

CÂMARA TEMÁTICA DE MOTO

Data: 12/02/2026

Horário: 10h00 às 12h00

Participantes

Alexandra Panontin Morgilli
Áquilla Dos Anjos Couto
Carlos Alberto S Codesseira
Carol Medeiros
Dawton Roberto Batista Gaia
Diego Albuquerque
Elio Bueno de Camargo
Fabia Pereira - Anfamoto
Fabio Nigro Gonzalez
Fireflies.ai Notetaker José
Gabrielle Pereira Chaves
Gilberto de Carvalho CMTT
Gringo presidente AmaBR
Ilana Berezovsky Frigieri
Jefferson Alves Placido
jmontal
Juliana Di Grassi
kenji kawakami
Lea Lopes - SMT
Marcão sindimotosp
Mariana Santana Pereira Santos
Michele Perea Cavinato
read.ai meeting notes
Ricardo Airut Pradas
Rodrigo Candido
Rose
Rosemeiry
Sergio Ricardo do Amaral
Viviane Cristina da Silva
Welton Carlos de Castro Junior
Wilson Yasuda

Pauta

1. Análise da Eficácia da Faixa Azul na Redução de Acidentes – Alexandra Morgilli, Gerência de Segurança de Tráfego (GST) e Dawton Roberto Gaia, Superintendência de Planejamento e Projetos (SPP), CET.

00:00:07 Michele Perea Cavinato: Olá, bom dia a todos, bem-vindos à primeira Câmara Temática de Moto deste ano. Hoje, a pauta é a Faixa Azul. É uma pauta que já foi apresentada no fim do ano, mas é um assunto bastante importante. Nós estamos trazendo novamente para esta Câmara. Dawton, se quiser assumir a condução, hoje a pauta é inteira sua e da Alexandra.

00:00:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Bom dia a todos. Acho que o objetivo aqui é apresentar aos conselheiros dados e informações consolidadas sobre uma experiência que a cidade vem trazendo por meio da Faixa Azul. A gente precisa ficar muito confortável para poder falar sobre esse assunto hoje, porque a Faixa Azul é um projeto de sinalização educativa implementado na cidade de São Paulo para melhorar a segurança do motociclista e reduzir os sinistros de trânsito. São Paulo hoje tem uma frota significativa de motociclistas. A motocicleta apresentou um crescimento da frota de 49,7% entre 2016 e 2024, o que é realmente muito significativo, com tudo o que vem acontecendo na cidade. É um novo modal em termos de uso da via na cidade. A gente tem se debruçado sobre esse assunto de uma forma que possa, de fato, fazer um trabalho com o objetivo de melhorar a condição de segurança. Eu queria abrir a nossa reunião dizendo que o trabalho que a gente vem fazendo, e que a gente vem encaminhando sempre à Senatran, é um relatório consolidado. Esse relatório consolidado, na verdade, são respostas a algumas perguntas que a Senatran nos fez. Ele ainda não é um relatório conclusivo, porque eu aguardo o retorno da Senatran no que diz respeito à autorização para dar continuidade aos nossos projetos que estão sendo implantados. Hoje nós temos na cidade 233 quilômetros de Faixa Azul. Eu vou passar a palavra para a Alexandre, que é chefe do departamento, coordenadora do departamento, e que vem fazendo esse trabalho junto com a equipe dela em termos de dados e elaboração de projetos, para que a gente possa fazer uma apresentação breve e abrir para a discussão. Então é isso. Bom dia a todos.

00:03:18 Alexandra Panontin Morgilli: Bom, bom dia a todos. Bom dia, Dawton. Bom dia, conselheiros. Bom dia às pessoas presentes para ver o nosso trabalho. Eu sou a Alexandra, da CET. Acho que a maioria já me conhece. Eu vou passar para vocês alguns resultados aqui da Faixa Azul. É a mesma apresentação feita já para o CMTT, se alguém estava lá. São os mesmos dados. Perdoem aqui, como sempre. Vamos lá, ver se eu consigo compartilhar a minha tela. O tempo vai passando e a gente vai ficando menos hábil com as coisas. Então, vamos lá, compartilhar. Vamos iniciar aqui. Vou colocar vocês mais para o cantinho, senão eu não enxergo

o que eu vou falar. Então, vamos falar sobre a Faixa Azul. Eu vou falar mais sobre sinistralidade, embora a colega Edilene tenha uma parte muito importante para falar sobre a Faixa Azul, a parte de volumes e velocidade. Mas eu tenho mais o foco aqui na sinistralidade, que é o trabalho que a gente fazia aqui antes, na gerência de segurança.

00:04:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Hoje, nós não vamos falar sobre os volumes e as velocidades. Vamos deixar para a próxima.

00:04:59 Alexandra Panontin Morgilli: Legal, então vamos ficar aqui nos sinistros. Perfeito. Então, como o Dawton falou, é muito importante, antes de a gente falar da Faixa Azul, falar do cenário em que ela surgiu. Se nós pegarmos os últimos anos, do início da nossa malfadada pandemia até 2024, a gente percebe que, em relação aos sinistros, saímos lá de 292 sinistros fatais envolvendo motocicletas, em 2019, para 454, no final de 2024. Então, uma alta superior a 55% de sinistros fatais com envolvimento de motocicleta. A frota saiu de 1 milhão e 200 mil para quase 1 milhão e 600 mil motos nesse mesmo período, como o Dawton já destacou. E os sinistros conferidos, aqui é até uma diferença bastante interessante, não cresceram tanto. Eles cresceram 13%. É muito, é bastante. Mas, comparado com o aumento das fatalidades, é um número bem menor. As fatalidades, ou seja, os sinistros, cresceram em gravidade. E aí há uma série de coisas que podem ser lidas por trás dessa gravidade: o ingresso de jovens despreparados, menor perícia na condução da moto, empregos ou subempregos que forcem esses jovens a dirigir em condições inadequadas. Então, há uma série de fatores indicando o porquê do aumento da fatalidade, da gravidade dos sinistros, de eles estarem mais graves do que antes. Agora vamos ver aqui o tipo de sinistros fatais. Os atropelamentos cresceram, nesse período de 2019 a 2024, 62%. E os veiculares fatais, 53%. Então, a moto passou a fatalizar não apenas o seu condutor, como também passou a vitimar mais os pedestres. Tivemos um aumento tanto de atropelamentos quanto de sinistros entre veículos. A gravidade é grande nos dois públicos mais vulneráveis. Tem que clicar toda vez aqui. Aqui é uma lista das vias que receberam Faixa Azul. Acho que depois essa apresentação fica à disposição. Então, é interessante ter a data de implantação, a extensão, que tipo de pista é, em que sentido foi implantada. É um dado interessante para quem for fazer qualquer estudo. Então, a gente deixa à disposição. Explicando um pouquinho a metodologia de avaliação que usamos: procuramos, nesse trabalho, utilizar períodos iguais de tempo com a mesma fonte de dados. No caso, a fonte é o Infosiga. Tendo o cuidado de dizer para vocês que não é simplesmente o Infosiga, apesar de termos acesso ao mesmo dado público que todo mundo tem, pegamos esses dados e fizemos uma série de tratamentos e complementos com informações que temos na CET, além do próprio acesso que nos é garantido para leitura dos boletins de ocorrência. Então, a planilha do Infosiga, apesar de o trabalho do Infosiga ser maravilhoso, pois eles conseguem, dentre tantas ocorrências do Estado, filtrar aquelas pertinentes ao trânsito e fazer uma limpeza muito grande nos dados, tem um problema de origem. Quando a pessoa faz o registro e ele é confuso,

a tabela acaba saindo com muito erro. A leitura do histórico desses sinistros, com o complemento do material dos nossos agentes, permitiu dirimir muitas dúvidas. Principalmente em vias em que tínhamos a implantação de Faixa Azul em apenas um sentido. Precisávamos definir qual era o sentido real desses sinistros. E mesmo em relação à localização, descrições, pontos viciados, pontos que não têm acesso à geolocalização, por exemplo, "23 de Maio, número 100" tinha uma concentração enorme de sinistros, e a leitura do histórico nos permitia posicionar corretamente. Então, houve um trabalho muito grande, que nos tomou bastante tempo, para melhorar os dados do Infosiga e poder fazer essa análise. Além de usar a mesma fonte, também tivemos o cuidado de considerar o mesmo período para cada uma das vias. O tempo que uma via tinha de implantação de Faixa Azul: se ela tinha um ano, recuamos um ano antes da implantação; se tinha dois, recuamos dois; se tinha três, como no caso da 23 de Maio, recuamos três, e assim por diante. Desprezamos apenas as que tinham um mês de implantação, porque não seria possível fazer análise, já que não havia histórico suficiente. Isso será feito agora, nesse relatório que o Dawton comentou, o segundo relatório consolidado. Aí teremos uma abrangência maior de tempo, o que permitirá uma visão mais clara dos dados. Agora, aqui é uma questão de nomenclatura. Não sei se todos conseguem ver esse desenho, ficou um pouquinho pequeno, mas eu queria explicar. "Via com Faixa Azul" é toda a extensão da via. Quando eu falo "via com Faixa Azul", vou citar a Vergueiro, que é um exemplo fácil. A via Vergueiro é uma via com Faixa Azul, mas eu tenho um trecho, e quando falo "trecho", digo trecho com Faixa Azul e trecho sem. Na Vergueiro, temos um quilômetro e meio de Faixa Azul, e o restante não tem. Então, quando eu disser que estou avaliando o acidente no trecho que recebeu o tratamento, estou falando desse trecho específico. E quais foram os trechos desconsiderados? Aqueles com interrupção superior a um quilômetro. Se eu tenho uma interrupção pequena, ela foi considerada e o trecho todo foi tratado como fazendo parte da Faixa Azul. Mas, se eu tenho uma interrupção maior que um quilômetro, desconsidere a amostra. Uma coisa importante aqui, falando de volume: todos os dados que vamos ver precisam ser analisados com duas informações em mente. Primeiro, aquele cenário de fundo, que não é um cenário de normalidade, mas de mudança de hábitos de consumo, aumento da circulação de motos, aumento das entregas, ingresso de jovens despreparados no trabalho. Segundo, as vias com Faixa Azul têm o poder de atrair volume. Em média, considerando as 36 vias avaliadas, houve um acréscimo de quase 8% no volume de motos nessas vias, o que significa que outras podem ter perdido volume para elas. E, nas 26 que tiveram alta, a média foi de 13% de aumento no volume. Então, temos aumento da sinistralidade na cidade e aumento do volume nessas vias após a implantação da Faixa Azul. Vamos manter essas duas informações na memória. Falando já de resultados: somando todos os sinistros ocorridos em trechos de via com Faixa Azul, comparando o período antes e depois, sendo "período antes" a soma proporcional de cada via, conforme seu tempo de implantação, tivemos 1.102 sinistros com mortos, feridos ou mortos antes, e 881 depois. Uma redução de 20,5%. Separando agora apenas os não fatais: eles caíram de 1.070 para 849. Aqui estamos falando em sinistros; quando

falamos em pessoas, temos mais de 240 pessoas que deixaram de ser feridas, de ocupar leitos hospitalares, de ficar com sequelas permanentes. Separando esses sinistros não fatais por tipo, veiculares (moto com veículo, moto com moto, moto sozinha) e atropelamentos, tivemos queda de 19,7% nos veiculares e de 36% nos atropelamentos não fatais. No projeto, organizamos os cruzamentos e tomamos cuidado com alguns pontos, com a colocação de bloqueios. Em outros, não colocamos porque não imaginávamos a presença de pedestres ali, e vocês vão ver os resultados mais à frente. De maneira geral, houve uma queda de 36% nos atropelamentos não fatais envolvendo motos. É um dado muito positivo. Agora, em relação aos fatais: os fatais de motociclistas também caíram 24,1%. Eu tinha 29 e caiu para 22. Ou seja, redução do número de motociclistas mortos nos trechos com Faixa Azul. E lembrando: enquanto caía 24% aqui, na cidade como um todo estávamos em período de alta. Então, a Faixa Azul trabalhou no sentido contrário da tendência da cidade. Em relação aos atropelamentos fatais, houve acréscimo. Por quê? Porque aconteceram em lugares onde não esperávamos presença de pedestres, embaixo de passarelas, sob viadutos, onde temos, inclusive, uma população desassistida que precisa ser tratada pelo poder público e retirada do lindeiro das vias, pois está correndo grande risco. Muitas dessas pessoas estão desabilitadas por fome ou uso de substâncias, e estar no lindeiro de uma via é extremamente perigoso. A CET tem conversado com outras secretarias para ficarmos atentos a essa presença nas margens das vias. Alguns desses casos motivaram medidas de finalização que vou mostrar depois. Dos dez atropelamentos fatais ocorridos no período posterior, quatro aconteceram na Faixa Azul. Então, dos veiculares, 22 e 6 foram na Faixa Azul; dos atropelamentos, 10 e 4 foram na Faixa Azul. Lembrando que cerca de 85% do volume de motos passa pela Faixa Azul. Ou seja, onde passa a maior parte das motos, tivemos número menor de sinistros fatais do que fora dela, onde passa menos de 20%. Aqui são sinistros conferidos nessa mesma distribuição entre dentro e fora da Faixa Azul. Percebam que os números são parecidos, 48 e 51, mas dentro da Faixa Azul passa mais de 80% do volume. Isso demonstra o quanto é mais seguro circular dentro da Faixa Azul do que fora dela. Aqui está a descrição dos quatro atropelamentos ocorridos dentro da Faixa Azul, que inclusive constam no relatório enviado ao Senatran.

00:17:14 Gringo presidente AmaBR: Desculpa, você pode voltar essa última página? Você conseguiu explicar de forma breve? Eu não consegui entender ela direito.

00:17:22 Alexandra Panontin Morgilli: Explico sim. Isso aqui são os sinistros conferidos. Aqui atrás eu estava falando de fatais. O que é o conferido? O conferido é quando a pessoa se machuca, mas não morre.

00:17:36 Gringo presidente AmaBR: Ah, conferido. Eu entendi. Eu tinha entendido de conferência. Ah, perdão.

