

CÂMARA TEMÁTICA DE MOTOS

Data: 15/07/2025

Horário: 10h00

Participantes

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT
Dra. Ana Luísa de Faria
Fabia Anfamoto – Conselheira da CT Motos (Anfamotos)
Felipe Lara Vogel – SMT/AT
Gerson Cunha – Conselheiro da CT Motos (SindimotoSP)
Gringo presidente AMABR – Conselheiro da CT Motos (AMABR)
Ilana – CET/SME
Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT
Jefferson Alves Plácido – CET/DP
José Montal – Conselheiro da CT Motos (ABRAMET)
Laila Malaquias
Lea Lopes – SMT/AT
Marcão – Conselheiro da CT Motos (SindimotoSP)
Maria da Penha Nobre – Diretora do IE
Mariana Santana Pereira Santos – SMT/DTP
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Ricardo Pradas – SMT/AT
Rodrigo Candido – SMT/AT
Sara Raquel Miranda de Araujo – SMT/AT
Sérgio Amaral – CET/GMC
Tatyana Costa – CET/SME
Thiago Ventura
Wilson Yasuda – Conselheiro da CT Motos (ABRACICLO)

Pauta

Evento “Mobilidade sobre Duas Rodas: Desafios, Comportamentos e Soluções”

- a. Apresentação: Maria da Penha Pereira Nobre - Diretora do Depto. de Desenv. Urbano e Regional do Instituto de Engenharia
- b. Contribuição dos palestrantes – Dr. José Everardo Montal (ABRAMET); Fábica Pereira (ANFAMOTOS), SINDIMOTOSP e Edgar “Gringo” (AMABR).

00:03:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos dar início a mais uma reunião da Câmara Temática de Motocicleta. Hoje, nós temos uma pauta única praticamente, onde a ideia é falar um pouquinho sobre a mobilidade sobre duas rodas. Desafios, comportamentos e soluções. Nós convidamos aqui algumas pessoas. A apresentação dessa pauta hoje vai ser feita pela Maria da Penha, que é do Departamento de Desenvolvimento Urbano e Regional do Instituto de Engenharia. Vão ter algumas contribuições na palestra pelo doutor Montal, pela Fabia Anfamoto e o Gringo da AMABR. Então, a ideia é, eu não sei se não podemos falar que vai ser o *spoiler* do evento, mas a ideia é estar convidando todos, fazer apresentação do que vai ser do que se propõe a esse evento e depois, no final, com certeza, convidar todos à participação desse evento.

00:07:05 Maria Nobre: Bom dia a todos. Eu estou como diretora do Instituto de Engenharia no Departamento de Desenvolvimento Urbano Regional. Eu fui coordenadora da Divisão de Trânsito muito tempo e já tinha feito alguns eventos, até vim uma vez conversar com vocês sobre um evento que aconteceu ano passado, mas vieram. Acho que nos últimos, talvez, oito anos a gente vem fazendo alguns eventos sobre a questão de modos, porque são vocês que trabalham com o assunto e sabem que o número de acidente e mortos nessa nesse segmento está crescente. Então, é uma situação que demanda muita preocupação e, muitas vezes, a abordagem tem sido feita de uma forma pontual. Se faz uma discussão sobre uma forma de abordagem, depois faz sobre outra e a ideia foi fazer um evento em que a gente pudesse ter uma discussão mais ampla, pegando vários aspectos desse tema de segurança de motociclistas, segurança de motos e então nessa, com esse objetivo. Você fez um programa que aborda vários aspectos. Então, como eu falei, tem então aspectos relativos ao fator humano. Nesse caso, nós temos informações superimportantes atuais sobre os acidentes, como até a complexidade do cenário existente, números que chocam, onde se mostra formas como esses números estão acontecendo e as consequências desses acidentes, dessas mortes e de sequelas relativas aos acidentes com motos. É um assunto que, vamos dizer, vai ser tratado inclusive por médicos. Doutor José Montal, doutora Júlia e a participação do Everaldo do Detran de São Paulo, colocando a questão desses números, desses dados alarmantes e das consequências desses dados. Depois, nós temos ainda no fator humano. Vamos discutir um pouco sobre a questão comportamental. Então, por que anda de moto? Como é que usa comportamento dos motociclistas? Causas de acidentes? Nesse painel, inclusive, a gente tem a participação do Gil de motos, do Gringo do AMA e temos participação então de outras pessoas. Vai ser um painel interessante sobre essa questão comportamental. Depois, nós temos ainda no fator humano. Esse primeiro dia, dia 23 de julho, ele trata bem dessa questão que é focada no ser humano e discutir a questão da formação do condutor, do exame de habilitação, das questões que se referem a se eu não sou motociclista. Mas como trabalho na área há muitos anos, sempre escuto essa questão da formação do condutor e do exame de habilitação, que acaba sendo um exame simples para uma situação onde é a pessoa recebendo a carteira de habilitação, ela acaba indo e dirigindo em situações de risco muito

grande, com a própria marginal e outras vias. Alguns de vocês sabem, outros não, eu participei durante 6 anos da questão da elaboração do Código de Trânsito Brasileiro. Fiquei representando os municípios e acompanhei durante 4 anos. Então, 2 anos anteriores na elaboração do projeto de lei, depois de 4 anos, no acompanhamento, tanto na Câmara quanto no Senado. Fui até assessora dos relatores duas vezes. Eu acompanho muito essa discussão. Existiam propostas para se fazer algo semelhante que tem na Inglaterra, por exemplo, em que a pessoa, recebendo a carteira de habilitação, tem que durante 6 meses dirigir. Isso vale, inclusive, para os automóveis, para essa questão dos outros veículos. Mas isso acabou não sendo aprovado e é uma questão que a gente sabe que é complexa. O próprio exame, vamos dizer, a forma como as pessoas se comportam no trânsito como um todo é um problema bastante sério. Então, existe um painel que é fator humano, formação do condutor, exame de habilitação, onde o Senatran foi convidado a participar. Ainda não deu resposta. Mas esperamos que ainda possa participar. Senatran, não sei se vocês sabem, marcou um outro evento na semana que vem, Dawton, lá em Brasília sobre motos, porque, como dia 27 agora vai ser o dia do motociclista, eles acabaram marcando. Ele ainda nem tinha programação. Falei com um dos coordenadores lá. Eles não tinham ainda programação fechada também, então não tivemos ainda a confirmação, mas vai participar também o Detran de São Paulo. Vai participar uma pessoa que tem uma vivência muito grande nessa questão das dificuldades de formar, inclusive dos próprios instrutores. Vai ser uma esse tipo de abordagem. Depois, nós temos a abordagem sobre o fator veicular, onde tem a questão, também foi discutido isso na época da elaboração do projeto de lei, se era possível categorizar ou não, vamos dizer, o tipo de habilitação de motociclistas, face os diferentes esportes de cilindradas e tamanhos de motos que foram sendo oferecidas ao longo dos anos. Muitas motos que hoje circulam não eram motos existentes há 15 anos atrás e da mesma forma que nós temos esse mesmo problema para os veículos, que, quando se estabeleceu o maior veículo é para considerar como para passageiros, foi considerada a Kombi na época. Então, são questões que, às vezes, tinham que ser rediscutidas no código e que acabam não sendo passadas, porque as discussões que são feitas de mudanças do Código de Trânsito Brasileiro. Tem pontos específicos e é isso. Acabou não sendo discutido, então nós pensamos em fazer uma discussão, que vai ter uma palestra. Não sei se vocês conhecem o Marcos. Falando disso, vai ter a participação do engenheiro Portela, do Instituto de Engenharia e a Abraciclo também vai participar desse painel. Depois, ainda no fator veicular, nós vamos ter uma discussão sobre: basta ter tecnologia avançada ou é necessário investir no treinamento e capacitação de motociclista? O Paulo Guimarães vai mediar e pretendemos, temos comentários e palestras de pessoas que têm treinamentos específicos para os usuários de modo. Nós queríamos, inclusive nesse painel, trazer os próprios fabricantes, mas não conseguimos. É a dificuldade de acesso a eles, mas nós vamos ter palestras interessantes sobre o assunto. Depois, a gente termina o dia com uma discussão de uma mesa redonda, uma visão de usuários diferentes. Então, nós vamos ter imprensa, vamos ter a mídia social,

vamos ter um motociclista que usa moto bastante. A visão dos motoristas sobre os motociclistas, visão de ciclistas sobre os motociclistas e um médico abordando o assunto. Esse fecha o primeiro dia. Continua o Dawton explicando. Então, no segundo dia, dia 24, nós vamos começar o dia falando sobre o um fator de proteção pessoal, então, equipamentos de vestimentas para segurança de motociclistas, nós vamos ter o Renato Campestrini falando sobre a questão de capacete. Vamos ter um representante do Anfamotos, participando também, falando do que tem sido feito nesse sentido. Vamos ter também a participação de um outro especialista falando em airbags, airbags tanto para a parte da coluna, da cabeça, dos quadris, tem airbags diferentes, vão ser abordados nesse painel. Depois, a gente tem o painel sobre fator vias e condições ambientais. O mediador é o Wanderley, que também é do Instituto Engenharia, que é coordenador da divisão de trânsito. Vamos ter a palestra do Eli Moreira falando sobre tintas e outros tipos de produtos de sinalização horizontal, antiderrapantes. Bruno Benites falando sobre modificações que estão sendo feitas dentro da BNT, para melhoria da segurança das motos. Vamos ter a palestra do Luiz Fernando sobre faixa azul e a participação de um representante da 7 Rio, do diretor de engenharia, estamos aguardando ainda a confirmação dele. Depois disso, depois do almoço, a gente vai ter o painel 9, que é sobre mototáxi, motos de aplicativos, questões sobre segurança e conforto dos usuários. Vamos ver a palestra do Cristóvão Francisco do Instituto de Aria, participação do Cláudio Sena Frederico, pela NTP, que já foi secretário, inclusive metropolitano presidente, ex-presidente da NTP. Vai ter um representante e estamos ainda buscando ver se vai ter algum outro representante ligado ao moto aplicativo, mototáxi para dar a chance de falar. Se tiver indicação, você pode me passar, por favor. Esforço legal. Vai ser é o painel 10. Falando sobre a questão das fiscalizações, isso vai ser mediado pelo presidente do Senatran de São Paulo, do doutor Frederico, e a participação de um palestrante da polícia militar. Foi convidado também o presidente da CET de São Paulo, vai ter a participação da SPTrans falando sobre radar específico, com a palestra do Médici. Nós vamos ter um painel, uma mesa redonda, por volta de 16 horas, onde vai ter uma mediação do jornalista Alexandre Pellegi, que é especializado em transportes e trânsito. Nós vamos ter então participação de vários usuários. A visão da fiscalização com o foco com comentários e propostas. Esse painel a gente pretende que tenha algumas questões com propostas. Então vamos ver por que a gente consegue. Vamos ter um urbanista, o Geraldo Moura, falando sobre as questões urbanas e sociais e ainda foi convidado o presidente da sede Rio. Não sei se ele vai vir Temos a participação de vários usuários. Se o Gringo puder participar desse momento, é importante que é para chegar às conclusões do evento. Nós vamos pedir para os mediadores aqueles resultados que foram possíveis tirar de cada painel e vamos tentar fazer uma conclusão com propósito de encaminhamento. Essa é a estrutura do evento. Falei demais, né?

00:21:32 Dawton Roberto Batista Gaia: Não. Eu acho que foi ótimo. Foi bem rápida no resumo. O que eu estou mais impressionado que eu conheço quase todas as pessoas, eu vi que você conseguiu. Então, o que eu estou mais impressionado é que eu conheço quase

todas as pessoas que você está convidando para o palestrante e os mediadores. Eu acho que a pergunta que eu tenho é são modos separados no mesmo momento ou vamos ter a oportunidade de ver todos os modos?

00:22:13 Maria Nobre: Em sequência, justamente porque a ideia não era separar um público para mostrar que está tudo integrado realmente, que é para você abordar o problema não é separado. A abordagem na engenharia de tráfego na sabe na de transporte é junto mesmo. Então, para ter resultado tem que ser junto.

