

Reunião da Câmara Temática de Motocicleta (online)

Data: 16.08.2022

Horário: 10h

Participantes – Poder Público:

1. Dawton Gaia - Secretário Executivo – CMTT
2. Jackeline Melo – SMT AT
3. Michele Perea – SMT AT
4. Rogerio de Oliveira Ramos – SMT AT
5. Jairo Lopes - DTP
6. Vanessa - GAC
7. Regina – SMT AT
8. Rogerio Santos – SMT
9. Katia – SMT
10. Rosa Maria de Oliveira – DMC CET

Participantes – Membros da CT- Motocicleta:

1. Gerson Silva Cunha – SINDIMOTOSP
2. Wilson Yasuda – Coordenador da Câmara/ABRACICLO
3. Edgar Gringo – AMA-BR

Observadores:

1. Ana Luisa Oliveira Faria
2. Aquilla Couto - ABRAMET
3. Rogerio - ABRACICLO
4. Márcia Gonzaga
5. Paulo Matias
6. Da Silva
7. Dilminha
8. Eliana Mukoyama
9. Johnson - DR CET
10. Lilian Calil
11. Luíza Jacobsen
12. Marcelo Moraes - DR
13. Ramon Campos Alexandrino
14. Valeria Beu - SEDERSP

Pauta:

- A ampliação da faixa azul

- Os fatores de riscos para motocicletas no Brasil

- Andamento dos trabalhos do grupo criado pela portaria SMT/GAB 032/2022.

DAWTON GAIA - Bom dia, sejam bem vindos a mais uma reunião da Câmara temática de motocicleta. Hoje teremos três pautas: A ampliação da faixa azul, os fatores de riscos para motocicletas no Brasil e o andamento dos trabalhos do grupo criado pela portaria SMT/GAB 032/2022.

JACKELINE - Bom dia, obrigado aos palestrantes e participantes. Alexandra funcionária da CET da Gerência de Segurança pode começar, por favor.

Apresentação 1 – Ampliação Faixa Azul

ALEXANDRA - Bom, de maneira geral é isso se vocês tiverem alguma pergunta estou a disposição para responder.

JACKELINE - Muito obrigada, Alexandra. Dr. Montal, bom dia.

MONTAL - Bom dia, uma esperança na verdade não é Alexandra, muito interessante a gente ver projetos voltados para a preservação da vida. Eu pergunto Alexandra, se considerando a experiência anterior da prefeitura de acerca de 10 anos, onde você participou ativamente, quais seriam os fatores, ainda considerando o fator tempo como muito cedo para você tomar ilações definitivas a respeito do projeto, porque existe esse aparente sucesso dessa medida atual em relação ao projeto anterior Alexandra? E outra questão seria, foi comentado inclusive com o Luiz Fernando Devico, se foi realmente levado em consideração àquelas questões dos estudiosos de trânsito alemães o Hans Monderman e o Gerald Wilde em relação à homeostase do risco? A faixa anterior, por exemplo, dava muito a sensação de segurança para o motociclista e todas as vezes que isso acontece se abdica da administração eficiente do risco propiciando o sinistro de trânsito, e o Monderman fala do espaço compartilhado, o fato de o automóvel poder penetrar na faixa azul pode ser um fator inibidor do comportamento inseguro na faixa, queria sua opinião a respeito dessas questões.

ALEXANDRA – Na primeira experiência da faixa azul nós consideramos que aquele é um espaço exclusivo, seguro, que o motociclista poderia trafegar por lá e estaria segregado do mundo, era mentira, ele não estava segregado do mundo, ele continuava exposto a todas as ações dos veículos, dos pedestres, do inesperado, não foi por falta de tentativa, se alguém critica aquele projeto por falta de correção, eu me oponho veementemente, houve muitas tentativas de fazer dar certo, foi colocado gradil, foi colocada fiscalização intensa, foi colocada fiscalização especial com radares para filmar a conversão e pegava de fato, mas até a conversão proibida era um acidente grave. Então o erro ali foi primeiro dizer "*esse espaço é seu e você está seguro*", não era dele porque nós não tínhamos como impedir que fosse tomado pelos outros. Foi uma tentativa longa, muitos anos de correção, correção de sinalização e não deu certo, agora nós começamos de outra maneira, por isso que é muito importante que a imprensa, para os colegas aqui parem de falar em **faixa exclusiva**, não é faixa exclusiva, alguns críticos falam, é exclusiva sim, só a moto trafega, mentira quando o carro transpõe naturalmente, ele esta trafegando sobre a faixa azul, é permitida a passagem por toda extensão dela, então **ela é SIM espaço compartilhado**, é um espaço que "sobrava" da via que foi criado de uma maneira espontânea um corredor que hoje eu sou dizendo vamos usar uma

sinalização para tentar organizar esse espaço, mas ele continua pertencendo a todos os usuários da via. É muito importante que se diga o tempo todo ao motociclista não é seu espaço, viu a seta do motorista segura um pouquinho, deixa o camarada mudar de faixa. Motorista, procura no retrovisor, olha se está vindo alguém, veja a distância, sinalize e depois mude de faixa, isso eu tenho que dizer o tempo todo para essas pessoas, você não está seguro, você está dirigindo, você está sobre um veículo feito para cair, é uma questão de equilíbrio o tempo todo, não é um veículo que forneça qualquer proteção ao seu condutor, não tem lataria, não tem air bag, é só seu corpo, então pare de jogar a sua vida na mão dos outros aja com responsabilidade dentro da velocidade regulamentada, se possível na aproximação aonde for travessia reduza velocidade mais ainda, não se aproxime a 50km/h da faixa de pedestre. Então a diferença crucial é que agora nós estamos explicitando os perigos, dizer para a pessoa o que ela tem que olhar, com o que é que ela tem que tomar cuidado é muito mais importante do que dizer, vai que eu garanto, está seguro. Não garanto nada, estou dizendo para você como você deve se comportar e que todos estão na via, estão sujeitos a erro, o pedestre pode estar distraído, pode não prestar atenção, os caminhões, o carro parou, ele vai, ele não é perfeito vai errar o que nós não podemos é penalizar os dois com a morte de um atropelamento por moto onde tenho grande chance de machucar duas pessoas gravemente, então isso nós não podemos perder em nenhum momento, tem que ser disseminado aqui e em todas as oportunidades vão falar com a imprensa, pedir para que eles parem com isso, NÃO é faixa exclusiva, NÃO é moto faixa, é um espaço compartilhado na via para que o trânsito flua de maneira mais organizada, respeitosa e pacífica.

