o espaço urbano que se deseja? Então, a gente não deseja que a cidade de São Paulo vá para esse caminho da Ásia de só ter moto, ? Normalmente, as pessoas mais pobres estão nessa situação, ? A gente quer que a pessoa mais pobre possa andar, possa usar sua bicicleta, possa ter um transporte público de qualidade, ? E quem depende realmente da moto para o trabalho vai usar por lazer e a segurança. Esse equilíbrio não é um equilíbrio fácil. Eles exigem empenho de toda a prefeitura, de vereadores e do que a população deseja, ? Mas existe essa preocupação, sim. Então a gente tem que estar sempre controlando o que você cede aqui, o que você puxa ali, ? Então, por isso que nós não vamos transformar todas as ciclovias em motofaixa, porque nós precisamos que as pessoas utilizem a bicicleta, que elas tenham essa forma de transporte, as calçadas vão ser cada vez melhores para que as pessoas tenham vontade de caminhar, ? Quando a gente passeia em outras cidades, a gente nem quer pegar transporte, quer andar, porque é bonito, a calçada é boa, isso que a gente quer pra nossa cidade, não sei se daqui a 10, 20, 30, mas um dia a gente vai chegar nesse patamar, e ele é desenhado dia a dia. Então a gente tem que tomar muito cuidado, realmente está coberto de razão, para não deixar fugir entre os dedos, e uma solução acaba levando pro lado que a gente não quer, tá? Então as pessoas estão cientes disso, estão preocupadas com isso e vão tomar esse cuidado, tá bom? Então, isso é o desenho público. Sobre essa pergunta que você fez dos acidentes, os acidentes com vítima, eles acontecem nas arteriais durante o período diurno, tá? Então a grande chance da nossa faixa azul diminui muito esses acidentes com feridos que deixam aquelas sequelas horrorosas, pessoas perdem membros inferiores e ficam dependendo do Estado aí pro resto da vida. Os fatais, eles acontecem muito dos horários livres, noite, perto da casa das pessoas na periferia, tá? Não aqueles da marginal que têm a ver com o confronto com o caminhão, esse acontece durante o dia mesmo, nas pistas expressas, por isso a necessidade dessa solução de segregação. Ela vai ser muito útil nas vias expressas para tirar dos veículos de grande porte. Mas, no geral, é pode ter muito a ver com cansaço, com excesso de trabalho, esses acidentes que acontecem perto da casa dos trabalhadores, que são fatais. Mas eu tenho esse mapa, depois eu posso deixar à disposição para você.

Gringo – Tá. Só se me permitir... obrigado, Alexandra, perfeito, é porque ele está demorando agora. Ele tem um delay agora, aí ele continua em pé. Referente a esse ponto, eu só queria acrescentar que a gente tem que ter esses espaços, que dá mais segurança, logicamente, e, principalmente, o que a gente está vendo que está funcionando. Mas a minha preocupação, Dawton, que eu quero deixar bem claro, é que tem que ter a educação junto. Não pode ser a educação só para usar esse local, mas tem que trabalhar é na conscientização. Eu sei que já é feito, mas quanto mais a gente põe locais seguros, mais incentiva o uso da motocicleta, e aí a gente tá dando espaço para uma galera que hoje, se a gente ficar olhando lá a faixa azul, a gente vê o tanto de excessos que têm. Hoje já estão abusando, então, quanto mais tiver, mais abusos terão. Não está acontecendo acidentes graves, graças a Deus, que bom, mas a gente precisa tratar, a gente não pode esperar o problema chegar para a gente começar a tomar conta dele. É uma coisa visível que hoje, graças a Deus, a gente está conseguindo segurar muito a nossa galera. Qual é a minha jogada, que eu estou conseguindo segurar bastante os nossos? Se você respeitar, a gente vai ter mais espaço. E o que eu mais vejo dentro disso... a gente vai ter mais faixa azul, ? O que eu mais vejo dentro disso é eles falando, “pô, eu estou respeitando, mas os cara passa que nem louco, os cara ficam empurrando a gente”, “os caras ficam buzinando”, “o cara passa e xinga”, então, tipo assim, o motoca, que geralmente é quem sempre empurrou todo mundo, porque ele está na pressa ali, o outro não tem habilidade suficiente, ele sempre fez isso, agora ele está se segurando. Se a gente não tivesse

fazendo essa conscientização, sabe Deus como estaria. Ele está se separando.