00:22:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho ótimo, porque, às vezes, a gente vai no Congresso, tem muitos painéis ao mesmo tempo que você termina tendo 2 ou 3 painéis que você gostaria de participar. Você termina perdendo, porque você não consegue participar dos dois ao mesmo tempo. Eu gosto muito desse formato, onde você pode acompanhar do início até o final. Eu acho que o mais importante é isso que você tá falando. É claro que a apresentação do resultado desses painéis dos estudos e das propostas termina sendo muito legal, muito frutífera, porque, com certeza, o grupo de pessoas que você está convidando tem muito a contribuir e muito a passar para todas as pessoas que estarão no evento. Realmente, parabéns pela proposta e pela iniciativa. A gente precisa muito disso. Eu tenho certeza de que é o foco principal em tudo isso. Ele termina caindo na segurança e é isso que a gente busca. É trazer resultados onde você possa contribuir com projetos posteriormente a essas propostas, projetos que possam de fato trazer soluções onde o público-alvo, nesse caso específico, seriam as pessoas que utilizam o veículo motocicleta. Bom, é isso mesmo. Acho que o Montal levantou a mão aqui. Acho que ele deve ter algum complemento.

00:24:35 José Montal: Bom dia. Essa visão holística da Penha a gente conhece há muito tempo, desde os tempos do Conselho Estadual para diminuição dos acidentes de trânsito, de transporte. Chamo atenção ao fato que remete a uma iniciativa de sucesso que é aquela o sistema seguros. Não existe, é uma coisa multifacetada mesmo isso. Não, não se pode olhar somente por um ângulo. A Penha está tentando mais uma vez fazer essa integração e fazer com que todos nós estejamos olhando para um problema tão complexo como esse, essa tragédia epidemiológica. Aqui, já falando um pouquinho da visão de dentro do setor de saúde é que não é possível que a gente não fique indignado com a dimensão dessa questão. Falando da primeira causa de morte em alguns grupos etários e esperamos que o evento do Instituto de Engenharia realmente possa trazer algo de útil. Inclusive, eu pego uma coisa que tem sido debatida aqui no âmbito dessa Câmara Temática aqui é como a gente conseguiria levar ao gestor público um discurso mais convincente para a população. Até entendendo a dificuldade que eles têm de, por exemplo, se reportar à gestão da velocidade. Eu digo para o meu município a respeito da necessidade de controlar limites de velocidade, que tem sido um desafio constante e a gente tem visto muitos gestores públicos para falar com a velocidade. Alguns prefeitos, inclusive, derrubando com as atitudes midiáticas, como se isso fosse, se você

pudesse fazer algo de tanta importância para o primeiro vilão da sinistralidade de área, sem interferir no controle da velocidade. Então, levar esses discursos, esses argumentos para quem tem a responsabilidade de gerir a mobilidade saudável, digamos assim. Acho que é um desafio que eventos como esse promovido lá pelo estudo de engenharia tenha que alcançar. Parabéns, Penha.

00:27:32 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o grande desafio em tudo isso é que nós possamos de fato compreender o que o que está ocorrendo. Eu acho que é uma falta de controle absoluto do que veio ocorrendo no trânsito da cidade de São Paulo e que como como chegar a conclusões? Romper paradigmas inclusive, nas conclusões que vão chegar, para poder tomar providências que sejam o remédio, às vezes para própria população. Politicamente, às vezes o remédio é muito, tem que ser muito forte. Essa que é a verdade. A gente sabe que se se vem acompanhando o quadro da evolução de todo o histórico dos acidentes, dos sinistros que vêm ocorrendo na história da na cidade de São Paulo, as grandes intervenções foram fundamentadas em algumas legislações específicas e providências por parte do poder público mais severas. Eu me lembro quando foi feita uma proposta de redução de velocidade na cidade. De um modo geral, nos corredores principais, quanto isso contribuiu com a redução de sinistros fatais da cidade, a redução da velocidade. Lógico que nós estamos em um outro tempo em que os volumes são muito maiores. A cidade cresceu muito. Se verticalizou. Eu vejo hoje que apenas um dos fatores é realmente a velocidade. Lógico que a gente não tem como é separar a velocidade do comportamento, porque nem sempre é a velocidade que está interferindo. Quer dizer, nem sempre a velocidade regulamentada que está interferindo, mas o comportamento de algumas pessoas que terminam ultrapassando esses limites e terminam fazendo com que esses limites tenham sido muito mais severos. Muitos deles teriam sido fatais, como vem ocorrendo na cidade de São Paulo. É um desafio muito grande. Como você falou para nós, gestores do poder público, temos que encarar, temos que olhar de frente para esses problemas que que vêm ocorrendo. Temos que nos aprofundar cada vez mais nessas análises. Eu acredito que depois desse evento que está sendo proposto por vocês, pela Maria da Penha e vocês que estão contribuindo com o evento. Eu tenho certeza absoluta de que muitas pessoas vão terminar mudando o foco. Eu me lembro, eu fui, talvez, uma das primeiras turmas. Fui aluno da Maria da Penha do curso de Mobilidade Urbana e Segurança de Trânsito. Então, como isso muda o pensamento e comportamento das pessoas, quando ele atinge essa capacidade de raciocinar e de pensar de fato qual é o verdadeiro problema e tomar ações específicas em cima dos problemas que são ali desvendados após essas pesquisas. É isso. Eu acho que tem tudo para esse evento virar um sucesso.

00:31:32 José Montal: Dawton, por favor, só para complementar sua fala aqui e aproveitar aquele começo fantástico desta reunião de hoje. Você infelizmente não estava ainda, não tinha conseguido entrar, mas a gente assistiu aqui a um diálogo entre o Dawton e o Sérgio

sobre orquídeas. Então, eu tenho impressão, Dawton, que se a população souber que o gestor do trânsito, um dos principais gestores do trânsito paulistano, é uma amante das orquídeas, isso já acalma o tráfego. Na verdade, seria mais ou menos isso. Algo que você precisa olhar para a sensibilidade, para aquilo que existe de humano no trânsito. Essas diferenças, por exemplo, entre países como a Suécia, que mata 2 a cada 100000, e a gente que mata 20 a cada 100000, mesmo que São Paulo seja diferenciado nesse aspecto, mata menos de 10, não é, Dawton? A gente sabe que o consulto urinário faz a diferença. Aquele momento civilizatório de cada país. A gente precisava ter estrutura capaz de fazer com que esse é o Marcão, o Gringo e as pessoas que eles apresentam. Inclusive, nessa iniciativa da Suécia, você não consegue você. Eles afirmam que não existe justificativa moral para uma morte do trânsito do Rio Grego, Rio Macau. Então, não tem por que a gente compactuar com esse sofrimento. 70% dos leitos de emergência ocupados por vítima de sinistro com moto. É uma coisa dolorosa. Louvadas as orquídeas do Dawton.

00:33:33 Maria Nobre: Antes de passar para o Wilson, Dawton, eu queria fazer um comentário. Você me lembrou justamente do primeiro curso de MBA que nós demos e que você fez parte e que eu me lembro de ter tido um comentário na aula seguinte, que era uma vez por mês, em um final de semana. Alguns comentários. Eu não sei se você também comentou, mas eu me lembro de várias pessoas terem comentado que quase não dormiram de sábado para domingo anterior, porque passaram por um processo de reflexão profundo sobre as coisas que foram ditas do ponto de vista da cidade e tudo mais. Então, você me fez lembrar a questão da importância. O objetivo desse evento é propriamente provocar reflexão mesmo, sabe, provocar formas de rever o assunto e de ouvir isso. Montal que você colocou do Marcão dos outros todos que estão participando que são usuários de moto. Você sabe que eu trabalhei na Secretaria de Transporte, na CET, mais ou menos uns 30 anos. Uma das coisas que eu fazia questão de ouvir era quem estava na via quando eu ia fazer um estudo, qualquer que fosse ele, e por que eu queria saber aquela pessoa que estava vivendo naquela situação, fosse de um acidente, fosse do que fosse. Então, acho que é muito importante isso que você lembrou, Montal, da importância e eu fiz também o curso lá do visão zero e realmente lá eles colocam várias coisas que a gente já faz, já pensa e que muitas vezes tem dificuldade de implantar, de implementar. A importância dessa questão é de ter essa reflexão no final do evento. É o principal objetivo meu. Vamos refletir, vamos fazer ver se a gente consegue fazer propostas, porque essa questão envolve. Nós nem estamos abordando a questão, vamos dizer, das empresas que fomentam a velocidade, das empresas que fazem com que haja uma cobrança em termos de tempo para entrega, sei lá. Tem que ter um processo, Assim, mais amplo disso, porque essa esse serviço? Isso que é prestado é superimportante para a cidade. Ela é importante para uma cidade como São Paulo. Então, é tudo tão difícil. Só terminando e comentando em cima do que vocês falaram, eu acho que esse processo, final do evento, se a se a gente conseguir que haja uma reflexão tanto do setor público quanto privado, a gente já vai ter um ganho bastante grande, porque já vamos

começar a rever certas coisas. Eu fiz um estudo de São Paulo uma vez de reescalonamento de horário das atividades, né, Dawton? Acho que você vai lembrar em que tive tivemos o envolvimento.

00:36:42 Dawton Roberto Batista Gaia: Participei.

00:36:44 Maria Nobre: É, então, Dawton, como é que a gente conseguiu fazer alguma mudança, alguma coisa? A gente conseguiu, mas com envolvimento, sabe, mostrando para os comerciantes, mostrando para os prestadores de serviços, para os bancos, mostrando que era problema da cidade em termos de horários. A gente foi conseguindo mudar os horários da cidade de São Paulo, que foi uma coisa inusitada para mim. Eu coordenando esse projeto e conseguindo, mas é isso, deixa eu vou passar a palavra para você. O Wilson que quer falar. Desculpa.

00:37:29 Wilson Yasuda: Eu só queria dar uma contribuição para esse evento da Penha. Porque existem vários assuntos bastante importantes e assuntos que são de interesse geral em relação ao número de óbitos, fiscalização. Você falou de um assunto que é formação do condutor. Eu queria lembrar a vocês o seguinte, quando se criou o Código de Trânsito Brasileiro, existe a Resolução 164 que tratava do assunto de formação de condutores. Essa resolução permaneceu durante muito tempo. Depois, só foi alterada na Resolução 789, de 2020. Antes de chegar nessa 289, existiu a Resolução 726, que era uma resolução que tratava de todo o processo de formação de condutores de motocicleta e de automóvel, dos profissionais, mas que não foi aprovado. Ela foi aprovada e teve, na verdade, uma situação lá. O ministro revogou a Resolução 726, que era uma resolução extremamente completa. Não sei se o doutor Montal participou dessa elaboração também, mas essa resolução tinha umas 300 páginas. Na verdade, não entrou. Ela ficou 10 dias apenas e depois foi. Não houve condição de continuar, porque o ministro revogou e depois entrou essa 789, que era um aperfeiçoamento da resolução 164. Então, o que que acontece? Não existe, nesse momento, nenhum estudo em relação à alteração da resolução da formação condutor. Isso nos preocupa muito, porque existem, como vocês falaram, uma série de novas tecnologias, novas motocicletas. E precisa se aperfeiçoar uma série de aspectos dentro da formação do condutor. Eu acho que a pessoa que for tratar desse assunto precisa olhar bem esse tempo que existe da resolução que tinha lá. Depois veio essa série 89 e depois não existe nenhuma proposta em andamento dentro é da Senatran, dentro Contran, em relação a esse assunto. A gente discutiu uma coisa que efetivamente não tem nenhuma previsão de alteração ou não tem uma proposta, porque mexeu em uma situação de formação do condutor extremamente sensível. Então, eu acho que a gente precisa olhar muito bem quando fala nesse assunto, porque não adianta a gente falar que quer o que vamos dizer que esse trabalho que vai ser feito vai solicitar uma alteração ou uma nova resolução da formação do condutor. É difícil de ser feito, porque não é uma coisa simples de se fazer. Eu acho que tem muitos aspectos e você estava falando bem em relação à divisão de categorias de motocicletas e tudo mais. Isso

