

82ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CMTT

Data: 19/12/2025

Horário: on-line

Participantes

Alexandra Panontin Morgilli	Jose Julio Rebelo
Alexandre Bürgel - Zona Sul	José Renato Soibelman Melhem
Aline Pellegrini Matheus	kenji kawakami
Ana Luisa Faria	Lea Lopes
Andrea - SPTrans	Leandro Frenham Chemalle
Andrea Bueno Pironato	Lilian
Caique Alves de Souza	Lucas de Paula Landin
Carlos Alberto S Codesseira	Manoel Santos
Caroline Duarte	Marcus Vinicius B Buelloni
Conselheira Marta Porta	Mario Luiz de Camargo Filho
Daniel Augusto De Souza Borges	Mauro Calliari
Dawton Roberto Batista Gaia	Mauro Ramon
Eduardo Augusto Rodrigues Siqueira	Michele Perea Cavinato
Eduardo Facchini	Myrna dos Santos Melo
Élio Camargo	Pablo de Jesus Santos
Emerson CET/GPO	Pamela Escolastico Rodrigues
Everaldo Valenga Alves	Priscila (SPTrans)
Fabio Nigro Gonzalez	Rafael Calabria
Felipe Ferraz	read.ai meeting notes
Felipe Lara Vogel	Renan Villarta
Fernanda Braganca A Hayek	Ricardo Airut Pradas
Fernanda Ormelezi Pitombo	Richard Melo
Fireflies.ai Notetaker José	Rodrigo Candido
George Lima de Queiroz	Rodrigo Dias Paes Landim
Hidely	Rogério Viduedo
Idernani do Carmo	Sandra Ramalhoso
Jackeline Morena Oliveira Melo	Victor Enrique Mendoza Ramos
Jose Eduardo C Montezuma	Welton

Informes

Novo Programa Respeito a Vida – Detran-SP (<https://detran.sp.gov.br/pravida/>)

Pautas

1. Segregação de Veículos: o Conceito da Malásia – Ricardo Pradas, SMT/AT.
2. Análise da Eficácia da Faixa Azul na Redução de Acidentes – Alexandra Morgilli, Gerência de Segurança de Tráfego (GST), CET.

00:00:12 Michele Perea Cavinato: Bom dia a todos. Sejam bem-vindos a 82ª reunião ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, CMTT. Hoje, como informe, nós trouxemos o Detran para falar sobre o lançamento do programa Respeito à Vida. É um informe breve, uma apresentação de um programa que será lançado agora, uma renovação do Respeito à Vida. Na sequência, vamos compartilhar a experiência de uma viagem técnica para a Malásia, que foi realizada por gestores de trânsito nossos aqui da Secretaria e que trouxe referências para a criação do programa Faixa Azul. Por fim, vamos apresentar os dados do relatório de avaliação dos resultados do programa Faixa Azul, especialmente com relação aos sinistros de trânsito. É isso. Desejo a todos uma boa reunião e passo a palavra para o Everaldo.

00:01:12 Everaldo Valenga Alves: Oi, Michele, bom dia. Vocês me ouvem bem? Perfeito. Que bom. Bom, obrigado, Michele, por mais essa oportunidade que você e o comitê dá para o Detran mostrar alguns dos seus trabalhos. Dou bom dia a todos os integrantes. Olhando a pauta aqui, eu já fico triste, porque eu gostaria de assistir. Mas vocês vão ver ao longo da minha apresentação aqui que eu tenho motivos para estar ausente, que é um pouco do que eu quero mostrar aqui desse novo programa Respeito à Vida, que a gente desenhou ao longo desse ano, trazendo novos elementos, corrigindo aspectos do passado. E vou pedir permissão para Michele para compartilhar a minha tela. Tudo bem, Michele? Será que eu consigo? Deixa eu ver se eu consigo aqui, Michele. Vê se vocês estão vendo aí.

00:02:09 Michele Perea Cavinato: Consegui, mas eu estou com a apresentação pronta, se precisar também.

00:02:11 Everaldo Valenga Alves: Qualquer coisa, você me ajuda aqui. Então, eu vou daqui, vou minimizar a tela de vocês e vou seguir aqui com uma apresentação. Bom, eu vou falar algumas coisas aqui desse novo programa Respeito à Vida, coisas que vocês com certeza já sabem, mas acho que é importante a gente frisar: estamos todos nós lutando por essa batalha de redução. É uma guerra, uma verdadeira guerra de redução do número de mortes e lesões no trânsito aqui na cidade de São Paulo, especialmente com os motociclistas. Afinal, me lembrem de falar um pouquinho dos dados do InfoSiga de novembro. Estamos atravessando a segunda década, então tudo o que nós fazemos tem como objetivo principal atender a essas

metas de redução de pelo menos 50% do número de mortes e lesões no trânsito. Os princípios são aqueles do sistema seguro. Tudo o que nós temos colocado aqui no âmbito da Diretoria de Segurança Viária, no Detran como um todo, reforçado pelo presidente Ajo anteontem, numa reunião lá na Secretaria de Governo Digital, é que tudo o que nós fazemos aqui no Detran está relacionado com segurança viária, alguns mais diretamente, outros, às vezes, não estão tão visíveis, mas tudo tem a ver com segurança viária e está bebendo dessa água do sistema seguro, desse princípio de que nenhuma morte no trânsito é aceitável e de que as pessoas cometem erros humanos. Nós somos muito vulneráveis, e o aspecto da velocidade é bastante relevante. A responsabilidade é compartilhada; é preciso mudar esse discurso de que é tudo culpa do condutor, condutor, condutor, não é só dele. Temos nossos gestores, engenheiros, arquitetos, urbanistas, agentes de trânsito, comunicadores e projetistas. Então, há um grupo bastante grande, bastante técnico, que precisa estar envolvido nessa luta. Bom, a gestão deve ser de forma integrada e proativa, e o sistema deve ser resiliente a falhas. Acho que tudo isso todos já conhecem, claro, e a gente está atendendo também ao plano maior, ao plano brasileiro, à resposta do Brasil perante esses mais de 34, 35 mil mortos no trânsito. Tenho até que atualizar esse número. E aqui, no Estado de São Paulo, são mais de 6 mil vidas. Lá no PenaTrans são seis pilares, e nós estamos construindo, está em vias de ser lançado, o plano de segurança viária do Estado de São Paulo. Só vou pedir licença só um instantinho. E aí, o PenaTrans tem esses seis pilares, e o plano de segurança viária possui oito eixos. Nós, então, traduzimos o PenaTrans para a nossa realidade, dividimos alguns eixos. Não é o caso de apresentar agora, mas, tão logo seja lançado, Michele e os demais, a gente se compromete a vir aqui e falar um pouquinho do plano, das propostas. Acho que é a primeira vez que o governo está lançando um plano tão bem detalhado e que conversa muito com o PenaTrans. É a resposta do Estado de São Paulo ao PenaTrans, e o PenaTrans é a resposta do Estado brasileiro à segunda década. E aí, nós temos um braço financeiro, que é o programa Respeito à Vida, que nós agora estamos chamando de Pra Vida, mais adequado, acho mais fácil de ser memorizado. Ele se articula tanto com o plano de segurança viária do Estado de São Paulo quanto com o PenaTrans, tudo isso, novamente, baseado nos conceitos do sistema seguro e da Visão Zero. Bom, é importante a gente falar que o programa Respeito à Vida, vou dar algumas pinceladas aqui, a ideia, Michele, não era passar por todo ele, até porque eu tenho uma novidade aqui ao final que vou contar para vocês. Mas ele trabalha no aspecto da política cíclica. Ou seja, eu preciso identificar um problema. Nós temos um problema, que são os sinistros de trânsito, e a gente usa o InfoSiga, que vocês já conhecem bem, que tem recebido cada vez mais melhorias e aprimoramentos para ajudar na construção de políticas públicas. O mais recente, vocês sabem, foi o painel municipal. Agora, nós usamos os dados do InfoSiga ao longo desse período tanto para a construção do plano de segurança viária quanto para orientar o programa Respeito à Vida. Na medida em que conseguimos ver quais são os pontos críticos, quais são as áreas mais críticas, é nelas que nós vamos atuar. Evidentemente, ao longo desse período, também olhamos as capacidades institucionais e, dentro do programa Respeito à Vida, quando recebermos as manifestações de

interesse dos municípios, vamos observar essas capacidades para que sejam enquadrados dentro do programa. Os entes interessados no Pra Vida são os municípios no âmbito do CISTRAN. Nós sempre trabalhamos com os municípios de forma coordenada, entendendo seus problemas e tentando levar algumas soluções, essa é a ideia do Pra Vida. Quando falamos de planejamento orientado por evidências, sem dúvida nenhuma isso requer critérios técnicos bem definidos, um critério técnico de entrada, respeitando também aquilo que estamos propondo no plano de segurança viária do Estado de São Paulo. Esses critérios têm que estar vinculados a parâmetros específicos e determinados para cada um dos componentes. Eu já vou adiantar que são três componentes que nós estamos lançando neste programa Respeito à Vida. As verbas são em torno de 150 milhões, oriundas de recursos provenientes de multas de trânsito. Então, será feito um repasse de recursos financeiros aos municípios que forem enquadrados, obedecendo aos critérios que constam no edital. E adianto, Michele, que já foi lançado na segunda-feira. Então, desde segunda-feira, o Pra Vida já está funcionando. Bom, as ações efetivas vão focar em pontos, corredores e áreas com maior sinistralidade, obedecendo aquilo que eu falei no início, a partir dos dados extraídos do InfoSiga. Como política cíclica, como um círculo, ela precisa se fechar, e esse fechamento se dá por meio do monitoramento. A gente precisa fazer as avaliações, fazer as devolutivas, até para que possamos fazer novas rodadas ou novas reconduções. Então, entram, como eu falei, a priorização, o engajamento e a qualificação dos ciclos anteriores, disseminando boas práticas, olhando o que acertamos e corrigindo eventuais desvios. Como eu falei, é um projeto-piloto, essa fase é piloto, e a ideia é sermos efetivos. Temos as modelagens dos componentes; aqui é o coração do Respeito à Vida. Estamos trabalhando, nesse ciclo piloto, três componentes: um focado em vias seguras, outro na educação e outro na fiscalização. Se alguém se lembrou dos três S, tem uma razão de ser. Esses três componentes conversam entre si, e a gente tem outros componentes que podem ser lançados no futuro. E aí, para que a gente pudesse melhor orientar os municípios sobre em que tipo de solução a gente está financiando, quer dizer, não financiando, mas fazendo o repasse. Quem se lembra dos antigos programas: havia muito recapeamento. Bom, nós demos uma maior qualidade a essas soluções, olhamos para os dados do InfoSiga e entendemos que havia a necessidade da construção de um guia de implementação, trazendo vários componentes de moderação de tráfego, requalificando cruzamentos, corredores, áreas. E é um caderno muito bem desenhado; a equipe realmente se esmerou muito. Esse caderno pode ser baixado; depois eu vou dar o caminho das pedras para vocês olharem esse caderno, baixarem e degustarem. Ele, apesar de ser um caderno mais técnico, foi construído com uma linguagem palatável. Todo mundo que lida com essa área de mobilidade vai conseguir facilmente entender quando, onde e por que fazer determinada ação, obter determinada solução. Bom, o componente 1 precisa de alguns requisitos básicos de enquadramento. A definição da estratégia é baseada nos dados do InfoSiga, tendo aí a questão das evidências de sinistralidade. Então, não adianta vir com alguma ideia de aplicar em uma área que não tenha sinistralidade. A gente usa esses dados passados, que são bastante qualificados, para atender e buscar efetividade nessas ações de

engenharia. Bom, claro, precisa ter um profissional habilitado, seja no Conselho de Arquitetura, seja no CREA. Quanto aos critérios de priorização, haverá a necessidade de uma justificativa técnica, a demonstração de capacidade técnico-institucional, experiência docente em sistemas seguros de visão zero. Uma vez que é um projeto piloto, a gente quer acertar; então, toda a experiência é muito bem-vinda. Então, tem um guia de implementação dessas intervenções do desenho viário, como eu mostrei lá, bastante rico. Existe uma etapa de capacitação, uma mentoria da execução também para os municípios que forem selecionados. Há um desenho viário seguro para salvar vidas no trânsito, que é outra etapa para os municípios sem capacidade técnica prévia. Então, a gente observou que, se o município não demonstrar essa capacidade, eu não posso, não devo repassar recursos para ele. Bom, mas ele vai entrar em um programa de qualificação para que se prepare para um próximo ciclo, para uma próxima etapa. Então, ninguém fica de fora nesse processo. Deixa eu ver... E aí, óbvio, tem os recursos financeiros para a execução dessas intervenções. Como eu falei, ao todo o programa prevê em torno de R\$ 150 milhões.

Bom, tem um outro componente importante, importantíssimo, e que é transversal a todos os demais, que é o componente da educação. Novamente, nós temos requisitos básicos de enquadramento e eu vou... Eu sei que é muita informação, então aqui eu vou passar bastante rápido, mas a gente vai enquadrar os municípios em duas modalidades. Uma modalidade simplificada seria aquela em que o município talvez não tenha plenas condições de atender tudo aquilo que está descrito no edital, mas ninguém fica de fora; como eu falei, minimamente ele vai... Mesmo que ele demonstre, por meio de um diagnóstico de projetos educativos, que não tem capacidade, ele entra no rol de melhorias de capacitação, de requalificação. Ele demonstrando que tem e tendo aí um agente que faça a interlocução com o programa, ele é então enquadrado em outras etapas aqui do programa. Então, municípios que aderem voluntariamente ao componente 2 para desenvolver essas ações educativas, essa é uma forma de adesão. A outra, indiretamente, quando os municípios que não forem enquadrados nos demais componentes serão incluídos no componente 2, mediante documentação e indicação do ponto focal. Então, às vezes ele vai lá só no componente 1, mas não foi qualificado lá; então, ele entra aqui no componente 2. Ele é incluído no componente 2. Vai lá no componente 3 de fiscalização, não foi qualificado para receber recursos; ele vem para o... ele é convidado a estar no componente 2. Bom, e, compulsoriamente, os municípios dos componentes 1 e 3 que recebem recursos financeiros, então, quem foi para o componente 1 ou 3 e recebeu recursos financeiros, obrigatoriamente vai estar enquadrado aqui no componente 2 de educação. Também foi preparado um guia de ações. Gente, está muito, muito bacana, muito bem desenhado pelo time aqui de pedagogos, de educadores da Escola Pública de Trânsito. A Escola Pública de Trânsito organiza toda essa parte de capacitação; a competência é toda dela. Lembrando que esses cursos: tem curso de desenho viário, tem curso de segurança viária e vai ter um curso de fiscalização lá também. E tem uma curadoria de material, considerando materiais do Conexão DNIT, que é um parceiro desse processo, e a viabilidade de

monitoramento do sistema educacional por toda uma plataforma que já vem dialogando com a Base Nacional Comum Curricular (BNCC). Então, material codificado, material excelente do Conexão DNIT.

Particularmente, sou muito fã do Conexão desde a época em que eu estava na Senatran e eu já fui do DNIT. Então, é alegria dupla ver um programa desse tamanho sendo aplicado aqui no estado de São Paulo. Então, isso aqui é só para dar um gostinho da cartilha. Everaldo, conseguimos baixar? Conseguimos baixar também o material? Daqui a pouco eu mostro para vocês o link aqui e a gente navega junto, tentando não me demorar muito no tempo que a Michele me deu. Falando rapidamente, o terceiro componente é o de fiscalização, porque ele fecha esse ciclo de vias seguras, educação e fiscalização. Novamente, existe um formulário de diagnóstico em que a gente avalia a capacidade do município, e ele pode ser, não demonstrando essa capacidade de operação, de planejamento, de estrutura, enfim, de materiais, enquadrado na modalidade simplificada e vai entrar no plano de requalificação, de qualificação de melhorias. Bom, ele mostrando que tem essas capacidades, o que a gente vai ver por meio de uma proposta técnica que tem que ser elaborada com base nos dados do InfoSiga, mostrar um cronograma de metas para o BNU 2027–2028, que é o horizonte do nosso programa, e tendo o responsável técnico da área de trânsito, de mobilidade e de segurança pública do município, cada um tem a sua configuração, ele mostrando isso, então a gente faz um repasse de recursos. Como eu falei, sempre vai ter uma capacitação de boas práticas de fiscalização, com o objetivo de padronização de todas essas ações, e os recursos financeiros serão voltados para que o município faça aquisição de cone, de cilindro, de balizador, de barreira, de colete, de etilômetro, seja ativo ou passivo. Para que os municípios maiores que tiverem interesse, até painel de mensagem variável pode ser adquirido. Então, é um repasse para que ele faça essa aquisição por meio dos seus meios. Então, os materiais e instrumentos de apoio, como a gente havia comentado lá no início, o fundamento é o InfoSiga. Aqui está o mapa, mas, para quem ficou atento às apresentações do InfoSiga, nós temos um painel municipal, e esse painel municipal já traz todos os dados do município, o que facilita muito a construção e o entendimento de como está a sinistralidade na sua área. Bom, isso aqui é um gostinho do portal que foi feito, do Respeito à Vida. Depois vocês vão acessar letran.sp.gov.br para a vida, e vocês vão chegar nesse portal. Ele está bem simples de ser acessado, com uma linguagem bem tranquila. E aí, já encerrando, Michele, eu quero destacar aqui alguns prazos. E aí peço ajuda de vocês, que conhecem os gestores públicos, outros gestores das cidades paulistas, outros técnicos; estão em grupos aí. Depois eu até vou passar para a Michele, se é que eu já não passei, a divulgação do webinar que a gente vai fazer agora, em seguida à apresentação. Ele vai ficar no YouTube, lá do Detran, então vocês vão poder acessar. E aí, como ele foi lançado agora, dia 15, nós temos até o dia 15 de janeiro, portanto, 30 dias, para manifestação de interesse dos municípios. Então, tem que ficar atento a essas datas. Descansa um pouquinho. Dia 15 de janeiro, então, é o prazo final para a manifestação de interesse dessa etapa. Eu sei que o período é curto, eu sei que há um período de Natal, mas era o período que

a gente tinha, que a gente conseguiu viabilizar. Dia 7 de janeiro, nós faremos um novo webinar; então, quem quiser assistir, já coloque aí na agenda. A gente ainda vai definir o horário, vai fazer essa divulgação. Enfim, depois segue toda uma etapa de divulgação dos enquadrados no componente 1, de vias seguras, e no 3, de fiscalização; dos selecionados do componente de educação. Depois, tem um prazo aqui para o fim, para recebimento das propostas técnicas que foram enquadradas tanto no componente 1 quanto no 3. O pessoal não me perguntou, mas pode ser que surja dúvida: por que o 3 não tem um guia de fiscalização? Mas o componente 3, esse guia, vai ser construído ao longo de 2026; esse é o compromisso. Bom, enfim, lá em março, nós temos a divulgação dos selecionados e a formalização do processo de adesão, feita por meio de convênio. A transmissão que nós vamos fazer será daqui a pouquinho, às 10h30. Foi aberta aos 645 municípios e demais interessados, mas o foco são os municípios paulistas, alguns que já possuíam convênio, outros que já tinham encerrado. De qualquer forma, é importante assistir a essa transmissão, porque nós daremos ali muito mais detalhes, que eu passei muito rapidamente para vocês. Michele, eu vou descompartilhar aqui, mas eu já passei para você, no WhatsApp, a divulgação. Acompanhem o link, depois sigam lá o Detran, e tenho certeza de que vai ser bastante rica a apresentação que será feita. São várias pessoas de várias áreas que vão entrar um pouquinho mais em detalhe nesse programa. Novamente, é um programa que usa recursos de multas para redução de mortes e lesões no trânsito. A gente espera realmente que seja um sucesso.