MONTAL - Seria mais interessante a gente chamar essa faixa de "*faixa de convivência pacífica*", porque ela não é exclusiva, nem é um privilégio para esse modal de transporte. Não é, é uma possibilidade de convivência. Entre modais diferentes. E até você falou uma coisa interessante sobre a possibilidade de velocidades diferentes, mas não é. Isso é considerado um fator adicional de risco. Realmente e principalmente, para o pedestre que não percebe a moto em outra velocidade, numa velocidade ameaçadora, digamos assim. Interessante pensar nesse aspecto também e fazer o alerta com Placas inclusive. Obrigado.

JACKELINE - Gringo, bom dia, por favor.

GRINGO - Bom dia a todos. Eu tenho a dizer que a faixa azul. é sensacional, a gente está gostando bastante, eu incrivelmente não esperava que ia ser dessa forma bacana, mas conseguimos. É conscientizar bastante os nossos aqui, colocando a situação para eles da seguinte forma: "meu anda na velocidade certa, respeita os outros veículos que a gente vai ter mais espaços como esse". É um teste, e a gente pode perder tudo a qualquer momento. É assim que estou conversando com eles e eles estão na sua maioria cumprindo bem esse papel. O que eu não sei se eu já falei da outra vez, por ter mais habilidade a gente que acabava empurrando esse pessoal, porque nós sempre estamos com pressa. Eles estão na tranquilidade deles, indo para o trabalho. E a gente com serviço urgente ali, aí a gente acabava empurrando eles. Mas agora está o contrário, a gente está segurando porque a gente quer ter mais espaço como esse e a gente vê eles empurrando a gente, então, já falei diversas vezes que a faixa azul é um sucesso, ela ficou perfeita. A gente está tentando passar dessa forma, que não é exclusiva. A Faixa, não é sua, é permitir e andar na velocidade correta que você vai ter várias atitudes a se tomar diante de um imprevisto, quando você vê o carro dando seta, se você vê que dá para dar uma segurada para ele mudar de faixa, segure. Você vê que o motorista, por mais que você deixa o motorista, ainda tem muito medo. Você segura para ele entrar, mas ele fica te

esperando porque ele espera você passar para ele se sentir seguro, não é? Ele ainda não pegou esse negócio de posição. Mas o que me preocupa muito assim eu, gosto da ampliação, eu gosto de tudo dessa situação, mais um item é de segurança que está, os resultados que estão vindo, a segurança que você sente ao estar ali, você fica tranquilo, mas não demais ao ponto de relaxar e não prestar mais atenção em nada, estou falando como motorista muitos anos, uma coisa que eu percebi que o fato de você andar no meio dos carros sem a faixa azul, faz com que você acelere mais. Porque se esse carro está a 50km por hora e você não vai andar 50km/h para ficar no meio deles, você vai acelerar 60km, 70km/h para você sair daquela situação de risco. E aí você freia no outro na frente, aí buzina para o cara abrir aí ou ele abre, aí você acelera mais de novo e aí você está numa velocidade constante. É uma velocidade alta, constante e você acostuma a viver daquele jeito. Tanto que, quando você começa a andar dentro do limite de velocidade, ali na faixa que você vê aquela tranquilidade, às vezes a impressão de que você está mais lento do que realmente está. Porque não tem mais aqueles obstáculos, tem economia aí de tudo, não é você, e você anda numa velocidade constante. Você não fica naquele negócio de freio. A moto que gasta pneu, gasta freio, acelera, gasta gasolina e tal. Assim com a Faixa Azul você fica numa velocidade constante. Isso é ótimo. É engraçado você ver que várias vezes o corredor fica vazio porque a gente não fica mais naqueles obstáculo igual ficava. As boas notas não aparecem do nada, são incontáveis melhorias, mas me preocupa muito como o motociclista. Falando com o moto fretista, na sua maioria estão respeitando bastante. Agora eu estou ouvindo vários relatos, eu vejo, vocês podem andar lá 60km/h por hora que vocês vão ver é que tem moto andando assim, mas de 60km por hora, acho que a gente precisa é conscientizar mais. A gente precisa entrar mais nessa parte de conscientização, nesse jogo de olha, se você usar bem, você vai ter mais e tal para que tenham uma troca para que não seja só "*ei, respeite a velocidade*", "*respeite a velocidade e tal*", eu gosto do projeto, eu comprei o projeto para mim, eu fiz um vídeo mostrando como que é sem a faixa, como é que a nossa vida, assim entrando no lugar que não te cabe, você empurrando o carro ali porque virou um hábito seu e depois você anda no tranco - na tranquilidade, na faixa azul, dando espaço para o outro veículo passar quando precisar. Eu quero que o projeto dê certo e eu vejo uma falha grande essa parte a gente precisa de comunicação, trabalhar mais a parte do motociclista, ele tá acelerando um pouquinho. Embora não tenha tido os acidentes e isso pode criar sensação de exclusividade, que é o corredor dele? A gente tem que tirar isso da cabeça, tem que conscientizar mais, tem que ter mais exemplos, não é? Eu acho que vocês poderiam ter uma equipe que pode fazer coisas melhores do que o que eu fiz, mas eu acho que é algo que tem que ser pensado. A gente está ampliando e elevando um problema que não foi tratado ainda é. A gente pediu ampliação e expansão da faixa azul, inclusive indicando a avenida Rebouças também, mais me preocupa muito porque eu não estou vendo conscientização. Acho que vocês já viram que eu sou sério com a minha categoria, mas eu quero que o projeto vá adiante, que ele seja referência nacional mundial, começou aqui com as nossas mãos. Não é? Todos nós juntos aqui, mas eu estou vendo ele sendo ampliado com o problema que não foi tratado. O motociclista está acelerando, principalmente esses pessoal das motonetas, para mim nem tudo é radar, mas eu acho que precisa conscientizar legal e se vê que não está funcionando aí tomar alguma outra atitude ou dizer que vai tomar alguma outra atitude se continuar dessa forma que está sendo. Eu quero parabenizar todos os envolvidos Na Na faixa azul. É um projeto que eu não gostava, não queria de forma alguma. Eu estava igual esses especialista aí que é contra e tal e porque eu queria que fosse na esquerda, mas depois eu entendi os números me provaram por A mais B eu comprei a ideia e vendi a ideia da minha forma com a minha linguagem e o meu público entendeu bem, tanto que é meu próprio público que está reclamando para mim que os caras ficam empurrando lá, eu seria omissivo de

não compartilhar com vocês essa minha insegurança. Nessa ampliação sem tratar esse probleminha aí que pode virar um problema grave lá na frente.