também não tem nenhuma previsão de acontecer. Eu estou falando isso não é para que a gente não discuta esse assunto. A gente pode discutir, mas eu acho que a gente tem que olhar a possibilidade de isso poder ser feito tanto na formação do condutor, como também na divisão de categorias de motocicleta. É uma preocupação grande. A gente vai discutir um assunto que a gente não tem, por exemplo, se viesse com uma pessoa do Senatran e falasse "olha, eu vou aqui, vamos olhar, vamos conversar, vamos levar esse assunto". Eu não tenho ideia de que pode ser feito isso. Eu tenho muita preocupação em relação a esses assuntos que não têm dentro do que a gente tem participado. Nenhuma previsão disso ocorrer, imagino assim, que hoje está se buscando fazer uma carteira de habilitação social para atender as pessoas que têm dificuldade em função a valores que são cobrados do CFC e tudo mais. Hoje, a gente tem muitas dificuldades, porque muitos Detrans ainda não têm escola pública de trânsito. Quer dizer, então tem um processo extremamente difícil para ser implantado, porque eu acho que era importantíssimo ter essa carteira de habilitação social agora. Como que vai ser feito isso? Como que pode ser feito isso? Quem tem direito a ter esse essa oportunidade de fazer esse processo de formação de condutor através desse novo processo que o governo está propondo? Quer dizer, então, existem várias discussões que precisam ser avaliadas para que a gente possa contribuir de uma forma positiva, para que a gente possa ter um resultado. Eu já participei de várias atividades do Contran, do Senatran, onde sempre em todos os eventos saiu uma carta. Então, sai a carta lá de algum lugar que é realizado algum evento, saiu uma carta, em todos os lugares onde existe um evento oficial, onde existem discussões em relação a esse tipo de colocações que vocês estão querendo fazer, sai uma carta. Então, é importante que a gente entenda bem o que nós vamos discutir e qual é o objetivo dessa discussão para que a gente possa ter um resultado positivo. Essa é a minha observação.

00:43:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Só complementando um pouquinho antes de passar a palavra para os outros. Eu acho que, mais do que uma carta, é um documento, viu? Eu queria deixar até para falar isso no final, mas eu acho que é assinado por pessoas tão importantes que estão participando desse evento. Com certeza, ela vai ter uma repercussão significativa para endereço para onde ela vai ser endereçada. Eu acho que a gente começou a falar um pouquinho aqui. Não estou querendo fazer nenhum *spoiler* do seu evento lá. Estou tomando todo cuidado aqui para gente não fazer nenhum *spoiler*, mas, de qualquer forma, eu acho que sim, é importante que saia disso daqui essa contribuição, já que foi evento focado e com responsabilidade nessa questão da segurança. Claro, esses são assuntos polêmicos e sensíveis ao poder público que está se falando. Não tenho dúvida nenhuma que o grande problema é na formação de algumas pessoas, claro, no comportamento de algumas pessoas. Quer dizer, não podemos aqui dizer que vai ser uma causa específica, mas é o conjunto de ações que tem que levar a melhoria da situação que nós estamos vivendo hoje no trânsito da cidade de São Paulo.

00:45:27 Gerson Cunha: Bom dia a todos. Através da Michele e do Dawton, eu cumprimento

toda a mesa e a contribuição do Sindimoto. Para quem não me conhece, eu sou o vice-presidente do sindicato dos motoboys do estado de São Paulo. Estou aqui representando os motoboys, especificamente o presidente Gil, que não pôde participar, pediu para eu participar. O maior exemplo de mobilidade urbana que a motocicleta tem aqui na cidade de São Paulo é a faixa azul, que nos traz segurança e preserva a vida nossa, que somos o usuário do viário da cidade de São Paulo. Semana passada, estivemos juntos com o prefeito Ricardo Nunes. O prefeito que fez uma política, tem a política pública voltada às motocicletas, depois de 20 anos. A gente aguardando que fosse feita alguma coisa para o motofretista. O prefeito, junto à Secretaria de Transporte, junto à CET. São todos os técnicos que eu venho a parabenizar aqui, todos os técnicos, todos os engenheiros, a prefeitura, a Secretaria de Transporte que nos apoiou e criou a questão da faixa azul. Nós tivemos na semana passada 11 km e meio inaugurados na Jacu Pêssego. Tem mais 40 km a ser liberado pelo Contran. O nosso grande objetivo é que o Contran crie uma resolução normatizando a faixa azul. Por quê? Porque a faixa azul vem é nos trazendo segurança e preservando vidas. Hoje mesmo, agora pela manhã, eu não entrei mais cedo na reunião, porque eu tive que ir visitar uma empresa ali. Eu peguei uma via que não tinha a faixa azul. Não me senti tão seguro quanto eu ando na faixa azul, entendeu? Em vias que tem a faixa azul. Por quê? Porque ali, tanto o usuário do veículo, como até mesmo os outros motofretistas, os motociclistas que vêm na faixa, respeitam quem está ali dentro da faixa e vice-versa. Eu também respeito quem quer adentrar para mudar de faixa e assim por diante. O nosso apelo à Secretaria de Transporte, a todos os envolvidos, inclusive, aos engenheiros e ao pessoal do marketing da prefeitura e da Secretaria é que haja uma campanha de conscientização de redução de velocidade na faixa azul, porque infelizmente a gente tem a faixa azul, uma faixa que nos traz segurança, preserva a vida, mas não só dos motofretistas, mas os motociclistas que andam nessa faixa. A gente nota que está um abusando um pouco da velocidade nessa via. Como que a gente vai conseguir educar essa galera? Através de campanha de conscientização, entendeu? Porque é o que mais a gente faz aqui. Essa questão de falar para galera "vamos usar com consciência". Foi depois de 20 anos. O olhar do poder público voltado às motocicletas. Se a gente não andar da forma que deve ser, mantendo os limites de velocidades, a gente vai perder, porque o contra não vai regular, não vai regulamento normatizar o regular, complementar essa faixa, mas a gente precisa de mais. A gente precisa do apoio da prefeitura, da engenharia e da CET para que tenha uma campanha voltada à conscientização de redução de velocidade na faixa azul. Essa é a minha fala e a minha contribuição a todos.

00:48:48 José Montal: É um comentário sobre a fala do Yasuda, lembrando aqui que Yasuda milita nessa questão há algumas décadas. Inclusive, uma das marcas históricas do Yasuda foi esse tecido, talvez o grande instrutor de motociclistas que nós tivemos aqui por ocasião da escola que a Honda fundou aqui em São Paulo. Além disso, ele está ligado hoje, já colabora com as montadoras no sentido de passar a experiência dele para esse mundo da moto, não é? Lembrando aqui, Gerson, eu passei lá em sua cidade, no interior da Bahia. Pequeníssima

cidade ali da Chapada Diamantina, não muito badalada, chamada Lagoa e ali naquele lugar, viu, Dawton, todo mundo fala de uma maneira engraçadinha. Todo mundo anda de moto. A moto talvez seja o grande modal da mobilidade. Ela confere uma mobilidade para aquelas pessoas que, como você sabe, inclusive o coitado do jumento está ameaçado de extinção, que deixou de ser útil. Então, a moto é como se fosse um algo cultuado ali, não é, Yasuda? Assim, o índice proporcional pela população de moto no nordeste é algo absurdo. Inclusive com a característica que a Yasuda estava falando em relação à legislação, à necessidade de termos a legislação a serviço da vida. Realmente mais de 70% do motociclistas não são habilitados. É como se fosse um vácuo do estado. Não existe o estado. Ali, o estado, na prática, é o olhar da comunidade. A comunidade é como se fosse um grande regulador. O Gerson sabe disso, que ele é lá daquela região. É como se as mães fossem mães de todo mundo, na verdade. Então, é uma coisa interessante do ponto de vista de você manter a conduta ética, não é, Gerson? É porque está todo mundo de olho em todo mundo. É uma coisa interessante. As mães daquela região dizem que São Paulo é ilusão. É terra onde filho chora e mãe não vê. É muito parecido com isso mesmo. Se a gente não olhar essa questão do que o Yasuda falou, como é que a gente faz a regulação, a normatização dessa circulação de áreas sem que o povo participe dessa questão e você teria que tornar a legislação algo realmente comum para todos. Hoje, aqui parece que cada um dirige com códigos próprio na cabeça. O Gerson estava lobando as faixas azuis. A gente tem a maior esperança de que realmente elas possam, digamos assim, acalmar o trânsito e da morte, mas, na prática, o que a estatística mostra é exatamente o oposto. É aumentado a morte de motociclistas no trânsito e os hospitais também andam muito cheios de gente. A gente está fazendo um trabalho com o instituto do Hospital das Clínicas, em alguns hospitais aqui do ABC. A realidade é terrível. Uma coisa interessante, até que o vocês do Sindimoto e o próprio Gringo aqui também já comentou que a maioria dos que se acidentam não são os profissionais da moto. São mais as pessoas recém-habilitadas ou sem muita experiência em transitar com as motocicletas. Então, talvez o evento que você promove possa estar trazendo algum pensamento relacionado com isso. O ser humano é uma espécie do Reino Animal. O animal significa movimento. Nós não somos vegetais. A gente precisa da mobilidade. A moto tem essa mágica. Realmente você não pode desprezar a moto e o automóvel, assim como aquela coisa da disruptura tecnológica. A gente se apaixona, porque realmente ela muda o mundo. Uma coisa era o mundo antes, 150 anos atrás, quando se inventou o automóvel e a moto, mais ou menos na mesma época e o mundo depois. Inclusive um dos grandes dramas do sinistro de trânsito é que, do ponto de vista da engenharia evolutiva, Penha, a gente não estava preparado para energia cinética dessas novas velocidades. O ser humano é frágil em relação a essas forças geradas por um veículo de grande massa acelerando. Apesar da gente já ter vindo de fábrica com um capacete, que é o crânio, com uma armadura ali no peito, que são as costelas, a gente, mesmo assim, é muito frágil para essa correlação de forças no sinistro de trânsito. Então, ter cuidado com a gente. Acho que é que é fundamental para a gente colocar o ser humano como no centro do palco

dessa questão do sinistro.

00:56:39 Maria Nobre: Eu queria fazer alguns comentários. Eu também já participei de tanta coisa, mas eu realmente não desisto nunca. Eu volto ao assunto, porque um dia quem sabe aquilo pode acontecer. Então, eu acho que essa questão da discussão sobre a formação do condutor sobre a questão do exame de habilitação é se a gente conseguir tirar algumas informações interessantes e puder encaminhar realmente para quem? Por isso que eu tinha convidado o Senatran para participar. Não sei se vão conseguir. Eu estava olhando agora o site da Senatran ver se está aparecendo. Não vi ainda o evento que eles estão dizendo que vão fazer semana que vem. Então, sobre moto que nós escolhemos no Instituto de Engenharia fazer antes do dia do motociclista. Mas, no caso deles, eles vão fazer. Vamos fazer o evento depois, mas eu não estou vendo nenhuma proposta concreta no site deles, mas, enfim, eu acho que a gente vai discutir. Como você falou, tem muita coisa que já foi discutida, que foi feita, talvez a proposta seja realmente voltar a colocar a discussão, colocando alguns aspectos específicos nessa proposta e fazer, vamos dizer, nesse atualmente está mais difícil a conversa. Essa comunicação com Senatran do que em outros momentos que a gente teve mais facilidade, mas eu acho que é o caso de fazer uma proposta, se for o caso, de colocar, encaminhar para a Câmara Temática uma proposta. Enfim, a gente não pode desistir. Acho que tem que voltar a conversar sobre isso, porque, se é um problema, se na análise que é feita é um problema, eu acho que a gente pode e deve fazer algum encaminhamento com relação a isso. É a questão também das categorias. Eu acho que tem pessoas que têm feito estudos, mesmo que hoje não tenha, vamos dizer, nada concreto que não tenha previsão. Tem pessoas que já fizeram algum estudo, acho que podem contribuir. Quem sabe a gente possa ter uma melhoria no processo como um todo, mudanças do Código de Transporte Brasileiro podem ser sugeridas, porque continua. Como eu falo, como eu trabalhei para que a gente tivesse uma unidade no código que fosse uma relação entre um capítulo e outro, houve essa preocupação atualmente com as mudanças que já aconteceram. Muitas dessas integrações já se perderam até com os vetos do presidente da República. Já aconteceu de ter cortado um pouco essa integração, mas, de qualquer forma, acho que a gente não deve desistir. Eu acho que deve fazer uma proposta de discussão, se for o caso. Você falou da resolução? Tinha 300 páginas. Eu acho que, se for o caso, se faz uma resolução e se propõe setores diferenciados, onde cada setor pode ter uma resolução específica, enfim. A questão da faixa azul, eu realmente acho que foi uma grande solução. Concordo, Gerson, que isso foi para vocês que são usuários rotineiros foi uma grande, vamos dizer, forma. A CET tinha tentado fazer alguns outros projetos. Lembra, na Avenida Sumaré não deu muito certo e outras, mas sempre foi um desafio. Eu acho que a faixa veio para trazer uma contribuição muito grande nesse aspecto. Agora, quando você fala que o Contran tem que aprovar, mas eu acho que o Contran teria que ter feito, já deveria. Teve tempo suficiente para fazer, uma resolução para fazer uma definição de projeto, porque não é qualquer via que se pode fazer uma faixa azul. Tem que ter uma série de condições físicas, para que você possa fazer esse projeto de forma adequada.