00:22:56 Michele Perea Cavinato: Eu te agradeço muito, agradeço ao Detran pela apresentação, por compartilhar conosco o programa para a vida, sei que daqui a pouquinho você vai sair para a apresentação, lançamento oficial, mas se alguém tiver alguma pergunta, eu vi que o Renan fez uma série de comentários no chat, Renan, se você quiser, rapidamente.

00 23:15 Everaldo Valenga Alves: Eu vou fazer um pedido. Claro que sim. Você tem horário. É, porque nós estamos organizando aqui o time, e eles estão todos aqui perto de mim, me esperando sair. Mas Renan, você não vai ficar sem resposta. De forma alguma, eu passo tudo para você. Depois, vou até pedir, sei que vocês vão ter reunião, mas até o meio-dia, se vocês ainda tiverem respostas, lá tem o canal, os formulários que a gente tem, que fica mais fácil para a gente poder responder a todos, e até ter o controle de qual é a maior dúvida, de qual é o nosso público. Michelle, depois acessem o site ali, acho que vai ser muito bacana, tem muitas coisas de informação que estão muito simples, foi construído um site muito visual, usando toda a experiência da User Experience, UX, UI. Então, é isso. Eu preciso, lamentavelmente, sair. Michele, vê se na próxima eu consigo ficar até o final, para aproveitar tudo que vocês trazem de bom.

00:24:19 Michele Perea Cavinato: De verdade, foi uma surpresa que vocês conseguiram essa brechinha, por isso que eu nem coloquei o informe, porque eu imaginei que não fosse dar

tempo de você participar conosco, por isso que eu te agradeço muito de ter feito esse lançamento.

00:24:21 Everaldo Valenga Alves: Sei que a gente está nessa correria de fim de ano, acho que todos estamos, mas a gente está muito contente que estamos conseguindo entregar aqui a nossa diretoria, dentro desse novo conceito, desse novo paradigma do Detran de São Paulo, voltado à segurança viária, uma diretoria focada nisso e que conversa com várias outras em sistema de rede; conversa com superintendentes, são 20 superintendências ao redor de São Paulo. Então, estamos todos muito bem alinhados aqui. aguardo vocês.

00:25:02 Michele Perea Cavinato: E por um mesmo objetivo. Um mesmo objetivo. Esse é o principal.

00:25:02 Michele Perea Cavinato: E aí, eu falei do InfoSiga, a gente já atualizou lá os dados do InfoSiga de novembro, a cidade de São Paulo tem algumas novidades, vou deixar depois vocês irem até lá o painel, e sucesso a todos nós. É uma luta que não é de um órgão, não é de uma pessoa, não é de uma divisão, são todos nós. Era isso. Michele, obrigado.

00:25:29 Michele Perea Cavinato: E a ideia é que o ano que vem nós vamos transformar isso numa pauta mais extensa, com mais tempo. Obrigado, Everaldo. Bom evento para vocês.

00:25:37 Everaldo Valenga Alves: Obrigado pela atenção também, viu? Um abraço a todos.

00:25:43 Michele Perea Cavinato: Um abraço. Bom fim de ano. Bom, vamos seguindo aqui. Feliz Natal, feliz Ano Novo. Seguindo, vamos para a segunda pauta, primeira pauta, né? Primeiro foi o informe, primeira pauta agora, conhecer de onde veio a ideia do programa Faixa Azul e essa viagem técnica que inspirou a implantação desse recurso que está sendo usado em São Paulo. Passar a palavra para o Ricardo Pradas. Vi que a Jaque entrou aqui, já que fez parte dessa comitiva, se puder complementar. Então, a palavra é de vocês.

00:26:21 Ricardo Airut Pradas: Bom dia a todos. Eu vou compartilhar a janela e graças a Deus que a Jaque chegou aí.

00:26:40 Ricardo Airut Pradas: Uma parcela de vocês já deve ter visto. Eu sei que o Alexandre, que está aqui, também já viu essa apresentação em outro fórum. Eu vou passar um pouco mais rápido pelas estatísticas, que não são o mote da situação aqui, mas vou me deter em algumas delas para mostrar o que aconteceu lá e qual é a problemática que era, uma problemática diferente da que a gente tem aqui, no sentido da quantidade e do tipo de veículo e da abordagem que foi adotada, principalmente pelas características do país. Então, só como

preâmbulo, nós estamos falando de um país que tem um índice de desigualdade que é metade do nosso índice de desigualdade. Se for pensar naquele conceito de índice de Gini, de desigualdade, é um país de 32 milhões de habitantes, em que 47% da participação da frota é de motocicletas e 44% de veículos. O restante é dividido entre caminhões e ônibus. Nós estamos falando de uma rede de 124 mil quilômetros de rodovias, muitas estradas principais e secundárias, todas asfaltadas. É um país que não tem estados; ele tem regiões administrativas, é uma monarquia. Você não tem polícia estadual, como nós conhecemos aqui: há uma polícia federal que cuida de tudo, da segurança à fiscalização viária. Não é raro, a gente viu, intercalações muito pesadas de policiais na região. As motocicletas representam 25% a 30% do tráfego rodoviário. Ou seja, há muita circulação entre cidades. Aqui mostra, nesse outro detalhe, um decréscimo na meta de mortes: se não tivessem sido feitas as ações de segregação das motos, a previsão era de mais de 10 mil mortes por 100 mil habitantes, e ficou em 5.300 mortes por 100 mil. Foi uma redução bem drástica. É um país que está lá para trás; ele está acima da centésima posição nos melhores índices de morte por 100 mil habitantes. Então, aqui mostra a quantidade de vidas salvas. Também o número de motociclistas que reduziram. E o pontilhado mostra o que seria a quantidade de fatalidades e o número de acidentes por tipo de veículo. Na Malásia, 67% das motos estão envolvidas nos acidentes. Aqui, todas as motos foram distribuídas pelas regiões administrativas. E este aqui é um dado interessante: 90% dos acidentes fatais são com motos com menos de 250 cilindradas. A grande maioria é de 150 cilindradas. Cerca de 65% morrem em acidentes com mais de um veículo. As fatalidades são pouquíssimas por problemas rodoviários, pouquíssimas por causa de problemas rodoviários. Cerca de 5% dessas motos são acima de 250 cilindradas, as *big trails*, como a gente reconhece aqui. 68% das mortes foram de motociclistas; 50% das fatalidades ocorreram em rodovias federais; 3% são em vias urbanas. O fator velocidade é preponderante ali. Pela geometria, você tem a maioria em trecho reto. Ou seja, de novo, a velocidade acaba sendo um item central. Como aqui a gente verifica, lá também há muito desrespeito ao semáforo vermelho: gente avançando, passando direto, sem esperar, ou entrando fora do seu tempo. E há poucos casos em rotatórias e trechos onde a velocidade é mais lenta. 110 km/h é uma velocidade extrema. Isso vale para o país inteiro praticamente, não só para rodovia. Cerca de 20% estão acima do limite de velocidade e 16% abaixo. Então, entre 85% e 100% do limite de velocidade está a grande maioria que anda realmente bastante no limite no país. 7% são vítimas; 93% são casos de acidentes com motos. E sempre motos pequenas, tipo motoneta. Essa foto de cima, onde a gente vê o motociclista deitado, é algo que a gente viu também por lá. 54% avançam o semáforo vermelho. É gritante mesmo o nível de desrespeito. E aí, um exemplo, não sei se está passando o vídeo para vocês: o cara acelera e segue a vida. Uma pseudo segurança. Os comportamentos são sempre acima da velocidade, sempre tentando aproveitar. E melhorou quando você começa a segregar. Foi isso que essa MIROS, que está aparecendo embaixo, uma espécie de CET com Detran, implementou, já que eles não têm nível estadual. Há baixo nível de adesão a essa roupa que eles tentaram implementar para os motociclistas, mais visível, mais

fluorescente. Eles acabam deixando de usar a parte preta. As justificativas são várias: calor, praticidade, estética. Então, o que acontece lá? Apenas 5% são maiores que 150 cilindradas; 15% não usam capacete. Mas eles andam, como está na foto, usando a vestimenta de forma equivocada só para dizer que estão usando: de chinelo, sem proteção para tornozelos, sem proteção adequada, diferente de quem usa jaqueta de couro ou protetora. Então, há uma miríade de problemas. E o que vem de fábrica, vem de fábrica. Se vem com dois espelhos, é porque vem de fábrica. Ninguém está preocupado em colocar isso. Eu uso capacete, como aqui é obrigatório, mas muita gente anda de chinelo, muito menor com capacete. Muita gente sem habilitação, rodando. E aqui, um apanhado: a grande maioria está em escuta, são 92%, 95%, sempre entre 90 e 150 cilindradas. Exatamente os mesmos problemas aqui. Os mesmos problemas que a gente vê a respeito: gente empurrando, gente utilizando um outro, curva oposta à direita, entrada em frente ao veículo, que pode pegá-lo pela lateral.

Quando eles começaram a fazer infraestrutura, a ideia foi, desde o começo dos anos 70, fazer segregação *per se*, não só uma faixa indicativa sinalizada. O que tem aqui embaixo, na foto inferior, é uma segregação com uma faixa vermelha de separação. Ainda assim, segundo eles, isso dava problema, muito problema de gente convertendo de novo de via, moto saindo da sua linha. E não é uma coisa só da Malásia. Todos esses testes foram feitos em praticamente todos os países do leste e sul-asiático, só que só prosperou da maneira como é executado na Malásia. Você vê que, nas Filipinas, é muito parecido na sinalização com a faixa azul, mas a largura é de 3 metros, permite ultrapassagem, permite um desenvolvimento de mais velocidade ainda. Em Taiwan, a mesma coisa: mais larga e menos sinalizada. No Camboja, a simulação é com cilindro segregador. E só nesse caso da China há um tratamento mais urbano, já segregado efetivamente, mas com muito menos extensão. Na Malásia, na época, a gente estava com 262 quilômetros bidirecionais, quase 550 quilômetros de extensão, se contar os dois sentidos, com largura de 2 metros, porque está segregado e é para permitir ultrapassagem e, se alguém quebrar, tem como prosseguir no deslocamento. Então, essa via que vocês estão vendo é o melhor que tem lá: é segregada de maneira muito forte, tem canteiro, tem defesa ou então a barreira New Jersey. E isso em diversos locais, que é essa, acho que "Escuta e Putra e ação", todas as *expressways* que eles têm na ligação entre cidades e algumas internas das cidades, e também em outros locais. Você vê que essa outra já tem um motociclista tentando andar, na terceira foto, em uma faixa um pouco mais vermelha. Em Kelatã também é muito parecido com o conceito do que foi adotado aqui na faixa azul. E aí, a gente viu o que eles têm lá na MIROS: eles fizeram esse comparativo. Os acidentes de motocicleta, quando há segregação, reduziram para 25% do montante, em média, que existia antes, e o risco potencial foi reduzido em 80%. Quando é na mesma *lane*, que não é exclusiva, a redução é de 40%, 14%, 19%, em uma situação bem menos sinalizada que a nossa faixa azul. A porcentagem de uso é grande. Eles têm muito incentivo, vamos dizer assim, da ação policial para que se fique nas *lanes* e na parte segregada. A gente presenciou esse policiamento federal retirando, impedindo motociclistas de andar na parte destinada a veículos de quatro rodas e sendo direcionados a

retornar e ir pela faixa exclusiva. Efetivamente, uma ação muito pesada de circulação, obrigando a circular pela faixa destinada, no sentido de impedir potencial risco de acidente. Os usuários geralmente gostam; eles conseguem andar com muito mais segurança dentro das *lanes* exclusivas, isso sem dúvida nenhuma. A gente presenciou os acessos: eles são sempre em agulha, como está nessa foto. Às vezes acontece de veículo de serviço entrar, como é o caso aqui. Embora sejam pequenos, estão nos locais piores. E a existência de acidentes, em geral, se dá por descuido e imperícia do condutor. Você não tem muito mais do que isso na segregação. Então, se você tiver conscientização do condutor, dá para minimizar ainda mais os acidentes. Essa parte é mais da educação de trânsito. Há uso indevido do viário, acidentes fora da pista, gente que sai da pista, manutenção ruim da moto, sai corrente, fura pneu, má condição de manutenção do veículo. Sempre colocam que a necessidade de melhoria é maior quando se têm essas *lanes* não segregadas. A gente comentou com eles que sentia falta de sinalização, nem que não fosse física, como barreira New Jersey ou defesa. Só a pintura, sem tachão, sem algo luminoso, sem ícone ou logotipo identificando, era uma dificuldade de utilização. Então, o que aconteceu? De um potencial de 79%, foi de 16,3 mortes por 100 mil habitantes e caiu para 6,20 nas estradas. Com a via exclusiva, de 4,3 caiu para 1,63. Na verdade, a segregação, para eles, foi um investimento que, ao longo de 20 anos, reduziu drasticamente o número de acidentalidade, só que a posição deles era muito pior que a nossa, muito mais agressiva, cerca de quatro vezes maior o número de mortes por 100 mil habitantes. A média de efetividade foi de 74%, mas a eficácia é uma estimativa do que teria acontecido se não tivesse sido feita a segregação. Onde há área urbana, sem separação, o potencial é muito maior, sem separação, é muito maior, em comparação com vias com separação. Se é de bordo, aumenta um pouco mais. Finais de semana, como sempre, as pessoas vão festejar e acaba ocorrendo mais sinistralidade. E, nas condições de uso do dia, há 18% a mais de ocorrências no período noturno, dado que os Estados Unidos têm menor número de viagens nesse horário, aí é mais baseado no volume de viagens do que no risco em si. Ou seja, na pista exclusiva houve uma redução de 73%, e na via principal, de 27%. Há diversos desenhos de acesso, construídos de várias maneiras, em diferentes situações no país inteiro. Não é fácil verificar onde há maior potencial de risco, como já comentamos. Em trechos escorridos, sem instalações, há uma vez e meia mais chance de fatalidade. E a nossa conclusão, olhando para os dados, é que realmente se salvam vidas, mas isso está muito ligado à imperícia do condutor e às condições da via. Mas precisa de manutenção e aprovação dessas viagens seguras. O problema é que, quando você tem uma situação em que há menos entes federativos e uma porcentagem maior de decisões tomadas unilateralmente, você consegue que isso tenha uma concepção mais interessante de aplicabilidade. Segregar mais uma faixa para um modal, do jeito que eles fazem lá, aqui criaria uma série de problemas, no sentido de acessibilidade e de como a motocicleta é utilizada, aqui, nitidamente, com muitas entregas e viagens com destino de mercadorias e algumas de documentos, e não como o veículo em que a pessoa vai para o trabalho e volta, como é utilizado lá na Malásia. Essa concepção é muito diferente do tipo de uso. O Luiz Fernando de Vigo, que

era o diretor de planejamento na época e foi com a gente lá, comigo e com a Jaque, para a Malásia, acabou pensando e adaptando, vendo qual era a melhor concepção, até chegar ao resultado que foi a faixa azul, no sentido de segregar de alguma maneira, dar visibilidade e um pouco mais de segurança, em vez de ficar aquela fila de motos entre veículos, sem sinalização nenhuma. Eu lembro de ter feito testes com eles em várias situações, dentro do espaço vivencial de trânsito, para ver qual largura era mais interessante com os motociclistas da CET. As diversas sinalizações que eles têm lá também eram um pouco diferentes, com carros elétricos e outras situações correlatas, mas, no fim das contas, a divisão acabou demonstrando para a gente que, até para os veículos de quatro rodas, era mais interessante. Quando a gente questionou sobre bicicleta, eles praticamente não tinham espaço destinado. Tinham menos de cinco ou seis quilômetros de infraestrutura cicloviária. Quando a gente falou que aqui havia mais de 700, eles perguntaram se eram 700 metros, achando que havia um erro na conversa em inglês. Quando falamos em 700 quilômetros, eles estranharam: como vocês têm isso para bicicleta em uma cidade com mais de 10 milhões de habitantes? A gente explicou toda a sistemática, o que queríamos com isso, como traduzíamos essa lógica, e ficou claro, nas conversas, que quanto maior a proporção de vias destinadas a diferentes modais, em relação ao viário tradicional, maior o índice de segurança e menor a fatalidade dos sinistros. Então, quanto mais proporcionalmente você tiver espaços de ciclovias em relação ao total de vias, maior a chance de reduzir sinistros, porque essa sinalização passa a ser entendida por todos como parte normal da via. E, para a moto, foi mais ou menos o mesmo raciocínio deles: quanto mais se implantam espaços dedicados, mais os demais veículos entendem que ali é um local de atenção. A partir daí, a gente fez o relatório, passou para a área de planejamento da CET, que acabou desenvolvendo o programa da faixa azul, como a gente conhece hoje. Existe também a ideia de fazer uma faixa segregada para motos nas marginais, mas sempre esbarra no mesmo problema: se você fizer à direita, há o conflito com acessos locais; se fizer totalmente à esquerda, cria-se dificuldade para o motociclista acessar seu destino. Isso exige uma logística mais complexa. Isso já foi apresentado, inclusive, pelo governo do estado, por conta da concessão do Tietê e do Pinheiros, pelo DAEE na época, e eles ficaram de estudar como poderiam gerenciar isso, se haveria condição de implementar ou não. Acho que é isso. E, a partir daí, o desenvolvimento pela CET não foi da secretaria. Já queria ver se tinha algo que eu estava esquecendo, eu ia comentar isso, inclusive, se você quiser complementar.

