**ATA DA REUNIÃO DA CAMARA TEMÁTICA DE MOTOCICLETA**

**Horário**: 10h00

**Data:** 19/11/2024

**Participantes:**

|  |
| --- |
| Michele Perea Cavinato – SMT/AT |
| Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT |
| Maria da Penha - Convidada (apresentadora) |
| Ricardo Pradas – SMT/AT |
| Wilson Yasuda ABRACICLO – Conselheiro CTMoto |
| Dra Ana Luísa Faria – Conselheira CTMoto |
| Nathalia Marinho – SMT/AT |
| Jefferson Alves Placido - CET |
| Paulo Matias – Imprensa/SETRAM |
| Marcelly – SMT/AT |
| Gringo AMABR – Conselheiro CTMoto |
| Tatyana Costa – SME/CET |
| Lea Lopes – SMT/AT |
| Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT |
| Sergio Amaral – GMC/CET |
| Renan Villarta – Conselheiro CMTT |
| Mariana Santana Pereira Santos – DTP/AT |
| Ilana – SME/CET |
| Fabia – Conselheiro CTMoto |
| José Montal / Abramet – Conselheiro CTMoto  |

**PAUTAS**

1.    A Moto e a Segurança no Trânsito – Maria da Penha Nobre (Instituto de Engenharia - Diretora do Departamento de Desenvolvimento Urbano e Regional) e Dr. José Montal (Especialista em Medicina do Tráfego pela AMB/Abramet)

**0:05 Dawton**: Bom, bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma Câmara Temática Motocicletas. Hoje nós temos 2 convidados super especiais aqui para poder estar falando sobre um seminário que correu Penha, falando sobre motocicletas, né? Eu queria estar, eu acho que eu queria passar a palavra para o Yasuda para fazer essa apresentação da Penha, né? Conheço a Penha já há muitos e muitos anos, né? Fomos colegas de trabalho já há 35 anos atrás. Então, Yasuda,, eu vou passar pra você rapidamente, pra você fazer só uma apresentação rápida da Maria da Penha, Doutor Montal, né? Já está aqui conosco muito tempo. Então se você puder fazer uma apresentação rápida, breve, já pode dar início aos nossos aos nossos trabalhos aqui. Bom dia a todos. Yasuda? Acho que não tá conseguindo falar, mas tudo bem. Então vamos lá, é? Vou passar direto a palavra pra Maria da Penha. Se você quiser fazer uma breve apresentação sua Penha, eu vou agradecer e pode dar início a apresentação, muito obrigado. Antes de mais nada, eu já agradeço pela sua presença e sua disponibilidade aqui, que eu sei que não é nada fácil achar esse tempinho aqui para poder, estar contribuindo com a nossa Câmara temática aqui. Bom dia.