00:17:37 Alexandra Panontin Morgilli: Eu estou falando muito rápido, vou tentar falar um pouquinho mais pausado. Então, conferidos: aqueles que se feriram, se machucaram em sinistro com moto, 48% estavam fora da Faixa Azul e 51% dentro. Mas 80% das pessoas estavam circulando dentro da Faixa Azul. Ou seja, passou muito mais gente por dentro e se machucou praticamente o mesmo tanto que fora. Ficou claro? Entendi. Beleza. Então, vamos seguir. Aqui está a descrição dos sinistros. O primeiro é da Jacu Pêssego. Estamos falando dos atropelamentos fatais, que é o que está nos preocupando, porque foi o número que subiu. Na Jacu Pêssego, a pessoa estava em uma região bastante erma e próxima da passarela. À noite, o motociclista com certeza não viu. Acabaram se machucando os dois, mas o pedestre, que é o mais frágil, infelizmente veio a óbito. Chegou a ser internado e faleceu dias depois, seis dias depois do sinistro. Na Brás Leme, temos dois sinistros fatais, e esse local já foi corrigido com a implementação de uma nova travessia semaforizada para pedestres, porque se percebeu que havia uma linha de desejo ali, entre os números 2.450 e 2.500. Então, foi um ponto corrigido, pois realmente não havíamos notado essa demanda de pedestres em um lugar sem travessia. Aqui na Senador Teotônio Vilela também: uma pessoa estava atravessando em direção a um ponto de ônibus, em um local sem travessia, embora a poucos metros de uma existente, e acabou sendo atropelada. Estamos avaliando melhorias de iluminação e outras medidas, mas sabemos que, nessas vias mais periféricas, como as distâncias entre travessias são muito grandes, precisamos sempre tentar atender o pedestre da melhor maneira possível. Essas correções são naturais; estamos sempre fazendo isso na cidade, e aqui não é diferente. Quero mostrar para vocês esta distribuição por faixa horária. A Faixa Azul foi criada para que o motociclista que busca fugir do congestionamento o faça de maneira mais tranquila, sem precisar correr, tendo à disposição um espaço que ele já utilizava, porém mais organizado. Agora, percebam que os sinistros fatais com moto ocorridos no período posterior: tivemos nove na madrugada e cinco à noite. De manhã e à tarde, foram quinze no total. Ou seja, quatorze à noite e madrugada e quinze de manhã e tarde. Só que o volume de motociclistas circulando à noite e na madrugada é infinitamente menor do que de manhã e à tarde. O que isso aponta para nós? Novamente, são os horários de maior uso de álcool na cidade; as pessoas também podem estar muito cansadas. Para a engenharia de tráfego, noite e madrugada são sempre um problema, um sinal de alerta. Precisamos retomar as nossas blitz e ter cuidado redobrado com os condutores nesses períodos, porque é quando ocorrem os sinistros de maior gravidade e letalidade. Há mais espaço para correr, somado ao cansaço ou ao uso de substâncias recreativas, como o álcool, e historicamente temos esse aumento. Percebam também que sexta, sábado e domingo, especialmente nas madrugadas, onde o vermelho está mais intenso, concentram a maior incidência. Fazemos essa análise justamente para identificar onde podemos tomar medidas. Uma delas é solicitar novamente o reforço das blitz, em parceria com o policiamento.

00:21:36 Gringo presidente AmaBR: Alexandre, no caso são só na Faixa Azul, né?

00:21:42 Alexandra Panontin Morgilli: Não, aqui nós estamos analisando todos aqueles fatais que aconteceram, que a gente tinha informação de horário, foram 32 fatais somando os veiculares e os atropelamentos, alguns nós não tínhamos de 29 a gente tinha informação de horário, dos outros a gente não tinha. A vítima foi simplesmente encontrada e não se sabe quando aconteceu o acidente, tá? Então dos 29 que nós tínhamos informação essa é a distribuição.

00:22:09 Gringo presidente AmaBR: Entendi. Então, não tem um específico igual a esse da faixa azul, né?

00:22:10 Alexandra Panontin Morgilli: Só para a Faixa Azul, não fiz, mas a gente pode fazer. Eu tenho os dados e posso, sim, em uma próxima oportunidade. A gente tentou fazer de tudo para ter uma massa maior, né? Se começamos a analisar duas ou três vias, o volume fica pequeno. Então, juntamos todas para ter um volume maior de informações. Mas dá para fazer especificamente da Faixa Azul, sim. Aqui é o que eu estava comentando com vocês: quando vemos a descrição dos sinistros que consta no relatório, no breve relato, excluídas as informações sigilosas, as descrições são as mais variadas. Percebe-se dificuldade de habilidade de alguns motociclistas, falta de habilitação. Vemos casos em que a pessoa freou de maneira errada, fazendo a moto girar e bater lateralmente em veículos que estavam parados. Há também travessias de munícipes em situação de moradia precária, o que infelizmente resultou em atropelamentos. Temos descrição de problema de saúde: há um caso em que o garupa narra que estava na moto com o condutor, um familiar que já havia sofrido outro acidente e vinha tendo desmaios. Ele desmaiou, eles caíram, e infelizmente o condutor faleceu. Há também o relato de um outro sinistro fatal ocorrido durante um "racha" com mais de 30 motos na via, à noite. Situações de violência pública: assaltos que levaram o motociclista a avançar o cruzamento e, infelizmente, a esposa na garupa veio a falecer, pois foram atingidos por um veículo que estava passando no verde. Ou seja, há uma série de sinistros que não foram excluídos, continuam naquela lista que vocês viram, mas que notoriamente não têm relação com a dinâmica proposta pela Faixa Azul, que é a organização do espaço viário. São outras questões que precisam ser combatidas com outras ferramentas. Isso mostra que o problema envolvendo motos é múltiplo e precisa ser tratado em várias frentes. Temos que estar atentos e atuar em todas elas para reduzir a sinistralidade com motocicletas. O que foi feito a partir dessa constatação? Enviamos o relatório aos colegas técnicos e foi desenvolvido um projeto de reforço na sinalização de regulamentação de velocidade, com legendas de solo e melhoria do posicionamento das placas. Foi realizado também um período com novas faixas de vinil, com mensagens educativas. Está sendo estudada a forma de reconfigurar os radares na cidade para que, no futuro, possamos garantir uma velocidade mais adequada em todas as faixas, não se trata de fiscalizar apenas a Faixa Azul, mas todas as faixas das vias, a fim de tranquilizar o tráfego

e reduzir excessos. No entanto, isso depende de mudança na legislação, pois estamos percebendo que os radares pontuais têm um limite de ação. Precisamos avançar para o modelo de velocidade média, como já ocorre em outros países, mas isso ainda exige regulamentação. A legislação de trânsito é federal, e precisamos seguir o que está determinado. Como já mencionei, também estamos dialogando com os parceiros para promover a proteção social da população em situação de rua, retirando pessoas que estavam morando em canteiros centrais, em locais totalmente inadequados e de alto risco. Além disso, foi feita a avaliação de trechos críticos, como o da Brás Leme, que resultou na implantação de uma nova travessia para atendimento aos pedestres. Se alguém tiver perguntas, por favor, estou à disposição. Vou parar de compartilhar a minha tela.

00:26:52 Dawton Roberto Batista Gaia: O importante aqui é a conclusão de tudo isso que estamos fazendo, do que vimos desenvolvendo com a equipe da Alexandra. Parabéns pela apresentação, Alexandra. É realmente disso que precisamos: esse trabalho de se debruçar sobre o assunto e fazer propostas. Hoje, de modo mais efetivo, a Faixa Azul é um projeto eficaz na redução de acidentes. Isso está sendo demonstrado pelos números: há redução dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, com resultados em termos de diminuição de vítimas e feridos. O gráfico demonstrou isso. Eu não gosto de falar em estabilidade dos óbitos apenas porque eles não cresceram. Nós temos que buscar, de fato, a redução desses óbitos, é isso que pretendemos ao dar continuidade ao projeto. Como foi muito bem colocado pela Alexandra, é necessário integrar políticas complementares e investir em infraestrutura e monitoramento para consolidar a Faixa Azul como uma política pública permanente e uma referência nacional. Eu diria que a Faixa Azul hoje é o principal projeto que o poder público, que a cidade de São Paulo desenvolveu e sobre o qual tem se debruçado para promover melhorias, a fim de que ele se consolide cada vez mais. Os números demonstram que ele realmente é positivo. Se não houvesse a Faixa Azul hoje, pelo gráfico de crescimento da sinistralidade na cidade, com certeza a situação seria muito pior em São Paulo. Está muito claro também o aspecto comportamental. Quando analisamos os sinistros e identificamos problemas de comportamento, vemos que é preciso, de fato, reduzir a velocidade. Eu acredito muito que, se o motociclista circular na Faixa Azul dentro da velocidade permitida, dificilmente vai se envolver em um acidente grave. É isso. Então, vamos abrir para perguntas e reafirmar que a Faixa Azul é, de fato, um projeto que vem dando certo na cidade de São Paulo.

00:30:08 Elio Bueno de Camargo: Bom dia. Obrigado, Alessandra, pela sua apresentação, bastante clara. O que a gente vê é que hoje, apesar da boa vontade da faixa azul, as velocidades estão sem controle. Então, isso é um fator de perigo nas vias. Inclusive, eu já como motorista, eu fui na esquerda e quando fui voltar para a direita, fui surpreendido, porque a velocidade é tão alta que você corre o risco de se envolver em um acidente com a moto. Então, precisa ser complementada com isso. A outra, talvez, é que deveria ser não no corredor, mas na esquerda

total, ou seja, evitar que houvesse cruzamento posterior ao acesso do motoqueiro. Então, isso precisa ser verificado e, talvez, melhorado. Com referência aos pedestres que foram atropelados, a travessia no vermelho é devido à longa espera do pedestre para atravessar no sistema. Também vício de atravessar no vermelho. O destino do pedestre, ou seja, a grande parte vai para o ponto de ônibus. Nós temos os pontos de ônibus fora das esquinas, longe da faixa de travessia. Então, isso precisaria ser melhorado na cidade, os pontos de ônibus nas esquinas, junto da faixa de pedestre, para evitar travessias fora da faixa de pedestre. Como foi o caso aí, que 50% foram travessias fora da faixa de pedestre. A outra, complementando isso, nas avenidas, o fechamento dos canteiros centrais por arbustos e arborização, evitando essas travessias inadequadas. Obrigado.

00:32:49 Michele Perea Cavinato: Seu Elio, obrigada. Alexandra, quer responder já a ele, principalmente a parte da faixa esquerda, que tem uma definição aí.

00:32:58 Alexandra Panontin Morgilli: Seu Hélio, obrigada pelo seu comentário. O senhor tem razão. A cidade precisa ser trabalhada ponto a ponto; vamos tentando melhorar e corrigindo quando percebemos as falhas. Estamos em uma cidade já construída, então há muito trabalho a fazer para ir transformando-a conforme os conceitos avançam, conforme vamos compreendendo melhor e valorizando aquilo que de fato é importante, que é a vida. Assim, vamos corrigindo a cidade. Essa experiência à esquerda já foi realizada, seu Elio, em duas avenidas. Foi uma experiência bastante longa e teve resultados catastróficos. A avaliação feita na Sumaré e na Vergueiro foi conduzida da mesma maneira que esta, com a mesma técnica: análise de acidentes antes e depois. Porém, lá tivemos um aumento, na ordem de 300% a 350% de sinistros, e em alguns trechos chegou a 800%. Foram experiências que não funcionaram porque vendiam um discurso de faixa exclusiva, de exclusividade e de segurança, algo que não pode ser garantido no meio urbano. No ambiente urbano, precisamos entender que o espaço é escasso, que o compartilhamento é constante e que ele deve ocorrer com responsabilidade. É isso que pretendemos com a Faixa Azul. Tanto que ela é um projeto educativo, não regulamentador. Ela não obriga o uso; apenas organiza um espaço que já era utilizado pelos motociclistas. Eles já circulavam dessa maneira, e o que estamos fazendo é organizar esse espaço, aumentar a visibilidade e tornar explícita, para todos os atores, a presença uns dos outros. Dizemos: "olha, motociclista, existe o veículo, ele precisa cruzar a sua faixa"; "olha, condutor, você precisa cruzar a faixa do motociclista, faça isso com cuidado". Precisamos reforçar essa mensagem o tempo todo, aqui na Câmara, nos meios de comunicação, em toda oportunidade, pedindo que as pessoas colaborem umas com as outras. Só assim o projeto dará certo, porque ele é, essencialmente, educativo. Diferentemente da experiência à esquerda, que já foi feita e foi catastrófica, a Faixa Azul tem se mostrado, pelo mesmo critério de avaliação, muito mais eficaz. E não foi uma experiência curta, viu, seu Elio? Ela permaneceu mais de oito anos implantada, com todos os ajustes possíveis: colocação de gradis, presença de agentes,

instalação de radar específico para conversão proibida. Ainda assim, não funcionava. O condutor fazia a conversão proibida, causava a morte do motociclista e recebia apenas uma multa. Não foi uma experiência breve, e tivemos a coragem de reconhecer o erro e retirar a medida da via, porque não funcionou. A Faixa Azul tem se mostrado melhor justamente por não alterar a dinâmica que os motociclistas já haviam estabelecido para circular, o espaço onde tinham maior domínio. Precisamos avançar, e vamos avançar, nessa troca de civilidade: o motociclista perceber que o senhor precisa sair da faixa, sinalizar com antecedência, reduzir um pouco a velocidade para permitir a manobra. Isso virá com mais projetos educativos e, quem sabe, com alguma fiscalização também, que sempre ajuda, como diziam nossos pais: “não faça, porque senão...”. No mais, o senhor tem razão: precisamos melhorar muito, principalmente para proteger o pedestre, que é o elo mais frágil dessa cadeia.

00:36:42 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Alexandre. Seu Elio, quer esgotar mais alguma coisa?

00:36:49 Elio Bueno de Camargo: Só em relação a melhorar a localização dos pontos de ônibus para evitar travessias do PDS fora da faixa.

00:37:16 Gringo presidente AmaBR: Bom dia a todos. Uma dúvida, o senhor Elio é de onde?

00:37:23 Michele Perea Cavinato: O seu Elio é da Câmara Temática de Mobilidade a Pé, o foco dele é pedestre, por isso.