00:53:40 Jackeline Melo: Bom dia, Ricardo. Foi perfeito. Para começar, a realidade de clima e tudo mais: nós nos surpreendemos com as pessoas andando de moto de chinelo, até pela questão religiosa, alguns sem capacete, com seus turbantes, com seus itens. E, como o Ricardo bem disse, a MIROS, a CET de lá, é muito focada na diminuição de sinistros. Nós entramos e tem fotos, lembra, Ricardo?, superchocantes, de pessoas que sobreviveram a diversos sinistros. Fotos impactantes, da pessoa mostrando, contando a história dela, que sobreviveu e tudo mais, e eles mantêm isso como memória. Era bem tecnológico; tinham alguns simuladores para as

peças testarem aquelas realidades. O Ricardo dirigiu super bem lá, num simulador. E isso que ele falou, que a realidade é outra: a microacessibilidade deles permitiu essa segregação, essas *lanes* por onde o pessoal vai, mesmo em velocidade. A gente ficou chocado com os 110 km/h andando por lá. E é mão inglesa, então a nossa cabeça dá uma virada naquilo tudo, mas foi uma experiência que enriqueceu muito a nossa visão, principalmente a do Devico naquele momento, para que a gente tentasse, dentro da nossa realidade, trazer essas ideias para que o pessoal aqui na CET pudesse desenvolver da melhor forma. O clima é muito quente, uma coisa que a gente percebeu é que as pessoas até evitam essa roupa, como o Ricardo falou. Imagino que seja porque é muito quente, muito úmido, aquele calor úmido. E, voltando à questão da microacessibilidade, andando pela cidade, a gente realmente viu que não há calçadas. Eu e a Michele somos corredoras, a gente gosta muito de correr, então a gente observa a cidade, lê a cidade com os pés também. E, em um momento lá, eu queria andar, mas não dava: não tinha calçada. É uma cidade para automóveis, para motocicletas. Tem diversos viadutos, dois viadutos, um passando por cima do outro, muitos viadutos. Embaixo desses viadutos, você via que havia umas áreas de escape para as motos poderem se abrigar em caso de chuva, mas não havia calçada. Só tem uma ciclovia, que desconfio que deva ter uns 100 metros, Ricardo, lá perto das Petronas. Então, você vê que as pessoas se deslocam praticamente só por veículos, principalmente por motocicletas. A gente, explorando a cidade, tentou entrar em um lugar e não havia entrada para pedestres; entramos meio que pelo estacionamento. Então, eu acho que conseguir ler essas diferenças e trazer o melhor possível, como eles reduziram os sinistros, foi uma sacada de mestre dos técnicos todos. Parabéns. Eu gosto muito da faixa azul. Sei que a gente ainda tem muito a melhorar, mas ela foi, e continua sendo, algo em que conseguimos extrair o melhor possível daquela experiência. É isso.

00:57:28 Ricardo Airut Pradas: Só para comentar, você acabou me lembrando, a gente tentou pegar um ônibus lá: muito caro, você paga por quilometragem, não é uma tarifa fixa como aqui. A tubulação, acho que quando fizeram os prédios, de água e esgoto, fica para fora; não está embutida nem subterrânea. Muitas vezes, no meio da calçada, você tem que desviar e sair para a rua para conseguir seguir até o seu destino. Há escadas para subir, escadas para descer no meio da calçada, desníveis... o tratamento para o pedestre é, assim, zero. Fase de pedestre em cruzamento, com bloqueio de conversões, é inexistente, todas as conversões eram possíveis. Então, perto do tratamento que se dá aqui à mobilidade ativa, nós estamos, assim, em condições de fazer termos de compromisso para troca de tecnologia, de conhecimento e de estudos claramente vantajosos para eles. Em comparação, a MIROS lá faz testes, faz *crash test*, para homologar veículos para o país, coisa que a gente nem pensa em fazer aqui no município, porque são entes federativos completamente diferentes dentro da concepção que a gente trouxe.

E é isso. Se tiver mais dúvidas, a gente vai conversando sobre a situação da viagem.

00:59:12 Michele Perea Cavinato: Rick, obrigada pela apresentação. Obrigada pela apresentação. Essa troca de experiências é muito rica. Ela reforça a importância de buscar boas práticas, adaptar o nosso contexto.

00:59:30 George Lima de Queiroz: Bom dia, gente. Bom dia. Eu estou aqui no celular, tentando me conectar direito. Agradeço muito pela apresentação. Eu também tive a oportunidade de conhecer o Sudeste Asiático. Estive apenas no aeroporto de Kuala Lumpur, sobrevivi a Kuala Lumpur, mas passei uma temporada, um pouco antes da pandemia, na região: Camboja, Vietnã, Tailândia. E, infelizmente, até ouvindo a última parte da fala de vocês, a gente sabe que o Sudeste Asiático não é um modelo que devemos seguir aqui nas Américas. É um modelo baseado, na verdade, na motocicleta. Isso é fruto, claro, da desigualdade social e do abandono da ideia de transporte público, que não se concretiza. Isso acaba induzindo a população a uma mobilidade motorizada barata. Então, a gente tem que se esforçar para não seguir o caminho de países como Malásia, Camboja, Taiwan, Índia, porque esse modelo é mortal. Enquanto vocês falavam, eu até conferi aqui: a taxa de mortalidade no Sudeste Asiático, em média, é maior do que a do Brasil, e maior do que a média global. E a do Brasil já não é boa. Então, a gente não pode usar isso apenas como exemplo de boas práticas e querer que as nossas cidades se aproximem desse modelo. E é isso que está acontecendo: estamos vivendo uma motorização de duas rodas massiva no Brasil neste momento. A tendência é de aumento da mortalidade. O que a gente precisa fazer, na verdade, é evitar esse caminho. Obviamente, investir em transporte público. Eu lembro de ter perguntado, quando a gente vê motos carregando quatro, cinco pessoas, famílias inteiras em uma motocicleta, por que isso acontece, e a resposta é que não há opção. Então, enquanto a gente precariza o transporte, fala em aumento de passagem, e o pedestre que lute, essa ideia de que o pedestre é um zero à esquerda vai se consolidando, e isso é muito comum lá. Calçada, faixa de pedestre, semáforo são elementos pouco presentes. Isso também tem relação com a liberdade maior da motocicleta em relação ao carro. Estamos indo por um caminho muito complicado. O SUS brasileiro vai ter que lidar com esse boom de motocicletas. E olhar para o Sudeste Asiático não como modelo a ser seguido, mas como algo a ser evitado. A comparação com a faixa azul me parece, assim, que o caminho foi inverso. Já existiu a motofaixa aqui em São Paulo, na Sumaré e na Brigadeiro, com resultados questionáveis, e havia uma demanda constante dos motoboys. Quando se decide implementar, busca-se referência, e se encontra a Malásia. Mas, nos países com melhores indicadores, Japão, Holanda, Dinamarca, Finlândia, isso não existe. E, mesmo na Malásia, o modelo é de segregação física completa, diferente da faixa de um metro aqui, que é um corredor de alta velocidade. Ou seja, são modelos distintos. Então, não dá nem para usar diretamente um modelo que já apresenta problemas como referência. A ideia de planejar cidades respondendo a demandas imediatas tende a não produzir bons resultados. Quando São Paulo investiu em ciclovias, redução de velocidades e fiscalização, as mortes caíram. Com o incentivo às motocicletas e mudanças recentes, os números vêm aumentando. Os hospitais estão cheios de motociclistas.

Então, a discussão não é apenas sobre faixa azul ou segregação pontual. É mais ampla: envolve transporte coletivo, mobilidade sustentável e segurança viária. Existem exemplos internacionais com bons resultados, como cidades que passaram longos períodos sem mortes no trânsito. A discussão é por que não olhar mais para esses casos. Há também preocupação com o impacto desse cenário sobre pedestres e ciclistas. O aumento do uso de motocicletas, somado a políticas que incentivam esse modal, pode gerar efeitos relevantes na dinâmica urbana e na segurança. Então, fica essa preocupação com o que pode acontecer em São Paulo e no Brasil nos próximos anos, especialmente com a substituição de parte da frota de quatro rodas por duas rodas, o possível enfraquecimento da mobilidade ativa e os desafios para o transporte público. Seguimos acompanhando esse debate. Obrigado.

01:06:25 Michele Perea Cavinato: Obrigada, George. Henrique, você quer fazer os complementos ou você prefere que todos façam as considerações e depois...

01:07:03 Élio Camargo: Bom dia. Realmente, acho interessantes essas visitas para ver aquilo que interessa e aquilo que não interessa, como o George ressaltou: o transporte coletivo é a solução não só para as pessoas, mas também para o transporte individual de veículos, que está congestionando a cidade, e não há como criar mais vias indefinidamente. Mas, voltando às motos, Ricardo, a gente precisa eliminar as fragilidades do meio. Ou seja: uso de proteção individual, freio ABS, que hoje está limitado à alta cilindrada e não deveria ser assim, controle de velocidade, para manter patamares mais baixos, que sabemos ser um elemento-chave. E eu diria até que existe uma omissão geral na exigência de um "cockpit" seguro. Tivemos duas ações sobre o cockpit dos carros, em 2014 e agora em 2025, mas as motos não recebem atenção nesse aspecto. E aí continuam sendo fabricados veículos sem proteção, e as pessoas continuam morrendo. Você falou da marginal, talvez o local ideal fosse a marginal local, à esquerda, de forma total. Era isso. Obrigado e parabéns pelo esforço de vocês e da Jaqueline em viajarem para conhecer outras realidades.

01:09:41 Renan Villarta: Oi, bom dia a todos. Eu acho que o Ricardo fez algumas pontuações bem breves referentes ao processo de tropicalização das ideias. Eu gostaria de escutar um pouquinho mais sobre isso: do que foi visto lá que daria para a gente adaptar aqui. Também gostaria de congratular a equipe por ter ido a outros países que não aqueles aos quais estamos mais acostumados, porque eu acho que a solução não está nem na Europa, nem nos Estados Unidos, nem na África, nem em nenhum lugar específico. Acho que observar o que os outros estão fazendo e trazer para a nossa realidade é um exercício muito interessante. Então, se houver pontos relevantes nesse sentido, o que foi visto lá que era interessante, o que era diferente, o que dá para adaptar, o que serviu de inspiração para a faixa azul, seria muito, muito legal saber. E a gente começar também a se perguntar, como sociedade, porque acho que saiu recentemente, se não me engano, ontem, a questão da possível isenção de IPVA para motos de

até cento e poucas cilindradas, alguma coisa assim. Isso acaba estimulando esse tipo de modal. E me chama a atenção que, no discurso da bicicleta, há um cuidado maior com segregação, ciclovias, ciclofaixas, enquanto, no caso da moto, talvez não haja esse mesmo nível de zelo. Mas, para não entrar em uma discussão muito filosófica sobre isso, esses são os dois pontos que eu gostaria de pontuar.

01:11:16 Michele Perea Cavinato: Rick, até como complemento, foi o Renan que sugeriu essa pauta. Quer fechar, Aline? E aí o Ricardo já retorna a todos?

01:11:29 Aline Pellegrini Matheus: Sim, sim. Quando eu vi a pauta, eu vi ali que era uma análise da... Deixa eu ler aqui direitinho.

01:11:36 Michele Perea Cavinato: Não, é a segunda. Uma antes. É a segregação de veículos. A análise da faixa azul é a pauta da Alexandra, é a próxima.

01:11:43 Aline Pellegrini Matheus: Ah, é a próxima, então. Certo. Então, eu até queria esperar um pouco, mas senti falta de mais dados sobre a faixa azul aqui em São Paulo. Fiquei com a impressão de que faltou uma comparação mais direta entre a situação da Malásia e a da faixa azul aqui. Imagino que esses dados venham na próxima apresentação, porque a realidade de São Paulo é diferente, como o George colocou, e eu concordo com ele nesse ponto. Também queria entender melhor a questão levantada pelo prefeito no programa *Roda Viva*, na última segunda-feira, quando ele mencionou a possibilidade de intensificar a fiscalização e instalar radares na faixa azul, especialmente em relação à velocidade das motos. Porque, assim como foi comentado sobre a Malásia, aqui a gente também observa muitas infrações de velocidade. Na prática, as motos não respeitam limites, enquanto os carros, ainda que minimamente, circulam dentro de 50 ou 60 km/h, conforme a via, as motos frequentemente estão acima disso. Além disso, há o desrespeito ao semáforo. Como eu comentei no chat, o corredor Vergueiro–Domingos de Moraes virou praticamente uma “faixa vermelha”, de tanta invasão de motos, e isso acontece também em outras vias e até em ciclovias. Falta um mínimo de respeito às regras, e a situação está ficando insustentável. Nós, junto com os pedestres, somos os mais vulneráveis, na verdade, só perdemos para os pedestres nesse aspecto. E estamos muito expostos a riscos reais no dia a dia. Então, a dúvida é: como isso vai ser tratado? Como vocês pretendem fiscalizar de fato? Porque, até agora, o que a gente percebe são muitos efeitos negativos. Pode até haver dados de redução de mortes, mas também há aumento de acidentes e de sinistros com danos físicos. E o que ainda não fica claro é a efetividade da faixa azul na proteção dos usuários mais vulneráveis. É isso.

01:14:46 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Aline. Ricardo, eu acho melhor fazer esse apanhado, depois a gente continua.

01:14:51 Rogerio Viduedo: É que foi rapidinho. É só uma reflexão, porque eu entrevistei o doutor Wong lá em Estocolmo, o doutor Wong é presidente do instituto que recebeu vocês lá e tudo. Mas tudo bem, deixa para lá. Eu só queria fazer a seguinte reflexão: se a gente parar para pensar agora em um ponto de ônibus, ali na Avenida Vital Brasil, perto do metrô Butantã, deve ter pelo menos umas 15 pessoas esperando. Aquela calçada não tem dois metros e meio de largura, certo? Fica todo mundo ali apertado. Aí tem a faixa do ônibus, depois mais duas ou três faixas de carro. Nessas faixas de carro, na mesma extensão da avenida, você tem dois carros parados ocupando muito mais espaço. Aí queremos pegar um metro para colocar a moto. Nesse um metro vão caber três motociclistas, num espaço que não comporta nem um terço de um carro. A questão filosófica é: o que está sendo feito para diminuir o interesse pelo automóvel em São Paulo? Porque o automóvel é o que ocupa mais espaço, leva menos gente e provoca mais acidentes. Então, a questão toda é essa: aquelas pessoas que estão esperando o ônibus não têm o mesmo direito que o motorista do automóvel. A discussão não é só se vai colocar multa. Eu também assisti à entrevista do Ricardo Nunes, "vamos colocar radar", mas ele mesmo diz que radar só passa pela aprovação dele, porque não pode simplesmente instalar. Então, existe um problema: os técnicos tentam encontrar soluções, mas, no alto nível, muitas decisões não avançam. Tiraram metas do plano, reduziram metas de ciclovias, muitas estão sucateadas. Neste ano, foram feitos apenas 24 quilômetros de ciclovias em São Paulo. E as entregas previstas foram postergadas para 2028, para completar mil quilômetros. Então, a questão é essa: pegar uma faixa de carro e destinar para moto ou bicicleta. Alguém tem coragem de fazer isso? Não tem. Mas, enfim, saudações para vocês. Bom dia.

01:17:32 Idernani do Carmo: Michele, posso fazer só uma coisa rápida? Acho que dá para tirar essa minha dúvida junto com a resposta às outras questões. É bem simples: desde a criação da faixa azul, eu faço essa pergunta e não tenho resposta. A questão é a seguinte: qual foi o estudo que embasou a decisão de a faixa azul não ser totalmente à esquerda, mas sim implantada entre a faixa de alta velocidade e a segunda faixa? Muitas vezes se diz que, lá atrás, e eu sou motociclista há mais de 30 anos, houve a experiência na Sumaré, que era dessa forma, e que não foi aceita, sendo considerada um fracasso. Mas, ao meu ver, foi um fracasso porque foi mal trabalhada, sem um estudo adequado para sua implantação. Hoje, o que acontece é o seguinte: você coloca a faixa ao lado da faixa da esquerda, de alta velocidade, e eu presencio isso todos os dias, principalmente quando estou de moto. O motorista entra na faixa da esquerda e, quando sai, muitas vezes cruza rapidamente para acessar uma via à direita, sem atenção ao corredor, e frequentemente há uma moto ali. Pode até se dizer que não há mortes ou que o índice é baixo, mas eu já vi e presenciei vários acidentes nessa situação. Então, eu gostaria muito de entender qual foi o estudo técnico que levou a essa configuração, e não a uma implantação totalmente à esquerda. Porque, em outro momento, me responderam que foi uma escolha dos motociclistas, mas eu não acho que deva ser tratado apenas como uma escolha; deve haver um

embasamento técnico claro. É isso que eu gostaria de compreender melhor. Se possível, Michele, depois você pode me passar essa informação? Porque, até hoje, eu nunca tive essa resposta, e o Comitê de Trânsito também não me trouxe esse esclarecimento.