JACKELINE - Obrigada Gringo. Dawton, por favor.

DAWTON GAIA - Acho que o grande desafio que se percebe aqui completando um pouco a fala do Dr. Montal é ajustar o comportamento do motociclista, principalmente quando ele sabe que está sendo oferecido ali um local que possibilita ele se sentir mais seguro, a experiência tem demonstrado que quanto mais seguras as pessoas se sente, mas eles se arriscam. O exemplo que se tem observado que os motoristas que dirigem mais rápido eles dirigem mais, quanto melhor equipamento que ele tem mais ele se sente seguro. O grande desafio mesmo, até o Gringo colocou aqui no finalzinho, é a mudança de comportamento mesmo. Ele acha que a faixa é direito exclusivo dele, então isso que você falou, gringo, essa insistência em repetir que as pessoas tem que tomar cuidado. Essa mudança de comportamento vai ser a fórmula para para esse projeto realmente tenha sucesso.

JACKELINE - Obrigada, Valéria, por favor.

VALERIA BEU - Bom dia a todos, em primeiro lugar queria parabenizar essa iniciativa que está dando muito resultado. Nós estamos apoiando, estamos vendo já o retorno positivo, é importante a gente manter esse levantamento, essas informações dos dados que eu acho que é importante que esses dados que vão nos dar um ajustamento. O gringo colocou a questão de se sentir mais seguro, mas eu acho que é importante a gente ter essa pesquisa sendo feita regularmente, sendo divulgada essa pesquisa para que a gente possa fazer um trabalho não só de divulgação, mas eventuais ações públicas necessárias. A iniciativa é muito positiva e estamos juntos nessa questão e vamos trabalhar para que tenha um crescimento amplo e uma grande divulgação. Obrigada.

JACKELINE - Obrigada, Valéria, por favor, a Camila que vai apresentar pelo Instituto Cordial, antes do Gerson falar ela vai fazer um aviso.

CAMILA C - Bom dia pessoal, tudo bem? Eu sou a Camila do Instituto Cordial, eu só queria mencionar que eu vou ter que sair mas a Marina e o Gregório (que desenvolveu o estudo), e eles vão fazer a apresentação, quero agradecer a oportunidade da gente poder apresentar o trabalho aqui.

JACKELINE - Muito obrigada Camila nós agradecemos a apresentação de Marina/ Gregório - Gerson pode falar.

GERSON - Bom dia a todos, então eu contesto o que o Gringo e o Dawton colocou da falta de segurança. Na opinião do sindicato, no nosso ponto de vista, o importante é que está sendo feito, está sendo expandido e essa questão da insegurança é questão de detalhes que isso aí vai ser organizado com o tempo, vai ser adquirido com o tempo igual que a gente vê o que falta muito na parte da prefeitura é uma campanha de educação voltada para o trânsito e falando para o motociclista a importância dele trafegar faixa que é compartilhada (a faixa azul) ordenado, sem exceder o limite de velocidade. Nosso amigo Sérgio Amaral CET que é responsável pelas campanhas educativas pode dar uma solução para a gente, dizer quando vão iniciar as campanhas educativas voltadas a este; se fala de excesso de velocidade, não é só o moto fretista que anda correndo, tem o

usuário, o Uber, o motorista de carro, motoristas de ônibus que andam correndo. Tem que ter uma campanha voltada ao à educação no trânsito. Fica aí minha palavra.

DAWTON GAIA - O que eu coloquei foi o seguinte: Não é que ficou mais inseguro, não, muito pelo contrário, ele (motociclista) está muito mais seguro, os números demonstram isso. Estou dizendo que a sensação de se sentir mais seguro é que pode criar nele uma falsa segurança, de ele achar que pode andar mais rápido, sem riscos. E aí nesse ponto, acaba é ficando mais inseguro - pelo próprio comportamento dele. Então acho que o grande desafio mesmo é essa alteração do comportamento dele, compreender que aquilo é benefício de fato e que vai depender do comportamento dele no próprio trânsito.

GERSON - Eu só deixa eu só falar aqui, na minha opinião, o difícil era ter essa faixa compartilhada aonde que esses motociclista a anos vem trafegando ali sem nenhuma segurança, sem nenhuma sinalização de solo. Agora é que a gente já obteve essa sinalização de solo, basta a prefeitura desenvolver campanhas falando não só placas, mais campanhas educativas passadas na televisão, falando sobre o motociclista não andar correndo, porque não é um motoboy que está andando correndo na faixa azul, entendeu? São os motociclistas comum que vem aqui, vem com pressa para ir para casa pegar a faixa azul e anda correndo. Tem que ter uma campanha educativa, a faixa azul foi uma conquista para a categoria dos motociclistas. A prefeitura está de parabéns, o sindicato apoia de corpo e alma essa faixa azul, somos o defensor número 1 da faixa azul. era reivindicação antiga dos sindicato de moto. Agora a gente não ve com grande preocupação de se expandir pra outras avenidas, igual o gringo falou; eu vejo com uma certa preocupação de se expandir para outras outras avenidas das cidades sem fazer as campanhas educativas fazer uma forma que inibe a velocidade desse motociclista. Essa é minha minha palavra.

GRINGO - Tá, eu acho que você não me entendeu direito é porque a linha que eu estou indo é exatamente a mesma que você está indo, quando eu falei de expandir, não há problema nenhum. Eu concordo, tem que expandir e tem que ampliar na mesma via e expandir para outras vias. A questão que eu falei é justamente a mesma que você falou, é de conscientizar através de campanhas e diversas outras formas para que ele mude o comportamento dele, como eu falei: nem tudo é radar e outra é da forma que você colocou, parece que eu estou contra ela expandir com esse problema, não o que eu estou querendo dizer é: Tem um problema que precisa ser tratado, mas que continue só me preocupa ser expandido sem tratar esse problema, eu acho que ter um projeto tão grandioso, e importante deveria ter mais atenção, passar na televisão, fazer alguns vídeos que a gente pudesse divulgar também, mostrando o uso da faixa. Então eu estou indo na mesmo a linha que você, acho que você me compreendeu errado ou eu não me fiz entender direito, existe um problema que precisa ser tratado e eu concordo com você, que a solução é uma dessas que você citou. Obrigado,

JACKELINE - O Sérgio, é da nossa superintendência de marketing pode falar.