00:37:27 Gringo presidente AmaBR: Beleza. Só para esclarecer, caso haja pessoas novas aqui: eu sou o Gringo, meu nome é Edgar, mas sou mais conhecido como Gringo, presidente da AMABR, Associação dos Motofretistas, Aplicativos e Autônomos do Brasil. Acreditamos que fomos parte fundamental para o sucesso da Faixa Azul, especialmente na conscientização da categoria, pedindo que os profissionais reduzissem a velocidade. Principalmente essa categoria que vive sob pressão por agilidade e rapidez. Conseguimos esse retorno porque envolvemos a categoria no processo. Levamos o tema ao CETET para testar a faixa, fizemos manifestações de apoio à Faixa Azul. Nos primeiros cinco quilômetros testados, deixamos claro que, se respeitassem a velocidade e os veículos ao mudar de faixa, poderíamos expandir o projeto. Depois disso, protocolamos ofícios direcionados à Prefeitura, à Câmara, aos vereadores e à Secretaria de Transportes, solicitando a ampliação da Faixa Azul para outras vias. Sentimos um comprometimento da categoria. Muitos profissionais reclamavam da velocidade excessiva de alguns motociclistas que não eram motofretistas, não eram profissionais, e que abusavam da velocidade, podendo “queimar o nosso projeto”, como eles mesmos diziam. Houve um senso de pertencimento quando a categoria foi envolvida. Mas, com o tempo, surgiu a possibilidade de expansão e deixamos claro aqui na Câmara Temática, isso está registrado em ata, que a

ampliação precisava vir acompanhada de outras políticas públicas. Só a Faixa Azul não resolve. É preciso conscientização, educação e outras políticas complementares para crescer com estrutura. Não sei até que ponto isso foi considerado, mas não vimos praticamente nada nesse sentido. Inclusive, muitas vezes a Faixa Azul era mais divulgada por mim do que pela própria Prefeitura. Falta divulgação institucional, reforçando a importância do respeito às regras. Hoje, muitas pessoas só descobrem a Faixa Azul quando já estão nela, por meio das placas. Falta comunicação prévia com a população. E isso cria um vazio. Se não há reforço constante, cada um começa a agir do seu jeito. Ao mesmo tempo, vemos nas redes sociais pessoas cometendo crimes de trânsito, andando a 140 km/h na Faixa Azul, empinando por quilômetros, e nada acontece. Perfis com centenas de milhares de seguidores influenciam jovens que estão entrando agora na profissão. Então fica a pergunta: quem influencia mais? Nós, que falamos para um público limitado, ou alguém com 500 mil seguidores mostrando condutas perigosas? Não estou dizendo que necessariamente se deva bloquear esses perfis, mas é preciso algum tipo de ação. Talvez responsabilização, talvez acordos para que divulguem o uso correto da via. O que não pode é parecer que nada acontece. Outro ponto grave é a formação do condutor. A forma como se tira habilitação hoje é insuficiente. O candidato anda a três por hora, não troca marcha adequadamente, não vivencia curvas em velocidade real, não testa situações reais de trânsito. E depois está habilitado. Muitos jovens entram na profissão ou passam a usar a moto no dia a dia sem preparo adequado. Isso precisa ser revisto. Deixo aqui algumas solicitações objetivas: se possível, que essa apresentação seja enviada para nós. Temos dificuldade de encontrar a pesquisa da Faixa Azul com 1.316 respondentes, realizada com link dedicado da AMABR, e gostaríamos de acesso a ela. Gostaríamos de dados detalhados: número de acidentes por via com Faixa Azul, quantos ocorreram dentro da Faixa Azul, além de recorte por horário e dia da semana. Isso é importante para que possamos responder com propriedade quando formos questionados. Por fim, reforço a questão do curso de motofrete. Em 2024, tive reunião com o chefe de gabinete do prefeito e com o então presidente da CET. Foi tratado que haveria dotação específica para o curso de motofrete no orçamento de 2025. A documentação foi ajustada para incluir esse valor, e sabemos que o recurso está previsto, mas não está sendo aplicado no curso. Essa é uma política pública essencial que contribuiria diretamente para melhorar a conduta na Faixa Azul e no trânsito como um todo. Encerrando por aqui.

00:47:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado.

00:47:44 Michele Perea Cavinato: Obrigada. Só queria passar a palavra para o Fábio, que é o superintendente de mídia e marketing, para falar um pouco sobre a divulgação da Faixa Azul, que foi um dos pontos que você levantou. Pode ser?

00:47:57 Fabio Nigro Gonzalez: Olá, bom dia a todos. Eu sou o Fábio, superintendente de Marketing e Educação da CET. Na verdade, a Faixa Azul, por meio da CET e da Prefeitura, é

amplamente divulgada. Em todas as redes sociais, tanto da CET quanto da Prefeitura, é possível encontrar conteúdos sobre a Faixa Azul, principalmente nos canais da CET. Estamos constantemente reforçando essa pauta. Realizamos divulgações educativas e também ações de comunicação em toda a cidade, inclusive por meio de faixas e outros materiais. A receptividade do público em relação à Faixa Azul tem sido bastante positiva. Também promovemos ativações em datas específicas, como o Maio Amarelo e a Semana da Mobilidade, além de ações presenciais em locais onde há Faixa Azul, com reforço de comunicação. Para este ano, já estão previstas algumas campanhas virais voltadas à Faixa Azul. Portanto, a tendência é que vocês percebam um volume ainda maior de comunicação nesse sentido. Por isso, estranhei um pouco o comentário de que não estaria havendo divulgação. Quanto à questão dos cursos, desconheço essa verba que você mencionou como direcionada ao grupo de motociclistas. No entanto, estamos, sim, reestruturando e retrabalhando um relançamento voltado para motos, direcionado tanto a empregadores quanto a motociclistas. Esse processo está sendo desenvolvido internamente. Assim que tivermos uma data definida para o relançamento, a Lígia fará a divulgação, inclusive junto à Câmara Temática. De toda forma, se você puder compartilhar mais informações sobre essa verba, quando foi negociada, em que contexto e sob qual gestão, agradeço. A Lígia também informou que não tinha conhecimento de recurso específico destinado a esse fim. Fico à disposição. Você pode me procurar diretamente para tratarmos desse assunto.

00:50:47 Gringo presidente AmaBR: Dawton, vou conversar, que a gente tinha pedido até para uma vereadora verificar isso e tinha sido confirmado. Só a última coisa que eu esqueci de falar. Sobre o aumento da velocidade, isso está acontecendo de fato e eu, usando a VIA, eu vejo essa pressão mesmo do pessoal estar um pouco mais acelerado e é preciso analisar como que isso está acontecendo, aonde está acontecendo, se é em todo lugar. Mas as VIAs que eu estou usando, eu vejo esse um pouco de desespero de alguns. Quando está fora do trânsito, quando o trânsito diminui, você vê isso aí um pouquinho mais. Mas quando está com o trânsito, um ou outro trava e aí você vê a velocidade indo devagar. Trava que eu digo, vai andando na velocidade da VIA, os outros vão respeitando porque não tem por onde passar. Mas você vê uma pressãozinha assim que está bem mais alta do que no começo e é necessário a gente tomar esse cuidado porque isso pode ficar ruim depois.

00:52:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Sobre isso, Gringo, nós estamos fazendo um trabalho agora, nós estamos elaborando um trabalho, pegamos todas as velocidades do antes da implantação da faixa e o depois da implantação da faixa e nós estamos em uma fase final da conclusão desse trabalho e nós vamos apresentar aqui para vocês também na câmara temática, provavelmente na próxima câmara temática nós vamos apresentar. De algumas coisas que eu já vi, esta afirmação, eu estou falando de um levantamento que foi feito das faixas azuis implantadas por um período específico, eu estou falando de um dado científico, nós fomos lá

e fizemos um levantamento. Nós temos esses dados, foram medidas, foram medidas onde tem radar e onde não tem radar, para você ter uma ideia, e esses dados, eles têm se mostrado favoráveis à implantação da faixa azul, só para você ter uma ideia, mas eu não quero falar sobre isso enquanto não concluir o nosso relatório para a gente poder ter realmente um dado científico para poder demonstrar aqui para vocês o que significa esse levantamento. Então, pelo que eu já vi do relatório, ele realmente é favorável à manutenção e à implementação da faixa azul na cidade de São Paulo.

00:53:40 Áquilla Dos Anjos Couto: Olá, bom dia a todos. Meu nome é Aquila, eu sou médico da Abramete. Bom, eu tenho algumas dúvidas aí. Primeiro, bem-vindo a 2026. Segundo, obrigado pela apresentação, valeu. Bom, eu não consegui participar das últimas reuniões da Câmara Temática de Moto, mas, desde 2022, 2023, quando começou o projeto de Faixa Azul, a gente estava junto, né? Até a implementação, o doutor Montal fundamentando também essa parte teórica com o engenheiro sueco Wilde, sobre o conceito da homeostase do risco, e já falava sobre a parte da Faixa Azul. E a gente já alertava desde 2022: se perdeu o risco, vai perder o sentido. E é o que a gente tem visto agora. Perdeu o risco para muitos motociclistas e perdeu também o sentido. O que acontece é que a gente está na Década de Ação para o Trânsito ainda, desde 2011 até 2020, com a nova década de 2021 até 2030, certo? Então o Brasil é signatário para reduzir 50% da mortalidade no trânsito. Além disso, tem o Pnatrans 2018, antes da Faixa Azul também, com essa proposta, tá? E o conceito de Visão Zero, que em 1997 começou lá na Suécia. O que fala o conceito de Visão Zero? Que o trânsito, o deslocamento feito por humanos, é passível de erro. É passível de erro. Só que a gente tem que minimizar os erros para que esses erros não sejam fatais. E daí, por que eu fiz essa introdução? Porque daí vem o problema atual da Faixa Azul, tá? A Faixa Azul de São Paulo foi trazida com a inspiração da Malásia, mas, se você for ver o projeto, eu sei que vocês têm aquelas cinco revistinhas do projeto Faixa Azul Malásia, e comparar com o projeto Faixa Azul São Paulo, está totalmente diferente. A gente tem lá na Malásia uma segregação física, tá? Uma segregação física da Faixa Azul. Por quê? Porque, se caso o carro avançar para perto da Faixa Azul deles, que tem a segregação física, ele vai bater numa mureta, não vai bater direto no motociclista. Isso não foi feito na cidade de São Paulo porque entendeu-se que... E por que o primeiro ano foi muito exitoso nos números? Por causa do Gringo, por causa do pessoal da outra associação também, que agora eu esqueci. Porque todo dia o pessoal mandava mensagem nos grupos: "Galera, vamos controlar a velocidade, vamos prestar atenção, não vamos cair, porque o projeto está começando e vai ter atenção nossa". Só por isso que funcionou. Aos poucos, quando perdeu o risco, a galera começou a acelerar e os números a gente começou a ver aumentar. Não dá para pensar em qualquer projeto de engenharia, e aí com a Alessandra, na engenharia de tráfego, que a gente sabe que é um dos principais fatores na segurança viária, que é multifatorial, como vocês bem disseram. Um passou mal no trânsito e caiu, que aí sim é da nossa competência, mas, além disso, tem a engenharia, tem a fiscalização. Não dá para só jogar a culpa no comportamento do motociclista.

Não dá. Isso é inadmissível. O projeto Visão Zero, de 1997, que é o principal de todo o Pnatrans, de toda a nomenclatura, é bem claro: é passível de erro o fator humano. Então a gente tem que minimizar. Por isso que a gente conta muito com a engenharia. Não dá para a gente pensar só: "Ah, mas vamos forçar o comportamento e daí depois a gente vê se aumenta a fiscalização". É o contrário: é a fiscalização antes, é a engenharia antes, depois o fator comportamento. Aí sim a gente vai voltar a ter o sucesso da Faixa Azul. Hoje, por causa muito da mídia, e, sim, o Fábio está de parabéns pelo trabalho, o Fábio e o Sérgio nos últimos anos têm feito trabalho com a divulgação da Faixa Azul, até conseguiram expandir na cidade de São Paulo, apesar de os números terem sido ruins depois de um ano de funcionamento. E tem Faixa Azul em Santo André, os números foram péssimos, e tem Faixa Azul também em Recife, essas três cidades, se não me engano, cujos números também não são bons. Foi isso que a outra pesquisa, recentemente, divulgou: que o Projeto Faixa Azul não está tendo a eficácia correta. Por quê? E a principal culpa é a velocidade, mas não é só o comportamento do motociclista. É passível, sim, a gente sabe, tem vários graus de instrução, tem vários graus de domínio nesse motociclista. Tem muita gente que se desloca a lazer, tem muitas vezes que se desloca para trabalho, tem muitas vezes que se desloca ao trabalho, que é diferente do cara que mora em cima da moto para o cara que só vai e volta para o trabalho. Então tem várias formas de motociclista. E daí são, sim, os comportamentos humanos, mas a gente tem que focar, sim, na engenharia e, sim, na velocidade, no controle de velocidade. Senão, tudo vai por água abaixo, e já está indo. A gente tem um aumento gigante de internação. Isso tem um culpado, e o culpado, sim, é a falha do projeto como um todo da Faixa Azul, por não entender qual é o motivo da Faixa Azul. E eu não concordo que seja só a parte educativa. Se é um projeto educativo, cadê a parte da educação de fato? Não é só colocar a delimitação ali no chão. Tem muita gente que brinca: "É só pintar ali no chão". E cadê o projeto educativo? Não teve o projeto educativo, que é o que o Gringo falou agora. Então, acho que é mais ou menos isso. Assim, primeiro: qual é a visão da CET sobre essa diferença de projeto com relação à da Malásia e com relação à de São Paulo? A gente vê muita parte de morte ou colisões, mas ninguém vê a parte de internação. Aqui eu trago essa preocupação, que está realmente estourando a parte de internação. Se quiser, eu posso até expandir na parte de recuperação. O INSS está, sim, explodindo com casos de motociclistas. Infelizmente, são os maiores doadores de órgão do Brasil. Então, assim, a gente precisa ter atenção para esse público. E, sim, se caso esse projeto da CET só culpar o comportamento do motociclista, a gente está perdido. A gente precisa, sim, da engenharia, e a gente precisa, sim, da fiscalização. A gente precisa, sim, de correção desse projeto, que já há alguns anos a gente vem alertando sobre isso, em todos os meses da Câmara. Eu deixo para o final a minha fala: que realmente a gente está bastante preocupado com a continuidade do projeto, tendo em vista que lá na Sumaré, em muito menos tempo, já houve a suspensão. Agora, do jeito que está, ainda mais em época de eleição, ninguém vai querer mexer muito nesse vespeiro. Então, assim, vai continuar caindo, vai continuar machucando e vai continuar morrendo.