Dawton Roberto Batista Gaia – Então. Então, Gringo. É, sim, ó. Está muito claro, , em todas as nossas pesquisas, sempre aparece muito a questão do comportamento nos acidentes em todos os níveis de acidentes, de gravidade, menos grave e no fatal, ? Esses sinistros, eles sempre vêm... por trás, vem a questão do comportamento. Então são duas coisas que a gente sempre tem que deixar muito claro. Primeiro, sem dúvida nenhuma, a educação, ela é um elemento importantíssimo pra mudar, e essa educação não é uma educação que você faz hoje e você vai colher fruto amanhã. Ela tem que ser contínua, que você vai alimentando as pessoas, as pessoas vão crescendo com esse comportamento adequado ao trânsito e se equilibrando, ? E a outra questão é a questão da fiscalização. Não existe nenhum projeto no mundo inteiro, e pode me colocar o país que você quiser, que deu certo se não teve uma boa fiscalização. Então está muito claro que esses elementos, a educação, é o tripé, , que sempre se fala, a educação, a fiscalização e a engenharia, eles têm que estar caminhando juntos sempre. E esse equilíbrio tem que ser constantemente, é... estar tá no foco da nossa área de engenharia, de educação e de fiscalização para que se colha esses resultados neste formato que você está falando, então é isso mesmo. Você está coberto de razão, porque as pessoas olham para aquele elemento novo e de alguma forma ele se sente mais seguro, então ele quer acelerar. Esse papel que você está fazendo aí como presidente de uma sociedade organizada, , vamos dizer assim, é de estar estimulando a segurança, a pilotar com segurança, dirigir com segurança, cuidar da vida, demonstrar que eles têm família, eles têm que voltar com saúde, têm que voltar, continuar alimentando a família. É esse discurso que você tem feito, com certeza, tem mudado o comportamento deles. É o exemplo que você está falando. Agora os motocas que estão sendo empurrados pelas pessoas que não têm essa informação ou esse esclarecimento. É um processo longo, mas nós vamos vencer, porque é para isso que se está fazendo esses projetos e essas propostas, ? Estamos conversando com o Sérgio também do marketing, ? E claro que nós somos apenas uma parte desse processo. Esse processo tem que estar envolvendo todos os setores, principalmente os setores organizados, como vocês aí, sindicato, associações, para que as pessoas de fato tenham aí a responsabilidade de olhar para uma placa de sinalização e respeitar. Você vê lá o exemplo da Malásia, a moto tem que andar numa velocidade mais baixa do que o que está regulamentado, é um exemplo, , é uma experiência. Eles devem ter chegado neste número por algum motivo específico, porque lá realmente... É o que a Alessandra falou, 19% comparar com 6,5%, não dá pra comparar com esse índice de fatalidade aí. Mas é isso, eu acho que nós estamos buscando e nós temos que buscar juntos. Essa que é a verdade. Yasuda.

Yasuda – Posso só colocar uma pequena contribuição aí pra essa discussão? É, na verdade, Dawton e Gringo, nós estamos já há algum tempo dentro da Câmara temática de educação do CONTRAN buscando a aprovação de uma nova resolução na formação do condutor. Que isso é uma base extremamente importante pra que a gente possa, na verdade, fazer um trabalho, que a gente possa conscientizar, possa fazer um trabalho de resultados, enfim, para que o motociclista possa ser melhor formado, mas a gente tem algumas dificuldades, porque no fundo houve aí a mudança do governo, ainda o novo secretário nacional não assumiu o seu lugar. Enfim, estamos trabalhando, esperando que a gente possa retomar esse assunto dessa resolução, que é número 789, e vai ser totalmente alterada por uma nova configuração. Essa que tem atualmente, ela está muito defasada em função do tempo que ela foi aprovada. Essa é uma das questões que a gente está aguardando. A segunda, se vocês olharem, na verdade, o que SENATRAN aprovou no final do ano são as campanhas que serão divulgadas todos os meses pelas indústrias de automóvel, motocicleta, pelo governo federal, e dentro de dessas campanhas, existem aí várias campanhas que vão ser feitas para motocicleta. Eu acho extremamente importante, porque está a motocicleta, a bicicleta, . Então eu acho que nós estamos buscando fazer isso que o Gringo diz: campanhas de segurança. E nós teremos também uma nova composição lá do SENATRAN em relação à educação de trânsito, vai ser uma nova... um novo coordenador. No fundo, eu acho que o coordenador está bastante ciente dessa necessidade que a gente tem em relação a duas rodas.