SERGIO AMARAL - Bom dia a todos, Gerson, Gringo, concordo plenamente. Para mim, eu já estaria fazendo campanha, eu estou assim, eu estou a 10 meses ocupando essa posição, estaria fazendo campanha desde o primeiro dia. Então vocês 2 estão acostumados a lidar com o poder público e conhecem os meandros do poder público, as nossas fortalezas e fraquezas, nós estamos desde o começo do ano licitando uma agência de propaganda, eu concordo que precisa de campanha educativa, televisão, rádio, mídia impressa, digital... Porem não existe uma forma de contratação

direta, existe uma certa burocracia, estamos a 7 anos sem ter uma licitação de agência de propaganda, então há uma série de questões de burocracia interna que a gente vem vencendo, foi publicado na sexta-feira uma consulta pública para licitação. Nós temos uma verba que foi concedida pelo FMDT para ações de publicidade de educação de trânsito e temos estratégias para trabalhar todos os modais porém burocraticamente eu tenho que ter uma intermediação de agência de publicidade, então nós estamos desde o começo do ano trabalhando nesse sentido, vamos ouvir os interesses de vocês, discutir estratégia, eu sou completamente favorável, nós vamos ter um contrato de 5 anos com agência, então a gente vai ter muito tempo de consolidação dessa educação para todos os modais. Quando a prefeitura faz uma concessão ela faz um processo de licitação para empresas privadas, essas empresas têm que dar um retorno para a prefeitura e nós utilizamos desse crédito para publicização faixa azul. Nós não temos mais esse crédito. Na próxima reunião da câmara temática ainda não teremos a licitação consolidada e a agência já trabalhando. Então temos que usar o nosso dinheiro, é importante a gente ter esse conhecimento para que vocês não sintam que estão no vácuo, vocês não estão. Hoje eu trabalho na iniciativa pública e devo satisfações a vocês e aos municípios de São Paulo. Então eu sou funcionário de vocês.

GRINGO - Só para deixar claro, é meu foco não é só a propaganda, eu acho que existe várias formas de conscientizar e a propaganda é uma delas. Eu acho que parte da gente aqui, como terceiro setor, parte do SEDESP, parte do sindicato, de todos nós envolvidos aqui, tem que partir um pouquinho de nós também.

SERGIO AMARAL - Eu vou só terminar aqui minha fala, muito obrigado Gringo, eu concordo com você eu acho que todo mundo contribuindo é importante e na hora que a gente tiver a campanha, seria interessante conversarmos e montar uma estratégia mais global e trabalhar isso de uma forma coordenada.

MONTAL - Sérgio eu vou pensar numa fala do Gringo, quando ele fala: "*empurrar*", esse termo *empurrar* talvez seja o grande lance de questões como essa aqui, e o próprio pânico que o Gerson demonstra com a possibilidade que ele entendeu de cessar com a multiplicação das faixas, ele entendeu dessa maneira, em função até da preocupação que ele tem com a categoria que ele é um dos líderes, mas a questão do *empurrar* do Gringo parece que deve ser olhada com muita atenção no briefing do Sérgio, (que vai fazer essas campanhas) O que empurra o motoboy para transgredir, por exemplo? Tem que levar em conta todo o histórico de um profissional que entra nessa profissão - não sei se tem presente aqui representantes das plataformas de tecnologia - Mas uma das coisas que empurram o motoboy para transgressão é exatamente a plataforma de tecnologia, a própria sociedade, quando eu peço aqui uma pizza, eu quero que ela chegue quentinha aqui, ? Até lembro daquela questão lá do grande urbanista que falava que em vez de chegar a pizza ao sugo chegava o motociclista ensanguentado, nós como sociedade somos o motor desse empurrão que o gringo está falando, nós como sociedade não consideramos um profissional como esse que prestou serviços, que ficou evidenciado, inclusive na pandemia. Se você chegar no hospital hoje e for olhar os leitos de emergência, 70% deles estão ocupados exatamente por essas pessoas, e a gente não olha para eles, com importância, é essa questão da sobrevivência que o próprio pânico do Gerson demonstra. Então, se existe, se apareceu uma possibilidade de sobrevivermos, como é o caso da faixa azul, a gente tem que pegar isso e conversar, inclusive com essas plataformas, como é que a gente faz para não machucar essas pessoas que estão dispostas a servir a sociedade como eles têm servido.

SERGIO AMARAL - Então às vezes a gente vê um público alvo para conversar, simplesmente para ver um jargão que as pessoas usavam. O técnico não sabe exatamente, então, quando o gringo fala empurrar é esse jargão que a gente tem que usar na nossa comunicação, vamos trabalhar pesquisas que precedam as campanhas, cada pesquisa que a gente fizer vai estar embasado em pesquisa, com grupos focais. A pesquisa de faixa azul, ela tem como foco principal, na minha opinião o morto fretista, então é importante coloca-los sentados numa sala, conversando para a gente ouvir. Que jargão, usam? Quando o gringo fala: "*eles não estão forçando a barra, eles estão empurrando*", eu tenho que usar esse jargão para atingi-los. Pode ter certeza que na hora certa a gente vai montar um grupo focal e eu acho que a gente tem coisas para discutir.

MONTAL - A questão do moto fretista que virou uma peça importante na questão aqui do empurrar, é mais importante saber o que impulsiona a empurrar, ? A gente não pode deixar de pensar nessa questão da precarização do trabalho do moto fretista, a plataforma não esta disposta a maltratar de caso pensado, é uma questão de contingencia do lucro, mas se você disser que no meio dessa equação existe alguém que está se machucando, indo pro hospital morrendo, ficando aleijado, a quantidade de aleijados em função de acidente de trânsito é imensa, isso sem falar nas sequelas psicológicas do do sinistro de trânsito.

JACKELINE - Obrigada, vamos para o próximo assunto. Marina, por favor, pode falar do instituto cordial, por favor.

MARINA PEREIRA - Bom dia eu sou articuladora e pesquisadora no Instituto Cordial e vou fazer uma breve apresentação.

Apresentação 2 – Fatores de Risco para Motociclistas

JACKELINE - Obrigada, Marina e Gregório. Gringo por favor.