01:19:50 Ricardo Airut Pradas: Vamos lá, como houve muitas intervenções, se eu esquecer alguma coisa, por favor, me repreendam aqui. Quando a gente foi para lá, foi exclusivamente para entender como é que eles reduziram tanto os acidentes com motociclistas e qual solução eles tinham adotado *in loco*. Não só a segregação por si, mas como ela é feita, como são as agulhas de acesso, qual é o tipo de fiscalização que ocorre para o motociclista no local. Esse foi apenas um dado. O que a gente presenciou, e a fala de hoje é muito feliz em relação a isso, é que o restante da mobilidade ativa é muito maltratado. Nós, principalmente eu e a Jaqueline, que somos os mais pedestres da equipe que foi para lá, percorremos, em alguns dias, alguns quilômetros a pé para entender como a gente se sentia na cidade. Aquele *walking tour* para ver como a cidade funciona no nível do pedestre. E as dificuldades para a gente de circulação foram muito, muito altas. A gente trata muito melhor o pedestre aqui, com todos os problemas que a gente tem, do que ele é tratado ali no Sudeste Asiático. É verdadeiro isso que o Jorge falou. A concepção do transporte coletivo, em que você paga pela extensão que anda, ainda é um desincentivo que a gente não tem aqui. Muito pelo contrário: você tem um bilhete que permite rodar por um período, trocando de veículo e conseguindo chegar ao seu destino de outra maneira. A ideia foi trazer a experiência de lá e deixar que o planejamento desenvolvesse uma solução de sinalização, uma solução de aplicabilidade voltada para a moto em relação a isso. Eu vi uma postagem, acho que foi do Zé Renato. Lógico, quanto mais a gente conseguir segregar tudo, melhor fica. Mais seguro vai ficar para cada tipo de modal, seja ativo, seja de duas rodas, em comparação com o veículo de quatro rodas no geral. Mas aí a gente começa a esbarrar em outros tipos de organização. Ou seja, eu sempre tenho acesso ao lote pela direita. Que faixa eu deixaria à direita? Que faixa eu deixaria à esquerda? Segregada, teoricamente, a moto e, teoricamente, à direita, a bicicleta. Mas aí você tem a parada do ônibus. O ônibus vai estar à esquerda, onde é a faixa de ônibus na corredora, e ele é à direita. Como é que a gente organiza isso? A gente vai jogar a bicicleta para cima do passeio, em um espaço diferenciado no nível do pedestre? Como isso funcionaria? Isso sem nem levar em conta o valor que tem para você fazer esse tipo de intervenção. E não estou dizendo que é caro demais e que nós não vamos fazer, não. Mas isso precisa ser contabilizado na hora da tomada de decisão também. O que o Viduedo falou é outra verdade. Em alguns lugares da cidade, essa calçada, quando foi pensada, era uma área de periferia. Imagino que, quando começaram a pensar na Vital Brasil, era uma travessa da continuação do caminho que ia para a Régis Bittencourt pela Francisco Morato. O tamanho do lote é gigantesco e muito próximo. Você coloca um ponto de ônibus e ainda fica mais apertado, mais espremido. Com a chegada da intermodalidade junto à estação de metrô próxima da Vital Brasil, isso exponencializou o número de pessoas que vai chegar nesse ônibus. É uma questão de repensar os espaços para todos os modais. E, no final das

contas, é esse pensamento geral para todos que o município está querendo fazer. Se tem uma parte do planejamento pensando na motocicleta, outra parte está pensando em fazer ciclofaixas e ciclovias, em algumas situações, para também ampliar a segurança, atendendo um pouco essa questão da segregação. Em algumas situações, você tem a moto sempre à sua esquerda. Eu lembro do caso da Sumaré. O que acontecia era desrespeito de veículos de quatro rodas. Ele fazia uma conversão proibida e pegava o motociclista na esquerda que queria seguir em frente, porque não percebia a moto. Só tinha uma velocidade. Fora da esquerda, se ele fizer esse despropósito, ele pelo menos não vai pegar a moto e talvez seja multado, se tiver uma fiscalização efetiva no local. Mas o acidente que está sendo iluminado, quando você não deixa na esquerda e deixa entre a faixa 1 e a faixa 2, só como exemplo. E concordo um pouquinho com o que a Aline falou: é tripé, educação, operação e fiscalização. Se a gente tem menos de alguma dessas coisas, o desrespeito e o acidente, a sinistralidade, perdão, começam a acontecer. Se você tem menos fiscalização do que operação e educação, dá problema. Se você tem menos educação do que operação e fiscalização, dá problema. Se aumentar o número de fiscalização, seja por agente, seja por fiscalização eletrônica, com certeza as pessoas vão deixar de cometer infrações, por mais redundante que essa frase seja. Então, não é uma preocupação efetiva só com a moto, mas é uma das preocupações. O exemplo, eu acho que foi bom para elucidar e fazer um *benchmark* de tudo que é melhor do que nós fazemos, do que é existente no Sudeste Asiático e do que estava reduzindo, e está reduzindo, os acidentes de lá, que a gente conseguiria trazer para cá. Esse foi um *benchmark* importante, porque era uma situação muito particular. Lógico que o *benchmark* que a gente gostaria também de fazer é em países da Europa, não só os que são um grande exemplo, mas em situações de países do mundo todo. Acho que a Holanda, se não me engano, tem mais de 60% da razão entre a exclusividade de modais de duas rodas e as vias de quatro rodas normais, mais de 60% de extensão na razão de uma sobre a outra. E aí, a gente começa a fazer essa percepção de que, quanto mais você tem espaços dedicados a outros modais, sinalizados, mais você vai reduzindo a possibilidade de sinistralidade. E eu acho que esse é um direcionamento que a Secretaria tende a oferecer, a se posicionar a favor, em detrimento de outras situações em que isso não é verdadeiro. Então, muito disso é fruto dessa análise, desse estudo e deste *benchmark*. Ainda que seja específico, foi feito na Malásia para um determinado modal, vamos chamar assim, a Secretaria e, principalmente, o planejamento da CET pensam no global de como agir.

01:28:26 Renan Villarta: Obrigado por abrir o espaço, mas não ficou claro para mim, Ricardo. A questão da segregação da via foi algo que vocês viram que era bem interessante, até aí, beleza, entendi. Mas, fora a segregação da via, o que mais foi interessante? Talvez, não sei, as cilindradas que eles acabam estimulando. Porque, de novo, uma coisa é a gente fazer o nosso, digamos, discurso político, e eu acho que esse é o ambiente para isso mesmo. Acho que a gente tem que ser a voz das pessoas e faz parte termos essa discussão também. Mas, com relação à política pública, que é efetivamente o que a gente está estimulando, não só nas palavras, mas

em leis e nessas situações, a gente tem incentivos fiscais para a moto, tanto na Zona Franca de Manaus quanto nessa questão do IPVA. Então, assim, na sua visão, como a gente utiliza esses instrumentos para começar a moldar um pouco o que a gente gostaria de ver ou não? Redução de cilindradas? Fora a questão da segregação, tem mais alguma coisa que era interessante lá, talvez conversões, sinalização? O que a gente consegue tropicalizar aqui? O que é legal de lá, fora isso, que talvez seja uma porta para a gente começar a criar as nossas próprias soluções? Porque eu acho que a faixa azul é um pouco isso. Antes da sua apresentação, eu já tinha uma pergunta na minha cabeça, porque a minha percepção inicial era: deve ter um projeto muito legal lá, que a gente pegou e deu uma "aguada", né? Porque, muitas vezes, a gente faz isso por concessões políticas e acaba tirando muita coisa que poderia funcionar. Mas, enfim, devido à nossa realidade, a gente acaba fazendo essas alterações. E, na minha cabeça, a gente pegou uma coisa legal e estragou aqui. Pelo que você comentou, não é bem isso, né? Eles têm uma realidade muito diferente, estava muito pior que a nossa, então qualquer melhoria já seria uma melhoria incrível e, no caso, foi a segregação. Mas, para deixar minha pergunta super clara: o que é legal e o que não é legal, fora essa segregação? Que tipo de política pública a gente pode, talvez, alterar, implementar ou adaptar? Eu gostaria de escutar um pouco mais sobre isso.

01:30:48 Ricardo Airut Pradas: Tá, então, eu vi o tempo, tá, Michele? Porque eu sei que a apresentação da...

01:30:54 Michele Perea Cavinato: Não, pode seguir. Eu peço até desculpas, eu precisei me ausentar aqui um segundinho.

01:31:00 Ricardo Airut Pradas: A apresentação do Alexandre é grande e com muito mais qualidade, porque é produção nossa e não apresentação de *benchmark*. Oh, Renan, é muito isso que a gente vem falando: quase todo o resto a gente faz melhor. Quase todo o resto. Quase todo o resto. Acessibilidade, inexistência de obstáculos na calçada, mas ainda assim exponencialmente melhor. Se o Vidoeiro fosse lá vivenciar o pedestre à espera do ônibus, ali, Deus do céu... a gente estaria levantando as mãos para o céu pelo que a gente tem aqui. Não que seja o melhor dos mundos, mas estou estabelecendo a comparação com o que você colocou. O que eu vi que é muito, muito significativo, diferente daqui, mas são outras condicionantes e outra legislação, foi a fiscalização da, vou chamar de Polícia Federal de lá. Não é exatamente isso, mas eles são ultrarrígidos, e não sei até que ponto isso é bom ou ruim, mas incomparavelmente muito mais rígidos do que as tratativas com que as pessoas nos tratam aqui. Então, a gente parou para fazer algumas perguntas e foi tratado de uma maneira muito pesada, até a hora em que perceberam que nós não éramos do país, e aí nos trataram de outra maneira. Eu quase fui preso por bater foto da viatura; eles queriam entender o que eu estava fazendo, por que eu estava batendo foto da viatura lá. Então, o respeito à presença desse agente público lá, que tem muito mais poder de polícia do que o nosso agente de trânsito aqui,

é exponencialmente maior e funciona muito no sentido da coerção de se fazer coisa errada e de se conduzir de uma maneira ruim. Ainda que eles permitam as pessoas andarem de chinelo, coisa que a gente não permite pela legislação aqui, as entradas erradas, a circulação em espaço que não era o seu, tudo isso era muito, muito mais respeitado. Eu não vejo, eu não via acontecendo lá situações como a Aline colocou aqui, de o veículo estar rodando em outro lugar. Se acontecer e um deles pegar, ele vai preso. Pelo que eu entendi lá, ele iria preso. Não é que ele iria ser multado, teria o documento apreendido; ele iria preso. E depois eles veriam como resolver, se seria só pecuniário ou não. Mas há a retirada da pessoa do local, deve ser. Nossa, é muito draconiano, é muito pesado, mas, na realidade deles, era o que funcionava. E é um pouquinho do que atende ao que foi colocado aqui na situação de respeito à sinalização. A gente percebe que o que está acontecendo, os sinistros que passaram a ocorrer, muito é por conta de desrespeito à sinalização: avançar o vermelho, parar em lugar proibido, e outro veículo vem sem esperar que tenha alguém parado ali, acaba colidindo; parar no meio de curva, parar em cima da calçada. A gente teve um estudo numa rua ali do Brás, vou verificar qual é exatamente, em que a calçada foi completamente tomada, tornando a circulação impossível. Estamos discutindo se vale a pena ampliar o passeio ou transformar em calçada, e como ficaria a circulação nesse caso. Hoje tem de tudo acontecendo ao mesmo tempo: moto, bicicleta, entregas e ainda ambulantes. Então, são situações que você acaba tratando mais no varejo do que em uma solução única. Agora, no campo da política pública, o que temos feito junto com o José Renato é passar pela SMPED, entender como funciona a acessibilidade e tentar implantar isso em todos os projetos de segurança. Quando se pensa em ciclovias, já se considera também o pedestre, garantindo acessibilidade. Isso tem sido uma evolução, e uma evolução nacional, não algo importado. E isso dialoga muito com o que o Jorge comentou: a realidade de lá é muito ruim para quem não está motorizado, tanto no transporte coletivo quanto na permeabilidade urbana. É uma lógica muito voltada ao veículo próprio, com metade da frota sendo de motos, principalmente de baixa cilindrada, porque é o modal mais acessível dentro daquela lógica de custo-benefício. Eu penso que aqui ainda falta uma lógica, por parte das pessoas, de tentar morar mais perto do trabalho. Nem sempre isso é possível, claro, mas às vezes envolve adaptação, organização comunitária, buscar oportunidades mais próximas. E também entender que o transporte coletivo, metrô, ônibus e trem, é viável e não necessariamente ruim. Muitas vezes, inclusive, é mais rápido e mais tranquilo do que carro ou moto. E falo isso também como motociclista: já fui ciclista, já usei patinete (que, para mim, foi bastante inseguro, o equilíbrio está no pé, não no quadril, achei bem desconfortável), mas funciona para muita gente. E não adianta negar: esses modais vão continuar existindo. O que a gente precisa é estruturar políticas públicas que acompanhem essa realidade e promovam segurança para todos, do Segway à motocicleta de maior cilindrada.

01:38:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que o Pradas realmente colocou bastante, acho que ele foi muito bem na colocação dele. Eu queria complementar apenas duas coisas.

Primeiro, o que a gente percebe, de tudo o que foi falado até agora na reunião, é que a moto é uma realidade e a gente vai ter que enfrentá-la. E, com todos os benefícios e incentivos que estão surgindo, com certeza esse desafio vai ser cada vez maior. Então, essa é uma realidade que a gente está vivendo e da qual não pode fugir de jeito nenhum. Claro que uma das coisas que o Pradas falou, e que eu acho muito importante, é que o nosso grande desafio realmente vai ser a questão do comportamento. E o comportamento, não há dúvida nenhuma, a gente só consegue mudar por alguns motivos principais. Nós temos mais, mas dois são centrais. O primeiro é a educação. Realmente, fazer muitas campanhas educativas para que as pessoas compreendam o que significa aquele veículo transitar junto a uma moto, transitar junto aos demais veículos, a responsabilidade de circular naquela faixa azul, que é um espaço compartilhado, não exclusivo, e ter a consciência de que é preciso se cuidar para não se envolver em nenhum sinistro nem envolver outras pessoas. E, claro, o outro grande desafio é a fiscalização. Sem fiscalização, a experiência que a gente tem no mundo inteiro mostra que a mudança de comportamento não acontece. Essa fiscalização precisa ser efetiva, inclusive mais rigorosa. Está aí o prefeito anunciando que vai fiscalizar a faixa azul, e nós já estamos correndo atrás dos equipamentos para poder fiscalizar a motocicleta, não necessariamente apenas na faixa azul. A gente precisa deixar isso muito claro, porque, se você fiscaliza somente a faixa azul, existe o risco de o motociclista fugir dela, ir para outra pista e acabar se envolvendo em algum sinistro. Então, é importante que a gente realmente possa fiscalizar a moto, para fazer com que esse comportamento seja, de fato, melhorado no trânsito. Isso, realmente, acaba sendo um desafio que a gente vai ter que enfrentar, e vamos ter que enfrentar. Isso com relação à moto. Com relação à bicicleta, está muito claro que uma das propostas que a gente está fazendo, e que estamos estudando, com evolução constante, inclusive com diálogo com outras secretarias, é transformar algumas ciclofaixas em ciclovias. Eu acho que esse é um caminho bom, seguro, e que garante que a mobilidade seja, de fato, ativa e segura.

Esse é um dos caminhos que estamos perseguindo e planejando para seguir nessa direção. Acho que é isso que eu tinha para complementar em relação ao que o Pradas falou e a tudo que foi colocado, porque mudar o comportamento humano não é fácil, e a gente sabe disso. Esse, sem dúvida, será o nosso grande desafio.

01:41:52 Eduardo Facchini: Bom dia. Já conversei há um tempo atrás com o Ricardo sobre isso, mas um assunto que foi levantado agora me chamou a atenção e eu queria saber. Hoje a CET, e o Dawton também tocou nisso agora, a CET conta com quantos agentes hoje para a questão do controle, da fiscalização? Os dois levantaram aí a questão da fiscalização como é feita lá e eu queria saber se a CET hoje, e o Dawton falou que está se preparando para isso, quantos agentes nós temos hoje em São Paulo para cuidar do trânsito ligados à CET? E a segunda pergunta é se a CET está com uma prioridade no trânsito de priorizar o transporte coletivo, além de, lógico, os cuidados que deve ter com todos os tipos de mobilidade. É isso, queria só fazer duas perguntas. Obrigado.

01:43:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Então, a quantidade de agentes... Bom, hoje nós temos cerca de 1.800 agentes ativos na CET, o que, de fato, é um número muito baixo para uma cidade como São Paulo. Está havendo contratação, houve todo esse último concurso, e, pelo que me parece, há mais 450 pessoas que podem ser chamadas e serão chamadas. Essa foi uma das colocações que fizemos, um pedido que deve ser atendido. Então, novos agentes serão convocados. Isso, de fato, é uma das prioridades com relação à parte operacional do trânsito na cidade de São Paulo. Serão chamados esses agentes que já prestaram o concurso, já foram aprovados e estão em lista de espera. Qual é a outra pergunta?

01:44:28 Michele Perea Cavinato: Prioridade no transporte coletivo.

01:44:28 Eduardo Facchini: É a relação e a prioridade com relação ao transporte coletivo no leito carroçável da CET, se existe essa preocupação em relação ao transporte público.

01:44:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Sempre tivemos essa preocupação. A CET está muito alinhada, muito próxima da São Paulo Transportes, e esse trabalho conjunto vem, de fato, priorizando o transporte coletivo. Tanto que uma das frentes que estamos verificando nos novos equipamentos, com a integração dos sistemas, é justamente como priorizar os ônibus, por exemplo, nas faixas exclusivas, por meio da priorização semafórica. Então, é uma prioridade, está sendo tratada como tal. Não há dúvida de que a CET já vem desenvolvendo esse trabalho há algum tempo, e eu diria que agora há uma retomada com mais força. E é importante deixar claro que esse é um trabalho que precisa ser feito sempre em conjunto com a São Paulo Transportes, especialmente no que diz respeito aos corredores e às faixas exclusivas.

01:46:06 Michele Perea Cavinato: Eduardo, lembrando que grande parte das fiscalizações são realizadas por equipamentos eletrônicos, não só pelos agentes de trânsito. Então, de respeito à sinalização, à velocidade, semáforo vermelho, também tem a ajuda da fiscalização eletrônica?

01:46:23 Eduardo Facchini: Não, não tenho dúvida disso. A minha pergunta foi exatamente porque a grande luta nossa na CET, onde trabalhei por muitos anos, era fazer esse entendimento. A CET sempre teve um apelo voltado ao fluxo de veículos, independentemente do número de pessoas dentro deles. Quanto ao transporte público, eu fiz parte da diretoria da CET e houve muita discussão para fazer o ônibus andar em São Paulo. Participei de reuniões em que vi o presidente da companhia, o Dawton é meu contemporâneo, assim como o Ricardo, bater na mesa e pedir que o diretor operacional fizesse os ônibus andarem. Infelizmente, naquele período, já faz bastante tempo, foi na gestão da Erundina, o ônibus não andou. É por isso que fiz essa pergunta. Obrigado, viu? Obrigado, Dawton. Boa sorte para vocês.

01:48:06 Élio Camargo: Dawton, uma das coisas que pode melhorar são os gargalos que a gente tem na cidade, ou seja, os ônibus ficam presos em uma série de gargalos. Por exemplo, da Paulista, para entrar para a Rebouças, acontece condicionamento ali, só tem uma faixa, precisaria criar alternativa. A outra é lá na Paulo VI, quando os ônibus vêm, estão na direita, e os carros fecham a faixa de ônibus. Isso são só exemplos, mas tem vários outros, por exemplo, na Vital Brasil, os ônibus sempre estão com um problema ali, porque estão na direita, e depois querem ir para a esquerda. Então, é problema, e eu acho que a CET poderia melhorar vários pontos. Era isso, obrigado.

01:49:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, foi bom você trazer esse ponto, seu Elio, porque exatamente isso é um dos focos da nossa última reunião: discutir os gargalos, principalmente no transporte coletivo. Esse tema foi pauta, justamente para que a gente possa tratar dessas questões de forma mais estruturada. A área operacional está, neste momento, fazendo um levantamento amplo dos gargalos operacionais, para estabelecer prioridades, desenvolver estudos e, a partir disso, melhorar efetivamente o tempo de percurso do transporte coletivo, garantindo prioridade, sem dúvida nenhuma. O número de pessoas transportadas sempre deve ser o critério central na cidade de São Paulo, e esse é um direcionamento claro do trabalho. Então, a sua colocação é muito pertinente e vai totalmente ao encontro do que já estamos desenvolvendo. Muito obrigado pela contribuição.

01:50:00 Michele Perea Cavinato: Obrigada, seu Elio, obrigada aos dois, ao Rick, pela apresentação. E, para não me prolongar muito, vamos passar para a última pauta, análise da eficácia da faixa azul.