Como o Gringo falou, houve um aumento em relação aos óbitos de motocicletas na capital de São Paulo. A gente tem os dados assim, um pouco, vamos dizer, não muito corretos, porque você ainda não tem um dado de 2022, não foi divulgado, e o único dado que a gente tem é do Infosiga, que coloca o número aí de 405, 412 óbitos em 2022. Então, Gringo, a gente está trabalhando bastante desse outro lado, porque eu acho que a formação é extremamente importante. A educação é importante. Então vamos trabalhar no sentido de todos nós, como o Dawton falou, cada um fazendo a sua parte. Eu acho que é importante esse negócio da faixa azul. Ainda é muito pequeno, o número de quilômetros que a faixa azul tem agora, mas existe aí, na verdade, a implantação prevista ainda para outras vias aí, a continuidade, por exemplo, aí da 23 de maio que vai lá abrir a Santos Dumont, quer dizer, existem várias outras vias importantes. Mas como o Gringo falou, ? Oitenta por cento dos óbitos de motocicletas na capital é do motociclista, não é do motociclista profissional, então nós estamos cuidando desse lado, que é a formação do condutor, que são todas as ações que nós vamos buscar para que a gente possa aí minimizar essa situação. E quanto à Malásia, eu vi a apresentação, eu já conhecia essa apresentação. Eu acho que é importante que a gente tenha conhecimento do que acontece lá, ? Então, lá o número muito maior de número de usuários, lá também, como aqui no Brasil, 80% são de motocicletas, vamos dizer, até 160 cilindradas, e nós temos um número extremamente grande de motocicletas de baixa cilindrada, então acho que o uso de motocicletas é totalmente diferente de um país asiático, do Brasil aqui, do que nós estamos falando, tá bom. Obrigado aí, agradeço a apresentação, Dawton, achei que foi muito boa apresentação. Eu acho que, como como você falou, esses conhecimentos que a gente vem adquirindo no local, ir lá e ver, é muito mais importante do que a gente ler relatório, ? Eu acho que as pessoas que estiveram lá tiveram muito mais condição de sentir todas as situações lá do que a gente aqui ouvindo o relatório, tá bom. Muito obrigado aí. Ô, Gringo, vamos trabalhar juntos.

Dawton Roberto Batista Gaia – Olá, Fabia.

Fabia – Bom dia, pessoal. E assim, eu ouvi atentamente aqui toda a apresentação e toda a discussão, mas eu acho que o Dawton tocou num ponto aí é que é muito sensível. Nós temos que formar uma cadeia colaborativa para que o projeto como um todo possa atender às expectativas que a gente precisa, porque o que eu vejo é que cada um toma uma ação, certo, o que não é ruim, evidentemente, porque cada entidade é autônoma para fazer aquilo que melhor convier ao seu setor e aquilo que acha que melhor vai trazer de resultados, mas eu acho que não só na esfera governamental, que é o tripé estadual, municipal, federal, mas do nosso lado aqui também, vamos dizer assim, o privado, eu acho que falta um pouquinho mais de costura nesses assuntos para que a gente consiga fazer um trabalho mais uniforme, que atenda todo mundo. Eu sinto muita falta disso. Eu vejo que falta um projeto mais macro nesse sentido, ouvindo vários atores desse cenário aí, pra gente conseguir chegar num ponto mais específico e mais produtivo, porque eu acho que o clichê ainda vale, que juntos somos mais fortes mesmo. Eu acho que várias cabeças pensando, a gente tem várias situações que podem contribuir. A gente vê o trabalho diário do Gringo aí perseverando numa atuação que ele grita pela categoria dele, mas em que parte que para na categoria dele e passa por uma outra esfera que precisa dar continuidade nesse trabalho? É nisso que eu falo da cadeia, entendeu? Então, seu Yasuda falou muito bem. Realmente a gente vê a realidade da Malásia é outra, mas a gente precisa às vezes ter determinados comparativos que possam nos trazer modelos aplicáveis para se dar certo aqui no nosso pedaço, ? Mas eu queria colocar isso, que eu sinto falta, talvez, de uma maior coesão nossa aqui desse lado, para que a gente possa buscar soluções em conjunto, para que que nós tenhamos um projeto maior aí, que envolva só é a cidade de São Paulo, ? É essa contribuição que eu queria deixar. Como sempre eu falo, a Alfa Motos está à disposição. Aproveito... gostaria de convidá-los aí pro nosso salão, que vai ser de 8 a 11 de março no Expo Center Norte. Será um prazer recebê-los, depois vou mandar o convite aí para vocês. Mas eu reitero que é a Alfa Motos está de portas abertas pra gente capitanear aí uma conversa de todos para levar esses projetos todos aí à frente. Estou com a tua solicitação na mão aqui, tá bom, Gringo?