01:01:27 Alexandra Panontin Morgilli: Com licença, doutor Áquilla. Primeiro, a Sumaré não foi menos tempo; a Sumaré ficou mais de sete anos implantada, você está equivocado, tá? Foi um teste bem longo, não foi menos tempo, foi o dobro de tempo de tentativa. Segundo, o senhor está atribuindo resultados péssimos, e a gente foi lá e tirou porque os resultados eram péssimos; eu falei isso na apresentação. Segundo, o senhor está atribuindo todo o fenômeno da acidentalidade causada pelo aumento de motocicletas no nosso país, que é um veículo, por si só, perigoso, que pega um pedestre e o projeta a 60, 70 km por hora, com o seu corpo totalmente exposto, como o senhor sabe, pelo amor de Deus, um milhão de vezes melhor do que eu, a fragilidade do corpo humano; o senhor está atribuindo todo esse aumento, com esse aumento da frota, ao projeto Faixa Azul. Está dizendo que ele tem números horríveis, quando eu estou apresentando para o senhor números; para mim, uma redução de 20% no número de feridos é sensacional, num cenário em que nós temos aumento de frota e aumento da acidentalidade. O senhor está se referindo a um estudo feito por outra entidade que não mostra um número, não diz de onde veio, não leva em consideração volumes, não leva em consideração; compara vias totalmente incomparáveis, compara a Radial Leste e a 23 de Maio. Eu queria saber onde elas são iguais, tirando o preto do asfalto e o branquinho da sinalização. Então, vamos com calma; nós estamos do mesmo lado, respeito muito o seu trabalho, o senhor sabe que eu também estou; estamos aqui todos procurando salvar os motociclistas. Agora, vamos parar com essa onda de atribuir todo o dano causado pelo aumento da circulação de motos à Faixa Azul. A Faixa Azul só organizou uma circulação que já existia, aumentando a intervisibilidade entre os atores, permitindo que eles tenham a chance de se respeitar. Foi isso que a Faixa Azul fez, e com bons resultados. A Malásia, que tem o desenho de engenharia segregado, tem um índice de mortes por cem mil habitantes hoje de 13,9. O nosso, em São Paulo, é 8. Eu não pretendo chegar a 13,9; queremos chegar a 6, a 3, a 2 e a 0. Então, a Malásia não é modelo para ninguém. Aliás, a viagem para a Malásia foi feita depois que a Faixa Azul estava implantada há um ano aqui. Ela já tinha sido resolvida entre os técnicos aqui da CET, um grupo muito grande de técnicos que decidiu e discutiu isso. Então, a gente não foi aprender a fazer Faixa Azul na Malásia. Em termos de engenharia, a engenharia é um dos agentes de uma cadeia de custódia do acidentado, que inclui a educação, inclui a legislação, o esforço legal, o *enforcement*, a fiscalização. Inclui o atendimento, aquela hora de ouro, entre salvar, tirarmos a pessoa da pista e levá-la. Então, é um problema extremamente complexo, que tem que ser tratado por todos nós com muita responsabilidade e muito carinho. E exige, inclusive, envolvimento do governo federal, que, ao contrário, está afrouxando uma série de coisas, a ação, a maneira de se tirar a carteira. O Brasil, nós, sociedade, temos que nos unir em busca das soluções. Não existe uma solução para a moto. São inúmeros itens. Se pegarmos qualquer programa de proteção de motociclistas de outros países, eles têm 80, 100, 150 itens. Existe um boletim da CET, o Boletim 62, no qual nós levantamos esses programas de outros países, e são centenas de ações. Não tem bala de prata. O que a CET fez foi um projeto de organização do

espaço, que agora, politicamente, está sendo malhado por todos os detratores do prefeito, que teve coragem de nos permitir fazer essa sinalização. Então, eu agradeço muito a ele, porque nós, aqui da CET, temos um alcance e, dentro do nosso alcance, tentamos fazer o melhor. Então, o que nós tínhamos foi essa sinalização. Eu fui uma das pessoas detratoras do projeto da Sumaré. Eu sempre me preocupei muito com aquele projeto e fiquei muito feliz quando conseguimos tirá-lo da rua. E eu só abracei, de fato, a Faixa Azul depois que eu fiz as contas pessoalmente, com a minha equipe, dos dados do InfoSiga, do antes e depois. E chegamos nesse resultado de 20%. Que, para mim, dentro do cenário que nós estamos vivendo, que, para mim, é um cenário de guerra, é significativo. Eu, como motorista, nas vias que não têm Faixa Azul, tenho visto as motocicletas passarem entre o meu carro e a guia na hora em que eu estou fazendo uma curva; entre o meu carro e o carro estacionado. Nós estamos vivendo um momento de descontrole do uso da moto. E, porque nós vivemos aqui num momento em que ninguém pode dizer que o rei está nu, não podemos falar do comportamento, estamos nos omitindo em relação a isso. Nós temos um problema sério de comportamento que precisa ser tratado desde o momento em que se tira a habilitação até o momento em que esse jovem vai para a rua e começa a trabalhar. O fenômeno dos aplicativos tem grande responsabilidade por isso que nós estamos vendo na rua. Ninguém está falando nada. Um menino, para ser motofretista, teria que ter dois anos de carteira de habilitação e ser maior de 21 anos. E não é o que nós vemos. Eles estão numa condição social ruim no nosso país, e os meninos estão sendo jogados nesse trabalho. Então, é uma soma de coisas; o senhor me desculpa por estar um pouquinho exaltado, não é com o senhor, mas agora virou discurso dizer que a culpa é da Faixa Azul. Pelo contrário. A Faixa Azul é uma pequena contribuição da CET para ajudar nesse grande problema que nós, como sociedade, temos para enfrentar, certo? Eu acho que todas as correções em relação à velocidade devem ser feitas como expliquei. Estamos com um problema, nós, na engenharia, meus colegas engenheiros, que o radar pontual meio que se esgotou no sentido do que ele pode fazer; ele mantém os pelotões, mas, como está tudo marcado, ele funciona como um ponto de largada, né? Ah, eu reduzo aqui e depois acelero; eu reduzo aqui e acelero. E, se nós avançarmos, como outros países avançaram, para a velocidade média, nós teremos de novo um grande ganho da engenharia. Agora, para todo mundo correr junto, gente. A CET é uma empresa de engenharia. O nosso poder de educação é muito pequeno. Mesmo a Prefeitura, apesar de ter uma rede grande, não faz parte dos currículos escolares. O prefeito não pode sair implementando o que ele quer; a gente tem uma legislação a seguir. Então, é importante que o gringo que tem contato em Brasília, vá falar com os deputados, vá falar com as pessoas que você conhece para pedir essa melhoria. Nós todos que tivermos essa possibilidade temos que trabalhar em prol disso. Agora, não vamos jogar tudo nas costas da Faixa Azul. A Faixa Azul é um projeto educativo e exitoso, dentro daquilo que nós, da maneira como sempre avaliamos projetos, avaliamos esse projeto. Nós não inventamos nada novo. A gente está usando o que foi usado para avaliar rotatória, para avaliar ciclovia, para avaliar... É sempre o mesmo método: o antes e depois, mesmos períodos e mesmos critérios. Estamos

abertos a sugestões e melhorias para a gente implementar nos próximos trabalhos. Mas, por favor, gente, vamos olhar para o todo. O problema da moto é um problema complexo, grande e que tem muitos pontos em que podemos agir juntos. Tá bom? Obrigado, viu, doutor?

01:08:38 Áquilla Dos Anjos Couto: Posso só responder na pedida? Obrigado pela resposta, Alê. Concordo muito com você. Quase 100%, na verdade. Acompanho seu trabalho faz um tempo também e respeito muito. Acho, sim, que não é só o problema da faixa azul. A gente teve na Prefeitura de São Paulo aí uma priorização da moto frente aos transportes com maior massa e isso tem feito também com que muitas pessoas troquem ônibus, trem, metrô, pela moto e isso aumenta, sim, o risco e aumenta as pessoas circulando. O problema da velocidade é um problema grave que, junto com o projeto faixa azul, já deveria ter sido implementado porque o projeto faixa azul sempre foi fincado na homeostasia do risco. Se junto com ele não vem o controle da velocidade, não vem a ideia do risco, é um projeto que, teoricamente, teria um desfecho desfavorável. Esses números, realmente, estou ansioso pelo relatório de vocês para a gente comparar e, com certeza, há muitos anos os dados da CET São Paulo sempre foram referência. Infelizmente, nos últimos anos, até diminuíram por enxugamento da equipe de vocês, mas sempre foram referência o nível de dados, então, estamos, sim, ansiosos e o que precisar da gente na parte da saúde estamos à disposição.

01:10:42 Wilson Yasuda: Eu queria dividir a minha fala em algumas partes. Primeiro, dizer que a Alessandra fez uma boa apresentação, eu acho que é uma apresentação, efetivamente, positiva da faixa azul e eu fico feliz, porque nós que, na verdade, somos a Associação de Fabricantes de Motocicletas, ficamos muito felizes com esse projeto porque esse projeto veio a contemplar uma necessidade já há muito tempo, de que, vamos dizer, depois da faixa azul, da faixa que teve, como a Ana falou, na Sumaré e na Vergueiro, que realmente deu muitos problemas, demorou bastante para que a CET pudesse vir a fazer um novo projeto em relação à motocicleta.

01:11:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Só uma correção, Yasuda, só uma pequena correção. A Alessandra fez uma excelente apresentação, sem dúvida nenhuma, mas o que diz que a faixa azul realmente é boa são os números, os números que foram demonstrados e que estão dizendo que não somos nós. Os números, o que foi levantado é que realmente é bom.

01:11:52 Wilson Yasuda: Por isso que eu queria dividir em duas partes para você conversar. Desculpe. A gente sabe que tem muitos problemas, mas eu queria só dizer para vocês que, no ano de 2025, a indústria de motocicletas vendeu mais de 2 milhões e 300 mil motos. Então, imagina o número de motocicletas que foram vendidas, 2 milhões e 300 mil motocicletas, e, na verdade, aumentou a circulação de motocicletas no Brasil inteiro e, principalmente, em São Paulo. Então, isso traz uma preocupação muito grande, porque foi o que o Guengo tinha falado

em relação à formação do condutor, que a gente foi surpreendido no final do ano com a resolução do CONTRAN para facilitar a obtenção da habilitação, tanto de automóvel como de motocicleta. Então, isso nos traz uma preocupação muito grande, porque a formação já não era uma formação, vamos dizer, que pudesse resultar em um bom motociclista e, agora, foi facilitada em função de não ter mais baliza; na motocicleta, ele faz um percurso que vai avaliar muito menos do que já avaliava. Então, a gente tem aí uma série de situações que estão ocorrendo e que, em breve, esses motociclistas que estão, efetivamente, tirando a habilitação agora, que têm uma menor capacidade de formação, vão adentrar no trânsito e vão dar mais problema em relação ao uso da motocicleta, principalmente no trecho urbano. Aí, o que acontece? No dia 9, agora, em fevereiro, aconteceu um evento que se chamou Impacto da Faixa Azul na Segurança Viária com Motocicletas. Não sei se vocês participaram desse evento. Eu fiquei meio indignado participando desse evento, porque foi um evento em que falaram que a CET teria alterado a forma de apresentação dos relatórios para a Senatran, que tinha feito isso, tinha feito aquilo e tal. Uma coisa, assim, meio estranha em relação à forma de apresentação. E aí, o que eles, na verdade, falaram é que, rapidamente, olhando o relatório deles, disseram que o maior problema da Faixa Azul, em relação aos óbitos, estava nos cruzamentos e na velocidade na Faixa Azul. Aí, olhando o relatório e tudo mais, eles falam que fazem medição com drone e tudo mais, sendo que, na verdade, eles não têm nenhuma autoridade para fazer esse tipo de medição de velocidade, porque quem faz a medição de velocidade é, na verdade, o agente de trânsito; vamos dizer assim, tem a Polícia Militar, a CET, e a pessoa não pode fazer esse tipo de situação nem colocar isso em nenhum relatório, porque ela não é autorizada a fazer essa medição de velocidade, o que eu acho um absurdo. E o que mais me deixou preocupado é que, na verdade, dentro dos convites enviados pelo Instituto Cordial, não existia ninguém da CET, não tinha ninguém assistindo, ninguém participando, porque a CET foi amplamente citada dentro dessa apresentação. Depois, eu enviei o relatório e tal para algumas pessoas da CET fazerem a avaliação, mas eu fiquei muito preocupado, porque foi uma reunião extremamente importante, dentro do que eles apresentaram e tal, mas no sentido de que alguém teria que estar presente lá, porque como que eu posso, na verdade, estar assistindo a uma apresentação em que se fala da Companhia de Engenharia de Trânsito, sem que tenha ninguém assistindo, ninguém participando? Então, eu fiquei muito preocupado com isso.

01:16:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Só um parênteses, Yasuda, assim, você falou muito bem, ninguém participou, mas nós assistimos, porque a gente não podia participar, a única forma de participar seria através do CET, que eles disponibilizaram e responderam as perguntas que eles queriam responder, mas eu não queria entrar nessa crítica com relação a eles, porque eu estou fazendo um trabalho, porque a gente vai fazer uma apresentação posterior com relação a isso.

01:17:20 Wilson Yasuda: É só o meu sentimento.

01:17:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu entendi assim, eu não queria... eu acho que o seu sentimento é verdadeiro e é nosso, só para você entender, o sentimento é verdadeiro e a gente se sente da mesma forma. Mas acho que a resposta que a gente tem que dar é científica, é isso. Eles fizeram um trabalho acadêmico e a gente vai se debruçar sobre o trabalho deles, vai olhar; se vocês me mandarem oficialmente, vai ter uma resposta oficial em cima do que eles fizeram, e pronto. Mas é isso, pode continuar. Desculpa, eu não queria te cortar.

01:17:54 Wilson Yasuda: Só para mim, eu queria colocar na Câmara Temática, porque eu acho que é importante que todos estejam trabalhando para a mesma finalidade, que é a redução dos acidentes, que é que o motociclista possa estar pilotando bem, que possa diminuir as ocorrências e tudo mais. Todo mundo está trabalhando para a mesma finalidade, então não adianta um lado ficar falando isso ou aquilo. E, olhando a apresentação que vocês fizeram hoje, os números apontam efetivamente que a Faixa Azul é um dispositivo, vamos dizer, bastante positivo em relação à motocicleta no perímetro urbano da capital de São Paulo. Então, eu acho que é muito ruim quando acontece isso. Eu também solicitei, Dawton, que eles mandassem para mim a gravação, porque eu quero ter isso comigo também, e eles não me mandaram ainda. Aí eu procurei, de todas as formas, encontrar essa apresentação para mandar para vocês, porque tem pessoas que não assistiram, para que pudessem avaliar o que foi falado lá pelas pessoas que estiveram presentes. O que você falou muito bem: a gente mandou algumas perguntas lá e, logicamente, como você falou, eles escolhem as respostas que quiserem, podem responder aquilo que acharem melhor. E até eu queria falar com o Áquilla, que o Montal estava presente na reunião e colocou lá, em uma das perguntas, por que o pessoal da CET não estava presente, e isso não foi respondido também. Então, eu acho que essa situação de não estar disponível essa apresentação no YouTube ou em qualquer plataforma é muito ruim, muito ruim, porque, quando você faz um trabalho desse, um trabalho importante para todos, ele deveria ter sido colocado à disposição de todos, para que pudessem avaliar o que foi falado. Então, eu acho que o Instituto Cordial está fazendo um trabalho, como você falou, mas que ele poderia efetivamente colaborar com todas as pessoas e pôr o trabalho à disposição. Não adianta você falar para aquele público que estava assistindo naquele momento se você não tem essa apresentação à disposição. Então, eu acho que não é uma coisa boa. Fico bastante contente de o Dawton ter falado que a CET vai responder efetivamente com números, com uma apresentação bastante formal do que são efetivamente os números que apresenta a Faixa Azul. Eu tenho muita preocupação em relação à formação, tenho muita preocupação em relação à fiscalização, tenho muita preocupação em relação ao comportamento do motociclista. Então, tem várias coisas, como a Alessandra falou, que a gente tem que fazer. E nós, aqui da Abraciclo, todos os anos, estamos fazendo uma série de trabalhos em relação a isso. E é esse segmento que é importante, que é o segmento profissional. A gente faz *pit-stop* junto com a CET, uma série de atividades para que possamos, efetivamente, colaborar com a segurança do

motociclista. Está bom, Dawton? É isso que eu queria falar. Eu queria falar para você do meu sentimento, da minha indignação em relação ao que aconteceu.

01:21:52 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Yasuda.

01:21:56 Michele Perea Cavinato: Eu ia te agradecer também, Sr. Yasuda, pelo apoio. Eu sei que tem uma fila aqui, mas eu acho que o Fábio quer complementar o que foi falado. Então, só para não perder a linha de raciocínio, eu posso inverter essa ordem? Posso passar a palavra para ele, para esse complemento?