**2:08 Maria da Penha:** Olha Dawton, muito obrigada. Quando a Michele entrou em contato, eu perguntei um pouco mais aí sobre a Câmara, né? E eu agradeço o convite e também do Montal ter também aceito porque ai complementar muito, é muito importante a palestra que ele fez no evento, foi muito interessante no instituto de engenharia. Então só para começar falando de mim, né? Eu sou arquiteta urbanista, psicopedagoga, como Dawton falou, me conhece há muitos anos. Eu trabalhei praticamente 30 anos entre a Secretaria de transportes, o DSV e CET. Trabalhei no início, muitos de vocês nem tinham nascido, né? Trabalhei também no início da Secretaria de transportes, no DTP antigo, que só tinha DTP e DVM, pra vocês terem ideia. E depois que de toda a evolução nas transformações, as mudanças, tive o durante esse tempo, tive a possibilidade de trabalhar em vários temas, sempre com muito foco nessa questão da segurança. E há 26 anos eu tenho uma empresa que o foco maior da empresa é treinamento e capacitação, dou consultoria também, que é IMEP, instituto de mobilidade de educação em plano, plano tran. E desde 2006 eu também assumi no eu já fui da ANTP durante muitos anos, a comissão de transito da ANTP, que eu também ajudei a criar. E depois, então a partir de 2006 eu fui para o instituto de engenharia. E no começo, a coordenação da divisão de trânsito do instituto que foi criada com a minha ida para lá, que não havia anteriormente e há 2 anos eu assumi a também estou como diretora do departamento de urbano de desenvolvimento urbano regional e coloquei o nosso vice coordenador como coordenador da divisão de trânsito, Wanderley Kofori. E esse primeiro evento que eu fiz. Eu participei de vários eventos sobre moto mesmo na ANTP, congressos, e dentro da CET também muita preocupação com relação a essa questão. E em 2013 eu organizei um evento já um tipo de uma mesa redonda sobre moto no instituto de engenharia, onde teve a participação já da bramet através da Júlia Greve e o próprio Gil, né, que é do Sindmotos, participou e vários outros técnicos. E também já foi muito interessante, já fez a gente pensar muito em muitos temas e muitos detalhes e pormenores que a gente às vezes não conhecia. Aí depois, a evolução dessa situação como foi colocado anteriormente, né? O número de motos que tem registradas em circulação, né, no município de São Paulo, juntando com a região metropolitana, érealmente bastante elevado e com uso intensificado. Durante todos esses anos e principalmente a pandemia, né, que houve uma massificação aí de distribuição, de comida, de compra, de tudo, porque ninguém podia sair de casa. Então esses problemas eles foram se agravando e com isso já dentro do instituto, eu pretendia fazer já alguns anos alguns eventos sobre a questão de moto e resolvi então fazer esse primeiro evento, que seria um ponto de partida, que foi esse evento que aconteceu na semana passada, na terça-feira.E esse evento ele trouxe, justamente a gente procurou colocar as várias visões sobre o tema, mas não dava para aprofundar todos os temas. Então era para dar um início a uma reflexão maior. Então nesse evento, Doutor Montal fez uma palestra que é acidentes com com motos, né? É trabalhou os dados oficiais, ele vai falar aqui um pouco sobre isso, que eu acho super importante. Depois também tivemos um engenheiro, que é de Recife, que falou o Ivan Cunha, que falou um pouco. Sobre os aspectos comportamentais. A minha intenção foi trazer uma pessoa de outro lugar para mostrar que o problema é o mesmo, né, que acontece. É como você falou antes aí da Dawton, a questão comportamental, sem dúvida é a mais intensa, é a mais forte de todos. De tudo que acontece com o moto tem a ver com o comportamento. A formação do depois o Portela, o  engenheiro Portela do instituto de engenharia, também falou sobre a questão da formação dos condutores e das categorias de motocicletas, que justamente é uma preocupação como ele é um motociclista, segundo ele, há mais de 30, 40 anos, não sei exatamente. E ele curte muito essa questão da moto e sempre fala da questão da diferença entre pilotar uma moto cinquentinha, como fala, e uma 1500, nem sei quantas cilindradas. Então é uma diferença muito grande. E ele mesmo fala que além dele ter tido é, vamos dizer, o treinamento pelo Wilson Yasuda, ele foi mudando de categoria, conforme ele se sentia mais seguro numa categoria. O que acontece hoje é que é uma situação de primeira dificuldade de formação do condutor, do piloto, lá do motociclista, depois os exames e depois a utilização nas vias, né? Então a questão do trânsito é muito intenso nas vias de trânsito rápido, nas vias arteriais, e mesmo nas vias coletoras e acaba, ás vezes a pessoa não sabendo exatamente, pilotando adequadamente, com segurança, a moto. Depois tivemos a palestra do Luiz Fernando Devico, sobre a faixa azul, sobre as experiências que vem acontecendo, que aconteceram, né, e que já tem continuam acontecendo aí pelo Brasil e a gente sabe que infelizmente ainda não saiu uma norma, uma resolução do Contran estabelecendo as restrições ou as, vamos dizer, os limites de uso, é para que seja feita realmente aplicação correta, porque não é só a pintura, sinalização vertical, mas tem a parte comportamental que é importantíssimo, os trabalhos de educação, e a gente vê que tem cidades que estão é colocando já a faixa azul e com isso acabou é tendo, estão aparecendo problemas que estão sendo colocados como problemas da faixa, mas na verdade ainda teriam que ser investigados de forma mais aprofundada, porque muitas vezes não tem sido feito o projeto como um todo, mas parcialmente. Então tem cidades que já aplicaram e estão aplicando, algumas com autorização da senatran, outras sem autorização. E isso pode inclusive prejudicar muito a questão dos projetos mais técnicos. Em relação à questão de moto, depois tivemos a palestra sobre segurança do usuário de moto rotineiro, que foi o Gil. E o Gil trazendo justamente a experiência do dia a dia, da rotina, das dificuldades, de fatos que que já que vem acontecendo. Que trazem, vamos dizer, situações de risco, pela quantidade, pela questão da falou, né? Da questão da pressão em termos de tempo para executar o trabalho. Então, na hora que tem esse aprofundamento de algumas questões, você vai descobrindo que outros aspectos são importantes nessa questão, quando a gente analisa a segurança de moto, uma delas é a questão dos aplicativos e a proposta que ele fez. Foi que deveria realmente ter uma aproximação e um comprometimento maior dos aplicativos de entrega para que façam com que esses problemas se reduzam um pouco, porque na medida em que você tem uma pressão para executar em função do valor que recebe, em função de premiação eventual, é necessário realmente que haja uma aproximação maior dessa área com o seu motociclistas e os motoqueiros, vamos dizer que trabalham nesse sentido, distribuição ou o recolhimento de carga e descarga, entrega e bens e que isso faça com que possa ser melhorada a segurança dos motociclistas no trânsito. E, finalmente, mas não menos importante, teve a visão do órgão de trânsito. E o Renato, o Doutor Renato Quentestrini, advogado especialista que trabalhou muitos anos em Sorocaba, hoje ele é assessor do secretário de Jundiaí e ele trouxe inclusive essa visão, esse comprometimento, essa questão da fiscalização e de vários aspectos que fazem parte da rotina do órgão de trânsito em relação à questão da segurança  de motos no trânsito, o objetivo de reduzir os acidentes. E ele falou inclusive fez um comentário que no último fórum Paulista de secretários de transportes esse assunto foi um assunto, um tema relevante de discussão e até eu perguntei qual se já tinha alguma posição mais concreta sobre propostas que poderiam ser executadas, mas ainda os secretários não tinham, vamos dizer, feito um programa ou um trabalho objetivando isso, mas discutir mais em profundidade os aspectos relacionados à segurança de trânsito com o foco na moto. Então essas palestras, elas foram muito interessantes no sentido de fazer com que o processo assim, que a gente iniciasse de fato de novo, uma reflexão. Porque essa reflexão a gente acontece de tempo em tempo, em eventos. Mas vocês, por exemplo, que tem essa Câmera Temática, vocês tem essa possibilidade de ter um processo de discussão mais contínuo. E o nosso objetivo daquele evento foi de preparar realmente um evento maior pro ano que vem. E a minha intenção, vamos ver se a gente consegue realizar pelo instituto engenharia, quem sabe com a participação de vocês e de quem mais tiver interesse na semana que foi criada, né? Do motociclista em julho e quem sabe se a gente pode efetuar, realmente fazer um evento. Eu Acredito que cada um desses temas e mais alguns que a gente não discutiu em profundidade possam ser acrescentados pra fazer pra gente poder fazer tipo de algumas mesas redondas ou fazer algumas, sobre cada um dos temas. Então possibilitando, por exemplo, quando a gente falou né, do treinamento, da importância do treinamento. Para a capacitação do quem dirige, quem dirige a moto, poderia ser inclusive a questão da formação, mas depois do exame de habilitação e tudo isso a gente pode ter especialistas discutindo isso e tentar ter algumas propostas pra gente levar pra senatran. Vamos ver se a gente consegue também a participação do senatran nesse evento. E um comprometimento de poder aplicar algumas das propostas que possam ser eventualmente elaboradas, né? Então, o objetivo inicial desse evento que aconteceu foi realmente começar, quer dizer, vamos colocar uma tarde de reflexão sobre questão de moto pra ver se nós conseguimos depois realmente produzir mais discussões e propostas mais concretas para melhorar a situação que existe hoje. E o que a gente pode realmente tirar, por exemplo, dessa discussão que aconteceu foi é de que tem muito a aprender ainda, então foi muito interessante, porque cada um dos palestrantes colocou uma situação, colocou uma experiência, uma vivência e fez com que pudesse se pensar em mais profundidade algum daqueles temas e com algumas propostas mesmo, que foram colocadas ali na discussão. Já uma discussão até, vamos dizer, ainda em princípio ali, né? Mas num espaço, porque foram 20 minutos pra cada um, e aí ele acabou, acabaram tendo assim umas, vamos dizer, situações de propostas muito interessantes para que isso possa realmente ser aprofundado nesse evento que a gente pretende fazer o ano que vem. Então, eu acho que seria interessante, Doutor Montal, fazer a palestra dele, apresentar, e a gente poder, vamos continuar a conversa a partir também desses dados que ele vai colocar e se alguém tiver alguma pergunta ou colocação aí nesse início que eu falei, estou aqui à disposição.