Gringo – Valeu, obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia – Acho que é importante. Você colocou muito bem, Fabia. Bom, a frase é conhecida, A união faz a força. Com certeza, a união faz a força. E se estabelecesse equilíbrio, Existe o setor aí de vocês, vamos colocar, porque nós somos o poder público, nós representamos aqui o poder público, e vocês representam a sociedade civil organizada, e está cada vez mais organizada, porque isso que é... Eu acho que o ponto é esse. Quanto cada um de vocês que representa a categoria de vocês está organizada e organizada a ponto de estar junto com a outra, que está do mesmo lado, que está torcendo e andando na mesma direção e compondo para que esses projetos, de fato, deem certo, porque nós dependemos muito de vocês, porque vocês têm esse diálogo direto com as pessoas que vocês representam, e cada vez que este diálogo chega na categoria de vocês, chega nas pessoas que estão lá próximas de vocês, é com esta informação, com clareza do significado desses projetos para eles darem certo, para que as pessoas respeitem a velocidade que está lá regulamentada, para que as pessoas tenham cuidado quando estão pilotando uma moto fora da faixa azul, porque é isso mesmo. A cidade de São Paulo é muito grande, realmente a cidade São Paulo é muito grande. Então, como alinhar todos esses pensamentos, , e todas essas ações na mesma direção, com o objetivo de colher o mesmo fruto? Porque é isso que nós queremos. O nosso fruto chama-se segurança, redução de fatalidade. E nós temos que focar nisso e esquecer qualquer outra coisa que não ande nessa direção. Quem não andar nessa direção, ele não pode pertencer a esse grupo. É simples assim, porque nós precisamos de vocês tanto quanto vocês precisam de nós. E é isso que nós estamos buscando. Nós estamos buscando pessoas capazes e com vontade de buscar um resultado onde, de fato, a gente consiga atingir esse índice de redução de acidente e também da gravidade dos acidentes, mesmo que não seja fatal, que esses acidentes não ocorram, ? É lógico que sempre vai ter o acidente leve, mas se conseguir reduzir a gravidade dos acidentes e essa fatalidade, eu diria que nós vamos ser vencedores. E nós estamos apostando que nós vamos vencer, sim, não tenho dúvida de que nós vamos vencer. E para isso está aí, ó, Alessandra, que está lá na área de segurança, tem um trabalho espetacular na área de pesquisa e na área de segurança, e para isso que a gente trabalha, então é isso. Eu não sei se alguém mais quer falar.

Gringo – Aqui referente à motofaixa na marginal, o que me surgiu aqui de dúvidas, da galera, primeiro, quando dá enchente lá, o que que acontece, ? Eu já respondi de cara, de que, pô, quando dá enchente hoje a gente faz o quê? A gente viu, mas...

Dawton Roberto Batista Gaia – É, então, não dá para ficar pensando nisso, Gringo, sabe por quê? Porque senão, quando chove forte, não pode sair de casa, . A cidade São Paulo, ela é assim. O poder público está se propondo a resolver parte desses problemas e está fazendo, faz os piscinões, faz muitas coisas, mas tem coisas que ainda não está na nossa alçada, mas a nossa parte, de fazer essas propostas, tem que ser feita, ? Não ficar esperando... O dia que chover lá nesse ponto específico, não vai de moto lá, que daí você vai ficar dentro do rio, ? É isso que vai acontecer.

Gringo – Essa preocupação foi uma das que eles colocaram. A outra é que largura vai ser esse espiral? Porque se ele for muito estreito, algumas motos não fazem, então eu falei “ó, pode ser, pode ser, a gente pode sugerir que seja da largura de um espiral de estacionamento, ?” É, pode ser, talvez. Outra coisa que eles falaram muito é “os racha?”. Se começar a ter racha lá, é possível monitorar? É outra situação que eles falaram, é situação de roubo, ? O outro usar aquele lugar para fazer roubo. Então eu estou colocando aqui algumas situações que vai ficar constando em ata aí, de que foram colocadas para mim até o momento referente a algum empecilho. Assim, de tipo, não é que ó, não dá por causa disso, mas coisas a se pensar quando for fazer, estudar esse projeto, analisar esses pontos, tá?