GRINGO - Chegaram analisar alguma coisa do ponto dos óbitos? Pelo menos aqui na cidade de São Paulo eles se mantiveram durante um tempo, em 2017 que eles começaram a crescer e na pandemia, onde a cidade estava parada, não tinha veículo, caiu, é todo tipo de acidente diminuiu e o de moto cresceu. Vocês fizeram alguma comparação com os aplicativos? Porque até 2017 o aplicativo **exigia** que o moto fretista fosse legalizado para exercer a profissão, a gente teve um aplicativo aqui que ficou 5 anos sem ter um óbito, porque eles só tinham profissional regularizado, ele está mais consciente, está mais equipado, está mais preparado, recebeu técnicas de pilotagem se adequam ao que ele enfrenta no dia a dia, ao invés de ser só aquele exame, eu não vou nem falar que é um exame básico, aquele exame de equilíbrio que passa lá no Detran. Quando surgiu esses aplicativos, a partir de 2017, que eles saíram colocando a pessoa para trabalhar sem nenhum tipo de capacitação; você tem motoL? habilitação? Pode trabalhar aqui, não existe nada, nenhum tipo de preparo, é isso. Dali a gente já começou a ver uma quantidade de acidente aumentar, eles trabalhando em duas pessoas, às vezes daí o acidente é duplo, o normal era a gente trabalhar sozinho. Teve aquela pesquisa da USP que mostra 73% dos acidentes são as pessoas que andam, em média, 2 horas de moto que é só para ir e vir do trabalho. Que a partir do momento que entrou a pandemia e que entrou esses aplicativos que não exigiram que fosse regularizado para exercer essa profissão de risco. Isso é muito importante lembrar que é uma profissão de risco.

A lei 1200997, de 2014 ela dá periculosidade para quem exerce essa profissão no regime CLT, ou seja, se ele tem periculosidade, é porque é uma profissão de risco, certo? Não é porque ele é autônomo que deixa de ser de risco, se vocês fizeram alguma correlação nessa parte assim? Se vocês conseguiram perceber esse cenário de quando o aplicativo vem, não pede nada e aquela pessoa bate com a pesquisa da USP, aquela pessoa que é a que mais sofre acidente, embora ela fique só 2 horas exposto. Agora ela está vindo aqui para ficar mais horas exposto. Ou seja, se ela, em 2 horas ela era responsável por 73% dos acidentes, agora ela está muito mais tempo exposta e devido a isso subiu tanto a quantidade de acidente e os óbitos durante a pandemia, que foi aonde mais veio essas pessoas que vieram de outra área. Vocês fizeram alguma relação com isso? Ou é novidade que eu estou falando?

GREGORIO LUZ - O que você está falando, faz muito sentido, a bibliografia que a gente consultou fala muito disso, da falta de um treinamento adequado, mas nas nossas bases de dados a gente não tinha a informação se o acidentado era um condutor profissional ou não, se ele trabalhava ou não como como moto fretista ou em algum aplicativo, e por conta disso a gente não conseguia atribuir isso dele ser de aplicativo ou não ter o treinamento adequado. A gente não conseguiu avaliar isso, mas a literatura fala muito nessa direção e fazemos recomendações de um treinamento adequado para esses motociclistas.

GRINGO - Seria bom que a gente tivesse algo que fosse mais claro na hora que ele sofresse um acidente, pra gente saber se ele é um entregador ou não, legalizado ou não, a gente teria que ter essa métrica para ser mais preciso, seria uma sugestão, a CET ter acesso a esses dados, eu já pedi pro INFOSIGA fazer isso - separar quem é o moto fretista regularizado - do moto fretista irregular - do motociclista, mas não foi atendido. Só para finalizar a essa parte eu vejo muito assim, a gente poderia reformular essa formação de condutores, porque ela é a mesma de 1980, e o trânsito de lá pra cá mudou demais. Então você vê um treinamento lá, parece que esse tipo assim aprende a se equilibrar.

Estamos tentando resolver vários problemas que são consequências dessa falta de preparo adequado para que ele esteja apto a andar de moto ou exercer a função. Andar de moto e também um a longo prazo é educação de trânsito na escola, de forma obrigatória, do primeiro ao último ano, são algumas colocações que eu faço assim que eu acho que ajudaria muito a melhorar o trânsito, porque se não fica, continua a raiz do negócio podre lá e a gente aqui aparando as rebarbas dessa árvore

JACKELINE - Dr. Montal, por favor.

MONTAL - Parabéns, Gregório, notei bastante a confluência com com aqueles projetos da Blumberg, da organização mundial de saúde, fiquei imaginando também se o fato da parceria não ser um fator conflitante, em relação aos interesses com a missão do projeto, nós fomos convidados para esse evento de setembro e estamos bastante curiosos para conversar com vocês em sobre essas questões. É fundamental aqui nessa Câmara gente tem a experiência de contar com motociclistas profissionais, lideranças da categoria das motos, é importante que quem esteja lá na questão esteja participando aqui do diálogo. Levando em consideração que o Gringo acabou de falar, alguns países conseguiram reduções na sinistralidade de uma maneira absoluta, e o Gregório falou alguma coisa a respeito aqui na questão do ensino de valores como respeito, ética, auto estima, é a Espanha chegou a diminuir 87% o número de sinistros inserindo essas questões na escola, o ensino de valores. Por

exemplo, você só pode começar a formação de condutor a partir dos 18 anos, é jurídica inclusive, está no código. E evidentemente que o processo de formação que se inicia nesse momento; você é aquela pessoa que vem ali de uma formação já existente, você já tem toda a formação de ética, valores e talvez até fosse o caso de se pensar o que fazer na pré habilitação dos condutores, até considerando que você falou das estatísticas que as principais vítimas do trânsito são exatamente os recém habilitados e os idosos não é? É exatamente um diagnóstico de que a má formação do condutor é que talvez seja o grande foco dessa questão aí no caso. Parabéns pela sua apresentação aí.

GREGORIO LUZ - Realmente tem variáveis e estão relacionadas, ? Como pessoas jovens às vezes não tem ainda experiência, tem uma falta de treinamento, tem às vezes um comportamento mais afeita ao risco imaturo, em certas medidas, tem muitas coisas envolvidas. Sim, sem dúvida. Acho que eu seria extremamente valido mais campanhas de formação na escola, de conscientização dos riscos envolvidos no trânsito seriam importantíssimos, até para aumentar essa maturidade dos indivíduos na hora que eles vierem a ser um condutor, e sem dúvidas que afetaria e reduziria o número de sinistros no trânsito.

JACKELINE - Obrigada, Valéria.

VALERIA BEU - Eu quero primeiramente parabenizar a Marina e Gregório pela apresentação, nos trouxe bastante informação, o nosso segmento é o setor de celetista de moto frete a disposição para que a gente possa contribuir aí no que vocês precisarem, eu acho que a discussão é bastante ampla, temos ainda muito discutir, não só a questão de capacitação como segurança e entender realmente o cenário do nosso setor, que eu acho que é um setor bastante importante para a economia, para a sociedade. E estamos juntos. Obrigada pela apresentação.