Não adianta você fazer de repente, faz o contrário, prejudica e ocasiona um acidente. Eu estou vendo, estou acompanhando assim Recife fazendo, Rio de Janeiro fazendo, outra cidade sem ter tido essas normas de projetos. Tinha que ter tido normas de projetos bem definidas, uma resolução que estabelecesse critérios para projetos, do tipo como tem outras. Se você pega o uso de radar e coisas desse tipo, você tem que ter um modelo lá, uma análise técnica do local para ver se é adequado para colocar o equipamento. No caso da faixa azul, já deveria ter sido feito, no meu ponto de vista, já tem tempo o suficiente para fazer. Eu, como fiz muitos estudos-piloto na CET, na época que eu era da CET. Os estudos-piloto, muitos deles, viraram resolução. A gente pedia autorização para o Contran e fazia esses estudos depois de um ano, emitia o resultado e o Contran fazia a resolução. Eu já tenho tempo suficiente para poder fazer. Não precisa continuar com testes e coisas desse tipo. Eu acho que o Gerson, que deveria ter mesmo em muitas outras vias, poderia ter esse tipo de solução para melhorar, mas eu tenho receio realmente de cidades que estão colocando faixa azul. Até o Recife veio para conversar, falaram comigo. "Ah, mas nós queremos mudar de faixa azul para faixa sei lá que cor, porque eles usam azul na faixa exclusiva de ônibus". É errada. Então, discordo com as normas de projeto. Já daria para ter esses critérios. Acho que eu tenho uma apresentação. Gerson, você falou da velocidade na faixa. Vai ter uma apresentação da SP Trans sobre um equipamento novo de fiscalização de velocidade de moto. Então não sei, não conheço exatamente. Vou ver lá na hora qual é a apresentação. Um equipamento novo que está sendo testado. Pode ser que aconteça realmente uma fiscalização maior. A CET fala que faz a fiscalização de velocidade da moto. Agora, eu não sei até onde que está conseguindo, vamos dizer, fazer com que as ações se transformem em multas rapidamente. Esse processo de fiscalização tem que ser rápido. Ele tem que ser feito de forma, assim, vamos supor, aconteceu o erro, depois, se eu vou receber a multa, eu tenho que ter um prazo curto para eu entender que aquilo se refere ao erro que eu fiz. Se o prazo foi muito longo, eu nem lembro mais, mas eu estava lá nesse dia, aconteceu. Isso tem que ser muito curto. Esse espaço, mesmo que as resoluções deem mais tempo para efeito de educação de trânsito, isso tem que ser rápido, tudo tem que ser muito rápido nesse processo. Por exemplo, se a pessoa ainda tem a permissão para dirigir, eu fui do Senatran também. No Senatran, eu recebi um pedido. Fui olhar. Você acredita que era um problema que tinha acontecido na época de permissão da pessoa do primeiro ano da carteira de habilitação. Ela tinha sido autuada por uma conversão proibida, alguma coisa assim. No processo, ela entrou com o pedido. O recurso foi indo e foi indo e indo pra cá, indo pra lá, indo pra cá. Você acredita que ia fazer 5 anos? Um erro em um período de permissão, essa pessoa já recebeu a carteira, porque o processo não foi julgado. Então, veja que é tudo um conjunto. Se eu quero mudar, o Montal não falou, nem o Wilson, não sei se vai falar, mas do estudo desse *bot*, que é a sigla de um estudo de um grupo de médicos que fizeram uma pesquisa. Essa pesquisa demonstrou que não sei se 70%, 80% dos motociclistas dizem que não, não obedecem às leis de trânsito. Então, isso é assustador. Não adianta você ter essas regras. Não adianta eu ter nada, se as pessoas não obedecem, não tem

fiscalização. É assustador. Era isso.

1:07:24 Gerson cunha: Só pedindo a palavra novamente aqui. Desculpa a todos. Quando eu falo da questão do da faixa azul, a gente parte do princípio de, primeiramente, conscientizar para, depois sim, atuar. Não atuar o menino de primeira. Conscientização, campanha educativa, explicando para ele que ali é uma faixa compartilhada, que ele deve manter o limite de velocidade, que a vida não é um videogame, que, se ele morrer, ninguém vai apertar o *restart* lá do videogame e ele vai reviver, entendeu? Essa geração Z está vivendo muito a questão do GTA. Um jogo que tem nos videogames. Ele acha que, se ele morrer alguém aperta o *reset*, ele volta a viver. A gente vai da linha de campanha educativa, de conscientização, de redução de velocidade na faixa azul e todas as outras as outras vias da cidade de São Paulo, não só na faixa azul, porque em local que não tem faixa azul igual na Abel, você vê motociclista e motofretista. Uma terra sem lei, andando a 70 por hora, na contramão, porque tem a via do ônibus e a via de rolamento normal, e são quatro vias, duas descendo e duas subindo. Eu vejo o motofretista andando na contramão a 70 por hora. Entendeu? Em pleno bairro periférico. Tem que ter uma conscientização. A questão do trânsito é comportamental. É o comportamento dessa juventude que monta em cima de uma moto que ele acha que tipo assim “Ah, eu vou sofrer um acidente, eu vou morrer, minha mãe vai lá e aperta o *reset* no videogame, eu volto a viver”. A gente sabe que isso é ilusão. Não existe isso no mundo real, no mundo que a gente vive hoje. A galera tem que conscientizar essa galera. Eu mesmo estou com 44 anos. Há 22 anos que eu ando de motocicleta, 22 não, 24 anos. Eu ando de motocicleta desde os meus 18 anos. Hoje, eu aprendi na dor que o para-choque da motocicleta são meus peitos, entendeu? O para-lama da motocicleta são meus braços. Então, hoje eu ando consciente, eu respeito o limite de velocidade. Quando eu pego um lugar que tem trânsito, eu pego um corredor que não tem a faixa azul, eu mantenho meus 50 por hora. Você falou das empresas que são a grande da velocidade, até empresas que alugam moto, igual essas motos verdes e pretas. Aquelas motos parecem que já vêm de fábrica com motor *emdiabrado*. Você pega essa molecada andando a 120 por hora no corredor. Ela não comporta andar a 80 por hora. Eles atrás de uma motocicleta de 300 cilindrada, que igual eu tenho, ando com a motocicleta de 300 cilindrada e eles com a moto de 110 cilindrada querendo passar por cima de mim, não respeitando, nem nada e nem a ninguém. Então, é a questão do comportamento dessa galera e fazer uma campanha educativa. Igual se você for ver tendo tem um link do Senatran, uma campanha que está todo mundo em cima de uma lápide, de uma pedra do necrotério. Um locutor fala o que aconteceu. Um fala “ah, você estava no celular?”. Essa campanha dá um choque de realidade na galera. É essa a minha explanação. Antes de multar, a gente tem que conscientizar e fazer campanhas educativas.

1:11:35 Wilson Yasuda: Tem que falar para o Gerson que é essa a nossa preocupação, que ele não precisa nos lembrar dessa situação em relação ao uso da motocicleta e do comportamento. Nós precisamos encontrar maneiras de minimizar essa situação. Só queria

dizer para Penha que a gente não vai falar do assunto em relação à formação do condutor. Eu só queria dizer pro doutor Montal que eu vou deixar um legado de que o exame de habilitação que é utilizado hoje, só para lembrar, há 45 anos que é o mesmo exame, os exames práticos, que são aqueles exames que todo mundo acha que são simples e tal, estão há 45 anos em atividade. Eu não acho que a gente fazer um exame mais difícil, que vai se formar um bom motociclista, eu acho que aquilo é apenas uma avaliação. Então, há 45 anos atrás, em 1980, eu implantei esse exame no Detran de São Paulo. Antes desse exame, era um exame muito mais simples, que era só fazer 18 e dar uma volta no quarteirão. O Gringo não tinha nem nascido. O Gerson não tinha nem nascido, quando a gente já tinha implantado esse exame atual. Porque é utilizado hoje para motocicleta. Eu queria só lembrar. Bem, aqui a minha preocupação não é que a gente não converse do assunto, vamos conversar, vamos dar sugestões. A gente acha que a gente tem alguma contribuição para dar nesses assuntos, porque, como o Montal falou, faz muito tempo que eu estou nesse trabalho, faço parte hoje da Câmara Temática de Educação, que trata desses assuntos. Me preocupa muito essa demora do Senatran em sair do modo experimental e ir por um modo oficial, que é a faixa azul. Eu acho que essa situação já está há muito tempo que não se resolve, porque assim, por exemplo, na Bahia, no estado do Montal, colocou-se a faixa azul. Em algumas avenidas principais, eu tenho relatos de que está funcionando muito bem, diminui o número de acidentes e tudo mais. Acho que existe um período onde essas faixas são implantadas, são experimentais, porque eles não têm a experiência que São Paulo tem. Mas, como a Penha falou, nem tudo e nem em todo lugar pode ser feito, porque existem, logicamente, normas para que seja implantado. Então, por exemplo, aqui na capital de São Paulo, o pessoal do CTO, pessoal de planejamento, faz um estudo bastante detalhado de onde pode ser implantado e está sendo feito. Então, eu estive lá nessa inauguração da Jacu Pêssego. Achei extremamente bem feita, é igual à que foi feita na Bandeirantes. Existem algumas avenidas que eu acho que é um pouco mais difícil. Na avenida em Interlagos, por exemplo, tem algumas dificuldades e tal. Eu acho que é importante se fazer essa avaliação, solicitando ao Senatran um posicionamento em relação a isso, porque imagina toda hora que se fala se fala não. A faixa ainda está no período experimental, está lá. Quer dizer, no fundo, eu acho que tem que se fazer uma gestão junto ao Senatran para fazer uma avaliação de quando que isso vai ser realmente. A CET, não sei se o Dawton sabe disso, tem um relatório que eles fazem todo mês. É um trabalho muito grande que a CET tem que fazer em relação às ocorrências, aos problemas. É muito preocupante, doutor Montal, 12000 pessoas irem a óbito em um ano de motocicleta. Então, esse número já vem persistindo há muito tempo. Apesar de ter aumentado o número de motos de circulação. Mas eu acho que o número de 12000 pessoas que vão a óbito durante o ano é muito grande. A gente precisa fazer um trabalho para que a gente possa buscar diminuir essa situação dessas ocorrências, como o doutor Montal falou em relação aos hospitais. Cada região tem a sua dificuldade, mas eu acho que a gente precisa efetivamente buscar fazer um trabalho em conjunto com todos, para que a gente possa

diminuir esse número de acidente. É isso que eu queria falar. Obrigado, Dawton.