01:50:21 Alexandra Panontin Morgilli: Boa tarde a todos, vocês me ouvem? Obrigado por permanecerem até aqui para acompanhar este tema e para que possamos compartilhar com vocês os dados que encaminhamos à Senatran. Não sei se todos sabem, mas o projeto Faixa Azul, por se tratar de uma sinalização que não faz parte do Código de Trânsito, precisou, para sua implantação, de um compromisso firmado entre a CET e o órgão federal, envolvendo o cumprimento de uma série de requisitos: desenvolvimento completo da sinalização (praticamente um manual), relatórios de acompanhamento de volumes e velocidades, pesquisas de opinião e, principalmente, o monitoramento dos sinistros. Todos esses dados vêm sendo encaminhados trimestralmente desde a inauguração da primeira faixa azul, na 23 de Maio, em janeiro de 2022. Ou seja, estamos próximos de completar quatro anos desde a primeira implantação, mas ainda se trata de uma sinalização em caráter experimental, não é uma sinalização liberada para implantação sem autorização e sem monitoramento. O que apresentaremos hoje são os dados enviados à Senatran, em função desse compromisso. Trata-se da avaliação das vias com implantação de faixa azul, utilizando uma base de sinistros isenta, a base oficial do Governo do Estado, o InfoSiga. Assim, os dados apresentados foram extraídos

do InfoSiga e utilizados para comparar o período anterior à implantação das faixas azuis (considerando uma janela de 36 meses) com o período posterior. Essa análise se encerra em 31 de dezembro de 2024, pois havia o compromisso de envio de um primeiro relatório, seguido de um segundo, previsto para março de 2026. Esse segundo relatório ainda está dentro do prazo acordado. Então, este é o primeiro relatório que foi encaminhado. Vou tentar compartilhar minha tela aqui; se não der certo, peço ajuda à Michele. Vamos ver aqui se vai dar certo. Eu tenho que botar isso aqui em primeiro plano. Não adianta, todos nós somos bons um monte de coisa, mas parece que nessa parte de compartilhamento de tela aqui a gente é... a gente não é bom não.

01:53:00 Michele Perea Cavinato: Unânime, né, todo mundo?

01:53:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Unânime, concordo em gênero, número e grau.

01:53:04 Alexandra Panontin Morgilli: Essa aqui é a “nova cara” das nossas apresentações, com uma identidade visual mais dinâmica, alinhada ao estilo que o nosso presidente vem adotando. Bom, inicialmente, eu gostaria de contextualizar o cenário da cidade de São Paulo em relação às motocicletas. Concordo com diversos pontos que foram colocados pelos senhores conselheiros: a moto não é, em si, uma solução de mobilidade. A solução passa, fundamentalmente, pelo transporte público, complementado pelos modos ativos. E aqui faço até um registro pessoal: o patinete elétrico, na minha visão, não é um modo ativo, é um modo elétrico e potencialmente perigoso. Já a bicicleta, sim, é um modo ativo; a caminhada também. O pedestre, inclusive, é o modo primário de todos nós, é a primeira forma de deslocamento que aprendemos. Dito isso, ainda que não consideremos a moto como solução de mobilidade, lidamos com uma realidade concreta. A CET precisa responder a todos os usuários da cidade, a todos os munícipes, e buscar reduzir os índices de mortalidade com os instrumentos que estão disponíveis. O que temos observado, e aqui vamos considerar o período a partir de 2019, é que o crescimento da frota de motocicletas no Brasil vem ocorrendo, nos últimos 15 anos, de forma muito acelerada, impulsionado inclusive por incentivos federais à produção e aquisição. Trata-se de um problema relevante, especialmente em alguns estados. Em reuniões da Senatran, por exemplo, representantes de estados do Nordeste já vinham relatando essa preocupação há bastante tempo. Em muitas regiões, a motocicleta passou a substituir até mesmo animais utilizados em atividades de trabalho no campo, o que revela questões estruturais mais profundas: ausência de transporte escolar, falta de oferta de transporte coletivo em horários adequados, entre outros desafios que exigem políticas públicas mais amplas. Em São Paulo, conseguimos conter esse crescimento por um período, mas, após a pandemia, houve uma aceleração significativa. Isso está diretamente relacionado à mudança nos hábitos de consumo, com o aumento das compras online e, conseqüentemente, das entregas, e também a mudanças no padrão de deslocamento. Uma pesquisa recente do metrô, por exemplo, apontou um

aumento de 16% no número de pessoas que passaram a utilizar motocicleta para ir ao trabalho. Diante desse cenário, o nosso desafio é equilibrar a organização do espaço viário sem estimular o uso da motocicleta. Ou seja, precisamos atuar para reduzir riscos e sinistros, sem que isso seja interpretado como incentivo a esse modal. Então, se vocês observarem, saímos de 2019 com 292 mortes de motociclistas e chegamos a 2024 com 454 mortes. Ou seja, em poucos anos, houve um aumento de 55% nos óbitos envolvendo motociclistas. Já o número de feridos não cresceu na mesma proporção: passou de cerca de 16 mil, em 2019, para 18 mil, em 2024, uma alta de 12%. Isso indica que não houve um aumento generalizado dos sinistros, mas sim um agravamento da severidade desses eventos. E aí entram diversos fatores que vêm sendo negligenciados, como o próprio cuidado na contratação de profissionais que trabalham com entregas por motocicleta. Se, anteriormente, havia exigências como idade mínima e tempo mínimo de habilitação, com a chegada dos aplicativos, especialmente durante e após a pandemia, esses critérios acabaram sendo flexibilizados ou deixados de lado. Hoje temos muitos jovens, ainda inexperientes, conduzindo motocicletas. A faixa etária predominante das vítimas fatais está entre 18 e 29 anos, majoritariamente homens, cerca de 96%. Ou seja, a busca por uma mobilidade mais segura envolve múltiplas frentes de atuação. O que vou apresentar aqui não coloca a faixa azul como solução definitiva, não é um "graal" nem uma panaceia. Trata-se de uma estratégia de organização do espaço viário, com o objetivo de permitir a circulação mais segura das motocicletas junto aos demais veículos. Um projeto educativo. Não é obrigatório, não é exclusivo, é um espaço compartilhado. Ele surge, na verdade, a partir do comportamento já adotado pelos motociclistas, que naturalmente passaram a circular entre as faixas 1 e 2, onde conseguem maior proteção em relação às conversões dos veículos e mais fluidez para acessar outras faixas. A partir dessa observação, o que foi feito foi dar visibilidade a esse espaço, estabelecer uma largura mínima e um balizamento, de modo que todos os usuários possam se enxergar e tenham melhores condições de conviver com mais segurança no sistema viário. E há uma premissa fundamental nesse processo: não retirar espaço dos demais modais. Nenhuma ciclovia foi suprimida, reconhecendo a importância do transporte ativo; nenhuma faixa de ônibus foi retirada; e também não houve eliminação de faixas de rolamento para veículos. O que foi feito foi um redesenho e uma redistribuição do espaço viário, buscando permitir que todos circulem, se enxerguem e tenham melhores condições de respeito mútuo no deslocamento. Então, eu vou parar de falar de conceito, porque agora a reunião é sobre resultados. Dado esse primeiro cenário, a faixa azul surge exatamente nesse contexto, por isso voltamos a 2019, para construir uma base comparativa até 2024 e entender a variação dos dados. Agora, olhando especificamente para os sinistros fatais envolvendo motocicletas, e, a partir daqui, trataremos apenas desse tipo de ocorrência, em 2019 tínhamos 226 sinistros fatais entre veículos envolvendo motos e 66 atropelamentos fatais causados por motocicletas. Com a evolução desse cenário, chegamos a 347 sinistros entre veículos envolvendo motos, um aumento de 53%, e a 107 atropelamentos fatais por motocicletas, uma alta de 62%. Esse é o retrato do que vem acontecendo na cidade. A partir desse contexto, foram implantadas as faixas

azuis. Aqui temos a relação das 36 vias analisadas neste estudo. Por que 36 e não as 40 implantadas? Porque foi necessário garantir um período mínimo de observação: até 31 de dezembro, cada faixa precisava ter pelo menos dois meses de implantação. Isso se deve ao critério adotado internacionalmente, e também pelas normas técnicas, de que uma vítima de trânsito é considerada fatal se vier a óbito em até 30 dias após o acidente. Portanto, para assegurar a consistência dos dados, foi necessário considerar esse intervalo adicional. Assim, estabelecemos como data de corte as implantações realizadas até outubro, resultando nas 36 vias analisadas. A exceção foi um trecho pequeno em Sepetuba, com cerca de 400 metros. Nas tabelas constam as datas de implantação, a extensão, o tipo de via (sentido único ou duplo) e se a faixa foi implantada em um ou em ambos os sentidos. Quanto à metodologia, a avaliação foi feita com base em dados do InfoSiga, comparando períodos equivalentes antes e depois da implantação em cada uma das vias analisadas. Então, ao avaliar a 23 de Maio, que já tinha quase três anos de implantação naquela data, nós retrocedemos três anos no tempo e comparamos os dados do período posterior com os três anos anteriores. E assim foi feito para cada via, respeitando o seu próprio período de implantação: algumas com dois anos antes e depois, outras com um ano, outras com dois meses, sempre com períodos equivalentes. Ou seja, trabalhamos com janelas temporais iguais em número de dias, com precisão tanto no antes quanto no depois, utilizando sempre a mesma fonte de dados, que é o InfoSiga. Agora, sobre o que chamamos de "trechos de avaliação". Não sei se o desenho está claro, mas pensem em uma via com faixa azul, por exemplo, a Rua Vergueiro. Ela pode ter um quilômetro de faixa azul dentro de uma extensão total de nove quilômetros. Quando falamos de "vias com faixa azul", a Vergueiro entra como um todo. Mas, quando falamos de "trecho de faixa azul", estamos nos referindo especificamente àquele trecho de um quilômetro onde a faixa está implantada. Nos casos em que há pequenas interrupções, esses trechos são considerados como parte contínua da faixa azul. Ou seja, interrupções curtas, como aquelas de 200 ou 300 metros, são incorporadas na análise como se o sistema fosse contínuo, porque qualquer sinistro ocorrido nesse intervalo ainda faz parte da lógica do projeto. Já interrupções maiores, acima de um quilômetro sem faixa azul, são desconsideradas na avaliação. O que acontece nesses trechos não entra na análise, pois foge do escopo direto da intervenção. A lógica aqui é simples: estamos avaliando o comportamento dentro da área onde o "remédio" foi aplicado. Mesmo nos pontos de transição, o efeito ainda pertence ao sistema como um todo. Se houver dúvidas sobre esse conceito, posso retomar depois. Agora, avançando: a partir daqui vamos focar na comparação entre antes e depois. Embora o relatório completo traga os dados individualizados por via, aqui estou apresentando os resultados agregados, para que possamos ter uma visão do impacto geral do projeto. É claro que houve vias que tiveram resultados muito melhores e outras que responderam menos e precisam de ajustes, mas, no geral, o que nós temos é isso aqui. Os sinistros com vítimas feridas e mortas, todos somados, ou seja, os sinistros que tiveram pessoas feridas ou mortas, foram: antes, 1.102, e depois, 881. Perdão, não são pessoas, são sinistros. Estamos falando de "lata" e não de "sardinha"; estamos falando do invólucro e não do

conteúdo. Aqui estamos falando do sinistro. Cometi um erro de conceito anteriormente. Foram 1.102 sinistros com vítimas antes e 881 depois, uma redução de 20,5%. Os sinistros não fatais, ou seja, aqueles que estavam no conjunto e que agora estou separando, pegando apenas os que envolveram pessoas feridas, foram 1.070 antes e 849 depois, uma redução de 20,6%. Nunca perdendo de vista o cenário em que isso está acontecendo: enquanto, nas vias com faixa azul, estamos tendo um cenário de redução, na cidade como um todo estamos naquele cenário de alta de 12% dos sinistros com feridos e 55% dos sinistros fatais. Isso é muito importante, porque o contexto em que isso está acontecendo é um contexto de aumento das viagens com moto, de mais gente inexperiente pilotando, e esse é o resultado dentro das vias, nos trechos com faixa azul. Separando os sinistros com feridos por tipo, nós temos dois: entre veículos e atropelamentos. Nos sinistros entre veículos, ou seja, moto e auto, moto e moto, a queda foi de 19,7%, passando de 1.009 para 810. Nos atropelamentos não fatais, passou de 61 para 39, uma redução de 36%. Esse número é muito importante, porque existia uma preocupação muito grande com as travessias sinalizadas, para que a moto não surpreendesse os pedestres e houvesse aumento de atropelamentos. Foram implantadas sinalizações específicas: placas para pedestres, placas para motociclistas e o box de motos, que, além de organizar o espaço, cria uma barreira inicial. Esse box também aproxima o motociclista do pedestre, o que tende a aumentar o respeito na travessia. Claro que não é em todos os casos, todos nós já passamos por situações de risco, mas, de maneira geral, a avaliação mostra que houve melhoria nesse aspecto, já desde a implantação do box, antes mesmo da faixa azul. Mas, como a faixa azul previa, quando a implantamos junto com o box, houve esse resultado em relação aos atropelamentos não fatais, ou seja, atropelamentos com feridos. Agora, em relação aos sinistros fatais envolvendo motociclistas, tivemos, nesses mesmos trechos de via, no período anterior, 29 mortes de motociclistas e, no período posterior, 22, revelando uma redução de 24%. Já em relação aos atropelamentos fatais, esse é um dado que chamou muito a nossa atenção e fez com que tomássemos medidas imediatamente. Lembra que os atropelamentos não fatais caíram? No entanto, os atropelamentos fatais passaram de 4 para 10. Ou seja, tínhamos 4 e passamos a ter 10. Fomos verificar onde ocorreram esses atropelamentos fatais e percebemos que havia necessidade de um tratamento melhor nos locais onde não havia travessia e onde a travessia não era esperada, como embaixo de passarelas ou junto a locais onde, infelizmente, a população em situação de rua precisava realizar a travessia. Assim, houve a implementação de medidas como a colocação de gradis em locais onde não era possível implantar travessias. Já nos locais onde isso é viável, estão sendo projetadas novas travessias. Por exemplo, na Avenida Brasleme, onde tivemos dois atropelamentos em um ponto sem travessia, já há projeto em andamento para implantação de uma nova travessia. Esses ajustes estão sendo feitos porque o projeto é continuamente passível de melhoria, é necessário identificar falhas e corrigi-las. Portanto, houve esse aumento de atropelamentos fatais, mas concentrado em locais onde não se esperava a travessia. Isso indica que é possível corrigir o problema, seja melhorando a infraestrutura, implantando travessias, incentivando o uso das travessias existentes (como

passarelas) ou até realocando pontos de ônibus para locais mais seguros e próximos a travessias sinalizadas. No relatório enviado à Senatran, há a descrição detalhada de cada um desses atropelamentos, com base nos boletins de ocorrência. Agora, falando em relação à posição na via, se dentro ou fora da faixa azul, estamos considerando trechos com faixa azul, mas o acidente pode ter ocorrido dentro ou fora dela. Nos sinistros fatais entre veículos, tivemos 6 mortes dentro da faixa azul e 16 fora dela. Nos atropelamentos fatais, foram 4 dentro da faixa azul e 6 fora. Isso significa que não há compromisso com a faixa azul? Não. Há total compromisso. O que precisamos verificar, antes de tudo, é por que aquele motociclista não estava utilizando a faixa. Normalmente, isso ocorre porque, à noite ou na madrugada, a via está livre e o motociclista acaba circulando por qualquer faixa, já que é um projeto educativo, não obrigatório. E vocês vão ver, logo adiante, que há uma incidência muito grande de sinistros nesses períodos. Ou seja, são sinistros que, em sua maioria, não têm a tipicidade do que foi projetado para a faixa azul. A faixa azul organiza o espaço no horário de pico, para que o motociclista seja visto a longa distância, permitindo que o carro mude de faixa após enxergá-lo, sinalizando também para que o motociclista perceba essa manobra com antecedência. É essa dinâmica que nós desejamos e que vamos continuar perseguindo, inclusive futuramente com o controle de velocidade, porque é assim que ela funciona bem. Eu não me canso de repetir: a faixa azul é uma organização do espaço que dá uma grande chance para que as pessoas se vejam e se respeitem no espaço urbano. É só isso, não é nenhum milagre de projeto. Esses sinistros ocorridos fora da faixa azul são investigados. E, para os sinistros noturnos, é claro que são necessárias outras soluções, além da fiscalização tradicional, como blitzes de controle de álcool. Infelizmente, é um hábito humano beber e achar que está em condições de dirigir, quando, na verdade, não está, porque os reflexos estão comprometidos. Há também uma série de outras medidas que serão tratadas no plano de segurança do município para combater sinistros com motocicletas, incluindo melhor controle dos aplicativos e toda a gestão que a prefeitura vem fazendo em relação à preocupação com o mototáxi, que será mais um elemento de risco a ser enfrentado. Aqui, nos sinistros com feridos, considerando a posição na via, corrigindo a informação anterior, temos metade ocorrendo fora da faixa azul e metade dentro. Já nos sinistros fatais, 68% ocorreram fora da faixa azul e 32% dentro. Há ainda um dado importante que não mencionei antes: entre 85% e 90% das pessoas circulam dentro da faixa azul. Quando observamos que metade dos sinistros ocorre fora dela, isso indica a necessidade de atrair ainda mais essa circulação para a faixa, afastando os motociclistas dos veículos de grande porte e cuidando das chamadas zonas de transição. O que são essas zonas de transição? Vou citar, por exemplo, a Salim Farah Maluf. Quando se chega próximo à região do Viaduto Pires do Rio e de outros viadutos, há uma área em que o motociclista precisa sair da faixa para acessar essas estruturas ou bairros como Tatuapé, Belém e Vila Prudente. Essa zona de transição, onde há cruzamento com veículos maiores, é uma área crítica e precisa ser tratada com atenção, pois representa um ponto de maior risco de acidentes. Então, esse dado mostra para nós que precisamos ter atenção a isso. Já temos técnicos trabalhando em grupo, especificamente para