GREGORIO LUZ - Obrigado, a gente está fazendo eventos de mesa redonda e debates com instituições, a Marina é a responsável ela vai entrar em contato com você.

JACKELINE - Bom, eu não vejo inscrições. Agradecer todos, e dado o avançar da hora, seguimos para terceira pauta - Gringo.

GRINGO - Eu acho que a terceira pauta era saber o que o DTP pensa em fazer sobre o que que foi tratado lá no grupo de trabalho, qual é a forma que vê como solução para que o pessoal possa se adequar já que não vai dar para fazer um cadastro provisório (conduto), vai usar já os artificios que já tem? Não sei se é a palavra certa, oque a gente pode esperar, se tem algum adiantamento ou a gente vai ter que esperar uma próxima reunião?

MARIANA - Bom dia à todos com relação a essa pauta existe o grupo de trabalho com os participantes do segmento do moto frete, juntamente com o secretário, nosso secretário executivo presidindo e ele fez uma proposição de regulamentação, tendo em vista que não é possível fazer um CONDUMOTO provisório, nos moldes que inicialmente foi proposto pela própria categoria pois não existe Lastro legal, é uma questão jurídica, mais haveria a possibilidade de transmitir para a categoria um prazo de regulamentação, ou seja, eles iniciariam todo o processo de regulamentação quando com a documentação que tem, e na sequência seria dado por meio de portaria um prazo para que esse cidadão pudesse fazer o curso e pudesse fazer toda exigência que é preconizada na lei, e na sequência ele completaria esse processo administrativo. Hoje a regulamentação do CONDUMOTO

ele faz todos aqueles requisitos da lei, abre um processo administrativo pelo SP 156, é super simples, tem lá trânsito e transporte, ele clica lá, escolhe cadastrar CONDUMOTO, e ali vai ter os campos que são requeridos, vai ter o formulário eletrônico para ele poder preencher com os dados pessoais e, na sequência o DTP recepciona essa solicitação, analisa dentro de um prazo, o prazo hoje previsto na carta de serviços é de 15 dias no máximo, e esse prazo de 15 dias ele seria estendido pelo prazo que acredito que vai ter outra reunião nesta sexta-feira se eu não me engano, para poder poder ser discutido com um pouco mais de calma essa regulamentação, sobre o que vocês pensam a respeito disso, eu tenho acompanhado embora eu não faça parte do grupo, eu tenho acompanhado as reuniões. Acredito que nessa próxima reunião vai ter um amadurecimento dessa proposta. Mais de qualquer forma a Secretaria e o DTP tem feito em relação a isso, nós fizemos reunião com a Secretaria de Inovação e Tecnologia, junto com o secretário informando, que vai ter uma grande demanda para alterar a questão dos campos que são exigidos, porque é toda a documentação que é preconizada na lei ela é exigida, então a gente vai deixar de exigir, deixar só o dado básico mesmo do condutor e ele vai ficar parado até que o cidadão coloque toda a documentação complementar. Como foi uma proposta que foi feita no grupo de trabalho, eu acredito que o amadurecimento dessa proposta e todo o encaminhamento deve ser feito nesse próprio grupo de trabalho, mas, de qualquer forma, a gente tem acompanhado e são tomadas providências junto especificamente em relação a essa questão junto a SMTI, a gente está pedindo suporte para que seja feito da forma mais eficiente possível, sem grandes problemas de tecnologia porque a demanda ela vai ser muito grande.

GRINGO - Nesse caso, é se vocês já tem alguma linha a ser seguida ou ainda vai depender desse grupo?

MARIANA - Depende do grupo de trabalho, depende do que for definido um novo grupo.

GRINGO - Por que que a gente pensa aí o que a Secretaria de segurança pública está esperando, a questão de como identificar ele (com provisório) ele vai ter um protocolo que ele vai andar como se fosse um CONDUMOTO?

MARIANA - Sim, ele vai ter o protocolo o nosso COP (central de operações) aqui vai ter todos esses protocolos que foram emitidos para demonstrar que motociclista entrou com esse processo.

GRINGO - Vocês estão tendo alguma conversa com os aplicativos para ajudar a divulgar esse cadastro que ele terá que fazer? Alguns locais aonde vai ter curso? Essas coisas ou tudo ainda vai ficar dependendo do grupo de trabalho?

MARIANA - A gente está trabalhando de maneira interna Gringo, internamente estamos tratando dos procedimentos para que não aconteça problemas no decorrer do processo, mas essas questões externas, primeiro, tem que ser definido de fato quais são os documentos que ele vai apresentar, o que que o grupo de trabalho vai definir para que a gente possa é continuar com um processo.

GRINGO - Eu não cheguei a oficializar ainda não tive tempo. A gente teve seguro de vida passando de forma irregular, até comentei, dessa situação: a gente negou seguro de vida aqui, o motofretista procurou a gente, teve um seguro de uma construtora com valor abaixo do que precisava e esse seguro passou aí, depois eu reclamei com a Alessandra, ela falou que as licenças que foram feitas de forma irregular foram bloqueadas. Mas como a gente não solicitou formalmente ainda um posicionamento disso. Eu gostaria de saber se você tem ciência e como é que fica essa situação de

seguro? Eu vou te dar um exemplo de seguros que estão passando: esse seguro que não está em nome da pessoa, está no nome de uma construtora, é seguro de vida que é feito como empresa, como se fosse uma empresa mas está com o CPF, seguro de vida que não está com as exigências como pede a lei: que ele esteja como moto frete está **outros** ao invés de moto frete, ao invés dele estar invalidez parcial ou permanente, ele *está invalidez por acidente*, fica solto e só cobre no período de trabalho, algumas formas que não estão batendo muito com a lei e a gente está vendo que assim passa no DTP, só que se acontecer alguma coisa com ele, ele fica sem receber. *Qual a pergunta? O que tem a ver com a pauta?* É que esses outros que vão adentrar aí que vão fazer o cadastro provisório vão começar a vir com esses seguros que na realidade, ele está pagando, quem está vendendo está se beneficiando, ele acha que está assegurado e se acontece alguma coisa ele fica a ver navios e o DTP eu acho que tem uma grande responsabilidade nisso. É, eu acho que tem que ser visto mais de perto que é uma coisa bem grave.