01:22:14 Fabio Nigro Gonzalez: Yasuda, eu fiz aquelas comunicações. Todos estão me ouvindo? É assim, foi publicado um estudo. A gente tem algumas questões a respeito desse estudo: a forma como ele foi publicado, o fato de não terem chamado a CET para participar. E, principalmente, isso nós temos também mais para frente, como o Dawton falou, a gente tem alguns estudos para sair. A gente se debruçou em cima desse estudo, que foi... Também não sei se ele chegou a ser publicado ou só divulgado. Não sei se teve uma publicação, do ponto de vista, vamos dizer, formal, para publicar. Eu acho que ele só foi divulgado. Não tenho certeza, posso estar equivocado. Mas, de qualquer forma, independentemente disso, os critérios que foram utilizados para fazer esse estudo, para falar de Faixa Azul, foram frágeis. A gente identificou isso. Esse estudo não traz nenhuma informação relevante a respeito da Faixa Azul, porque critérios frágeis já carregam, por si só, vieses básicos. Não dá para você ter aquela informação, aquele estudo, aquele dado como um dado relevante, para que você possa tomar decisão em cima disso. A gente sabe que existe uma intenção por trás, uma vontade. A gente não consegue identificar tudo, tudo bem. Mas acho que talvez seja até o caso, não sei se vocês perceberam, de nós mesmos não citarmos, porque o viés que esse estudo divulgado carrega, essas intenções, essa pauta de credibilidade que ele tenta carregar por si só, não vale a pena nem sequer que a gente cite, que a gente comente a respeito, que a gente dê espaço para esse tipo de coisa, cuja única intenção é fazer uma detração com base em teorias que não são sustentáveis. Mas, de qualquer forma, nós identificamos e, até por conta disso, cabe sermos mais rígidos até internamente. Por isso que a gente está trazendo um estudo e está se debruçando em cima dos números da Faixa Azul. Porque, como a Alessandra falou, é um projeto exitoso, é um projeto que, sim, está trazendo resultados positivos e é um projeto para o qual cabem ações efetivas da CET, para que sejam feitos os devidos cuidados, mas de uma forma responsável. Então, sim, cabe a mim a parte de comunicação e a parte de educação que envolve a Faixa Azul, e a gente tem que complementar, como eu falei para vocês, com o estudo de motofrete, que é um dentre todos os estudos para empregadores, para motociclista seguro, para motociclista seguro e educação infraestruturada, tudo dentro de uma teoria de Faixa Azul, velocidade e educação implantada. Fora isso, a gente tem campanhas que estão sendo planejadas ao longo do ano, também campanhas educativas e de comunicação. Então, a CET

está se debruçando, sim, em cima de um projeto que é exitoso e, lembrando que a comunicação é exitosa dentro de um cenário de aumento exponencial da frota de motos nos últimos anos e do aumento, principalmente, do volume de viagens desde a pandemia, por conta das atividades que envolvem as motos, mais do que um modal entende o que eu estou falando, do número de viagens por conta dos aplicativos, por conta dessa categoria que ele representa. Então, o que nós estamos fazendo aqui é trabalhar para salvar as vidas dos motociclistas que a gente percebe que sofrem na rua, tanto trabalhando como no uso cotidiano. Agora, a gente enfrenta também uma situação que veio de uma decisão recente de diminuição da obrigatoriedade dos cursos e do preparo para que você possa pegar um veículo perigoso, como a moto, e ir para a rua. Perigoso no sentido de que você está mais frágil do que se estivesse dentro de um carro. Então, sim, a gente precisa que essas pessoas que vão para a rua estejam mais preparadas, a gente precisa de atividades educativas e a gente precisa, sim, de projetos exitosos e seguros, como é a Faixa Azul. Eu só espero que, se houver outros estudos de outras instituições, eles tenham um embasamento até acadêmico mais relevante, mais importante, mais concreto, que possam trazer números que, até em algum momento, possam nos ajudar a enxergar a Faixa Azul dentro de um prisma, até mesmo um prisma que venha a ser construído. Era isso que eu queria acrescentar.

01:27:56 Fabia Pereira - Anfamoto: Olá, pessoal, bom dia, tudo bom? Bom ano para vocês. Prazer estar aqui novamente na Câmara, discutindo esse assunto. Quando eu vi a reportagem, até mandei o e-mail lá. Realmente eu, na mesma sintonia com o senhor, se eu ia estudar, me sentia um pouco indignada também, porque fiquei pensando: de onde vieram esses dados? Parecia uma informação totalmente fora de contexto. Um dado, sabe aquele Frankenstein de dados? Pegos aqui, pegos ali, em cima de um projeto que foi feito a muitas mãos, muito estudado, muito debatido entre os setores. E me parece que essa junção de dados aí não estava muito bem conectada. Mas, por outro lado, que bom. Às vezes serve de combustível para que a gente discuta o assunto e consiga levar a informação a um outro patamar. E o Fábio falou que, às vezes, não merece comentário ou não merece que a gente se aprofunde. Mas, às vezes, pelo contrário, Fábio, porque a gente tem que combater a desinformação. Para começar, então, eu acho que é uma oportunidade para a gente combater essa desinformação toda que esse estudo gerou. Será que não era a hora de a gente se mobilizar e fazer um evento da CET, alguma coisa nesse sentido? Vamos falar sobre Faixa Azul, juntar todos nós para fazermos um evento. A exemplo, Michele, do que a Penha fez lá no Instituto de Engenharia, que foi tão bacana. Aquele evento trouxe luz sobre uma série de coisas. Ali, nós pudemos discutir com tanta gente boa do segmento a segurança. Será que não é hora de a gente trazer isso à luz e combater essa desinformação feita por esse instituto, que, tudo bem, merece todo o nosso respeito? Afinal, eles têm o trabalho deles, e nós temos o nosso. Mas eu acho que aqui nós temos um número tão relevante de pessoas e entidades com tanta capacidade para discutir o tema que poderíamos aproveitar melhor essa massa toda que temos aqui e, de fato, trazer um evento

para falar sobre a Faixa Azul. Chamou-me muita atenção uma fala que acho que foi da Alê: o descontrole do uso da moto, da velocidade. Quer dizer, são tantos temas que nós temos para trazer. Hoje, eu acho que há uma irresponsabilidade também por parte do condutor, a gente não pode generalizar, não pode falar de todos, mas há também uma irresponsabilidade por parte do condutor, que se apoia na falta de fiscalização, na cobrança do aplicativo, com os aplicativos andando soltos nessa guerra entre eles: é 99, é iFood. Quer dizer, cada vez mais, daqui a pouco vai entrar um novo, e eles cada vez mais pressionados a cumprir meta, porque essas metas envolvem dinheiro. Vamos falar bem abertamente. Então, ele deixa tudo o que há de segurança, se tem pedestre na rua, seja quem for, e acaba largando tudo isso de lado. Mas o que a gente acaba vendo é que todos os atores envolvidos nessa situação acabam ficando desconexos. E talvez falte lembrar para o pessoal quais são os pilares da Faixa Azul e onde eles se conectam com todos nós. Então, fica uma sugestão: por que não fazemos um evento para tratar disso? Um evento grande, bem estruturado, para tratar sobre isso. Hoje mesmo o Observatório ia fazer a divulgação do boletim DataSUS de 2024. Era às 11 horas o webinar deles. Eu não consegui entrar para a gente ver, mas também temos essa questão dos dados, que são muito pulverizados. Será que não estamos um pouco desconexos nesse emaranhado todo de informação? Talvez, se a CET não puxar esse evento, eu vou levar aqui para a minha diretoria, hoje eu falo como Anfamoto e AMM, que é a Associação Marly Meneses de Reabilitação para Acidentados de Motocicleta. Nós vamos introduzir essa parte educacional também, mas tem a ver com vocês aí da CET, da Secretaria, para ver se a gente consegue levantar um evento nesse sentido, tá? Fica aí uma colocação. Um abraço para vocês. Fábio, obrigada.

01:32:46 Michele Perea Cavinato: Estou devolvendo a palavra para o Fábio para falar sobre o evento.

01:32:52 Fabio Nigro Gonzalez: Fábio, eu acho ótima a sua ideia, eu acho que a Anfamoto, a Brasília, a CET e qualquer outra entidade, fundação relacionada à moto, a gente pode se juntar para organizar um evento.

01:33:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Com as associações e o sindicato, para vir junto, vem todo mundo junto.

01:33:13 Fabio Nigro Gonzalez: A participação de todos os entes envolvidos nesse tema tão relevante, a AMABR, o Sindicato das Motos, a gente está sempre buscando, eu acredito, espero, a gente está sempre buscando o mesmo objetivo, que é melhorar a via para que todos os lajes possam transitar em segurança. Então, quando a gente fala de motociclista e de moto, de motocicleta, a gente tem uma situação que precisa e cabe que a gente se junte para trabalhar. Então, como eu falei para a disposição, a gente pode organizar uma reunião para preparar um

evento de debate, um evento de apresentação de resultados, de apresentação de soluções, tentar evitar que esse evento seja um evento político, sabe? Que seja um evento em que sejam apresentadas soluções técnicas, resultados técnicos, informações, possíveis ações para mitigar os riscos e, principalmente, as mortes e acidentes que têm acontecido na cidade. Então, eu estou completamente aberto a isso, já me coloco à disposição, a minha agenda, se vocês quiserem, eu estou tudo em você, tá bom, Fabio? Obrigado.

01:34:47 Fabia Pereira - Anfamoto: Obrigada. Estamos à disposição também, vamos junto nessa, que informação ainda é melhor que tudo.

01:34:56 Michele Perea Cavinato: Fabio, inclusive, se vocês quiserem fazer a próxima reunião de motos, usá-la para fazer esse evento, está à disposição, está à disposição. Eu estava até abrindo o calendário para ver a próxima data, e eu passo para vocês.

01:35:10 Fabio Nigro Gonzalez: Acho que a gente pode organizar, pode ser a próxima, ou até em uma outra data, pode ser um evento presencial.

01:35:19 Michele Perea Cavinato: Podemos fazer presencial?

01:35:27 Fabio Nigro Gonzalez: Acho que é importante a gente fazer uma reunião para entender o que vai ser apresentado nesse evento, se vai ser uma roda de discussão, se vai ser um bate-papo, qual que é o objetivo e o que cada entidade participante pode trazer para a competição.

01:35:41 Fabia Pereira - Anfamoto: Bacana a gente construir um esqueleto. Aproveito para deixar um convite aqui para vocês, que de 10 a 13 de março nós estamos lá no Pavilhão Vermelho do West Center Norte no Salão das Motopeças. Então, se puder ser fora desse período, Michele, te agradeço, já deixo aqui o convite para vocês, vai ser um prazer recebê-los lá, tá bom?

01:36:03 Michele Perea Cavinato: Estou olhando o calendário aqui, a próxima reunião de motos é 18 de março.

01:36:06 Fabia Pereira - Anfamoto: Ah, que bom. Então, dá certo.

01:36:29 Marcão sindimotosp: Bom dia, povo lindo. Bom 2026. Tudo bem com todos? A reunião está quente, hein? A reunião está quente. Primeiramente, passando aqui... Assim que é bom. É assim que é bom, né? Tem o lado positivo e o negativo, e é daí que se cria. Com muitas mãos competentes, a gente chega a uma solução. Peço desculpas aí, presidente e pessoal,

porque eu estava em uma reunião fora, com a Prefeitura. Primeiramente, o rapaz que falou, me fugiu o nome agora, estava falando da Faixa Azul. Só para parabenizar o Fábio: lá na Teotônio Vilela, na nossa região, foi resolvido. Onde teve um acidente, colocaram uma faixa de pedestre, hoje ficou melhor. Fizeram uma zebra bem grande lá, parecendo um centro. Então, essa parte foi resolvida, onde estavam acontecendo alguns acidentes. Na Nações Unidas, vocês podem ver, são poucos acidentes, graças a Deus, que a gente tem ali, entre o Shopping Interlagos e o Shopping SP Market, naquela região. A gente tem uma galera ali também, assim como o Gringo estava falando. A gente sempre está conversando com os motocas, orientando a utilizar a Faixa Azul. A gente sabe, desde quando a Faixa Azul nasceu, que o sindicato foi um grande parceiro, desde o Dom Abrão. A gente participou de tudo. E, em 2024, foi quando a gente teve uma grande novidade: alcançamos 200 quilômetros de Faixa Azul em São Paulo. Tivemos também a questão de quando o Contran e a CET sentaram para discutir a ampliação. E é estranho hoje ver algumas brechas. Eu até vejo que a CET vai ter que ter costas bem largas, porque acho que tudo vai acabar sendo culpa da CET. Agora, com essas normas que o governo liberou, facilitando a questão de tirar a habilitação, mexeu com uma estrutura bem grande na educação, onde antes era passado todo o conteúdo que levava tempo. Agora, dessa maneira que está sendo feita, pode acontecer de aumentar o alto índice de acidentes em São Paulo, na capital, e não só aqui, mas no Brasil todo. A Faixa Azul, a gente não tem o que falar. Desde o começo, e acredito que até hoje, ela tem, sim, salvado vidas. Ela tem adiantado muito a vida do motociclista, do motoboy que a utiliza. Sim, como o Gringo falou, tem pessoas que acabam abusando, acelerando demais. A gente sabe que, por causa das plataformas, é fácil ficar culpando a Faixa Azul. Mas sabemos que há outro lado que tem causado esses acidentes: a pressão para fazer muitas entregas. Igual no jornal a gente vê no dia a dia, baú carregado com toneladas de entrega. Isso vai acabar em quê? Em acidente, porque o cara está com um monte de serviço. Imagina: muita entrega em pouco tempo. Então é aí que vem a velocidade, e, com a velocidade, vem também a distração, e é onde acontece o acidente. Mas eu acredito, sim, que a Faixa Azul vai crescer. Como foi falado também pelo doutor, o sindicato participou, acho que foi na Indonésia, de onde a gente buscou essa estrutura junto com a CET e o pessoal que participou. Eu acredito que é uma ferramenta que a gente pegou de outro país e que está servindo aqui. Aquela parte da Sumaré que foi falada, estou falando rápido porque o horário já está curto, para não tomar muito tempo, a melhor coisa que fizeram foi ter tirado aquela faixa do lado esquerdo, porque colocava a vida do motociclista em risco, até de pedestre. Ficar do lado da guia, ninguém merece. Hoje a faixa está concentrada no meio, e acredito que melhorou bastante. Tem também um grande parceiro ali, o senhor Will, e a gente vê no pit stop que é passado para os motocas a questão da segurança, falando da Faixa Azul. Para essa Faixa Azul crescer e se desenvolver na cidade de São Paulo toda, precisa, sim, da parte do motociclista, do motoboy, respeitar as velocidades. Vejo também que foi resolvida a questão da Bandeirantes. Não sei se você lembra, estava tendo muito acidente. Nos locais onde estavam acontecendo acidentes, colocaram radares. Pode ver que deu uma diminuída. Ainda há colisões quando o

motorista está distraído e sai sem dar seta, mas a gente percebe que diminuiu um pouco o número de acidentes na Bandeirantes. Então, a gente só tem mesmo a agradecer à CET, que é uma grande parceira, a todas essas mãos e cabeças pensantes, ao sindicato também, ao Gringo pela MBR, a todos que estão envolvidos. A gente vê que têm tido bons resultados, e acredito que serão resultados ainda melhores. A gente não pode deixar alguns noticiários quererem incriminar a Faixa Azul ou colocar a CET como culpada de tudo. Sabemos que há várias coisas que não estão batendo. Infelizmente, estamos chegando em época política, então temos que tomar muito cuidado com o que ouvimos. Mas acredito que a CET está fazendo o papel dela e vai fazer melhor ainda. Vamos ter grandes surpresas, muitas coisas ainda vão acontecer. Tem muita água para passar embaixo da ponte. Acredito que as coisas vão melhorar e que vamos conscientizar melhor os motocas. Temos feito essa parte aqui pelo sindicato, por meio das nossas redes sociais e dos grupos de motoboy. É isso, pessoal. Só quero parabenizar todos vocês. O Sérgio, se estiver aí; a Michele; o Galdo. E agora eu queria sair um pouco do contexto, é coisa rápida: a Mariana não está aqui?