1:16:38 José Montal: Pela ordem. Dawton, vou falar aqui sobre essas considerações da Penha, do Gerson e do Yasuda. Lembrando, Yassuda, que nós aqui animais desse Reino Animal, em regra, todos os animais que migram, 30% da população falece durante a migração. Ou seja, 1/3 daqueles que estão migrando, se movimentando, se deslocando, terminam por perder a vida nesse processo. Os grandes animais que migram ali naquela savanas da África pagam um preço muito alto pelo deslocamento. Tem sempre esses efeitos colaterais da mobilidade. Aqui, o fato de a gente ter uma espécie que terminou dominando o mundo, digamos assim, a gente tem essa o *sapiens* nosso, nosso *homo sapiens*, não tem sido muito *sapiens* nesse aspecto, continua morrendo muito nessa questão. Sobre o que a Penha falou em relação ao estudo, Penha, é aquilo que eu disse. Cada um anda com o seu próprio código na cabeça. A legislação é quase ficcional. É aquela questão da letra morta, que aquele jurista italiano lá do século 17, lá pelos anos 1670, dizia naquele estudo dele do delito e da pena que não é o rigor da lei que regula, que automatiza o comportamento, é efetiva. A aplicação da lei, que é pedagógica, entendeu? Se você tem escrito lá, mas o estado não controla, então é como se não tivesse. Além disso, a aplicação imediata da lei, aqui, às vezes você recebe uma multa. Três meses depois, você não sabe nem o que foi que você fez e vai ser punido por aquilo. É consciência do que foi que que você praticou. A gente também não pode esquecer, é bem aqui, aqueles que costumeiramente cometem frações. É fração relativamente pequena da população de condutores, cerca de 5% do dos condutores. São os mesmos que estão sendo multados sempre. Sempre os mesmos que estão cometendo infrações e são exatamente aqueles que vão provocar os acidentes mais graves. O Gerson reportou a questão dessa loucura juvenil de se submeter ao risco, como se fosse um videogame, que e a gente manteve uma ocasião. Acho que a Penha até se lembra, viu, Gerson, que a gente perguntou para a Escola de Comunicação e Arte da USP. Como é que a gente poderia dizer ao jovem? Alertar o jovem sobre esse problema do risco no trânsito. Alguns deles, inclusive, faziam como se fosse uma agência de publicidade. Um desses grupos foi às ruas perguntar aos motociclistas o porquê eles tinham aquele comportamento. Muitos deles, para a surpresa dos meninos que têm uma condição social mais elevada, estão na Rússia e tal e coisa, ficaram surpresos, porque eles não tinham essa consciência do risco do ponto de vista de perder a vida era só algo banal para eles. Se machucar e ficar no hospital 6 meses por ter uma seqüela que o incapacite para sempre. Isso não era levado em conta nesse momento. É próprio do da juventude. Quando você está deixando de ser, deixando a infância, deixando de ser subjugado pela família para ir para vida adulta, você precisa de pertencer a algum grupo. O negócio da tribo. A tribo é um negócio absolutamente malvado. Gerson, para você pertencer àquela tribo, você tem que seguir as regras da tribo. Quando você não tem experiências, quando você não tem responsabilidades, você termina fazendo coisas que isoladamente você jamais faria. Então, você está fazendo, por exemplo, grau ali que você pode quebrar a cara, não é para você mesmo, é para você se colocar no grupo. É essa coisa da

ostentação do risco. O risco pode te qualificar naquele grupo, que não tem valores, digamos assim, os melhores valores do ponto de vista do respeito ao outro. Então, isso é um desafio em como você comunica para essa população jovem, que é exatamente aquela que vai morrer ou se tornar permanentemente incapaz. Em relação à questão do comportamento que o Gerson também falou, isso é um desafio. A gente não deve aceitar que seja desse jeito. A gente tem que achar a solução, fazer para que isso não seja. O que é que eu posso dizer para esse jovem? O que é que eu posso fazer hoje? Essa questão comportamental é um desafio no mundo todo. É aquela coisa que o Obama fazia lá, que é um empurrãozinho, um comportamental, tipo aquele do aeroporto de Amsterdã, que é onde eles tinham sérios problemas com a faxina das coletes. Principalmente por causa da maneira como o homem faz xixi. Então, eles botaram a mosquinha lá dentro da privada. Ele reduziu em 95% a necessidade de faxineiro para o toailete. Essas coisinhas, assim, de comportamento, o que o Gerson pode dizer aos liderados dele? O que o Gringo pode dizer aos milhares de liderados dele que possa tornar o comportamento diferenciado? Se eu for dizer, no consultório, ali eu digo "olha, não faz isso, que isso vai trazer consequências sérias". Ele vai entrar por um ouvido e sair pelo outro. Mas se o Gringo disser e ele tem dito isso, acabou de dizer aqui, o Marcão tem dito isso. Se ele disser, tem outro peso, outra conotação e outros ouvidos para dizer isso, um deles que está dizendo. Não é uma autoridade imposta ali. É alguém que está vivendo aquela realidade. É real mesmo aquela coisa verdadeira que você precisa levar em conta. O cara que comanda aqui está na frente da minha associação, está me dizendo isso, tem um peso. Eu não sei até se eles não medem isso dentro das categorias dele, se eles sabem qual é a resposta que os liderados deles têm ao discurso que eles têm feito em relação, por exemplo, aos limites da velocidade.

1:24:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Doutor Montal, eu vejo o seguinte. Se não existe fiscalização, não tem sinalização e não tem projeto que resolva o problema, isso é o principal, mudar o comportamento. A gente sabe todas as pesquisas que a gente se debruça sobre essas pesquisas. O que mudou o comportamento de fato de muitos países foi a fiscalização severa. Foram as punições severas que levaram à mudança de comportamento, então, informar, esclarecer, avisar, através de campanhas de marketing. Eu acho que é muito importante. Realmente, é muito importante. O mundo que nós vivemos hoje, as redes sociais são muito invasivas. Elas incapacitam, inclusive, os outros meios com relação à mudança de comportamento, porque a própria rede social vai levando as pessoas para determinados comportamentos. Muitas vezes, você vê crianças entrando em rede social, entrando em missões suicidas, porque a rede social está determinando isso. Então, é lógico que a rede social pode ser um caminho. É bom pra poder falar sobre esse assunto e mudar o comportamento. Ele é muito significativo. Ela tem que ser levada em consideração, não dá mais para mudar. Nós sabemos quando nós somos vistos por esses desenvolvedores do mundo, estimulando comportamentos que hoje nós não temos. Termina modificando de fato o comportamento. É um estudo muito mais profundo do que tudo isso que nós estamos

falando aqui. Ele é muito mais significativo, é de fato descobrir o que toca esse indivíduo, esse motociclista que tem esse comportamento inadequado. Como mudar esse comportamento? Não é fácil. O desafio, realmente, é muito grande. É claro que é só o comportamento. É o projeto da faixa azul. Ele sozinho não vai resolver o problema. Tenho certeza absoluta disso, como eu estou vendo vários lugares, são as pessoas que estão com velocidade muito alta lá naquela faixa azul. Eu vejo algumas pessoas que me procuram, me ligam: "Ah, estou fazendo doutorado, estou fazendo pós-graduação". Eu termino dando, contribuindo nos estudos deles. Eles mergulhando para fazer um estudo mais aprofundado nessa questão do uso da faixa azul no comportamento das pessoas. Uma das perguntas que fizeram, será que essa largura da faixa azul realmente não está proporcionando essa velocidade mais alta? Quando você abre o espaço para que as pessoas de fato andem com segurança, uma pergunta que me fizeram. Não estou falando que isso está certo ou se está errado, mas já tem gente fazendo estudos se aprofundando nessa questão para saber se realmente aquele 1 m e 10, eu acho que é o limite da faixa azul hoje. Se essa largura não está estimulando essa velocidade mais alta. É uma colocação do que eu escutei. Estou só repetindo o que me falaram. Aí vem a pergunta. Eu acho que não tem mais ninguém escrito. Talvez a gente tem que encerrar nossa reunião aqui, mas, de qualquer forma, a pergunta é: será que realmente nós temos dados suficientes para determinar a faixa azul ser implantada nesse formato que está sendo implementado aqui hoje, na cidade de São Paulo? É uma questão que eu estou colocando e não estou duvidando de nada do projeto, muito pelo contrário. Eu tenho elogiado constantemente esse projeto. É uma das ações hoje com relação ao uso da motocicleta no sistema diário. Eu não tenho dúvida nenhuma que isso melhorou a questão da segurança, mas os dados estão nos demonstrando. É diferente. Eles estão demonstrando diferente. O que precisa de fato é uma junção de ações que têm que fazer com que esse comportamento seja modificado. Eu acho que nós temos que levar isso aí. É muito importante. O que de fato eu posso fazer para mudar o comportamento desse indivíduo que pega uma motocicleta? Não tenho nenhum compromisso com a vida. Na verdade, ele é um jovem adolescente que ainda não descobriu que ele andava numa motocicleta, bicicleta acima da velocidade pode levar à morte. Então, o desafio é grande. É um desafio muito grande e nós temos. Nós não podemos desistir, nós temos que debruçar sobre esse assunto, sim, e trazer uma solução. Eu espero que nesse evento nós tenhamos respostas. Que tenhamos pelo menos questionamentos, que possamos contribuir com estudos mais aprofundados nesse sentido de trazer soluções definitivas.

1:30:22 José Montal: Dawton, só uma observação rápida aqui a respeito do seu comentário. Nenhum país do mundo reduziu sinistralidade viária sem o controle próximo do estado. Outra observação aqui a respeito da nossa faixa azul, que do ponto de vista nosso, aqui é uma grande esperança, mas que tem essa discrepância em relação aos resultados pedidos. Como é que você faz ciência da metodologia, da captação de dados em relação à faixa azul? Isso é um desafio. Eu acho que uma das coisas que poderia ser feita, Gringo, Marcão e o Gerson, o Gil pode ajudar a medir dentro da categoria o que é que eles acham. Eles estão ali dentro

daquelas faixas pilotando no consultório, por exemplo, quando a gente está fazendo exames de condutores, muitos condutores dizem que acham ótimo, a maioria acham ótimo. Mas se eles reclamam daqueles outros colegas que eles chamam que ficam empurrando-os na faixa, entendeu? Quando eles estão obedecendo ao limite da velocidade, tem alguém empurrando-os para que eles transgridam. O que é que eles poderiam fazer nesse sentido? Não só de coletar a opinião da categoria, mas como quis dizer, para convencer a categoria de respeitar o as normas. É a melhor estratégia para ficar vivo nessa nesse contexto.

1:32:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Com certeza.