MARIANA - Sim, é exatamente o seguro tem tudo a ver com a pauta do moto frete; a prefeitura está defendendo hoje muita questão da segurança viária, então o seguro e tudo aquilo que é prescrito na lei é muito importante para nós, é obrigatório, inclusive. É por isso que essas questões elas têm que ser discutidas no grupo de trabalho, por exemplo, quais são os documentos à princípio que serão obrigatórios para você colocar? O que que a categoria acha que é importante colocar antes de fazer todo o processo de regularização? Eu acredito que essa é uma pauta, a questão do seguro, uma pauta que tem que ser passada na próxima sexta-feira, junto ao nosso secretário Dr. Gilmar. Agora em relação a essa questão dos seguros que estão passando aqui, eu realmente desconhecia. Se você puder Gringo, fazer uma gentileza de passar pela Câmara temática (fica oficializado) uma relação desses casos que vem ocorrendo e a gente vai verificar e tomar as providências que são necessárias para que não passe mais. Mas eu acho estranho estar passando, ? Mas, de qualquer forma, a gente vai averiguar e passar uma resposta formal.

MICHELE - Mariana tem alguns exemplos aqui comigo. Eu posso criar um processo SEI e caminhar para vocês.

MARIANA - Por favor Michelle, se você puder passar diretamente para o gabinete, o doutor Roberto vai tomar conhecimento e a gente verifica o que tem que ser adotado em relação a esses casos e, inclusive pode ser até um objeto de uma ou ordem interna, ou uma regulamentação específica para a questão do seguro.

GRINGO - Há uma outra questão, a gente nega se vê que está irregular aqui, analisamos a documentação e nega o que está irregular fala, olha, você não pode fazer isso, tivemos seguro que o DTP mandou de volta para a gente falando, olha, não está invalidez parcial ou permanente (estava outros), como era uma primeira vez que a gente pegou um seguro feito em outro local mandamos para ver, Aí o DTP reclamou dessas situações, não estava claro porque estava em *outros* e porque *não estava invalidez parcial e permanente*. Só está válido por acidente. Aí a gente mostrou para o motorista, negou para ele, falou, você precisa fazer um seguro adequado com para você estar seguro. Estranhamente essa pessoa procurou outro despachante e passou com ele? Ou seja, com ele passou, aí teve um outro caso também, que eu vou te deixar mais claro aqui que a nossa documentação estava morando numa média de 15 dias para para retornar, falaram que vai ser menos tempo mas demorava 15 dias e esse seguro da construtora, com o valor irregular que a gente negou passar aqui, passou em 1 dia no mesmo dia que foi no mesmo dia, ele ficou pronto. E aí isso

causa muita estranheza. Não quero levantar suspeitas sobre nada, mas é muito estranho que os serviços que a gente manda de forma correta, demora 15 dias e um serviço irregular foi e já entrou no DTP num dia e saiu no mesmo dia de forma irregular. Como é que acontece isso, ? Aí passei, tudo é informalmente, para deixar ciente, porque às vezes. Por que que eu faço? Informalmente? Primeiro porque às vezes está acontecendo alguma coisa que eu não estou tendo ciência que eu não entendi direito e às vezes eu venho aqui e faça uma denúncia, prejudicou alguém ou causa todo um trabalho que não era tudo aquilo? Então é só para te deixar ciente. É por que que o nosso estava demorando e o outro passou no mesmo dia em regular ainda, entendeu?

MARIANA - Por favor, é importante que você formalize isso para gente, inclusive se você puder encaminhar para Michelle, ela coloca tudo no mesmo processo administrativo. É apurado e verificado por que que aconteceu.

GRINGO - A situação de licenças, a gente está em um momento que é o seguinte o DSV pediu pro Detran colocar bloqueio diversos em todos os documentos de moto, e não tem a licença do DTP em dia, ele fica impossibilitado de renovar o documento da moto e também de vender. Então para ele conseguir colocar o documento dessa moto em dia ele precisa ou dar baixa no DTP e transferir essa moto para particular, ou ele legalizar licença e mandar para o DETRAN essa licença em dia. O que que está acontecendo é: tem casos que o pessoal desacreditar da lei deixou de fazer a licença há uns 3 anos sem fazer e essa licença foi cancelada. E aí, tudo bem até aí, ele tem ciência do que ele fez e ele sabe que ele vai ter problema; aí ele não quer mais trabalhar na rua, e aí ele quer vender a moto ou ele quer a usar a moto para uso particular, ele vai dar baixa no DTP consta como cancelada a licença. Esse processo de cancelamento ele demora, (eu já deixei ele rodar sozinho) e ele demora de 7 a 8 meses, é uma coisa assim impossível, uma pessoa ficar com a documentação tanto tempo aguardando uma resposta do DTP, a gente envia no e-mail do moto frete falam que a licença está cancelada e manda enviar pelo protocolo, a gente envia pelo protocolo, aí paga uma taxa, pagou uma taxa de um processo SEI e aí ele vai andando, nem se pode ser a passos de tartaruga, aí fica aquela pressão que o cara está desesperado, com medo de prender a moto dele. A gente já teve casos aqui que teve a moto presa. Tem que rever esses processos, que demoram mais de 10 dias, sabe? É se eu eu posso te mandar os 6 para você acompanhar alguns, aí que você vai ver aqui, está extrapolando qualquer limite.

MARIANA - Pode mandar, temos a lei de processo administrativo o preconizado por toda a prefeitura de São Paulo é a resposta dentro do prazo de 30 dias, então é importante que você passe para nós nesses casos, para gente averiguar. Todas essas demandas que você mencionou aqui para nós, eu deixei aqui anotado, mas de qualquer forma, é importante que você formalize, porque aí assim a resposta vem pela própria Câmara temática. Tá bom?

JACKELINE - Dr. Montal.

MONTAL - Somente uma breve consideração a respeito de um fato, a abordagem da polícia sobre um motociclista profissional, algo bastante constrangedor, tal, não sei se seria interessante um grupo como esse, convidar a própria PM para para conversar a respeito disso, não sei se seria o caso mas talvez fosse interessante que é essa Câmara. É tivesse um olhar para esse tipo de questão.

GRINGO - Sim, eu concordo, eu acho que deveria estar na próxima câmara temática para até falar sobre essas abordagens, assim que a gente tem bastante relatos, a gente pede pro pessoal colher

provas do abuso para a gente tomar as atitudes, mas poucas chegam, às vezes chegam de forma errônea, mas eu concordo, eu acho que a polícia tem que estar presente para estar explicando dessas abordagens também. A forma que trata a gente está tratando os trabalhadores, explicar qual é o foco dessa blitz é arrecadação ou é para diminuir crime, não é?