entender como melhorar essas zonas de transição. Os problemas apresentados estão sendo considerados para que a gente tente dirimir, evitar e, na medida do possível, eliminá-los. O projeto não é fechado; é um projeto em constante melhoria, e sugestões tanto do corpo técnico quanto dos usuários são sempre bem-vindas. Aqui, eu queria mostrar isso para vocês: quanto mais escura a cor, maior a incidência, maior o número de ocorrências. Percebam que, à noite, na madrugada e aos fins de semana, sábado e domingo, temos uma incidência muito grande de sinistros. Há também uma incidência relevante no período da manhã, mas, nesse caso, temos o fluxo total, com todos na rua trabalhando. A pergunta é: por que, à noite e na madrugada, quando há uma queda muito grande do fluxo, temos um número tão elevado de mortes? Justamente porque é nesse período que aparecem fatores como o cansaço, o uso recreativo de álcool e a redução da atenção. Isso indica que podemos atuar com medidas como melhoria da iluminação, controle de velocidade e blitzes de alcoolemia. Portanto, há ações possíveis, mas é importante perceber que a dinâmica da noite e da madrugada foge totalmente da lógica para a qual a faixa azul foi concebida. Ao analisarmos os boletins de ocorrência, encontramos relatos bastante distintos. Há casos de motociclistas que adormeceram conduzindo, como na Jacu Pêssego, em que o condutor passou pela mureta e caiu, uma tragédia. Há também o caso de um motociclista que desmaiou por problema de saúde; ele veio a óbito, enquanto o passageiro sobreviveu. Temos ainda registros de "racha" com mais de 40 motos na zona norte, em que, no meio do grupo, um dos condutores caiu e morreu. Há casos de falta de habilidade e de habilitação: jovens não habilitados que, ao enfrentar uma situação de emergência, não souberam frear corretamente, perderam o controle e acabaram projetando o passageiro para o cruzamento, resultando em morte. Tivemos dois casos assim. Um terceiro ocorreu durante a fuga de uma tentativa de assalto, em que a passageira também veio a óbito. Essas mortes estão descritas no relatório, e percebemos que fazem parte da dinâmica da cidade. Precisam ser tratadas, mas não estão diretamente ligadas à forma de circulação proposta pela faixa azul. O tipo de acidente que buscamos combater com a faixa azul, e sobre o qual precisamos continuar insistindo em campanhas de conscientização, é aquele causado por mudança de faixa sem atenção, que acaba resultando em colisão com o motociclista. Houve acidentes assim, mas eles não foram a maioria, a maioria foram acidentes absolutamente atípicos à forma de circulação proposta, mas não atípicos à moto. Não podemos esquecer que a moto é um veículo que deixa o corpo do motociclista totalmente exposto a tudo que há no meio ambiente. Se for bater num poste, o que vai bater não é a moto, é o corpo do motociclista. Então a motocicleta é um veículo muito perigoso que nós não gostaríamos de ver o aumento da sua presença na cidade sem a diminuição com todos usando o transporte público ou trabalhando perto de suas casas e tendo condição econômica de usar outro tipo de transporte. Mas no momento, como a nossa realidade é essa e nós precisamos atender as pessoas, nós estamos com algumas medidas aqui para melhorar esses resultados que nós já consideramos bastante positivos, uma redução de 20% a 25%. Num cenário de aumento de 12% dos conferidos, que eu tive 20% redução e de 55% eu tive a redução da morte de motociclista de 24%, a gente considera como resultado

bom. Não é o 100% que nós desejamos e almejamos, mas é um bom resultado. E o que nós estamos fazendo já para melhorar? Houve um reforço de sinalização da velocidade no solo com a indicação das velocidades em todas as faixas para que as pessoas possam ter certeza que é para eles também, que ela não é só para o veículo, é para ele também. Está sendo feito um acréscimo de sinalização educativa incentivando o uso cada vez mais frequente da seta para indicar a mudança de faixa. Conversamos muito com os motociclistas nas redes que eles têm, os canais que nós temos contato com eles para pedir que eles permitam a passagem dos demais que não entendam aquele espaço como espaço exclusivo. Pedimos sempre à imprensa também não usar essa expressão de faixa exclusiva. Estamos trabalhando no remanejamento e na reconfiguração dos radares para fiscalizar sim a velocidade. É importantíssimo se houver um ganho de confiança e um aumento da velocidade. Nós teremos o aumento de sinistros e o aumento da gravidade dos sinistros, sabemos disso. Para redução dos atropelamentos, estamos trabalhando também com as outras secretarias para promover a proteção social da população que estava em borda de via, morando em borda de via, tem lugares onde já foram removidos. Eles devem receber lugares, eu acredito que não seja o lugar ideal para ninguém morar, as pessoas precisam ser melhor tratadas, correndo risco na borda de uma via. Estamos avaliando trechos críticos para fazer projetos mais eficazes, como a colocação das travessias que eu mencionei. De maneira geral, os dados bem resumidamente são esses e se houver perguntas eu poderei responder. Houve acidentes assim, mas eles não foram a maioria. A maioria foi de acidentes absolutamente atípicos à forma de circulação proposta, embora não atípicos à dinâmica da moto. Não podemos esquecer que a moto é um veículo que deixa o corpo do motociclista totalmente exposto a tudo o que há no meio ambiente. Se houver uma colisão com um poste, quem sofre o impacto não é a moto, é o corpo do motociclista. Portanto, a motocicleta é um veículo muito perigoso, e nós não gostaríamos de ver o aumento da sua presença na cidade sem a redução do uso individual, com maior utilização do transporte público ou com pessoas trabalhando mais perto de suas casas, ou ainda tendo condição econômica de utilizar outros modais de transporte. Mas, no momento, como essa é a nossa realidade e precisamos atender as pessoas, estamos adotando algumas medidas para melhorar esses resultados, que já consideramos bastante positivos: uma redução de 20% a 25%. Num cenário de aumento de 12% nos sinistros com feridos e de 55% nos sinistros fatais, termos uma redução de 20% nos sinistros com feridos e de 24% nas mortes de motociclistas é um resultado que consideramos bom. Não é o resultado de 100% que desejamos e almejamos, mas é um bom resultado. E o que estamos fazendo já para melhorar? Houve reforço da sinalização de velocidade no solo, com a indicação das velocidades em todas as faixas, para que as pessoas tenham certeza de que a regra vale para todos, não apenas para os veículos, mas também para elas. Está sendo ampliada a sinalização educativa, incentivando o uso mais frequente da seta para indicar mudanças de faixa. Temos dialogado com motociclistas por meio das redes e dos canais de comunicação que utilizam, pedindo que eles permitam a circulação dos demais e não entendam aquele espaço como exclusivo. Também solicitamos à imprensa que evite o uso da

expressão "faixa exclusiva". Estamos trabalhando no remanejamento e na reconfiguração dos radares para fiscalização da velocidade. Isso é importantíssimo, pois sabemos que, se houver aumento de confiança e de velocidade, teremos aumento de sinistros e de sua gravidade. Para a redução dos atropelamentos, estamos atuando junto a outras secretarias para promover a proteção social da população que vive em bordas de via. Há locais onde já foram realizadas remoções. Essas pessoas devem ser encaminhadas para locais adequados, não é o lugar ideal para ninguém viver, exposto ao risco em bordas de vias. Também estamos avaliando trechos críticos para a elaboração de projetos mais eficazes, como a implantação de travessias, conforme já mencionado. De maneira geral, os dados, resumidamente, são esses. Caso haja perguntas, poderei responder. Uma pergunta que já foi feita no período anterior, sobre o porquê da faixa azul ser entre a faixa 1 e a faixa 2 e não na esquerda, eu pediria que os senhores consultassem um boletim na página da CET, onde há acesso às publicações. Nessas publicações, há o Boletim Técnico nº 61, que traz todas as ações já realizadas para motocicletas na nossa cidade. Também apresenta a experiência da Sumaré, com a análise feita naquele local. Eu mesmo fiz essa análise, e os técnicos que trabalharam na Sumaré não fizeram um trabalho malfeito, muito pelo contrário, foi uma tentativa muito honesta de fazer dar certo, mas que, de fato, não deu certo. Foram seis a sete anos de tentativa. Foram colocados gradis, desenvolvido um radar especial que monitorava o movimento dos veículos que realizavam conversão proibida, na tentativa de coibir essas manobras. Havia também atuação técnica no local para esse acompanhamento. Mas o que aconteceu, de fato? A via tinha uma largura muito grande, o que permitia ultrapassagens; estava à esquerda, sujeita a conversões proibidas, sujeita a choques com postes, árvores e com os próprios gradis. O aumento da sinistralidade na Sumaré foi da ordem de 300%, e na Vergueiro chegou a 800%. Houve, portanto, uma série de tentativas de ajustes, correções de curva e melhorias. Temos relatórios extensos dessas intervenções, até que se chegou à conclusão de que não havia compromisso com o erro e que seria necessário retirar, porque não estava funcionando. Ao passo que essa outra forma de sinalização foi implantada na Sumaré sem acréscimo de fatalidades, permanecemos com o mesmo número, o que demonstra que essa maneira de circulação, que é a maneira escolhida espontaneamente pelos motociclistas na cidade, respeita esse comportamento. Nós não inventamos nada; na verdade, eles já utilizavam essa forma de circulação. Apenas respeitamos essa dinâmica, organizamos o espaço e buscamos melhorar a entrevisibilidade. A leitura desse boletim está disponível, com todos esses estudos registrados. Caso ainda haja dúvidas ou se alguém quiser conversar, estou à disposição. É isso, Michele. Acho que, se alguém quiser fazer alguma pergunta...

02:22:40 Michele Perea Cavinato: Alexandre, eu coloquei no chat o link do boletim, só para facilitar, tá? Então obrigada pela apresentação e vou abrir a...

02:22:46 Idernani do Carmo: Oi, só queria pedir muito obrigado pela explicação e explanação

que ela deu, pelo questionamento que eu fiz.

02:23:02 Alexandra Panontin Morgilli: Imagina, se você quiser conversar depois, o meu contato vai estar aí, acho que a Michele pode te passar.

02:23:28 Renan Villarta: Não, eu queria dizer que caramba, a gente está tendo uns apresentadores muito incríveis nessas últimas vezes, hein? Caramba, fiquei fã da Alexandra, do trabalho e da apresentação, realmente muito, muito boa. Eu acho que os números que ela apresentou ainda são incrivelmente melhores, né? Porque eu acho que não foi feito um reajuste dos números para o incremento de frota. Então, possivelmente aqueles números são melhores do que os expostos. Só um parêntese, referente à última tabela que foi apresentada, né? Acho que os números estavam pequenos demais para serem estatisticamente confiáveis. Então fica difícil fazer uma leitura muito confiável, talvez, daquele último slide. Mas acho que, sei lá, tirando esses pequenos detalhes matemáticos, a apresentação foi muito boa.

Eu gosto de fazer as minhas intervenções de maneira, talvez, de tentar convidar a gente a pensar um pouco sobre a mobilidade na cidade. Só que assim, eu tenho um apreço maior agora pelo que foi colocado pela Alexandra logo no início. Porque eu acho que ficou mais claro para mim o desafio da prefeitura, referente à questão de como é que eu atendo a população de motocicleta sem exatamente estimular esse tipo de modal. Então eu ganhei um apreço maior pelo trabalho da prefeitura referente a esse tema. Porque muitas vezes a gente pensa no sentido de por que não estão fazendo alguma coisa. Eu acho que muitas vezes a gente se coloca: tá morrendo tanta gente, por que a prefeitura não está trabalhando em cima disso? Na minha cabeça, antes dessa apresentação, era: tem que ter duas faixas, uma do lado da outra, tem que ter muito mais estrutura para esses meninos não morrerem no trânsito. E hoje eu entendo que talvez essa relutância por parte do poder público esteja motivada pelo sentido de não podemos continuar de maneira talvez tão indiscriminada, facilitando esse tipo de modal, dando mais incentivo para esse tipo de modal. Então, eu ganhei um apreço maior pelo que vocês fazem aí depois dessa apresentação da Alexandra. E talvez tentando traçar um paralelo com a primeira apresentação que a gente teve, eu acho que uma coisa que talvez a gente consiga aprender de modelos talvez menos sofisticados ou menos avançados, ou enfim, diferentes dos nossos, é que, por ser um governo, como foi colocado inicialmente da Malásia, que é um governo acho que de reinado, onde a estrutura das tomadas de decisão é mais centralizada, o que deu a entender também no início da fala da Alexandra, foi pelo menos o que eu consegui abstrair, fazendo uma conexão tanto com o que o Jorge falou como também com o que o Ricardo falou e tudo, é que instrumentos de organização social onde é mais autoritário, a mensagem é única e ela é mais facilmente entendida. Enquanto aqui parece que o nosso governo federal, e talvez até o governo estadual, incentiva o modal, só que o governo municipal tenta frear o modal. Então a gente tem políticas públicas que são... uma vai contra a outra, né? Uma vai exatamente no sentido oposto da outra, e aí a gente não consegue se conversar como sociedade sobre se

a gente faz para melhorar ou se a gente faz para cercear essa questão. E aí a gente fica nesse meio do caminho entre ir para um lado ou não ir para o outro, enquanto regimes mais centralizados eles conseguem simplesmente falar “é isso, é isso e acabou”.

Então, enfim, é só levantar essas questões para a gente pensar. Eu sei que o Mauro acha muito filosóficas as minhas intervenções, mas eu gosto de pensar a mobilidade, pegar essas informações e tentar levar para algum outro lugar e ver como é que a gente faz esse imbróglio. Mas é isso, acho que eu deixei mais uma pergunta do que uma resposta, mas era essa minha colocação.

02:27:47 Ricardo Airut Pradas: Deixa eu complementar, Michele, para ficar claro. O Renan, lá, embora seja uma monarquia, ela é tão democrática quanto a Inglaterra, no sentido de que tem um parlamento, tem uma estrutura de representação. A diferença, dentro do que você falou aqui, é que, se fosse a Malásia, ela ia falar que ia fazer desse jeito e não precisaria de aprovação do Denatran e do Senatran para o experimento que ela está fazendo. Ela ia fazer um relatório, aprovar na Secretaria/Ministério que existe lá, que cuida do assunto mobilidade, e encerrado. Há um entendimento, na verdade, quando esses países não têm o ente federativo estadual, unidade federativa estadual, de que a vida realmente se dá nas cidades e não nesse ente de visão administrativa chamado Estado. E quando você resolve isso nas cidades diretamente com o Estado, a informação chega limpa, a tomada de decisão chega limpa. Longe de ser uma ditadura no sentido de que não é nem a Turquia, nem a Hungria, nem a Arábia Saudita, nem a Venezuela, você tem um poder centralizado muito grande de tomada de decisão. Lá você tem um regime parlamentarista muito parecido com o que é o regime inglês, até pela herança de domínio inglês no país. Todo mundo fala inglês e sua língua nativa. Os malaios, alguns falam chinês e inglês, e os outros falam indiano e inglês, que é o que tinha lá de população. E a gente, falando inglês, todo mundo se resolvia. Mas a tomada de decisão efetiva e o conhecimento da problemática são levados muito mais a sério, no sentido de que a decisão é mais rápida. Embora não seja uma ditadura, a União lá não está tão distante do município quanto está nos países federativos como nós somos aqui. Essa é a diferença. Obrigado.

02:30:25 Michele Perea Cavinato: Obrigada pelo complemento, Ricardo. Vamos seguir aqui, então, e a gente agrupa tudo e o Alexandre responde depois. Sandra, embora do Renan não tenha sido uma pergunta, foi um bom comentário, como sempre.

02:30:37 Sandra Ramalhoso: Então, eu acho que também o meu, no caso, é um comentário. Eu moro do lado da Salim. Eu moro bem perto da Salim e eu chego a pensar que, em alguns lugares, não todos, primeiro, parabéns, Alexandra, foi muito bom. Dá para compreender bem as estatísticas e os dados. Agradecer pela apresentação. Mas, em alguns casos, eu sinto que a faixa azul é uma cilada. É uma cilada na medida do quê? Você vai ter que, em algum momento, sair. E aí, quando você tem que sair, você vai encontrar a possibilidade de cruzar com os carros,

com os ônibus e com os caminhões, e aí vai ser complicado. Então, eu acho que, em alguns lugares, em alguns determinados lugares, a faixa azul se torna uma cilada. Você está ali, mas está ali. E, na hora que você vai sair, como é que faz? E é aí, justamente, que acontecem, acredito eu, pelo que você falou, onde acontecem a maioria dos acidentes. Então, acho que a gente precisa solucionar isso: como é que se sai? Por exemplo, eu vejo ali na 23 de Maio. Então, às vezes você tem ali a faixa azul, mas a pessoa quer pegar um viaduto, quer pegar um acesso lateral. Como é que ela sai dali? Eu estou dentro do ônibus, que geralmente eu estou dentro do ônibus, e aí eu vejo o ônibus, sabe, ali "sambando" junto com o motociclista, para não pegar, para não atropelar. E eu acho que isso precisa ser solucionado. Outra coisa que eu queria destacar: eu, como pessoa com deficiência cadeirante, tenho muita dificuldade nas travessias, principalmente com as motos. Eu vejo muito, por exemplo, aqui perto da minha residência, ônibus atravessando a pista, colocando o ônibus em diagonal, para o motociclista parar e eu poder atravessar. Porque ele viu que eu ia atravessar e percebeu que o motociclista não ia parar, e ele jogou o ônibus para ver se ele parava. E buzinas, tocam buzinas: "ó, para, para, para". Às vezes, a pessoa do outro lado é que avisa o motociclista de que eu estou passando, e isso também é uma questão que a gente precisa ter, talvez, uma maior educação, uma maior formação, de que eles também têm que obedecer às regras de sinalização. Se o semáforo está vermelho, ele tem que parar, não é? Porque ele não está me vendo, que ele não vai parar. Então, eu queria trazer essas duas coisas, que acho que a gente precisa pensar em tudo isso, tá?

02:33:47 Alexandra Panontin Morgilli: Obrigada. Michele, deixa eu responder para a Sandra, que é muito importante o que ela falou, as duas colocações, né? A primeira delas está coberta de razão, Sandra: o problema é, e aí está o nosso desafio como técnicos, como é que nós fazemos essa entrada e saída ser mais segura, né? Existe já um avanço na sinalização, que é uma área da faixa azul que é quadriculada, não sei se vocês perceberam, tem um xizinho. O que é aquilo? Aquilo é para indicar para o motociclista os locais onde há mais entrelaçamento. Então, onde os veículos vão mudar mais de faixa, a gente já sinalizou daquela maneira. Talvez a gente tenha que avançar para alguma solução desse jeito também, para avisar: "olha, aqui é uma saída". Na 23 de Maio, nós, no começo, tínhamos um problema horrível. Eles esticavam até o limite para depois cruzar reto para pegar o túnel Ayrton Senna. Aí a gente fez, botou a faixa de pano, conversou, falou com o sindicato, e a gente conseguiu perceber, pela contagem, que eles começaram a sair antes. Começaram a sair lá no Tutoia, lá atrás, para fazer a passagem para o túnel com mais segurança. Mas veja bem, aquilo que eu falei: a faixa azul é só uma forma de organização do espaço. A gente tem que andar com mais medidas, e se vocês olharem esse boletim, vocês vão ver que planos internacionais para moto têm 80, 70, 90 medidas associadas, e olha que o problema de países com nível de desenvolvimento maior que o nosso são menores do que o nosso, mas mesmo assim é um conjunto muito grande que vai dar formação à fiscalização. Então, tem muito para ser galgado em relação à moto, está coberta de razão, principalmente na fiscalização. A fiscalização da moto é muito difícil: visualmente é difícil

fiscalizar a moto, eles conseguem inclusive fugir dos equipamentos eletrônicos, seja obstruindo a placa ou passando fora do laço. Então, precisa ter um avanço, inclusive tecnológico, para melhorar esse controle da moto e eu acho que também uma melhoria econômica do nosso país, para que a gente não caia nessa proporção tão grande e diminua essa participação da moto na circulação da cidade. Mas, enquanto isso, nós, como técnicos, vamos fazer a nossa parte de correr atrás das soluções para esses pontos que você apontou muito bem observados, inclusive. Na Salim Farah Maluf, houve uma discussão sobre colocar ou não colocar, mas aí alguns técnicos disseram assim: "peraí, o cara já está lá, ele já está circulando lá, ele já está morrendo lá, então, se a gente conseguir organizar e diminuir uma morte, vai ser um ganho, porque eu não tenho como proibir de passar naquela via". Então, a gente fica nesse dilema entre tentar melhorar a solução. O ideal, realmente, é conseguir reduzir esse fluxo de motos e colocar essas pessoas em outros trabalhos, onde elas arrisquem menos suas vidas, se deslocando no transporte público para os seus empregos. Mas, enquanto isso, a gente vai continuar correndo atrás. Sua observação foi muito bem feita. Obrigado.