01:43:14 Michele Perea Cavinato: Não, não está.

01:43:15 Marcão sindimotosp: Olha só, em breve está para você.

01:43:16 Mariana Santana Pereira Santos: Estou presente.

01:43:25 Marcão sindimotosp: Então vamos lá, Mariana. Eu sei que você não é culpada, mas vou deixar algo interessante aqui. Muita gente, via política, faz algo para agradar um lado e acaba atrapalhando o serviço. Por exemplo, o Portal 156 tem sido uma ferramenta muito grande para o trabalhador, a Mariana sabe disso, todos da CET sabem — na questão de renovação, tirar o primeiro Condumoto, vocês sabem de tudo isso. Desculpa sair um pouco do contexto, mas o nosso governo, entre aspas, fez uma boa ação: liberou uma resolução dizendo que o curso não precisa mais ser renovado, ele renova automaticamente. Olha que conquista. O que acontece? Aqueles que tinham o curso vencido há 10, 20 anos chegam aqui, todo marrudão, dizendo: "Quero renovar meu Condumoto, quero colocar a placa vermelha." Opa, mas calma aí: para renovar o Condumoto, você precisa ter o curso de Exercício de Atividade Motofretista no prontuário. E o que acontece? Fizeram essa resolução, mas o curso só consta na habilitação, não consta no prontuário. Aí é onde você pega pessoas que acham que a gente quer ganhar dinheiro, que a Prefeitura quer ganhar dinheiro, que a autoescola quer ganhar dinheiro. Mas não é isso. Fizeram a resolução, o curso renova automaticamente na habilitação, mas não consta no prontuário. E o culpado é quem? A CET, a Prefeitura. A gente sabe que, para renovar o Condumoto, a Mariana é prova disso —, tem que constar lá o exercício de atividade motofretista. E, na resolução, o curso só aparece na habilitação, não sai no prontuário. Não tem nada a ver com a Faixa Azul, mas estou só explicando para vocês que isso está acontecendo, tá,

Mariana? Desculpa te perturbar. Ainda existe uma demanda grande. As pessoas chegam aqui dizendo: "Minha habilitação, o governo me deu aqui o curso", mas querem renovar o Condumoto sem ter o registro de motofretista no prontuário. Isso gera desconforto, gera discussões, que a gente vai relevando, não leva muito para frente, mas é isso: só deixando vocês atentos, porque vai ter que resolver essa parte. E parabéns, CET. Que 2026 seja bom para todos que estão presentes. Vamos tentar diminuir esses acidentes em São Paulo. E agradecer ao Estuda, que sempre, todas as vezes que eu participo do Pit Stop, fala bem da CET, fala da questão da Faixa Azul. Não vamos deixar que alguns queiram destruir esse sonho que demorou tanto para se concretizar. Antes de existirem associações e outras frentes de luta, o Sindimoto já vinha pedindo essa Faixa Azul, vocês sabem, temos ofício de 20, 25 anos atrás. Hoje a CET, junto com essas cabeças pensantes, junto com o prefeito e todos os envolvidos, conseguiu tirar do papel. Hoje está aí o resultado. Não vamos deixar alguns engraçadinhos, alguns ciumentos que não conseguiram desenvolver o que, acredito, a CET desenvolveu, destruir esse sonho. Preservar a vida é a melhor coisa, e a gente viu que a Faixa Azul fez diferença. É lindo você estar andando à noite em São Paulo, eu trabalho bastante à noite. Eu só não uso a faixa à noite quando o trânsito está tranquilo, mas, quando está parado, a gente usa muito. É uma coisa linda você olhar e falar: "Que bom que a gente participou dessa construção." Dá até alegria, parece até coisa de doido, mas é verdade. Então, parabéns a todos vocês: Prefeitura, DTP e todos os envolvidos. Vamos para frente, desenvolver cada vez mais a questão da Faixa Azul. E, para finalizar, Dawton, a gente sabe que na Jacu-Pêssego, infelizmente, naquela reta, vai ter que colocar uns radares, não sei se já foi feito, porque ali a questão é velocidade. O pessoal estica o cabo, e a maioria dos acidentes acontece ali embaixo da passarela, na travessia. O pessoal tem preguiça de passar por cima e atravessa por baixo, pelo meio da pista, e é aí que acontecem as tragédias. Então, parabéns à CET. Mariana, desculpa o desabafo, mas você sabe. Eu tinha que falar com você, você que é do DTP. Obrigado, gente.

01:47:46 Michele Perea Cavinato: Marcão, obrigada. Obrigada pela forma sempre positiva de trazer seus assuntos aqui na Câmara. Mari, você quer falar, você quer responder alguma coisa para o Marcão?

01:47:57 Mariana Santana Pereira Santos: Bom dia, pessoal, bom dia a todos. Parabéns para a Alexandra pela apresentação, foi muito esclarecedora em relação à faixa azul. Em relação ao cadastramento de condomoto e renovação, realmente, por causa da resolução, não precisa mais apresentar o certificado de renovação, já a cada cinco anos. Então, realmente, está acontecendo um problema no Detran que não aparece. Nós tivemos uma reunião com o Detran, na sede do Detran, no dia 3 de fevereiro, para tratar, inclusive, deste assunto, porque deveria aparecer na certidão de prontuário. Então, o que nós, o DTP, estamos fazendo? A gente está aceitando não apresentar na certidão de prontuário a renovação, até porque, se ele está renovando, significa que ele já apresentou alguma vez, significa que está na CNH. Então, para

a renovação, você pode apresentar toda a documentação e, se na certidão de prontuário não tiver, a anotação do curso de motofletista, a gente vai aceitar. Agora, em relação ao cadastramento, a gente está conversando com o Detran, eles estão verificando as providências para ver, talvez seja alguma questão de programação, de sumir depois de cinco anos, mas eles já estão verificando. Está bom?

01:49:19 Marcão sindimotosp: Mariana, muito obrigado. Eu sei que você é bem profissional. Obrigado imenso, porque eu fiquei mais de um mês te perturbando. Então, agora já vou passar aqui para o pessoal. Está bom?

01:49:29 Mariana Santana Pereira Santos: Se for renovação, se, porventura, ele já passou por aqui, se for renovação, a gente aceita não postar na certidão de prontuário. Agora, no cadastramento, como a gente nunca enxergou, se ele já fez o curso de motofletista, a gente vai ter que verificar alguma outra forma, porque aparece na carteira da CNH do Brasil, que é o aplicativo. Mas não tem como tirar um print e comprovar que realmente aquele print foi daquele condutor. Então, a gente está pensando na melhor maneira, se a gente atende de maneira presencial. Tem atendimento presencial, mas a gente está pedindo para o Detran resolver o mais rápido possível.

01:50:12 Marcão sindimotosp: Entendi. O Portal 5.000 já fez para tirar a fila do DTP, ajuda bastante. Agora, se for presencial, se sai que vai sobrecarregar, e aí não sei como vai ficar. Mas está bom, pelo menos foi resolvido.

01:50:24 Mariana Santana Pereira Santos: Inclusive, não foi só essa pauta que foi tratada, a gente está tratando de outras coisas, inclusive da melhoria do fluxo do motofletista. A gente explicou para eles que é um caso muito complicado, porque tem a legislação federal, tem a do município, existem muitas vistorias, muitos passos necessários, um custo muito alto. A gente, inclusive, está falando a respeito disso. É que ainda estamos em tratativas, então, provavelmente, na próxima Câmara ou na outra, a gente tem alguma novidade em relação a isso.

01:50:52 Marcão sindimotosp: Tudo bem, então. Obrigado.

01:50:53 Mariana Santana Pereira Santos: Obrigada.

01:50:54 Michele Perea Cavinato: Foi bom esse informe, Mari. Esse spoiler. Bom, bom. Obrigada. Obrigada, Marcão. Seu Elio.

01:51:03 Elio Bueno de Camargo: Desculpa voltar aqui para mais uma sugestão. Como o

problema na Faixa Azul foi o aumento substancial da velocidade, e fazer o controle dessa velocidade por equipamentos é inviável, porque exigiria toda uma capacidade operacional, o que nós estamos sugerindo é que os aplicativos mais usados adotem um controle de velocidade e paguem um prêmio de regularidade, já informado ao cliente. Inclusive, os próprios clientes, devidamente motivados, poderiam contribuir. Isso pode ser usado como estratégia de marketing dos aplicativos, gerando mais confiança e demonstrando responsabilidade por parte deles. Eu acho que é um trabalho que o Fábio pode estudar e talvez apresentar aos aplicativos. Mas, voltando para a Alessandra, não vamos esquecer dos pedestres, que são vítimas, não necessariamente nos locais adequados. É importante diminuir o tempo de espera no sinal vermelho e também não esquecer da adequada localização dos pontos de ônibus, além do fechamento dos canteiros centrais. Era isso.

01:53:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Rapidamente, Elio, eu só vou afirmar, não é verdadeira essa afirmação que a faixa azul aumenta a velocidade. Nós vamos falar sobre isso em outra câmera temática. Eu só quero reforçar isso. E, depois, a gente vai falar sobre isso na nossa outra apresentação. Quanto ao pedestre, nós estamos fazendo um trabalho específico agora, nós estamos debruçados num trabalho específico sobre pedestre, que, aliás, já assumiu o compromisso de fazer uma apresentação na próxima câmera temática de mobilidade a pé sobre esse trabalho. É um trabalho que vai ser desenvolvido aqui em toda a cidade de São Paulo. É um trabalho realmente muito bom. Nós vamos fazer uma apresentação na próxima câmera temática de bicicleta, de mobilidade a pé, com relação ao pedestre. Realmente, a gente precisa fazer um trabalho também na questão dos atropelamentos. Acho que o Fábio também quer responder, dar continuidade à resposta.

01:54:09 Fabio Nigro Gonzalez: Só porque ele citou o fato dos aplicativos, não é? Na verdade, eu já estive em contato com os aplicativos. Não sei quantas vezes, muitas vezes eles já vieram, já foram consultados, mas não há o interesse de desenvolver um trabalho com aplicativos. Isso já foi discutido, a gente já percebeu. A gente nunca desistiu e, em segundo tempo, não voltarei a procurá-los, porque eu acho que eles são parte integrante e ativa do problema. Então, eles precisam estar na mesa, discutir o tema. Mas, todas as vezes que eu tive contato com eles, a coisa nunca andou, nunca teve um interesse real da parte deles de melhorar a situação, de trabalhar junto ou não junto. Mas, mais uma vez, não vou desistir. A gente vive difícil para encontrar comunidades de tempos diferentes. A ideia é que, em algum momento, consigo colocá-los na mesa para conversar sobre isso. Talvez, nas próximas tentativas, a gente tenha mais sucesso.

01:55:42 jmontal: Chegou a minha vez, não é, Dwton? Primeiro, peço desculpas. Eu tive que me dividir hoje. Passei por uma comissão aqui da SEMIL sobre transporte de produtos perigosos. Mas, nesse tempo em que estive aqui, consegui acompanhar um pouco do que a

Alexandra falou. Estou acompanhando a polêmica. E queria dizer, inclusive, Dawton, que a polêmica não é, de todo, uma coisa negativa. Ela era muito usada como instrumento pedagógico. E a polêmica, inclusive, está relacionada com a importância do fato. A gente tem vidas em jogo. Estou falando aqui do palco da saúde, no caso. A gente sabe a importância do tema. A gente acompanha, nos hospitais, o drama que são os sinistros que acometem motociclistas. Como o Yasuda disse, eu assisti à apresentação do estudo Cordial, da USP, da Universidade Federal do Ceará. Na verdade, é isso que a metodologia científica diz, Dawton: todo estudo científico pode ser aplicado, pode ser contestado e precisa ser revisado pelos pares. A gente não tem que ficar triste porque a opinião do outro é diferente. A gente tem que balizar isso e levar adiante. Como você falou, nós temos outros dados, vamos apresentar outros dados. Isso é o fundamental. Mas algumas coisas que foram ditas naquele estudo realmente merecem atenção. Essa constatação da velocidade, a diferença entre a velocidade na faixa e fora da faixa, inclusive foi tema das nossas câmaras temáticas aqui há muito tempo. A gente já apresentou a questão da homeostase do risco: quando eu me sinto seguro, eu relaxo em relação à administração do risco e termino correndo mais risco, no caso aqui, acelerando mais. Porque "a faixa é minha", então eu piso mais fundo. Isso realmente é algo interessante. O senhor Elio já falou, o Fábio falou, você falou sobre a dificuldade de administrar ou controlar a velocidade nesse contexto, principalmente para esse tipo de modal. Não sei se a gente deveria incentivar a busca por tecnologias mais adequadas, porque a faixa realmente, se não tiver controle de velocidade, e isso tem sido dito sempre, inclusive nas nossas câmaras temáticas, pode se tornar um risco adicional. Inclusive, naquele evento citado pelo Fábio, no Instituto de Engenharia, convidamos lideranças dos motociclistas para fazer campanhas unificadas de advertência sobre o risco da velocidade. A Abramet acabou de publicar uma diretriz médica falando sobre a tolerância do corpo humano aos eventos indesejados do trânsito e sobre o malefício que a velocidade propicia. Nós não fomos projetados, enquanto seres humanos, para resistir às forças liberadas pela energia cinética em um sinistro de trânsito. A gente veio com um "capacete natural" aqui e um "escudo torácico", mas eles são absolutamente ineficazes quando a velocidade não é aquela que existia antes da invenção do automóvel. Então, nesse sentido, eu acho que a gente tem até que comemorar o estudo da academia, porque ele é um estímulo para que a gente continue procurando aperfeiçoar. A gente não pode dizer que a faixa é boa ou ruim antes desse debate ser encerrado, e ele definitivamente não está encerrado. É próprio da ciência debater essas questões. Não adianta ficar com raiva de um ou de outro. Há pessoas ali com qualificação reconhecida no mundo científico. Talvez até conversar com eles, Dawton, seja algo interessante. A gente quer aprender. A gente não quer que o motociclista morra. A gente não quer que o hospital tenha 70% dos seus leitos de emergência ocupados por vítimas de sinistros de trânsito, sendo 80% deles motociclistas ou garupas. Nesse sentido, essas reuniões são absolutamente indispensáveis, e é preciso ter espírito aberto para um debate produtivo. Se alguém acha que o motociclista profissional é o grande responsável pelos sinistros, hoje há vários trabalhos mostrando que não é bem assim. O recém-habilitado e aquele

que tirou habilitação para transporte próprio têm sido as vítimas preferenciais nesses eventos. Talvez a gente tenha que mudar o foco ou aprofundar melhor os estudos, para que o resultado das intervenções seja realmente efetivo. Essa diferença de velocidade entre modais, um a 70, 80 km/h e outro a 30, 40 km/h, é um princípio básico de segurança viária: trata-se de uma incompatibilidade que propicia a ocorrência do evento indesejado. Eu acho interessante o que o senhor Hélio mencionou sobre o “nudge”, o empurrãozinho comportamental, da economia comportamental: como modificar o comportamento a partir de estratégias simples. Ele citou o exemplo do aeroporto de Amsterdã, em que, ao colocar a imagem de uma mosca no mictório, reduziu-se significativamente a necessidade de limpeza. No trânsito, em vez de apenas punir, você pode elogiar o bom comportamento. São medidas de custo baixo ou pouco significativo, mas com grande potencial de resultado e fácil mensuração da eficiência. O economista Richard Thaler e Cass Sunstein popularizaram essa abordagem, e Thaler recebeu o Prêmio Nobel de Economia em 2017. Vários países já utilizam amplamente esses estímulos comportamentais. Talvez esse seja um caminho interessante para a gente explorar aqui também. Era isso que eu queria dizer.