1:32:13 Maria Nobre: Eu queria. Falar também para ajudar a terminar a questão. Eu acho que essa questão do comportamento realmente é um dos maiores problemas que existem hoje comportamental. A gente já vem discutindo isso há muitos anos, há muito tempo você vem para implantar o cinto de segurança. Vocês não imaginam como foi o esforço que a gente fez em São Paulo com campanhas e com a fiscalização. Então, foi um trabalho muito grande. Então, o que é o valor da vida para essas pessoas. Eu lembro de ter visto um depoimento há um tempo, bastante anos atrás, eu até guardei. Eu usei em um evento essa reportagem que foi feita sobre motos e uma entrevista com um dos motoboys. Ele falava que ele costumava correr muito. Tinha se envolvido em acidentes, até que nasceram os filhos dele. Quando nasceu o filho dele, ele mudou completamente o comportamento dele, porque ele passou a valorizar e se preocupar com a responsabilidade de cuidar dos filhos. Isso é uma coisa muito importante, que é a questão de ver e um desafio, um fio muito grande esse realmente, como você valorizar a vida e deixar de ser algo tão banal que qualquer envolvimento não tenha sequelas, que depois afastam essas pessoas do trabalho, da vida normal. É um grande desafio. Acho que marketing sempre foi, se conseguem vender, é algo que é completamente, vamos dizer, supérfluo, como algo que você põe na roupa, um amaciante e as pessoas compram, porque não pode vender essa questão da responsabilidade e da vida, do valor da vida. A gente tem que encontrar uma forma. Há anos e anos, a gente discutiu com o pessoal de marketing uma forma, mas a gente até hoje realmente não conseguiu algo tão concreto. Uma coisa que o Montal falou que eu acho que era importante, realmente as mudanças que ocorreram nos países que conseguiram mudanças importantes, elas foram conjunto. Por isso, esse evento aborda várias coisas. Estou vendo que faltou um grande painel, que era o painel justamente dentro do comportamento. Painel só de discussão sobre essa questão do marketing, de como mudar comportamentos. A gente podia ter feito algo mais até sobre isso, mas não impede a gente de fazer mais no futuro, algo tão específico sobre isso, mas tinha ações nesses países. Eram ações conjuntas de engenharia, de educação, de fiscalização, de justiça rápida e de tecnologia. Era todo um processo, a educação trabalhando, mas tinha todos os outros componentes para que isso pudesse funcionar. É importante que tenha essa visão geral mesmo e eu consegui finalmente achar a conferência que vai ser a Conferência Nacional de Segurança do Trânsito, Protegendo Vidas sobre 2 rodas, da Senatran, que vai ser

dia 28, 29 e 30 de julho, em Brasília. Não consigo abrir o programa. Programa fala que reunirá especialistas, gestores públicos, pesquisadores e representantes da sociedade civil para debater soluções concretas para redução dos sinistros de trânsito envolvendo motociclistas, com foco em infraestrutura, comportamento, tecnologia e atendimento às vítimas. Os painéis abordarão a contextualização do cenário atual, desafio de atendimento às vítimas, a realidade e a segurança dos motociclistas profissionais, a comunicação e a mudança de comportamento no trânsito as inovações da engenharia viária e segurança veicular, com destaque para a experiência da faixa azul. Esse evento foi feito e organizado posteriormente a esse nosso que a gente já vem montando há algum tempo. Mas vai ser em Brasília, presencial, então, quem puder comparecer, por favor, aproveite a oportunidade também. Eu vou precisar sair que eu tenho uma reunião do Instituto de Engenharia também. Eu gostaria de agradecer muito essa oportunidade e contar com justamente vários dos palestrantes ou comentaristas que vão estar aqui. Espero que possam participar do nosso evento e espero que a gente consiga ter algum resultado bom nesses dois dias de discussão. Muito obrigado.

1:38:07 Sérgio Amaral: Bom, então eu vou falar muito rapidamente. Desculpa, Gringo, é muito rápido, só para aproveitar a Maria da Penha antes dela sair, que ela citou bastante marketing. Me desculpe mesmo. Eu sou de marketing, viu, Maria da Penha. Eu sou do marketing da CET. Eu trabalhei mais de 30 anos na iniciativa privada. Você falou de como é que vende o amaciante e não vai conseguir falar da diferença principal é que, quando uma multinacional quer vender anunciante, ela gasta milhões e milhões de dólares para criar comportamentos. Esse é um dos pontos. A verba investida para você vender uma pasta de dente, para você vender cerveja. É uma coisa absolutamente estratosférica. É muito difícil combater isso, porque, quando a gente fala de iniciativa pública, a verba que a gente tem geralmente é muito pequena. Isso é um dos pontos. Eu concordo com a maioria das coisas que foram faladas ali. Primeiro, discordando do Dawton. Me desculpe, meu amigo, mas faixa azul é espetacular. Até falo como CET, falo como um motociclista, acho faixa azul uma coisa espetacular e é a melhor coisa que já foi feita para o motociclista. Problema realmente é comportamental. Não adianta só a campanha. A campanha é muito importante, então eu acho que qualquer nova implementação que é feita deve vir com enxoval e esse enxoval inclui educação fundamental, inclui campanha de marketing fundamental, inclui fiscalização. Porque realmente o que acontece hoje é que as pessoas não têm limite. O doutor Montal falou do jovem e tal. Isso é mais realidade, só que que o jovem tem esse comportamento, é juvenil. Quando ele vai pegar um carro, uma moto, alguém tem que fiscalizar. A gente tem que fiscalizar pesado. Todas essas condições juntas. Eu acho que conseguem mudar comportamento, mas elas têm que atuar de maneira precisa. Concordo com a senhora que as punições, as educativas ou não tem que ser mais pontuais e tudo tem que acontecer ao mesmo tempo e de maneira maciça. Não esporádica e não sensível. Tem que ser forte, pesada. Era isso que eu queria, só contribuir, que se muda comportamento sim, se cria comportamento. Mas custa muito e muito dinheiro e tempo. Era só essa pequena

contribuição. Peço desculpas, Gringo, de ter cortado a sua vez. Obrigado.

1:41:03 Gringo presidente AMABR: Penha, eu gostaria de aproveitar a sua presença. Você consegue ficar mais alguns minutos? Eu só queria perguntar se o Marcão quer falar alguma coisa antes, porque sempre quando eu falo a minha fala inflamada, cheia de indignação da categoria e tudo mais, depois, o Marcão vem em sena, é pacífico, gentil, e fica parecendo que eu sou o bruto e alguém amenizou essas coisas. Eu queria saber se ele quer falar antes ou eu posso falar.

1:41:46 Thiago Ventura: ode falar sim. Eu estou atendendo um motoca aqui, mas a minha fala, como sempre, é tranquila.

1:41:57 Gringo presidente AMABR: Eu vou falar e já vou precisar sair. Eu já faço uma pergunta aqui, doutor Montal, acho que é o mais fácil de responder. Eu vou à Penha mesmo. Penha, motociclista e motofretista são a mesma coisa?

1:42:20 Maria Nobre: Pronto. Então, motociclista é o geral. São todos os que usam a moto e motofretista é aquele que especificamente faz o transporte de carga, no meu entendimento.

1:42:30 Gringo presidente AMABR: É o transporte de pequenas cargas. Dia 27 de julho é o dia do motociclista, então a gente pode comemorar como dia do motociclista, mas dia 29 de julho é o dia do motofretista. Isso é importante ressaltar e diferenciar para que tenha visibilidade. Por que 29 de julho? Porque foi o dia que foi assinada a lei federal do motofrete e do mototáxi. Elas são juntas. Isso é importante ressaltar, porque a gente tem que comemorar o dia do motofretista, porque a gente não tem muito o que comemorar, mas justamente para que a gente tenha o que comemorar futuramente para ressaltar quem é esse profissional, quem é esse público. Porque a gente vê todo mundo, todos os órgãos, como de trânsito, comemorando o dia do motociclista. No geral, eu sou um motociclista, quando eu não estou trabalhando, mas a gente está pedindo visibilidade ao motofretista, para mostrar que a gente não tem nada para mostrar, que a gente tem para comemorar o que a gente tem de retorno do poder público, que a gente tem de políticas públicas. A gente aqui fez parte da criação de desenvolvimento, conscientização e implantação da faixa azul. Se você pode olhar essas reuniões aqui, elas têm atas, você pode olhar todas em as atas as minhas falas sobre a faixa azul e eu sempre me preocupei com o crescimento dela numa linha. Eu vou falar de forma bruta aqui, porque eu não acho uma palavra melhor. O crescimento dela de uma forma irresponsável, a gente fez parte. A gente ajudou a desenvolver, a gente levou a categoria lá para testar. A gente fez ofício, a gente fez manifestação cobrando a prefeitura, parabenizando e cobrando mais faixa azul. A gente conversou com a categoria, a gente fez a categoria mudar o comportamento, porque a categoria entendeu que foi uma a categoria, entenderam? Foi uma conquista da categoria e eles entenderam qual que foi a negociação. Se vocês respeitarem esse pequeno espaço que tem, a gente pode ter mais, vocês têm que respeitar a

velocidade e os veículos vão mudar de faixa. Foi muito bem respeitado, ao ponto de eu ouvir uma coisa que eu jamais esperava ouvir de uma de alguns motocas, de que, pô, tem porrada lá, a galera está acelerando. Mas os motociclistas são os que usam a moto para ir e vir do trabalho ou para passeio. Ou seja, isso não é uma coisa de você se ouvir de motoca. Isso é um termômetro raro. Então, o que que a gente viu dando espaço, mas não tinham outras políticas públicas agregadas. A gente conversa muito lá com o pessoal que implantou na Bahia. A gente fez parte lá de todos os estudos, inclusive para pressionar o prefeito lá para implantar faixa azul e foi convidado para Câmara de BH, Rio de Janeiro. O pessoal pediu nossa ajuda aqui para conscientizar a galera lá. A gente tem muita referência nesse ponto, embora a gente não tenha toda a estrutura que deveria, mas a gente consegue estar nesses pontos principais e lá na Bahia eles estão preocupado com não só a faixa azul resolve. O prefeito aqui catou a faixa azul e parece que a faixa azul é o som de tudo. A gente acha muito boa a faixa azul. A gente acha ela é muito boa. Dawton ressaltou isso, que ela é boa, mas não é só ela, tem que ter conscientização, tem que ter aquela conscientização mais ou menos que igual. Têm as blitz educativas. Aquele negócio que parece que é para ser uma punição, mas na verdade conscientiza a pessoa, mostra outros pontos. A gente não acha que é só faixa azul. Um exemplo, o Sérgio Amaral, eu não sei se ele está ainda na parte de educação, mas a gente tinha o curso de motofrete gratuito lá na CET, não tem mais. Desde 2020, desde a pandemia, não tem mais o curso de motofrete. A prefeitura não dá um curso de motofrete para categoria. Por isso que é importante a gente mostrar o dia do motofretista, para mostrar que o motofretista não tem nada. Ele prometeu que nessa campanha do maio amarelo iria falar sobre o motofrete. Quando a gente para em uma blitz educativa ou na campanha do maio amarelo ou qualquer outra campanha de trânsito, você não escuta falar que esse colete refletivo aqui, Penha, que ele aumenta a sua visibilidade, que ele é um algo obrigatório, que é a falta dele, da suspensão da CNH, mas a gente não tem que ir na punição. Eu conversei com o presidente do Detran recentemente e ele pegou e já chegou "o que que você quer? Você quer que a gente já saia fiscalizando a galera aí?". Eu disse que eu não. Ele falou assim "você quer que a gente coloque a fiscalização na rua e tal?". Eu peguei e falei assim "eu quero, mas para pegar as empresas, não o motoca que já está lascado, que não ganha o suficiente nem para fazer a manutenção da sua moto, nem pra se alimentar, ele não. Você tem que ir em cima das empresas". Esse negócio está muito cômodo para o prefeito, para o governador, essa linha de que só a faixa azul vai resolver e mais nada. Não tem mais nada, não pega no pé das empresas, não coloca mais nada de benefício para o motoca, não coloca nada para a capacitação do motoca. Sabe o que que resolve acidente que a gente tem comprovação, Penha? Remuneração justa e capacitação na nossa categoria, porque a gente já viu isso, Penha, a gente já viu uma empresa de aplicativo trabalhar com profissionais 100% regulamentados e, na cidade que tem um óbito por dia, essa empresa fica a 1826 dias em um óbito. Olha, os trabalhadores, ao invés de trabalhar 12 horas por dia igual eles estão trabalhando, eles trabalhavam de 8 a 10, porque eles tinham uma remuneração justa. Eles não