02:36:58 Élio Camargo: Alexandre, parabéns pelo trabalho. A gente sabe que vocês levam as coisas a sério e têm os resultados. Mas eu acho que, baseado na informação que o pessoal levantou do Infosiga, cresceu o atropelamento por motos. Eu acho que talvez decorrente da velocidade, faltaria um controle de velocidade. Mas também, nesse atropelamento, eu verifiquei meia dúzia de travessias de pedestre fora de faixa. Então, eu acho que não é questão da moto, mas é questão de melhoria para o pedestre. O que acontece? Na travessia, a gente tem um tempo exíguo de travessia. Tem que correr rapidamente. Se atrasar um pouquinho, não dá. E a outra é a demora do tempo de espera. Ou seja, a espera para o pedestre é muito maior do que para as pessoas que estão no veículo. Então, as pessoas acabam atravessando no vermelho por causa da demora de tempo. Isso é um estudo internacional que constata isso. E a terceira é a questão de que, também, os pontos de ônibus deveriam estar todos nas esquinas, junto da faixa de pedestre, e não fora dessa. Para, realmente, que as pessoas atravessem onde devem ser atravessadas. Era isso. Obrigado.

02:39:00 Alexandra Panontin Morgilli: Para efeitos para colocação. Não tenho nem o que comentar. O senhor está com parte razão. Em relação às travessias realizadas em locais inesperados na faixa azul, a gente está trabalhando para tentar colocar onde for possível travessia, ou tentar obstruir onde não for mesmo possível nesse momento. Em algum momento, a cidade vai mudar e será possível. É o que nós perseguimos. Mas o senhor está coberto de razão na sua observação. Obrigada, seu Elio.

02:39:32 George Queiroz: Oi, bom dia, Alexandre. Demais. Sou Jorge, aqui do CNPP, na cadeira dos ciclistas. Eu queria falar um pouco, porque eu já falei antes sobre a faixa azul, até na presença do Alexandre. Eu queria que ninguém do corpo técnico da Prefeitura levasse as

minhas críticas para uma questão pessoal, mas a minha questão é muito séria com a faixa azul desde o início. Eu fico achando que a gente pode enganar as pessoas por um tempo, por muito tempo, pode enganar muitas pessoas por muito tempo, mas a gente não vai conseguir enganar todas as pessoas por todo o tempo. A verdade, aos poucos, vai aparecendo, e a gente vai entendendo quais são as reais motivações de projetos como esse. A faixa azul, eu considero uma enorme fraude, uma fraude enorme, uma das maiores fraudes em mobilidade urbana que foram feitas nos últimos anos aqui no Brasil. Por que eu digo isso? Eu vou explicar aqui. Primeiro, porque não é um projeto de segurança viária. Não foi um projeto. Ele é um projeto político, que veio do corpo político de Carlos Nunes, que procurava uma marca para sua gestão, procurava coisas que ele pudesse capitalizar politicamente, eleitoralmente, e encontrou na faixa azul um desses modos. A faixa azul, na verdade, não é um corredor de segurança. É um corredor de alta velocidade. Ele é a continuação da política do "acelera", a política do "acelera" do Dória, de incentivo ao transporte individual motorizado, fora do incentivo aos modos ativos, ou seja, desincentivo aos modos ativos. Eu explico também por que eu considero isso. Ela não vem de uma experiência técnico-prática. Ela vem de um relatório, de uma experiência fracassada, um relatório técnico que não recomendava as faixas de moto, foi passado por cima politicamente, e na ideia do "faz igual, mas faz diferente". Por isso que ela não é de canto, ela é de lado, para que seja diferente do que aconteceu na Sumaré e na Vergueiro. Os motociclistas gostam. Os motociclistas pediram. Por que eles pediram? Porque a demanda não é por segurança, a demanda é por alta velocidade. Essa demanda não vem somente deles, vem do capitalismo de plataforma, essa demanda vem dos aplicativos. Os aplicativos oferecem incentivos financeiros para quem trafega em alta velocidade, para quem faz entregas rápidas, para quem faz muitas entregas em pouco tempo. Os aplicativos incentivam financeiramente a jornada exaustiva, motoboy trabalhando por 12 horas, 14 horas em regime 7x0. Isso não tem como ser seguro. A alta velocidade é o principal fator de risco de sinistro de trânsito. Não sou eu que digo isso, é a literatura internacional, é a Organização Mundial da Saúde. A faixa azul vai contra esse princípio de que a gente precisa acalmar as cidades, dando uma faixa de preferência para o individual motorizado, o que acontece é alta velocidade. Isso já foi atestado pelos estudos independentes, teve o estudo da USP junto com a Bloomberg, mostrando que na faixa azul os motociclistas correm mais do que fora da faixa azul, 70% dos motociclistas estão em velocidade insegura. Isso foi comprovado pelo VAR ali, com horas de imagem. Não precisava desse VAR, é só ver no YouTube algum motociclista mostrando ali o seu próprio velocímetro em alta velocidade. O que é preciso fazer para combater a alta velocidade? A fiscalização. E aí que entra, na minha opinião, a fraude, porque a Prefeitura de São Paulo, desde o começo, sabia que esse era o principal risco, o aumento da velocidade. Tanto que foi chamada, existe, corre nos corredores, a chamada "Operação Corrida Maluca", que é a ideia de trazer motociclistas da própria Prefeitura como batedores na hora de pico para tentar acalmar os motociclistas. Isso foi dito, inclusive, em Brasília, pelo Sr. Milton Persoli, que ele sentia falta de retornar à ideia dos "motos madrinhas" para acalmar. Ou seja, intervir numa estrutura que pretende levar a outra coisa: a condução

perigosa. Então, quando chega o Ricardo Nunes e diz, agora, quatro anos depois, que vai começar a pensar em instalar radares, quando todo mundo sabia que o problema é a questão da alta velocidade, o Milton Persoli também falou por que ele não autuava, não investia em autuação: porque, se forem muito autuados, os motociclistas vão sair da faixa azul. Os motociclistas gostam da faixa azul porque é um lugar onde ele passa em alta velocidade e faz entrega rápida. Ele mesmo disse isso: "eu perderia o projeto se eu autuasse". Isso, na minha opinião, é prevaricação. Sabendo que existe um crime sendo cometido, uma infração, a pessoa opta por fazer vistas grossas. Uma pessoa de fé pública, de comando, inclusive com o comando do prefeito, que mandou desligar radares nas cidades, diminuiu as multas da cidade para quase um terço, para menos da metade, e desautorizou o secretário Celso Barbosa a colocar, por decreto, a instalação de novos radares na cidade. E ele vem agora, na segunda-feira, me dizer que está preocupado com a velocidade. Me desculpe. Isso, na minha opinião, é uma hipocrisia enorme do prefeito, do senhor Milton Persoli e de um corpo técnico que, infelizmente, tem que obedecer a esse tipo de ordem. Outra coisa que causa muito espanto em relação a essa fraude foi o apagamento de dados. Houve uma desmobilização, logo em 2022, do setor de análise de dados, o fim dos relatórios anuais de sinistros. Então, a gente não recebe mais, a gente tem que ir lá no Infosiga, por outras vias, fazer as nossas próprias análises. A Prefeitura, que está fazendo uma experiência massiva, diz que agora não tem condição de fazer a sua própria análise. A gente teve uma fraude no DataSUS, uma fraude gravíssima, onde houve um desabastecimento de dados no DataSUS no ano de 2022. A CET foi lá buscar um prêmio para dizer que São Paulo tinha sido a cidade com maior redução do índice de mortes, quando, na verdade, houve um aumento de 30% no número de mortes. Está morrendo motociclista muito mais do que há 3, 4 anos atrás, e eles foram lá buscar um prêmio. Por quê? Porque o Senatran estava desabastecido, segundo o DataSUS, e morreram só 260 pessoas em 2022. Então existe esse apagamento. Os relatórios do Senatran também são enganosos. Os relatórios que eu pedi por Lei de Acesso à Informação, inicialmente, todos vêm com disclaimers dizendo que não há análise de série histórica, porque houve um problema aqui, um problema acolá, um problema com o Infosiga, um problema com o Detran, sem análise histórica. E só agora eles começam a aparecer, e com esse tipo de manipulação, de mandar dizer que é colocar somente os acidentes em moto, excluindo os óbitos com pedestres, que é a consequência principal da outra leitura.

02:47:07 Michele Perea Cavinato: George, desculpa, aí eu acho que tá ficando pessoal, falar que é manipulado, aí é pessoal. Quando você fala do programa, de alguma coisa genérica, mas eu acho que agora...

02:47:20 Rogerio Viduedo: Ele tem que falar, ele tem que falar.

02:47:24 George Queiroz: Deixa eu falar, deixa eu falar pra vocês. Está na mídia, eu te mando a matéria, só apareceu no Jornal da Metrópolis. A Senatran e a Prefeitura divulgam que houve

uma redução de óbitos, colocando somente os motociclistas, somente os motociclistas. Isso, e foram apresentados aqui que houve. Então, existe uma divulgação de uma coisa, e foi descoberto, e agora divulgado essa verdade de que, sim, no cômputo geral, existe um aumento, por quê? Porque existe um aumento de atropelamentos. Ou seja, no cômputo geral, as vítimas do pedestre têm que entrar nesse cálculo, ou, o tempo inteiro, não adianta a gente pormenorizar, a gente falar somente de motociclistas e fingir que o pedestre não existe, que são as maiores vítimas após eles mesmos, né? Então, eu tenho...

02:48:06 Michele Perea Cavinato: De forma alguma, acho que o Alexandre foi muito clara em mostrar os prós e os contras e onde nós temos que atuar de forma mais efetiva.

02:48:12 George Queiroz: A divulgação de imprensa, de mídia, ela é diferente desses dados, isso que eu estou dizendo. Mas vamos lá, isso saiu na imprensa, não estou falando nenhuma novidade, está tudo colocado aí. E eu considero, e aí eu já quero já finalizar, eu sei que estou falando bastante, é a minha última vez, né, gente?

02:48:31 Michele Perea Cavinato: Não. O número não é nem o tempo, é a forma como está sendo colocado.

02:48:32 George Queiroz: Não, sim, existe toda essa questão em relação, várias questões em relação aos números, aos dados, elas nunca foram colocadas de forma tão clara como são aqui agora, como foi colocado no contato com a mídia.

02:48:48 José Renato Soibermann Melhem: George, você falou que não era uma crítica pessoal, mas você falou que o PSOLI prevaricou, né?

02:48:53 Michele Perea Cavinato: Exatamente, está sendo pessoal, claro que está sendo. É uma reunião oficial, gravada.

George Queiroz Não, no caso sim, no caso sim, sim, sim, no caso sim, sim. E o PSOLI, porque eu vou falar da cadeia de comando, eu não quero chegar e colocar aqui as pessoas que estão... Sim, faço questão, faço questão de dizer que, sim, o que o Milton PSOLI falou em ONG, na Senatran, ao ouvir a pesquisa, eu tenho a gravação, posso mandar a todos. Ele falou isso ao ouvir a pesquisa da USP, da Universidade do Ceará, mostrando que os motociclistas estão excedendo velocidade. Ele disse isso: "eu não vou autuar, optamos por não autuar para não perder o projeto", isso é aspas, tá? Isso, na minha opinião, é um ato de prevaricação de Milton PSOLI, tá? Mas, e no caso do PSOLI que também, tá? Tá bom, ele pode me procurar, ele pode me procurar, ele pode me procurar. Esta fala que eu vi dele me causou espécie, é uma fala desastrosa, desastrosa, assim como as falas do Ricardo Nunes, dizendo e desautorizando o

secretário a melhorar a fiscalização. Agora, eu sou representante aqui dos ciclistas, eu não ando nessa faixa azul, claro, mas, assim, a gente tem que imaginar. E aí a gente volta para o que a gente falou lá da Malásia, quando a gente falou, de repente a gente tem mais 200 quilômetros de faixa azul, e a gente teve, simultaneamente, menos de 60 quilômetros de faixas para bicicleta. Faixa para bicicleta não é experiência, é política consolidada globalmente. E por que que isso acontece? Existe, sim, uma priorização. Eu vou dar três exemplos claros: em 2019, podem procurar, o secretário Edson Caram prometeu e disse no seu plano que haveria uma ciclovia na Avenida Bandeirantes. Em 2019, em 2022 aparece uma faixa azul. Eu estou em 2025, existe ciclovia na Bandeirantes? Não, foi dada uma preferência. Não sei se agora temos, inclusive, se isso vai acontecer um dia, mas, quando você divulga uma coisa de 2019, estamos entrando em 2026 e não foi implementado, quer dizer que isso não é, não faz parte das prioridades do Poder Público. Sete anos é muito tempo para se planejar, mas está lá. Da mesma forma, na Ponte do Jaguaré, onde havia uma faixa, uma ciclovia para ser feita, ela foi cancelada com a ordem de serviço e, dentro do material da BITEM, foi dito que um dos problemas é que eles gostariam de fazer uma faixa azul naquele lugar. Então, um dos motivos para não se fazer a ciclofaixa é fazer a faixa azul. Ou seja, existe sim uma disputa, uma disputa que é: quanto mais você incentiva o modo motorizado, você desincentiva outro. Isso acontece, e estou falando de fato. Assim como na Tiradentes, onde a ciclovia foi parar na calçada, os pedestres e ciclistas que lutam pelas migalhas, e vai se incentivando cada vez mais. O resultado tem que ser global. Nunca se envolveu tanto motociclista na cidade, por tudo isso, não por causa da faixa azul somente, mas pela inação da Prefeitura em relação à fiscalização etc. Então, a faixa azul é vendida como uma bala de prata quando a gente fala em segurança e aumento de mortes. A Prefeitura solta a nota dizendo que está fazendo faixa azul, mas isso não diz o que acontece. Quando a Prefeitura obedeceu a ciência e construiu ciclovias, corredores de ônibus e reduziu as velocidades, as mortes caíram de todos, de todos. Então, não adianta resolver reduzir cinco mortes de ciclistas e aumentar dez de pedestres, estou exagerando os números, mas isso não adianta, não nos serve. Então, nesse sentido, a atuação, a relação de todo esse projeto da faixa azul, como o mote principal da atuação de segurança da cidade da Prefeitura de São Paulo, é desastrosa, está se espalhando pelo Brasil, e eu sinto que o Brasil vai seguindo o caminho do Sudeste Asiático a cada dia, com incentivo ao motorizado, mortes no trânsito, hospitais lotados, o INSS em via de colapso, os sistemas públicos de saúde em via de colapso...

02:53:19 Renan Villarta: Eu acho que deu, cara.

02:53:23 Michele Perea Cavinato: Muito obrigado. Bom, duas pessoas que gostariam de falar, eu imagino, inclusive, que não seja dessa pauta, que seja mais voltada a palavra aberta, é o Rafael Calabria e a Aline, se vocês quiserem. Eu acho que a pauta encerrou se a Alexandra não quiser complementar a resposta. Leandro também, desculpa, Leandro, eu tinha até anotado aqui e acabei esquecendo. Então, fiquem à vontade.

02:53:56 Alexandra Panontin Morgilli: Não, eu só queria dizer que eu sou pela democracia acima de tudo. Então, só essa é a minha fala.

02:54:06 Michele Perea Cavinato: Democracia com respeito. Isso foi o pedido que eu fiz para o Jorge. Leandro, pode seguir. Não sei se ele não está conseguindo...

02:54:27 Leandro Frenham Chemalle: Oi, gente, bom dia, tudo bem? Eu quero trazer umas pautas antes de a gente sair para o nosso recesso de Natal, de algumas coisas que andaram acontecendo e que estão no dia a dia. A primeira que eu queria comentar é sobre o Metrô 24 Horas, que foi lançado em caráter experimental até o Carnaval. É impressionante como a população em geral, e eu interajo com muita gente pelas redes sociais, não tem conhecimento da rede noturna. A rede noturna já existe há muitos anos, e eu acho que tem havido uma falha enorme na comunicação sobre a rede de ônibus, porque muita gente falou: "agora finalmente terei transporte ao sábado de madrugada", como se não existisse ônibus noturno. E a gente sabe que tem o problema dos intervalos, que a gente já falou sobre isso. Então esse é um ponto que eu queria colocar e queria só levantar um ponto aqui no conselho que a gente poderia abordar, que é o seguinte: as privatizadas, a Linha 4 e a Linha 5, elas não ingressaram nessa iniciativa. Só que tem um detalhe: desde a pandemia, essas concessionárias estão com um saldo de bônus de uma hora, que é quando deixou de fechar o metrô aos sábados à uma hora da manhã, quando elas não funcionam. No entanto, o contrato com o Governo do Estado não foi alterado, e elas recebem pelo menos o valor. Então o metrô tem um saldo, as privatizadas têm um débito com a população de São Paulo, e elas poderiam usar esse saldo e participar da experiência que está ocorrendo agora. Mas isso não ocorreu e, a princípio, só vai ter metrô 24 horas nas linhas estatais. Então esse é um ponto que eu queria trazer para colocar. Um outro ponto: eu quero passar um vídeo para vocês sobre o que aconteceu na Paulista Aberta no último domingo. Muito grave. Eu não vou detalhar tudo aqui. Eu tenho a timeline do que aconteceu, dos problemas na Paulista, que não era aberta e acabou ficando aberta, certo? Por que ela não era aberta? Porque tinha a segunda fase da Fuvest, e eu discordo totalmente desse fechamento específico da segunda fase, mas não vou falar disso agora. Mas ela acabou sendo aberta porque houve o protesto que estava previsto para o MASP, e ela ficou aberta até cerca de sete horas da noite, o que seria cerca de três horas após o horário padrão, se ela fosse Paulista Aberta comum. Só que tem um problema, e aí eu preciso tentar ver se eu consigo projetar um vídeo para vocês.

02:56:59 Michele Perea Cavinato: Leandro, mas de forma muito rápida.