MONTAL - Inclusive o outro lado, a dificuldade que é para o próprio policial, para ele também é algo absolutamente complexo, ? Ele tem que seguir a lei, é obrigado a fazer isso, ele não pode negligenciar o papel que ele tem na sociedade. Ele tem o ele tem o poder de polícia, delegado pelo estado e tem que lidar com essas questões de absoluta a sensibilidade social. Me parece que a Câmara possa ajudar nessa discussão.

GRINGO - As pessoas não estão sabendo mais porque estão sendo punidos, não entende as consequências daquela infração que ela está cometendo, eu acho que está faltando uma conversa, uma transparência para aproximar mais. Olha, é eu não estou te prejudicando, você aprendeu que isso aqui é errado, isso aqui é errado por causa dessas consequências. Não está sendo mais mostradas consequências, só fica multa, está faltando uma aproximação.

MONTAL - É importante que a moto esteja com condições de rodar com segurança, do ponto de vista de saúde pública, é um problema seríssimo o que tem acontecido com os motociclistas, não seria o caso do poder público Tentar uma solução em relação a essas questões de segurança, por exemplo, a questão do pneu, eles chegaram a falar que nem existe pneu do mercado para atender todo mundo que está com pneu em más condições, seria algo assim de que o poder público pensar em como oferecer segurança a uma parcela importante da população, que está sujeita a uma grave consequência do ponto de vista da saúde.

JACKELINE - Aqui pela câmara fizemos contato com a polícia militar, eles vieram aqui, a minha sugestão é que esse pedido venha como pauta e a gente vai fazer a nossa parte para que a gente traga o pessoal da polícia militar para discutir como a gente discutiu. Quando eles explicaram que eles estavam fazendo as vistorias, como é que era toda logística, o coronel veio aqui e conversou com a gente, então eu acho super válido. Porque nós faremos essa ponte. Fábria, pode falar.

FABIA - Eu estava acompanhando aqui atentamente toda a discussão vou primeiro parabenizar em nome do presidente da ANFAMOTO a iniciativa da faixa azul e o pessoal da CET, conta com a gente aí na divulgação. Quanto a essa questão do pneu, essa questão de não ter pneu para atender o mercado de reposição não é verídica. A gente tem que combater sim essa questão do **pneu re-molde** que ainda é muito séria e não se resolve, é o que a gente falou, são vários atores nessas circunstâncias, tanto dos empregadores quanto do poder público. Não adianta você fazer uma baita campanha de um lado e do outro você não ter a fiscalização e o procedimento de conscientização de formas adequadas. Essa questão do pneu re-molde é muito séria e a gente não consegue que o poder público faça uma fiscalização adequada em cima disso? Primeiro, inibindo o comércio, segundo orientando a polícia militar para essa prática, eu acho que é uma excelente iniciativa chamar o comando de trânsito para estar com a gente para falar sobre isso, nós temos um problema na abordagem com escapamento também, às vezes até aprende a moto porque a medição no escapamento não é feita de maneira correta. O policial de trânsito não tem um decibelímetro para fazer a medição do escapamento, então eu acho que tem várias situações que nós precisamos tratar

junto com a polícia de trânsito. É orientar e trazer os como nossos parceiros para para melhorar essa situação e nós sempre estamos a disposição aqui de vocês para o que precisar, tá bom?

JACKELINE - Perfeito, Fábria até na solicitação se você ou quem for fazer, se puder detalhar dessa forma, porque quando nós enviarmos já direcionam para a pessoa que possa falar exatamente disso. Bom, é minha sugestão. Vou passar para o Sérgio.

SERGIO AMARAL - Queria agradecer a todos, passe o meu contato para Fábria e para quem tiver interesse, eu acho que a gente poderia fazer uma ação coordenada para que não fiquem ações isoladas ali. A gente faz uma ação coordenada de divulgação da faixa azul, exatamente nessa proposta que eu havia falado e a Fábria se manifestou. A Michele faz essa ponte, a gente conversa e quem tiver interessado aí em conversar para que a gente faça uma ação coordenada, eu estou super a disposição. Queria me despedir. Obrigado,

DAWTON GAIA - Quero agradecer a todos, as apresentações e falas foram muito boas, na minha primeira fala citamos comportamento e agora, nesse caso, de mudar o comportamento em todos os níveis tanto do motociclista, quanto do poder público, que de alguma forma está às vezes age um pouco enérgico (as vezes pontual do servidor), quando a Jackeline colocou que nós vamos convidar alguém da polícia militar, eu vou tentar fazer uma coisa um pouco mais abrangente, eu vou ver se a gente consegue fazer com que a polícia militar tenha aqui algum representante constante na nossa Câmara, e o segundo fator fazemos uma ação coordenada, sociedade civil organizada no caso aqui nossa da câmara temática totalmente imbuída e com vontade de resolver determinados problemas, além da reflexão que é feita e são ótimas, acho que o mais importante são as ações que nós podemos retirar após essas reflexões? Eu não sei se se nós vamos conseguir mas vamos tentar fazer com que alguém da polícia militar possa estar aqui, como convidado constante. Alguém falou que estava faltando o pneu no mercado e hoje foi confirmado que esse problema não existe, mas tem sim um problema específico que é o pneu Re-Molde e a gente tem que combater de qualquer forma essa questão. Eu acho que o que nós buscamos aqui é o equilíbrio no comportamento de todas e todos os que estão envolvidos, a solução que traga segurança, é para isso que nós estamos aqui, a faixa azul veio com esse objetivo de trazer segurança, fazendo com que as pessoas voltem para casa, que os trabalhadores voltem para casa tranquilo, com saúde, correndo menos risco durante o seu percurso.

GRINGO - Vou fazer uma colocação aqui referente a pneu, quem citou essa falta de pneu foi o sindicato, eu não comentei nada no momento, porque eu achei que eles estavam se antecipando a algo que eles viram que ia acontecer, realmente está tendo uma falta de produtos específicos, mas não falta de pneu. Tem opções, eu mesmo fui colocar, não achei o que eu queria e coloquei um outro equivalente, então só para deixar claro, não veio da minha parte essa reclamação.

DAWTON GAIA - Certo, pode ser que teve uma semana que faltou realmente no mercado, mas foi resolvido imediatamente. Hoje acabamos avançando um pouquinho no nosso horário, mas eu queria mais uma vez agradecer a presença de todos, muito obrigado, uma boa tarde, tenham um bom almoço e esta encerrada nossa reunião.