02:04:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado. Eu vou passar para o Gringo, agora vai ser breve, Gringo. Meio-dia e 13, seja breve, porque tem outras pessoas.

02:04:34 Gringo presidente AmaBR: Eu imaginei que você ia falar isso. Vamos lá. Qual a possibilidade de vocês desenvolverem um mapa de calor dos acidentes de moto na cidade de São Paulo, para que a gente possa saber onde esses acidentes estão acontecendo e, aí, colocar, se possível, por região? Não sei se dá para colocar cada lugar em que aconteceu, com a especificação dos horários e essas coisas, porque tem muitas situações que eu vejo, como os bailes, a galera sem capacete e a milhão com as motos, principalmente onde eu moro. Na rua de trás, dia de domingo, o bicho pega lá, e as motos passam todas acima da velocidade. E aí, às vezes, também pode puxar: nesses lugares devem estar acontecendo acidentes, e a gente não está vendo isso também. Então, esse mapa de calor, tanto dos acidentes quanto dos acidentes na Faixa Azul, seria interessante. Se a gente tivesse os dias e esse mapa que a gente conseguisse enxergar também. Sobre as montadoras, fiquei muito feliz que o Sr. Yasuda falou que aumentou bastante a venda de motos e tal. Então, é sinal de que dá para as montadoras investirem um pouquinho mais nas campanhas, em vez de ser só duas vezes por ano, no Maio Amarelo e em outra ação no Setembro Amarelo. Fazer algumas outras mais, ajudar projetos voltados à capacitação, de alguma forma, projetos que venham a entregar habilidades para as pessoas. Inclusive, a gente está com um projeto que vai estar desenvolvendo já, que vai precisar de pilotos. E aí eu iria falar com o César Barros para ver se ele disponibilizava os pilotos lá para a gente, para esse projeto. Já adiantando para o senhor aqui também, que esse projeto tem a tendência de crescer e, possivelmente, vamos precisar de mais. Então, fiquem abertos, já que as montadoras estão em uma das melhores condições agora. A fiscalização, Dawton, eu acho

importante. Sabe o que eu acho? Para sair desse negócio de indústria da multa, desse negócio todo, é também mostrar, quando o agente extrapolou, qual é o trabalho dele e, quando ele extrapola, onde se denuncia. Porque isso também contém aqueles agentes que são ruins. Senão, fica esse negócio: a pessoa é multada e, muitas vezes, ela está errada, na maioria das vezes, imensa maioria. Mas, em um ou outro caso, por um desentendimento ou por alguma coisa errada, a gente já viu muito disso, já chegou vídeo aqui, e é por isso que estou falando isso. Ter ali a informação de onde a pessoa pode denunciar. Eu sei que vai aumentar a quantidade de denúncia, porque tem gente que não aceita que foi punida. Mas deveria ter isso, que tira esse negócio de a fiscalização ser vista como esse monstro todo. Se você acha que houve erro, então vai lá e denuncia em tal lugar, entende? Deveria ter algo desse tipo, que equilibre as ações. Foi falado aqui pelo Fábio da situação do curso de motofrete. Eu vou estar averiguando como é que eu entrego essas informações. Mas, independentemente desse recurso, a CET não vai mais fazer o curso de motofrete gratuito, que era uma excelência em curso. Já cheguei até a elogiar lá no Senatran, em Brasília. Essa parte também, Dawton, não sei a quem compete, o Michel também, se, dentro desse projeto, a gente precisar utilizar o CETET. A gente já tem um caminho aqui, que já sabe como fazer, mas, se existir algum outro, para uma entidade que queira ministrar um projeto voltado à categoria, se é possível estar utilizando lá o CETET. Sobre a CNH, a forma como está sendo feita agora, mandei um vídeo no link para vocês, mandei para algumas pessoas no particular também. Se vocês puderem compartilhar entre vocês, para verem a máfia que é para tirar habilitação. Então, às vezes, no contexto geral, a forma que era antes e a forma que é agora, nenhuma das duas atende. Tem que melhorar muito para que se formem realmente condutores. Mas era uma máfia. Eu perdi muito dinheiro para tirar uma habilitação que, de certa forma, só ensinava a fazer baliza. No trânsito em si, não ajudou. Eu queria até que vocês vissem. Eu não consegui pegar essa parte completa, mas, no lugar em que tirei habilitação, as placas estavam tampadas, as faixas apagadas, o local totalmente sem condição. Vocês vão ver uma parte disso no vídeo que eu fiz. E também, sobre esse evento, eu não entendi bem, porque a voz do Fábio ficou muito baixa para mim. É um evento que o Fábio comentou? Eu fiquei meio sem entender. Ele citou a gente, mas não entendi se vai acontecer de fato, se é só um esboço ou algo do tipo. Dawton, uma pergunta rápida: quem é o responsável por colocar funcionários no DTP? É o próprio diretor do DTP ou o secretário de Transportes?

02:10:27 Dawton Roberto Batista Gaia: É o próprio do DTP, com certeza. Está dentro da secretaria, então o secretário termina sendo o próprio responsável, mas é o próprio DTP.

02:10:40 Gringo presidente AmaBR: Entendi. A gente viu agora, no começo do ano, um aumento bem grande de pessoas procurando para se regularizar. Eu até queria saber se a Mariana viu esse aumento lá também, porque, para nós, foi assim: estou sem responder meu WhatsApp desde o dia 30. Desde o dia 30 não estou conseguindo responder, e ainda estou

com 243 pessoas chamando. Eu finalizo dizendo que é importante que a gente tenha algo mais eficiente, igual ao CENIPA. Quando cai um avião, o sistema entra em ação na hora, e em pouco tempo já descobrem qual foi a causa daquele acidente. E aquele acidente nunca mais acontece, porque eles criam um sistema de prevenção, um *checklist*, mudam mil coisas, e aquele mesmo tipo de ocorrência não se repete. A gente vê que estamos perdendo, na cidade de São Paulo, o equivalente a dois aviões e meio só de motociclistas, e não vemos o mesmo empenho dos órgãos responsáveis. O que falta para dar esse chacoalhão e fazer com que tomem essas atitudes? Ou será que a nossa vida só é valiosa quando estamos em um avião, mas, quando estamos de moto, não é? Então, eu termino por aqui.

02:11:55 Michele Perea Cavinato: Gringo, eu acho que a Mari quer responder por a parte do DTP, o Fábio que foi falado do Setete, eu só queria te falar rapidamente. Primeiro, as denúncias que você comentou, a Prefeitura tem um canal oficial que é um 5.6, elas podem ser feitas através desse canal. Segundo, mapa de calor. O Infosiga faz esse mapa. Eu até perguntei para o Detran enquanto você estava falando, eu te passo o caminho disso. Mas é possível fazer mapa de calor através do Infosiga. E agora eu acho que dá a Mari um pouquinho mais rápido, se você quiser falar antes, Mari, sobre o DTP.

02:12:29 Mariana Santana Pereira Santos: Claro, é super-rápido. Em relação ao recebimento de Condumoto aqui, a gente tem recebido bastante renovação, mas todas as que temos recebido estão em dia. Gringo, a gente tem funcionário dedicado especialmente ao motofrete. Em relação à quantidade de funcionários aqui, é algo muito volátil, porque há demissões e admissões. Mas, de qualquer forma, tivemos realmente um número bem expressivo de redução de funcionários, e isso já está sendo tratado, inclusive, já está em processo a contratação. Isso envolve funcionários da Prefeitura. A gente sabe que existe uma deficiência muito grande em todos os setores da Prefeitura, não só no DTP. A contratação de funcionários da Prefeitura é feita pela CGS, que é a Secretaria de Gestão, se eu não me engano, porque o governo municipal sempre muda a nomenclatura. Mas o processo foi encaminhado para a Prefeitura de São Paulo para a contratação, tá? E existe todo um trâmite burocrático para que essas contratações sejam efetivadas, tá bom?

02:13:38 Mariana Santana Pereira Santos: À medida que tiver outras reuniões, a gente vai mantendo os informes.

02:14:01 Fabio Nigro Gonzalez: Eu anotei os pontos aqui que você levantou em relação a denúncias de agentes. Como foi colocado aqui, a gente tem um canal de denúncia. Agora, eu acho que, mais importante do que isso, quando você citou esse mote de "indústria da multa", eu acredito que a fiscalização, a multa, é uma atividade que não representa nem 1% da atividade do agente na rua. Acho que, mais do que focar na multa e na denúncia ou não denúncia, um

dos nossos caminhos, um dos projetos aqui da minha área, é mostrar para a população o que realmente faz um agente da CET. Outra coisa: a fiscalização é necessária. Eu sei que todo mundo sempre bate muito na tecla da fiscalização, mas, se a gente não fiscalizar, vira terra de ninguém. Cada um faz o que quer, sem receber punição quando faz algo errado. Então, a fiscalização é extremamente necessária, inclusive em termos educativos. A gente percebe, ao longo do tempo, inclusive pelos números, que faz muita diferença quando trabalhamos a fiscalização. Lógico que não fazemos isso de uma forma inadequada. Pode acontecer de um agente ou outro ter alguma ação pontual, mas nunca é uma atuação institucional nesse sentido. Muito pelo contrário: a CET trabalha sempre com muita responsabilidade. Você falou dos cursos e reclamou da "máfia" que existia. Enfim, acho que é preciso tomar cuidado, porque realmente houve uma mudança que talvez não seja positiva. Em vez de combater a máfia que você disse que existia, simplesmente retiraram a obrigatoriedade dos cursos. Entrando novamente no que eu tinha falado antes, e que talvez você não tenha conseguido ouvir naquele momento, eu disse que estamos reestruturando os cursos para motociclistas e os cursos de motociclista seguro. Sim, o CETET vai continuar oferecendo esses cursos. Estamos fazendo uma reestruturação e vamos utilizar os espaços que temos para isso. Assim que estiver tudo pronto, como eu disse antes, apresento aqui, na Câmara Temática, todo o planejamento, tá bom? Outra coisa: em relação ao evento, a Fábria sugeriu fazermos um evento conjunto para debater o tema da motocicleta, o tema da Faixa Azul e o aumento das motos nos últimos cinco anos, ou até mais. O que eu falei é que estou aberto. A minha sugestão é sentarmos e fazermos uma reunião com todos os entes envolvidos, incluindo a MBR, o Centro de Motos, a AmpaMoto, a Abraciclo e outras entidades, associações e lideranças que queiram participar. A ideia é organizar uma reunião para, a partir dela, estruturarmos um evento para tratar desse tema, tá? Quanto à comparação com os aviões que você citou, eu acredito que sejam realidades e desafios completamente diferentes. Pode ter certeza absoluta de que a municipalidade, a Prefeitura, dá um valor enorme à vida de todos os munícipes. Não é porque, quando se fala de avião, há uma estrutura diferente, e quando se fala de moto, há outra abordagem. A gente trabalha com as ferramentas possíveis e busca sempre novas ferramentas para proteger a vida das pessoas, tá bom?

02:18:20 Marcão sindimotosp: Fábio, Marcão, na voz rapidinho, vai com novidade aí, viu, da questão, antes de parar eu te falar aí, viu? Ele pegou e falou da questão do motofrete. Ele sabe, coisa boa mesmo, que vai beneficiar, porque deixa um porrinho atrás da Lorena, mas vai beneficiar, viu? Deixa eu ficar quietinho.

02:18:45 Fabio Nigro Gonzalez: É, eu estou ciente, mas eu sei que ainda não é oficial, mas estou ciente que as coisas vão ficar mais fáceis quando poder trabalhar a segurança com ciclistas. Obrigado, Marcão.

02:18:58 Gringo presidente AmaBR: Obrigada. O CETEC, como faz para usar o espaço do CETEC?

02:19:06 Fabio Nigro Gonzalez: Para usar o espaço do CETEC, você precisa me informar exatamente do que precisa, para que a gente possa verificar a possibilidade de encaixar isso dentro da programação. Quando a gente finalizar e começar a oferecer o curso para moto, ou seja, concluir a reestruturação dos cursos, provavelmente não teremos 100% de disponibilidade na agenda do CETEC. Mas, dependendo do que você precisar, podemos trabalhar juntos nisso. Podemos sentar para conversar e, inclusive, te ajudar a encontrar um local adequado para realizar as atividades que você está buscando, tá bom?

02:19:54 Gringo presidente AmaBR: Beleza, agora eu ouvi, coloquei o celular no ouvido aqui, agora eu consegui escutar bastante. Valeu, eu agradeço de verdade pelas respostas, parabéns, Alexandre, pela apresentação e obrigada pelas dúvidas tiradas.

02:20:06 Michele Perea Cavinato: Opa, obrigada. Olha, a última pessoa agora, Gilberto. O Gilberto é um dos fundadores daqui do CMTT, voltou agora como conselheiro e ele participava da Câmara Temática de Mobilidade a pé, assumiu agora a cadeira do Iboza.

02:20:13 Gilberto de Carvalho CMTT: Durante nove anos.

02:20:23 Michele Perea Cavinato: Nove anos, foi bastante. Gilberto, a palavra é sua.