02:57:04 Leandro Frenham Chemalle: Eu preciso mostrar esse vídeo aqui para vocês entenderem o que está acontecendo. Isso aqui é o seguinte: Paulista cantando, e as pessoas na

rua, e os carros de repente começam a aparecer, quase atropelando as pessoas, certo? E eu estou deixando o áudio aberto aqui, eu vou aumentar um pouco para vocês ouvirem o porquinho quando ele acaba, olha agora. Eu não sei se deu para ouvir, mas ele falou no microfone quando acabou de cantar a música: "vão para a calçada, porque parece que a pista foi aberta". Só que a Paulista Aberta não começou semana passada, e isso jamais deveria acontecer. Porque nós temos uma operação de fechamento da Paulista, que eu não sei o que aconteceu nesse dia, que ela não ocorreu. Só que tem um detalhe: depois desse vídeo gravado, você vê que ela continua ainda aberta. E um tempinho depois, eu fiz uma narração aqui, mas eu vou pausar. E aqui, essa é uma outra cena que a gente viu: os carros passando, o marreteiro fugindo e o público do lado, certo? Não sei por que isso aconteceu no último domingo, mas o que aconteceu é que a PM e a CET estavam numa discussão sobre se abria ou não, que horas que abria. E assim, como eu falei, eu tenho um relatório desse dia, das sequências absurdas que ocorreram e dos perigos que o PDS pode ter passado na Paulista. E a discussão começa quando tem um erro da Prefeitura, da SUB e da SÉ, em decidir fechar a Paulista nesse dia, sendo que já tinha protesto marcado, e sendo que a segunda fase da Fuvest são apenas 10 mil candidatos. Não tinha nenhum motivo para você fechar todas as ruas abertas por conta de uma segunda fase. A primeira fase, tudo bem, a gente pode falar, mas para a segunda fase acaba sendo um exagero. Então, eu queria deixar esse registro aqui, porque é o seguinte: eu tenho uma sugestão, que é abrir um procedimento administrativo de investigação da operação da Paulista Aberta, semiaberta, do último domingo. Tem as câmeras que filmaram minuto a minuto tudo, para ver o que aconteceu. Teve partes das pontas, perto do metrô Consolação, por exemplo, que estava aberta ou não aberta, e tinha carro correndo, quase atropelando pessoas que estavam caminhando por ali, às cinco da tarde. Então, eu acho que esse tema é importante para a gente ficar de olho. E os outros dois pontos que eu quero colocar, como a gente não vai ter reunião, a princípio, até o Carnaval, é que eu tinha comentado aqui no conselho, no começo do ano, e feito o pedido de que a operação de trânsito do Carnaval fosse apresentada nesse conselho. Mas, como a primeira reunião da gestão nova vai ser só depois do Carnaval, nós, de novo, não vamos trazer a operação de trânsito, bloqueios, transporte etc. para o CMTT. Eu vejo isso como um problema. E outra operação que não veio para cá, que deveria ter vindo, é a do bloqueio da Paulista, que mudou esse ano. Foi anunciado que ela vai ser diferente no evento da Paulista e as paralelas também vão ficar fechadas. E essa operação da CET também deveria ter vindo para cá para uma discussão ao longo do ano. E, de novo, não veio, que é aquela pauta que eu falo das operações de grandes eventos. Então, antes de acabar o ano, eu queria fechar a reunião, mas só trazer esses temas. Em especial, a questão da Paulista Aberta, eu vou reenfatizar: é muito grave. E, na hora do fechamento dela, eu vou só colocar aqui também, essa foto aí que vocês estão vendo são carros fazendo retorno na Paulista no momento em que foi, de repente, fechado no MASP. Mas não tem por que a Paulista iria fechar de repente, sendo que você sabe que vai ter um protesto e está tudo programado. Então, assim, foi uma sequência de problemas que aconteceu na Paulista nesse último domingo, e eu queria deixar o registro

aqui e pedir a abertura de processo administrativo mesmo para esse dia de investigação, porque não tem cabimento o que ocorreu, tá bom? Então é isso, gente. Um bom Natal, um bom Ano Novo para todos.

03:01:34 Michele Perea Cavinato: Se você puder passar o vídeo e o relatório que foi feito em caminho para a área operacional e nós te damos um retorno. Posso trazer o retorno até na reunião, se for necessário. Ou por e-mail, para não esperar todo esse tempo. Só uma pergunta, qual era o horário disso? Foi antes das 16h?

[reunião dividida em duas gravações em vídeo]

00:00:08 Leandro Frenham Chemalle: Essa última foto do fechamento, do retorno, foi por volta de meio-dia, uma da tarde, meio-dia e meia, uma da tarde, que foi na hora em que começou o protesto. Os quase atropelamentos do Porquinho foram por volta de dez para as sete da noite. Eu presenciei, porque eu estava perto do bloquinho da CET. Teve uma moradora idosa chegando de carro por volta das seis horas. Ela falou: "Gente, eu sei que a Paulista vai ficar fechada, então eu sempre trago a minha mãe depois desse horário". Ela ainda estava fechada, às seis e pouco, por conta, não sei por quê. Então, assim, tem o outro lado também, que foi o do morador, que nesse dia também foi prejudicado, porque foi um horário completamente imprevisto. Então, como eu falei, foi uma sequência de problemas que ocorreu dos dois lados. Não vou aqui só fazer o lado de quem quer passear na Paulista, mas também de quem precisava passar de carro por lá e teve problemas.

00:01:03 Michele Perea Cavinato: Tá, é importante, assim, a gente entender o que aconteceu. Foi uma operação diferente. Eu vou buscar esse retorno com a equipe operacional e passo para vocês. Isso é um compromisso meu. Se você puder me passar o relatório e o vídeo, eu converso com eles. Mais alguém?

00:01:38 Rafael Calabria: Mas eu queria só falar rapidinho, né, ressaltando uma coisa, enfim, esperada. O prefeito tem que falar de aumento de tarifa. Se for ter aumento de tarifa, tem que convocar o CMTT. Pelo visto, vão fazer isso de novo no Natal e no Ano Novo, o que é ruim. Mas, enfim, só ressaltar isso, né, que já teve decisão judicial confirmando isso.

00:01:58 Michele Perea Cavinato: Rafael, conhecemos todos os ritos, e até com a Aline aqui, por WhatsApp. Antes de começar a reunião, foi a primeira pergunta que eu fiz para o nosso procurador. Até o momento, para nós, não chegou nada.

00:02:01 Rafael Calabria: Tá bom.

00:02:10 Michele Perea Cavinato: Isso foi questionado antes de começar a reunião.

00:02:12 Rafael Calabria: Beleza. Desculpa, eu cheguei atrasado.

00:02:13 Michele Perea Cavinato: Não, não. Foi por WhatsApp mesmo. Foi com a Aline e com o procurador, com todo o grupo. Realmente, não foi passado porque nós ainda não recebemos essa informação. E saudosistas do CMTT aqui, Rafael, Mauro Ramon, grupo lá de trás.

00:02:38 Aline Pellegrini Matheus: Bom, eu queria saber ainda sobre a tarifa. Então, assim, como essa é a última reunião do ano e a gente vai entrar já nos recessos deste ano, não tem previsão de aumento?

00:02:53 Michele Perea Cavinato: Até o momento, não.

00:02:55 Aline Pellegrini Matheus: Outra coisa que eu queria perguntar: a gente teve aí uma publicação no Diário Oficial do dia 12 de dezembro, uma portaria dispoendo a respeito de um comitê que foi criado, um Comitê Executivo Intersecretarial do Ciclo, que trata do Plano Ciclovitário e das disposições do Plano Ciclovitário. A gente queria entender um pouco sobre a criação desse comitê, porque ele só tem representantes do Poder Público, das secretarias, da São Paulo Transporte e representantes da Câmara Municipal. Eu sei que ele está previsto no artigo 19 da própria Lei do Ciclo e que não prevê a participação da sociedade civil. Porém, a gente tem precedentes, por exemplo, de outros comitês intersecretariais, como o das calçadas, em que houve participação de conselheiros da Câmara Temática da Mobilidade a Pé. Então, eu queria verificar, é claro que não precisa ser agora, mas já aproveito que estou aqui e deixo registrado, a possibilidade de, de alguma forma, haver a participação da sociedade civil por meio de um representante, que seja da Câmara Temática da Bicicleta, nesse comitê. Porque eu acho que é importante a sociedade civil fazer parte desse comitê, de alguma forma, nem que seja um representante da cadeira de bicicleta, para que a gente possa estar por dentro das políticas públicas da bicicleta que são implementadas na cidade, fazer parte dessa discussão e acompanhar o que está sendo planejado.

00:05:03 Michele Perea Cavinato: Aline, o Pradas é o coordenador desse grupo.

00:05:05 Aline Pellegrini Matheus: Eu sei, até por isso que eu estou aproveitando a oportunidade para falar disso, porque a gente já tem... As Câmaras Temáticas aqui do CMTT têm tido pouca relevância, né, nas discussões que a gente tem. A Câmara Temática, falo pela Câmara Temática da Bicicleta, tem tido pouca relevância, pouca... A gente tem sido mera fonte de informação. A gente já é um órgão consultivo aqui e fica só sabendo das coisas. A gente tem pouco poder de decisão, ou nenhum poder de decisão, mas queria estar um pouco mais por dentro do que acontece, e não só ser meramente informado do que acontece, sem ter... trabalhar tanto no varejo quanto a gente tem trabalhado ultimamente. Então, fica aqui o meu registro, e é de pedido mesmo, para a gente poder participar um pouco mais ativamente nessas

questões.

00:06:10 Michele Perea Cavinato: Tá, vou passar para o Pradas, mas só fazer uma observação, deixar registrado também: “pouca relevância”, eu acho que foi pesado. Tudo que vocês trazem para nós é amplamente discutido e dado o retorno. Não... Bom, vamos lá, Pradas.

00:06:27 Ricardo Airut Pradas: Deixa eu só alinhar. Teve o decreto deste ano aí que reestruturou as competências do que era da CETRA ou do que é da Secretaria de Junta. Eu vou sugerir, para essa pauta da Aline, um ofício do CMTT para a CETRA pedindo essa participação. O Ciclo, e o que está no processo de 2019, é muito mais, Aline, para a gente conhecer as políticas de outras pastas voltadas à segurança viária. Para isso que ele foi criado. Então, tem territórios educadores, tem ações de educação de trânsito, tem ações da Secretaria de Habitação, voltadas a como eles pensam a segurança da chegada e da saída das habitações de interesse social e o que a habitação promove. Então, é fomentado e é pedido a todas as pastas que façam apresentações transversais para a gente ver o que disso pode ser aplicado para melhorar o que cada pasta está fazendo individualmente. Isso vai de ruas temáticas até projetos de segurança, tudo o que as outras pastas tendem a colocar. E, essencialmente, projetos de segurança e mobilidade ativa, essencialmente voltados para esse sentido. Acho que a melhor condição de a gente conseguir fazer avançar, Michele, é um ofício do CMTT com pedido da conselheira para essa participação ocorrer no Ciclo, ainda de forma presencial. No que tange ao que ocorre ali, a gente ouve muito o que os outros estão fazendo, absorve e tenta fazer a transversalidade ocorrer com as ações de cada secretaria. Até por isso não tem muito essa ideia de participação da sociedade civil, porque é reconhecimento, troca de experiências e “azeitar a máquina” do que o Executivo está fazendo em intersecretarias. Só por isso. Lógico que o resultado acaba sendo colocado nos diversos órgãos com representação da sociedade civil nas diversas pastas.

00:08:56 Aline Pellegrini Matheus: Tá, e aí é você que faz esse ofício, Michele, ou a gente tem que fazer através da Câmara Temática?

00:09:02 Ricardo Airut Pradas: Pode fazer através do CMTT. É o CMTT para a CETRA.

00:09:06 Aline Pellegrini Matheus: Tá bom.

00:09:08 Michele Perea Cavinato: Ricardo, por ser do CMTT, deixa ela fazer para mim. Eu subo no processo, pode ser? Pode fazer, encaminha e eu...

00:09:16 Ricardo Airut Pradas: Vamos registrar, e aí a decisão fica para o secretário, talvez por portaria, não sei que instrumento ele vai usar, que decisão ele vai tomar sobre o pleito. Mas precisa ser entendido.

00:09:26 Aline Pellegrini Matheus: Tá ok. Obrigada, viu?

00:09:34 Rogério Viduedo: Muito bem, gente. Eu tenho três pontos aqui para falar rapidinho. É o seguinte: sobre essa interação entre secretarias, né? Fui eu que busquei esse documento aí que a Lili está falando, porque eu não tenho participado dessas reuniões, mas continuo aqui com o meu trabalho de jornalista, que é fiscalizar o que faz a área de transporte, porque eu sou totalmente interessado. Eu sou ciclista, sou pedestre, agora estou mais motorista, né, porque minha esposa está em tratamento oncológico, então sou obrigado a usar carro, porque o transporte público não é muito bom para a gente sair daqui do Jaguaré e ir para o hospital, na Mooca. Bem complicado fazer esse caminho, e é uma coisa, assim, muito dóida. Enfim, eu queria falar sobre essa interação de secretarias porque, por exemplo, o Plano de Ação Climática da cidade de São Paulo, que tinha o anterior aprovado lá pelo Bruno Covas, tinha uma meta de 4% de viagens de bicicleta até 2028, 2030, mas essa meta foi retirada nessa nova revisão. O Ricardo Nunes, no começo do mandato, fez um decreto dizendo que o Plano de Ação Climática tinha que ser revisto todo início de mandato. Ele pegou agora o início do mandato dele, está revendo, e tirou a meta. É triste isso. Muito triste. O segundo ponto é referente à Operação Urbana Faria Lima. É consorciada que fala? Enfim, a operação da Faria Lima, onde tem a ponte do Jaguaré, para ser construída uma ciclopasseira, uma ciclovia. Recentemente, numa reunião da Operação Faria Lima, alguém da Secretaria de Obras foi lá e mostrou um 3D dizendo que ali vai ter uma ciclovia no meio das duas pontes do Jaguaré, integrada com o atracadouro do plano hidroviário e tal. Mas isso foi uma maneira de dizer que essa ciclopasseira da ponte do Jaguaré, que já deveria estar pronta há muito tempo, vai ser feita em outra condição, talvez em 2030, sei lá. Mas isso nunca chega à Câmara de Bicicleta, ao Conselho de Trânsito, esse tipo de informação. Eu também descobri que a ponte do Jaguaré teve uma concorrência, a empresa tinha dinheiro para fazê-la, fez só 80% da obra, no meio da ponte mesmo a ciclovia não fez, recebeu uma multa de 17 mil reais e ficou por isso mesmo. Está tudo certo. E a gente que mora aqui no pequeno Jaguaré, quase 500 mil pessoas, tem que passar por um caminho de rato, porque alguém decidiu que a gente não merece ter uma ciclovia, assim como em outras passarelas. Por fim, em relação a tudo isso, porque a Câmara Temática da Bicicleta, da qual eu sou observador, as indicações... Eu queria saber quando vai ser, se na próxima gestão, feita uma revisão desse regimento do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

00:12:59 Michele Perea Cavinato: Estamos fazendo.

00:13:01 Rogério Viduedo: Porque precisa de renovação na Câmara Temática da Bicicleta. São as mesmas pessoas há seis anos. Precisa de mais gente, precisa ter uma maneira, e não só para a bicicleta, mas para a mobilidade a pé e tudo mais. Não pode ficar dependendo de indicação da Ciclocidade, que nunca mais apareceu, da CicloBR, que foi extinta, que é o que está escrito no regimento. Sem essa união, sem ter gente, sem uma forma de indicar pessoas para a Câmara

Temática da Bicicleta, não vai ter renovação nunca. E precisa ter um incentivo para que a pessoa possa perder quatro horas numa manhã de sexta-feira. Só os desempregados ou quem tem cargo comissionado consegue estar aqui. Quem precisa trabalhar às oito da manhã não tem condição de ficar em reunião assim.

00:14:14 Michele Perea Cavinato: Rogério, só um complemento. Os regimentos estão sendo revistos. A Câmara Temática da Bicicleta foi a única que não nos mandou renovação. Todas as outras mandaram. Por que a gente não sabia disso? Na verdade, o coordenador é o Thomas, mas o e-mail é passado para todos os conselheiros.

00:14:35 Rogério Viduedo: Eu recebo aquele e-mail que você manda? Veio para mim esse e-mail sobre mudança de composição?

00:14:40 Michele Perea Cavinato: Não, mudança de regimento não. Sobre a mudança de composição. Faz dois anos, o mandato é de dois anos. No começo do ano foi encaminhado um pedido de renovação, e a única Câmara Temática que não nos respondeu foi a da bicicleta.

00:14:47 Rogério Viduedo: Você sabia disso, George? Eu não sabia. Se você puder mandar novamente, é útil, porque existe aí gente que não quer renovar, quer manter o controle. Obrigado pela informação, porque eu realmente não sabia. Se tiver algum documento oficial, pode mandar.

00:15:24 Michele Perea Cavinato: É o mailing que eu uso para todas as reuniões. Vai ter nova renovação, porque pelo regimento interno a composição das câmaras acompanha a renovação do CMTT. As eleições foram feitas agora, e a primeira reunião já tem indicação.

00:15:40 Rogério Viduedo: Tem que tirar a indicação, tem que ser de outra maneira.

00:15:49 Michele Perea Cavinato: Você sabe que o regimento interno das Câmaras Temáticas é decidido por vocês. Nós participamos, mas é o grupo que constrói o regimento. Estamos fazendo uma revisão em todos os regimentos e no decreto.

00:16:04 Rogério Viduedo: Ficar dependendo de indicação da Ciclocidade, que não está mais ativa, da CicloBR, que não existe mais, e de coletivos que também estão reduzidos, não vai alcançar ninguém.

00:16:19 Michele Perea Cavinato: Ontem, inclusive, na Câmara Temática de Táxi, a pauta foi o regimento interno. Fomos parágrafo por parágrafo, consolidamos uma minuta e eles já estão devolvendo com contribuições. Podemos fazer isso para a bicicleta também e para todas as outras. E no decreto, só para te informar, o que está sendo revisado é a bancada dos operadores de transporte. Tem categorias que já não fazem tanto sentido e outras que poderiam contribuir

mais. Podemos registrar como pedido de pauta a revisão do regimento interno de todas as câmaras. Obrigada.

00:17:15 Iderani do Carmo: Michele, só um adendo...

00:17:20 Michele Perea Cavinato: Não sendo chato, Iderani, começamos essa revisão justamente pelos seus ofícios. A revisão do decreto está sendo feita por conta disso. Não esquecemos de você.

00:17:31 Iderani do Carmo: Obrigado, Michele.

00:17:46 George Queiroz: Como minha última participação, já estou no segundo mandato, queria reforçar dois pedidos. Primeiro, a possibilidade de voltar às reuniões presenciais. A pandemia já acabou, e reuniões presenciais seriam muito mais produtivas do que essas reuniões no Microsoft Teams, com tantos problemas técnicos. Seria muito saudável termos olho no olho. O segundo ponto é a presença do secretário, do corpo político, do primeiro escalão. Isso está no regimento. O secretário é o presidente do conselho. Passei por vários secretários e, neste último ano, praticamente não tivemos contato. É importante que o alto escalão dê satisfação a quem está aqui. Agradeço esses anos todos. Espero que essa instância ganhe força para um debate mais produtivo e mudanças positivas na cidade. Muito obrigado.

00:20:08 Michele Perea Cavinato: Eu agradeço a todos os conselheiros que estão se despedindo, aos que estão chegando, iniciando um novo grupo. O Iderani, aqui mandando boa tarde, conselheiro eleito que estará conosco no ano que vem. Obrigada a todos, boas festas, bom ano e obrigada pela parceria. Encerrando a reunião. Vou encerrar a gravação.