Dawton Roberto Batista Gaia – Com certeza. Você pega uma pista de moto, não faz uma pista de 3 km numa reta, ? Faz algumas [1:28:13 trecho inaudível] no meio da pista que você vai obrigar as pessoas reduzirem a velocidade, mas isso daí tudo vai ser estudado no projeto, ? Nós estamos numa fase de desenvolvendo o projeto e não tenho dúvida que tudo isso vai ser pensado e tem que ser pensado, se não, é um projeto que nasce morto, ? Se você não pensa nessas possibilidades, mas nós estamos desenvolvendo o projeto ainda, . Acho que a grande vantagem, hoje, vamos dizer assim, , que hoje foi feita uma proposta de um projeto que está dando certo. Temos um secretário que está pensando, está focado na solução de um problema, porque existe um plano maior da prefeitura, que é reduzir o índice de acidentes na cidade de São Paulo. Então, quer dizer, é um conjunto de ações. A Alessandra colocou muito bem. Tem muitos modais que tem que ser... todos eles têm que ser estudados, todos têm que ser estudados. Essa cidade tem que ter espaço para motocicleta, até para bicicleta, para mobilidade a pé, pro ônibus, pro táxi. Todos têm que ter espaço, porque a cidade é muito grande, a população é muito grande, o número de pessoas que moram na cidade é muito grande. E isso, sendo pensado em conjunto, com toda certeza nós vamos fazer dessa cidade uma cidade melhor.

Gringo – Eu acho que o projeto faixa azul deu certo porque todos nós trabalhamos juntos. Eu acho que a gente podia agregar mais atores aí, da mesma forma que agregou com o projeto faixa azul, que todo mundo abraçou, todo mundo foi, e o negócio deu certo super-rápido, eu acho que os outros detalhes que estão em paralelo, ou que fazem um elo aí de alguma forma, se for tratado da mesma forma que foi tratado o projeto faixa azul, a gente consegue ter bastantes resultados. Eu termino por aqui. Só coloco aí que motofretista regularizado é o que menos sofre acidente. A gente precisa incentivar que o irregular se regularize, e com certeza isso vai servir como referência depois que a gente ver que diminuiu o acidente nesse setor, vai servir como referência para levar tudo o que deu certo aqui para os motociclistas. Às vezes a gente precisa pensar micro pra atingir o macro, e às vezes a gente tem que arrumar os motociclistas, que é uma coisa bem complexa, e às vezes o segredo está aqui. Já tem um laboratório aqui para fazer o teste, que é o Motofrete, faz diminuir acidente aqui, usa tudo o que deu certo aqui para os motociclistas. É minha sugestão.Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia – E a escada é longa, e nós temos que subir um degrau de cada vez. Não adianta querer pular quadro degraus, porque o risco de acidente quando você pula quadro degraus é muito grande, então é isso mesmo. Nós estamos devagarzinho fazendo essas propostas e focados agora, ? Vamos chegar numa solução razoável, pode ter certeza. Bom, gente, são 11h30. Acabou nosso horário, ? Aliás, acabamos em cima da hora. Eu queria agradecer a vocês, , pela presença e pela participação especial aí do Pradas, que já foi embora, que ele tinha um compromisso aí, ? E eu vou conversar com Alessandra aqui depois, da possibilidade de a gente olhar um pouco desses acidentes, do mapa que você sugeriu, Gringo, da gente fazer uma apresentação e depois a gente fala um pouquinho mais sobre isso daí. Depois eu vou conversar com a Alessandra como é que pode ser apresentado isso aí, tá bom. Então, muito obrigado a todos e uma boa tarde.

CHAT:

[10:20] Fabio Nigro Gonzalez - SME (Convidado)

Fabio Nigro Gonzalez942123970fabion@cetsp.com.br

[10:23] Osvaldo Luiz dos Reis Filho

Osvaldoescolar@hotmail.com

[10:24] Esequias

essequiasdl2011@gmail.com

[10:24] Esequias

Grato

[10:24] Nilde

nilde_martins@hotmail.com

Grata

[10:25] Fabio Nigro Gonzalez - SME (Convidado)

mais algum email?

[10:27] Edy

edyescolarturismo@gmail.com