têm essa ganância de ficar rico. Ele bateu a cota dele ali, que dá para pagar as contas dele e sobrar um dinheiro. Ele vai embora. Está faltando um sincronismo, está faltando integração para que também tenha uma conversa com empresas que fomentem esse tipo trabalho. Você trabalha com esse profissional, trabalha com ele capacitado, você vai ter um desconto no imposto ali que o eu já tive reunião com o chefe de gabinete do prefeito e ele falou que isso é possível, que dá para fazer, entende ter benefícios para o cara se regularizar. O nosso ponto na hora que a gente chega nesse ponto, quem é referência dos motociclistas são os motofretista. A gente pode ajudar. É até nos exemplos de tudo, mudando o comportamento. Essa galera vai e a gente consegue até auxiliar de como mudar o comportamento desses também, como o seu Yasuda falou, Penha, o doutor Montal tirar habilitação hoje. Um exame de 1980, ele não pode sair fazendo entrega para o iFood. Ele não tem essa capacitação, porque lá você só aprende a se equilibrar na moto, você não aprende a andar de moto. Sabe qual que eu te recomendo? Dar uma olhada e ir lá no curso da Honda. Um curso que a Honda tem lá, um curso meio avançado. Nele, sim, você troca de marcha, você desenvolve velocidade, você deita moto, você aprende a andar sem usar embreagem, você aprende a fazer uma curva, olhando para onde você vai e essas coisas não ensinam na autoescola. A gente está colocando um monte de gente sem capacitação para primeiro, que é um produto de risco. Eu vou começar a falar na minha fala. Moto é perigoso. Se você puder incentivar o seu familiar a não comprar, "não compre moto, é perigoso" é uma das minhas falas. Segundo, a faixa azul não resolve tudo. Está faltando muitas políticas públicas para categoria. Eu vejo essas falas aqui. Você é sempre assim, eu falo essas falas inflamadas de indignação, porque assim, Penha, eu tenho contato com essa profissão, só 27 anos de profissional. Eu estou desde os 15. Eu trabalhava com um colega meu na garupa dele e ele ia me ensinando. Ele já era profissional e ele ia me ensinando. Eu sou um dos poucos motocas que fizeram. Eu brinco que eu fiz estágio, entende? Então, ele me ensinava olhar o guia, ele me ensinava tudo sobre a profissão. No resumo, Penha, o que que eu quero dizer para você? Há tempo que eu estou nesse nessa profissão aqui, eu não vejo poder público fazendo nada para nós, quem dirá representar a gente também. A gente não vê retorno nenhum e foi essa a necessidade de a gente criar uma associação feita por motocas e o nosso lema é "nós por nós", já que ninguém faz nada por nós. Nós estamos fazendo por nós, porque a entrega não chega em nós. São políticas públicas. Isso gera uma revolta. Quando eu estou falando aqui contigo, eu não estou falando como presidente de uma associação somente, eu estou falando como motoca que não vê nada. Esses dias eu fiz uma fala muito semelhante lá na Câmara, na audiência pública sobre o mototáxi. Você pode dar uma olhada nessa fala onde eu falo que o legislativo não faz nada para nós, a prefeitura não faz nada para nós, o governo não faz nada para nós. Tudo que vem é fiscalização. "Vamos ferrar o lascado. Vamos ferrar o lascado que ele tem que mudar o comportamento dele". Mas ninguém entende que tem uma empresa pressionando de um lado, ninguém entende que tudo é caro para nós, que a gente paga imposto para caramba, e o dinheiro que a gente tem é pouco. A gente tem que correr, a gente é obrigado a correr.

1:51:53 Sara Raquel Miranda de Araujo: Você viu, Gringo? Vou pedir para você.

1:51:59 Gringo presidente AMABR: Eu concluo já agora. A gente é obrigado a correr, Penha. A gente é obrigado a não fazer uma manutenção adequada no nosso veículo. A gente é obrigado a trabalhar 12 horas por dia. A gente é obrigado a não se alimentar direito. A gente é obrigado, não é porque a gente quer. A gente já trabalha, a gente é obrigado a trabalhar com três aplicativos de uma vez, pegando três serviços de uma vez, Penha. Imagino você nesta reunião aqui, em outra e na outra, como é que você vai ser eficiente nesse ponto? A gente pega aqui vários motocas que eles se acidentaram prestando serviços para dois aplicativos de uma vez, porque ele tem que correr para ter um ganho justo. É por causa da baixa remuneração, falta de capacitação. Você junta uma profissão de alto risco, não é de risco, é de alto risco. Você mal alimentado, veículo precarizado, cansado e correndo. Não tem outro resultado nesse acidente. Sérgio Amaral, me diz aqui, está faltando recursos, mas é porque tem algum negligente lá na responsabilidade desse recursos que ele prefere gastar com acidente do que com a prevenção. Eu acho que a prefeitura de São Paulo está sendo muito irresponsável ao não olhar isso, porque ela está batendo o pé que a faixa azul resolve. Os homens estão subindo que faixa azul é essa que resolve. Resolve na única implantada, só que incentiva um monte de gente. Eu falei isso. Está nas atas. O doutor Montal lembra que eu falei "olha, me preocupa muito essa expansão da faixa azul eu sou a favor, mas ela é expansão sem outras políticas públicas agregadas, porque isso vai incentivar uma pessoa que não anda de moto a andar de moto". Eu vou finalizar nessa fala, vai incentivar uma pessoa que não anda de moto a andar de moto, enquanto essa pessoa está na faixa azul, ela está segura, mas, quando ela saiu da faixa azul, ela ficou no trânsito normal e isso vai gerar acidentes e está aí o resultado. Eu finalizo aqui, Penha. Eu só queria que você ficasse com essa clareza aqui do que eu estou falando, porque nós não precisamos pagar sapo para prefeito, para governador, para nada, porque nós defendemos uma categoria. Eu estou falando pelos motocas. A gente não tem ego. A gente poderia estar lá lambendo o prefeito, porque a gente participou de tudo isso, mas a gente não lambe. A gente está preocupado com a vida, beleza? Só um minuto, Rogério. Você teve o seu espaço de fala. Deixa eu falar aqui.

1:54:16 Gerson cunha: Amigo, finaliza. Irmão, você me desculpa falar para você uma coisa. Você usou a faixa. Você está revoltado, porque você usou a faixa azul como campanha política. Você não ganhou. Você está batendo na faixa azul.

1:54:26 Gringo presidente AMABR: Você teve o seu espaço de fala, por gentileza, respeita o meu espaço de fala. Por gentileza, respeita o meu espaço de fala. Penha, era só isso que eu queria.

1:54:33 Gerson cunha: Parabéns para você. Pessoal, tenham uma boa tarde.

1:54:41 Gringo presidente AMABR: Passar para você, porque a gente não precisa ficar

lambendo ninguém aqui, porque a gente está preocupado. Eu vou no velório. Bem, sempre que eu posso e eu estou bem psicologicamente, eu vou no velório do motoca para ver como fica a família dele, como ficam os filhos. Eu ponho na minha cabeça que, quando eu tiver nesse espaço aqui, eu não posso arredar, porque a minha fala, minha experiência ou meu conhecimento podem ajudar a evitar um monte de outras mortes igual a essa. Eu finalizo por aqui. Eu sei que eu tenho uma fala muito inflamada, mas isso é uma indignação de ver tantos órgãos que poderiam estar integrados e não estão, não fazem o que deveria fazer e ficam só implantando políticas. Não, não é partidária, é politicagem. A gente quer ver eficiência. É isso que a gente quer ver. A gente quer ver o cidadão que trabalha, paga seus impostos, conseguir. Ele conseguir ter o retorno daquilo que ele paga e os órgãos funcionarem como deveriam funcionar. Obrigado. Desculpa por tomar seu tempo, Penha. Eu só queria fazer essa contribuição. Eu espero estar mais calmo quando for participar lá da do evento. Obrigado.

1:55:57 Sérgio Amaral: Só um minutinho, por favor. Só uma correção, viu? Boa tarde. Só um minutinho, Gringo, antes de você sair.

1:55:57 Maria Nobre: Está ótimo. Eu vou precisar sair mesmo. Não tenho mais condições de ficar. Obrigada.

1:56:01 Gringo presidente AMABR: Obrigado, Penha. Até mais. Dawton, eu também estou saindo. Beleza?

1:56:16 Sérgio Amaral: O gringo tem todo direito de ficar inflamado. É o jeito dele e tal. Só que não de deturpar palavras. Como isso é gravado e vai para ata, eu não reclamei de falta de recursos, eu fiz uma comparação. Apenas esclarecendo para dona Maria da Penha que, para conseguir efeitos, ela fez uma comparação com o amaciante. Se gastam centenas de milhares de dólares e apenas uma comparação com como que isso é feito no marketing. Porque, quando a gente fala marketing, parece que é uma mágica, mas em nenhum momento foi colocado que houve uma reclamação de falta de recursos. Apenas para fazer jus à verdade da minha fala. Obrigado.

1:56:58 Sara Raquel Miranda de Araujo: Perfeito. Obrigado, Marcão.

1:57:27 Thiago Ventura: Bom dia ainda a todos. Montal, como sempre, sábio, até a barba de sábio. As orquídeas também. A melhor planta. Eu acho tão linda a orquídea. Mas, na minha fala, o Gringo saiu, mas não é como ele falou, que eu gosto de passar como errado, não é. Porque a gente foi construído aqui esse grupo para tentar resolver os problemas da categoria no dia a dia. Não adianta. Cada um tem suas respostas, decisões, outros ficam nervosos, outros não. Mas eu acho que tinha que fazer para categoria. Era igual essa mensagem que chega no celular. Não sei se já viu quando vai ter a enchente lá, chegar aquele aviso para o prefeito. Essa questão está valendo muito a pena. Acho que para o motoboy em si teria que

mandar uns links desse também. Uma mensagem para esse cara. Até para ele parar e olhar ali que ele vai pensar duas vezes em correr. Eu não sei se vocês estão entendendo o que eu estou querendo dizer. Chegar uma mensagem ali pra ele via SMS, igual chega em todos os celulares, falando moto, tipo assim, fazer uma frase para entrar ali na mente desse cara, mostrando a importância de ele não correr. Para dar um testemunho rápido aqui, um rapaz corre muito. Ele faz entrega por aplicativo, lá do meu bairro. Eu sempre falava para ele: "meu, diminui. Meu, solta esse acelerador. Solta esse acelerador". Tem mais ou menos um mês, ele levou bola, ele perdeu a parte esquerda do pé dele todinha. Ele só está com dois dedos no pé e ele estava prestando serviço para duas plataformas. A gente vê que hoje esse motoca que corre muito no trânsito é devido à precarização e às empresas, que acaba incentivando esse cara a correr, porque a gente sabe que no Brasil, hoje, o nosso salário, o nosso ganho é bem pequeno. Em outros países, os salários são grandes. Não é verdade, que nem o Gringo falou, que tinha uma empresa aí x que pagava bem, mas hoje entraram os concorrentes. Esses concorrentes estão até voltando àquela velha tática do Habibs, que incentivava o motoca correr. O sindicato foi lá, junto aos órgãos públicos, todos um grupo, e conseguiu parar isso. Mas hoje a gente vê que as plataforma estão fazendo de qualquer jeito, não estão respeitando, não respeitam a prefeitura, não respeitam governador, não respeitam as autoridades, não respeitam quem criou as leis, não respeitam os leitos hospitalares. Porque se você for ver a maioria de todos os motociclistas que estão lá dentro dos hospitais, a maioria é de que de plataforma digitais. Eu não estou aqui batendo nas plataformas, mas infelizmente, devido à pandemia, muita gente migrou para essa nossa profissão, que é uma profissão de risco, que nem o Gringo estava falando. Ele também falou da questão de que não existem políticas. A gente sabe que tudo é demorado, para você aprovar uma lei, para você fazer algo, tudo é demorado. Por isso que hoje existe esse grupo, que é onde começa ali a pequena semente, cuidando ali e ali vai crescendo, crescendo, crescendo. Até que chega uma hora em que tudo que foi falado aqui vai funcionar lá na frente. A faixa azul, com o próprio prefeito fala, não é ele que vai resolver a faixa azul, que vai resolver os acidentes, mas a gente sabe que o comportamento do motoboy hoje, vocês podem parar no farol, qualquer um de vocês dá uma olhada, quando você estiver parado no carro e olha para o motoca que está parado, você vai ver o tempo todo ele mexendo na mão, os pés, a ansiedade, sabe? Hoje, eles têm uma ansiedade. Eu vejo o cara parar do meu lado meu. O farol acabou de fechar. Esses dias mesmo, eu peguei no braço do cara, "calma, está tudo bem, Mano". Ele falou "Mano, eu tô ansioso". Falei "mano, então para um pouquinho, relaxa. Olha o farol, ele vai demorar um pouquinho, mano". Ele estava batendo nas pernas dele. Eu ficava batendo no chão e ele olhando para o lado. Eu fui até um pouco, eu falei, "mano, será que esse cara está sob efeito de algum tipo de bebida?". Eu fiquei pensando isso, sabe? Eu olhei no olho dele. Eu vi, mano, ele estava com um monte de entrega atrás. Ele estava com uma bolsa, além de entrega. Do lado, ele estava com comida. Ele estava preocupado em entregar aquela comida, então ansiedade. A gente vê tudo isso. Hoje, o causador no meio do motofrentista que é a ansiedade. Ela tá grande, Michele. Qualquer um