02:20:25: Gilberto de Carvalho CMTT: Bom, doutor Montal, acho que você já falou boa parte do que eu iria colocar, mas ressalto, sobretudo, a necessidade de esse debate permanecer aberto, sem demonizar grupos e afins, porque estamos falando a partir de perspectivas diferentes. Eu falo, sobretudo, pelo pedestre, mas estamos tratando de espaço público. O espaço público, quer dizer, a Faixa Azul, ainda que seja uma faixa delimitada, continua sendo um espaço contido no espaço público. Portanto, todo tipo de dado precisa ser considerado, inclusive aqueles que não vieram diretamente do outro estudo que foi objeto de crítica aqui. Hoje mesmo saiu uma matéria na Folha, com cobertura na CBN, trazendo dados do Infosiga, que é um órgão do governo, sobre o aumento de atropelamentos e de mortes nos cruzamentos, especialmente envolvendo pedestres atropelados por motos. Então, de fato, ainda temos bastante coisa para discutir, não no sentido de acabar com a Faixa Azul, mas, no mínimo, de debater medidas que continuam sendo necessárias para aumentar não só a segurança dos motociclistas, mas a segurança no trânsito de maneira geral. Acho que essa perspectiva não pode ser perdida de vista. Trata-se de uma área de convivência comum, e precisamos encontrar um ponto de encontro, não apenas um espaço de troca de desaforos. Todos merecem ser ouvidos, e tudo deve ser levado em consideração, porque estamos falando

de um projeto que ainda está em fase de análise. Essa abertura só pode contribuir para aprimorar aquilo que está sendo implementado. Muito obrigado a todos.

02:22:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Gilberto. Acho que não tem mais ninguém inscrito aí, Michele. Eu só queria encerrar dizendo o seguinte: não existe, da nossa parte, da CET, e posso falar isso com tranquilidade, como superintendente de Planejamento, responsável por todas as áreas de segurança da CET, nenhuma intenção de demonizar estudo algum. O que precisamos é nos debruçar sobre o estudo e verificar que parte dele realmente tem fundamento e que parte pode ser utilizada no que estamos fazendo e desenvolvendo. Lógico que, sempre que alguém contesta algo que fazemos, isso acende um alerta, e isso é muito positivo. É para isso que servem essas manifestações que, muitas vezes, se colocam de forma contrária ao que apresentamos. O que pretendemos aqui, na verdade, é aproveitar as contribuições do estudo deles, analisar o que de fato é consistente, porque, com certeza, há partes boas e significativas, que precisam ser consideradas e não serão desconsideradas. Além disso, o trabalho que a CET vem desenvolvendo inclui levantamentos, inclusive com um aprofundamento maior na questão da velocidade. Após a publicação que eles fizeram, intensificamos essa análise. Na verdade, já vínhamos realizando esse estudo há bastante tempo, mas ainda não havia nenhuma publicação nesse sentido. E é isso que faremos agora. De forma alguma posso desconsiderar o trabalho realizado. Tenho muito respeito por todos os órgãos que desenvolveram esses estudos. O meu único ponto é que eles poderiam perfeitamente ter nos procurado, apresentado o estudo, mostrado os dados. Poderíamos ter nos sentado juntos e feito essa análise de forma conjunta. Tenho certeza de que poderíamos ter contribuído ainda mais para o trabalho que desenvolveram. Não tenho dúvida de que a base de dados que a CET possui hoje é bastante ampla e poderia ter colaborado significativamente. Da mesma forma, o trabalho deles poderia ter se tornado ainda mais robusto e contributivo em relação à realidade que vivemos atualmente. É apenas isso que eu queria registrar, deixando claro que não há, de forma alguma, a intenção de desmerecer o trabalho realizado.

02:25:34 Gilberto de Carvalho CMTT: Então, Dawton, ainda é tempo.

02:25:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Com certeza, com certeza. Não tenho dúvida nenhuma disso. Por outro lado, os dados que a gente vem apresentando e disponibilizando já são dados constatados, porque realizamos muitas pesquisas. E não foram pesquisas pequenas, as amostras também não foram pequenas, foram amostras grandes. A redução de vítimas feridas em sinistros com motociclistas foi de mais de 20%. Isso é um dado muito significativo, realmente é muito significativo. Quando observamos a quantidade de mortes e de sinistros fatais, considerando que, de modo geral, a cidade cresceu 55%, e constatamos que, na faixa, o número permaneceu no mesmo patamar, é algo relevante. Eu não gosto de falar em estabilidade, porque estabilizar índice de mortalidade não é algo positivo, pelo contrário, é

muito ruim. Precisamos sempre reduzir. O número que devemos buscar é zero. Temos que buscar zero sinistros. É claro que precisamos organizar esse fluxo de forma que possamos, de fato, melhorar esse cenário. Temos também o dado de adesão dos motociclistas, e isso é científico, é pesquisa: mais de 80% dos motociclistas utilizam hoje a Faixa Azul. Esse é um dado importante. Significa que, de alguma forma, eles estão aceitando bem o projeto, e o projeto é bom. Precisamos apenas reforçar que aquele é um espaço adequado para eles circularem. Com toda certeza, eles têm essa informação e podem utilizar melhor esse corredor. Em um dos levantamentos divulgados, inclusive, aponta-se melhora na fluidez. Quando há aumento da intervisibilidade entre moto e carro, melhora-se a condição do trânsito. As pessoas ficam mais tranquilas. Aquele “buzinação” que sempre existia praticamente desapareceu nos trechos onde há a Faixa Azul. Essa sensação de pertencimento que buscamos precisa ser ampliada, pertencimento com foco na segurança. E isso significa que o motociclista precisa observar a velocidade em que está circulando e obedecer à regulamentação. Sei que isso implica intensificar a fiscalização. Você pode fazer o melhor projeto do mundo, colocar placas de proibido estacionar em toda a via; se não houver fiscalização, os carros continuarão estacionando e desrespeitando a sinalização, com certeza. Além disso, há os benefícios econômicos. Estimam-se milhões de reais economizados em custos hospitalares, seguros e produtividade da população, quando se evita que as pessoas fiquem afastadas do trabalho em razão de sinistros. Em resumo, a Faixa Azul é um projeto bom e deve continuar sendo debatido e aperfeiçoado. Acho muito válida a sugestão de formarmos um grupo, realizarmos um evento, nos debruçarmos sobre o assunto e abrirmos o debate para todos, sempre com o objetivo de contribuir para a redução dos sinistros. É isso. Vou passar a palavra ao Montal para darmos sequência.

02:30:02 jmontal: Rapidinho, Dawton, é só para lembrar que o Yasuda me passou a palavra porque eu havia feito uma pergunta durante a apresentação da Alexandra, do estudo da USP e da UFC, no caso. A minha pergunta foi por que isso não foi comunicado à CET previamente. A CET deveria ter sido informada, até por uma questão de responsabilidade dos pesquisadores. Acho que é um dado preocupante.

Perguntei isso, inclusive, por conhecer a Câmara Temática e saber do espírito democrático que prevalece aqui. Nesta Câmara, não há tema proibido. Todo debate é permitido. Já tivemos, inclusive, membro do Ministério Público participando ativamente dessas discussões. Portanto, não há qualquer interdição ao debate na Prefeitura, pelo que acompanhamos ao longo dos anos. Por isso, causou estranhamento que aqueles dados apresentados não tenham sido previamente compartilhados com a própria Prefeitura e com a CET. Era isso.

02:31:14 Michele Perea Cavinato: Obrigada, doutor Montal. E lembrando que o objetivo de todos é o mesmo, não é? A redução de sinistralidade e acidentes, não é? Um grupo, outro grupo...

02:31:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós estamos do mesmo lado, não é?

02:31:25 jmontal: Ninguém quer matar ninguém, pelo contrário. Ser tratado como um contra o outro. Então, de forma alguma, o objetivo é o mesmo. Obrigado, gente. É isso. Achei a reunião bastante produtiva hoje. Acabou se estendendo, mas valeu a pena. Pelo que entendi, teremos novidades, tanto da parte do Dawton quanto da Mari. E até do Marcão, né, Marcão? Você deu um *spoiler* aí e não contou o resto, mas teremos boas novidades. É isso, não é? A próxima tomada temática será no dia 18 e que seja recheada de notícias boas.

02:32:10 jmontal: Vão deixar de fabricar motos, hein, Marcão?

02:32:14 Michele Perea Cavinato: Será, Marcão? Acho que não, hein?

02:32:16 jmontal: Vão deixar de fabricar motos, hein?

02:32:19 Marcão sindimotosp: Não.

02:32:20 Michele Perea Cavinato: Os aplicativos capacitarão todos os ciclistas.

02:32:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Um dado que eu vi recentemente é que eles fabricaram mais de 2 milhões de motos. Realmente é um recorde absoluto de fabricação e colocaram no mercado, o que é mais importante, porque não basta fabricar, eles colocaram realmente no mercado. Em São Paulo, chegou acho que 1 milhão e 400 motos. Acho que o número que... Se não me falo da memória, é esse. Passou de 1 milhão e 400 motos circulando na cidade de São Paulo. Olha, esse número realmente é muito significativo.

02:32:48 Michele Perea Cavinato: Muito. Isso aqui é o quê? 18% da frota?

02:32:50 Dawton Roberto Batista Gaia: É uma coisa. A frota é 10 milhões, chegou agora. É isso aí.

02:33:02 jmontal: Viu, Dawton? Como a gente sabe que mobilidade é uma coisa vital, nós somos animais. A gente precisa do movimento. E esse aumento do modal moto é um sinal de que estamos nos movendo, né? Sim. Ou seja, a gente só precisa administrar o risco desse modal, viu, Maracão? Gringo, olha aí, vocês têm uma responsabilidade, vocês que são bons de comunicação, vocês têm a responsabilidade de fazer com que não exista a anomia, que é aquela diferença entre a consciência individual e a consciência coletiva. Não pode cada motociclista dirigir com seu próprio código na cabeça. O código é comum a todos. É, com certeza. Gringo e

Maracão, que têm esse talento aí para comunicar, poderiam começar a fazer discurso nessa direção, para dentro da categoria.

02:33:50 Marcão sindimotosp: Mas a gente faz, não é? Esses caras aí, a gente está ligado.

02:33:53 jmontal: Mobilizando também as redes sociais. É, as redes sociais. Ele já falou, esses caras têm preconceito com a própria categoria.

02:34:05 Michele Perea Cavinato: Agradecer a presença do seu Helio e do Gilberto também, que são da Câmara Temática de Mobilidade a Pé, e dizer que são bem-vindos. Eu acho que as câmaras realmente têm que ser transversais.

02:34:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós temos a consciência da importância, o doutor Montal lembrou muito bem, eu queria reforçar isso, da importância de vocês, como sindicato e associações, no apoio e na atenção, e nessa ajuda de mobilizar essas pessoas que andam de moto na cidade de São Paulo hoje. De informar da importância deles respeitarem a velocidade, deles respeitarem a sinalização. Quer dizer, o sucesso do nosso projeto no início foi toda essa mobilização que foram feitas por vocês, eu tenho certeza absoluta que isso contribuiu bastante, e a gente precisa retomar isso, é isso que a gente está colocando aqui, precisamos voltar e dar continuidade constantemente dessa mobilização. Vamos lá.

02:35:15 Gringo presidente AmaBR: Dawton, é coisa rápida. Primeiro, pedir ao Fábio que, na próxima reunião, já traga a data de retorno do curso. Segundo, como o Marcão deixou todo mundo com a pulga atrás da orelha, que seja algo positivo, que não retire nada que seja essencial, mas que venha, de alguma forma, desburocratizar e entregar avanços concretos para a categoria. E deixo também um recado: se ele tem uma surpresa vindo por aí, nós também temos algumas, todas benéficas e voltadas a somar para a categoria. Em questão de poucos dias, acredito que começaremos a anunciar, uma a uma, em intervalos de tempo. Tivemos uma reunião muito produtiva na Secretaria-Geral da Presidência, com a participação de oito ministérios. Dali devem surgir diversas políticas públicas. Foram encaminhadas muitas demandas que já debatemos aqui nesta Câmara, outras discutidas em câmaras anteriores e algumas que ainda nem chegaram a ser debatidas. Muito provavelmente, veremos a implementação de políticas públicas nessa linha, tanto para proteger o trabalhador quanto para contribuir com a redução de acidentes.

02:36:34 Marcão sindimotosp: As cabeças interessantes aí, de todos que estão aqui no vídeo, acredito que isso vai vir. Estou feliz porque vai vir benéfico, senão o trabalhador. É que eu não posso falar, mas eu fiquei superfeliz. Acho que alguns já sabem, mas vamos aguardar.

02:36:54 jmontal: Mais dois minutos e o Marcão vai dar um *spoiler*.

02:37:10 Gringo presidente AmaBR: Eu gosto do Marcão para caramba. O Marcão é um cara sensacional. Não tem como não cantar ele.

02:37:21 jmontal: Deixa eu montar o spoiler. Vou dizer o seguinte. Essa questão que estou falando do comportamento do motociclista não é exclusividade de motociclistas. A medicina tem código de ética há 70 anos. Precisa controlar o comportamento das pessoas. É uma necessidade social, realmente. E vocês, como líderes, têm essa obrigação, inclusive. Já falei com o Gringo sobre isso, com o Gil, com o Grosseiro. Vocês tinham que se unir para preparar esse discurso convincente para a própria categoria.

02:37:48 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu me lembro, Montal, da reunião lá no Instituto de Engenharia. Um dado que eu fiquei assustado. 98,2%. O problema era o comportamento. Lembra desse dado que foi apresentado? Isso mesmo. É um dado científico. Ninguém está chutando.

02:38:20 jmontal: Esses últimos estudos, inclusive na China, 98,2% é o condutor que é o grande vetor do problema, do evento indesejado de trânsito. Então, se a gente não tem o comportamento, se não tiver estratégias... Por isso que o seu Elio estava falando ali daquela coisa de premiar o bom comportamento. Isso é uma coisa que não poderia ser pensada, não é, Dawton?

02:38:39 DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA: Perfeito, perfeito. Tem um trabalho muito bom em cima disso aí. Falaremos depois.

02:38:56 Michele Perea Cavinato: Encerrando aqui a reunião. Perfeito. Fabiola, faz alguma divulgação? Eu passo para os participantes aqui? E o Elio e a Suda, a todos. Muito obrigada. Gringo, obrigado. O Gringo acabou reimaginando uma reunião para participar conosco. Valeu a pena, não valeu?

02:39:15 Gringo presidente AmaBR: Valeu, obrigado. E o seu e a Yasuda. Venha com mais eventos aí. Fala com as montadoras lá, amolece o coração deles. Tchau.

02:39:21 Wilson Yasuda: Você foi o campeão hoje. Hoje, se olhar a gravação, foi você que falou mais.

02:39:31 Michele Perea Cavinato: Vamos lá, vamos lá. Obrigada, gente. Boa tarde. Tchau, gente. Beijão. Encerrando a gravação aqui.