de vocês pode fazer, pode parar no farol e, se você olhar, você vai ver que a maioria das motos é ansiosa. Ele olha, bate o pé, mexe a mão. Resumindo, essa questão que eu estava falando, você estava falando das orquídeas tal, dessa paz. Mas eu acredito que a prefeitura, tudo que vocês fazem aqui, tudo que é elaborado aqui, tem efeito lá na frente. Então, se criasse uma mensagem mandando para aquele motociclista, "não corra. A sua vida", enviar uma frase e mandar por link. A tecnologia está aí, ela não vai sair, não adianta. Hoje, nós poderíamos estar todos nós aqui, todos em numa sala. Mas hoje estamos aqui, através da tecnologia. É a mesma coisa do motofrete. Os caras que utilizam moto. A gente tem que ter alguma coisa para acalmar esse cara naquele momento, para ele parar e pensar, entendeu? Essa é a minha fala. Eu sei que o Gringo é meio explosivo. A gente entende ele, mas acredito que cada um aqui colocou os seus projetos aqui. Eu acredito que tudo isso demorou um pouco, mas a gente está colhendo frutos, entendeu? Essa que é minha fala. Eu acho que eu fiquei um pouco nervoso, gaguejei um pouco aqui, mas essa que é minha fala. Eu fico feliz pelas suas orquídeas, viu, que é uma planta que eu adoro. Ela só é cara. Tem hora que eu vou no Carrefour, tem uma cada uma mais linda. Tem hora que dá uma vontade de levar para minha esposa. Tem hora que é 70, 80, 100 reais. É difícil. É isso, gente.

2:04:01 Sara Raquel Miranda de Araujo: Agradeço.

2:04:02 Michele Perea Cavinato: Marcão passa no Dawton. Ele separa uma muda para você. Eu acho que ansiedade é o mal do século. Não só entre os motociclistas, a diferença é que o motociclista é mais frágil. Ele é mais exposto, mas a ansiedade é um mal que tem acometido a todos.

2:04:38 Sara Raquel Miranda de Araujo: Ele é mais exposto.

2:04:44 Thiago Ventura: Michele, que bom que você falou. Eu tentei falar assim, porque você é mais experiente. Eu falei ansiedade, de repente, mas eu sinto isso no trânsito, entendeu? No dia a dia, é ansiedade, porque eu tenho essa experiência. Eu saio daqui do sindicato, eu estou na rua, eu fico até umas 10 ou 11 horas. Tem vez que eu estou no shopping Morumbi. Ali eu falo muito com os motocas, sabe? Falo sobre acidentes, sobre velocidade. Mas você tem que ter um jeito de chegar nele. Nesse dia, eu cheguei no cara. Ele estava correndo muito na faixa, chegou na frente, eu alcancei ele, eu peguei "meu, você viu isso? Você viu a CET estava do outro lado. Você nem viu, mano. Ele podia te atuar, sabe?". Muitas vezes você tem que ter um pouco de medo, mas tem que saber chegar nessa categoria que elas estão muito estressadas. Desculpa eu cortar a fala de vocês.

2:05:34 José Montal: Então, Marcão, eu queria lhe convidar, Michele e o Dawton, para a gente fundar uma plataforma chamada Fotosen. O símbolo vai ser uma orquídea. Para gente mudar comportamentos no trânsito. Vamos desacelerar esse negócio. Tem que ser algo resolutivo, não pode ser uma indignação pela indignação, tem que ser algo que procure uma

construção política, como bem disse o Marcos Cardoso. Daqui a pouco, a gente vai ver resultados, a gente tem que acreditar. Até porque a energia positiva trabalha nessa direção. Vamos pensar positivamente no perfeito aqui da nossa Câmara Temática.

2:06:19 Thiago Ventura: Nada do que o Dawton fala é em vão. Na hora que ele falou da orquídea, eu fiquei aqui pensando que ele falou da orquídea. Eu fiquei na cabeça por orquídea, ele falando da orquídea. Você vê a reunião foi um pouco meio calorosa, quase no final. No final, o Dawton colocar a orquídea, daquele símbolo de paz, tranquilidade.

2:06:44 Sara Raquel Miranda de Araujo: Deixa eu te falar uma coisa. Olha só, Marcão, acho que o importante é o seguinte. Acho que serve para todos aqui. Agora, eu comecei com 8 orquídeas, aquele grupo de orquídeas que eu tenho na parede lá que tem 300 hoje. Há 12, 13 anos atrás, eu comecei com 8 orquídeas. Fui então um exercício de paciência também, tem que ter paciência, tem que ir lá, você tem que cuidar, você precisa gostar de se debruçar sobre o assunto para você poder fazer. Mas eu acho que o importante para gente fechar a nossa reunião aqui, de um modo geral, é que fora o que o comportamento é um elemento importantíssimo em toda essa questão. É muito importante. A gente não pode deixar de lado o comportamento, mas é o conjunto, com toda a certeza, o conjunto que vai trazer uma solução mais definitiva, que vai realmente trazer resultados significativos. Você fez duas falas, Marcão. Duas testemunhas que são espetaculares e, para mim, foram o que realmente terminou me fazendo até repensar em tudo que a gente está falando aqui. Primeiro, eu acho que os frutos que nós temos colhido aqui das nossas reuniões ao longo dos anos realmente têm sido significativos. Alguns dos grandes projetos surgiram inclusive aqui na Câmara Temática e hoje estão implementados lá na cidade de São Paulo. A ideia surgiu aqui, depois foi se trabalhando. A própria CET foi trabalhando, terminou transformando isso em projeto. Mas esse testemunho do acidente, de você ter conversado com o seu vizinho lá, motociclista, sabendo que ele tinha várias entregas para fazer, ele constantemente fazia essa é o comportamento dele. Era um pessoa que corria muito do trânsito, que estava em alta velocidade o tempo inteiro. Depois, você vê o resultado do comportamento inadequado dele. Isso para mim foi uma fala realmente muito significativa. Essa última que você falou de você olhar para o motociclista ansioso do lado e falou "calma, meu, que o semáforo está fechado". Você olhar para bagagem dele, você vê que ele tinha um monte de entrega pra fazer. Veja a profundidade do problema e quanto é difícil a solução de um problema como esse tipo. Depois, a gente vai olhar lá nos resultados, nem sempre esse entregador que está se envolvendo em acidente. O trabalho é muito mais abrangente. O trabalho é comportamento. Eu acho que tem que trabalhar o comportamento de um modo geral. A fala do Sérgio é muito significativa. Lógico que, quando você tem um investimento maciço em uma determinada direção, os frutos que vão se colher. Eles são muito significativos. Quantos desafios nós temos aqui para poder enfrentar. Isso é o desafio. Ele está colocado aqui. Querendo ou não, aqui, hoje nós achamos alguns caminhos que podem ser percorridos e talvez seja como chegar a

determinadas ações. A solução definitiva disso que a gente está vivendo, esse enorme número de sinistros fatais que o foram na cidade de São Paulo. Acho que é isso que eu tinha pra falar, para fechar a nossa reunião. Não sei se você quer falar mais alguma coisa.

2:11:02 Marcão sindimotosp: Quando eu entro com uma fala é porque eu sei como eu sei como é difícil essa categoria. Quando ele fala que eu trabalho de moto, não vou mentir para vocês. Eu comecei a trabalhar de moto em Moema, trabalhava numa farmácia. Ele tinha uma rede de farmácia e eu trabalhei com esse judeu mais de dois anos sem habilitação, mas ele só deixava eu ir em seis ruas em Moema. Só para você ter uma ideia, até eu conseguir tirar a minha carta. Eu vejo que muitas vezes a oportunidade, a construção, quando tem alguém em conjunto que ajuda ali, você consegue chegar. É igual quando eu entro aqui. Não é que eu sou puxa-saco do prefeito. Eu adoro quando eu entro, eu falo com a Mariana ali, sabe, a Mariana com aquela tranquilidade, quando vocês fizeram o portal 156, eu fico feliz. Eu tenho que elogiar, eu tenho que falar, foi a melhor coisa que o órgão de transporte público fez foi o portal 156. Hoje você vê, você entra lá, pega, vai lá no DTP, faz aquela vistoria lá. Daqui a pouco, você manda a vistoria lá no site da DTP, passou alguma coisa de um dia ou até no mesmo dia, sai lá o ofício. O cara vai lá no Detran. Faz o emplacamento da moto dele. Onde eu vou reclamar que esse grupo de trabalho, onde hoje a prefeitura liberou a cor da moto, onde a prefeitura liberou. Hoje, você pode pôr a placa vermelha, usar a moto tanto para um trabalho como para com um passeio. Esse grupo aqui faz parte disso tudo. Foi através desse grupo, liberou o passageiro colocar a placa vermelha lá para as duas coisas. Ficou através desse grupo. Não é que eu sou puxa-saco. Eu tenho que falar o que mostrar de onde nasceu. Quem são os responsáveis? Quando o doutor Montal pega e fala em questão de acidentes, todas essas coisas, mas está no meio de profissionais, entendeu? Não é questão de puxação de saco. A gente tem que dar honra a quem está nos honrando. Vocês todos que estão aqui presente fizeram isso acontecer, porque o prefeito sozinho eu não ia conseguir. Eu estava lá na inauguração. O prefeito não subiu na moto ainda. Vocês sabem se ele põe o capacete, ele vai para puxar o cabelo. Mas ele falou: "Marcão, qualquer dia eu vou andar na moto com você, é que eu tenho reunião, senão eu já". Ele colocava o capacete. A gente vê a alegria que esse conjunto aqui está fazendo a diferença. Quantas e quantas pessoas estão sendo salvas? Quantas e quantas pessoas estão deixando de gastar muito através do que foi criado no portal 156? Quantas e quantas pessoas hoje trabalham, tiram o seu baú, levam sua esposa ali para passear com a placa vermelha, que era coisa que a categoria ansiava e agora hoje está acontecendo? Eu acredito que mais coisas vão acontecer futuramente através desse grupo. Eu quero parabenizar vocês. Não só a prefeitura, mas a associação, sindicato, todos que fazem parte, vocês que estão fazendo isso tudo acontecer. Não é questão de puxa-saco. Tem que dar honra a quem merece. Vocês merecem isso a Se eu não me engano, todas essas motos agora vão sair com ABS, independentemente da cilindrada da moto. Olha, tanta coisa que está sendo construída aqui em grupo. Essa que é minha fala. Desculpa. Tem hora que a gente se empolga. Mas quero parabenizar cada um. Para o motofrete continuar avançando e

crescendo, vai ser através desse grupo, através de prefeitura, governo do estado, todos os envolvidos.

2:15:36 José Montal: Rapaz, acho que eu vou comprar uma moto para aprender a falar, porque o Gringo e o Marcão, vou te falar. Essa questão do processo que você falou, que tudo é um processo, a gente tem que torcer para que o processo seja absolutamente perfeito. Eu estava lembrando até daqueles versos de Gilberto Gil. A perfeição é uma meta defendida pelo goleiro e eu não sou Pelé, nem nada. Sou um tostão. A gente tem que ir de grão em grão, como você falou, indo, conseguindo essas conquistas para avançar. Eu agradeço a todos. Aprendi muito aqui hoje com vocês. Um grande abraço a todos.

2:16:22 Marcão sindimotosp: Tudo que o Dawton coloca tem um significado depois.

2:16:28 José Montal: Eu até ia perguntar para Michele se não tem um símbolo da Câmara. A gente pode botar a orquídea do Dawton. Escolha a mais bonita lá, Dawton.

2:16:58 Sara Raquel Miranda de Araujo: Foi ótima a nossa reunião hoje. Realmente, juntos somos mais fortes sempre. Não podemos esquecer disso. Juntos somos mais fortes.