**16:07 Dawton:** Eu acho que é importante a gente aqui, né? Nós, das secretarias, da Secretaria de mobilidade e trânsito, nossa missão, na visão zero. Isso precisa ficar muito claro, né? Acreditamos muito que nenhuma morte no trânsito é aceitável. Acreditamos nos 4 elementos lá, que é o esforço legal, engenharia, educação e agora emergência médica, eu acho muito, muito importante na questão do atendimento ás vítimas que que terminam surgindo pelo caminho, né? É claro que a gente precisa colocar os pés no chão, né? Pisar na realidade que a gente vive hoje, né? E sair em busca desses resultados positivos. É isso que se pretende fazer com todas essas propostas, né? É, e eu concordo com você, nós temos que investir muito em fiscalização, engenharia. Boa parte do nosso investimento tem que ser na educação do trânsito e não esquecer, claro, da emergência médica. Precisamos muito mexer no comportamento dos usuários, né, das pessoas que terminam pilotando, isso realmente é muito, muito importante.

**17:22 Maria da Penha:** O Dawton só complementando, só queria complementar uma coisa que eu me lembrei agora, onde aconteceu, quando você falou do atendimento ás vítimas, né, que até eu já dei muitos cursos de formação aí para agente de trânsito pelo Brasil e muitas vezes eles perguntam, né? Ah, mas eu eu chego lá, eu recolho, eu pego a vítima e eu não sei direito olhar, o que que eu faço. E eu me lembro sempre do evento que aconteceu, que você vai se lembrar na avenida 23 de maio, em que um motociclista entrou atrás um ônibus, ele caiu, né, evidentemente, as pessoas em volta e queriam pegar, queriam mexer. E por acaso nós na época, CET tinha, não sei se tem ainda, as rondas, né, que faziam o percurso e chegou o agente de trânsito quase que em seguida, porque tava fazendo o percurso que fazia diariamente. E quando ele chegou lá ele falou para o pessoal, não, não encosta, não encosta não encosta, né. Não pode pegar. Eu vou acionar a central para poder acionar o resgate, não pode, foi um tumulto, porque achavam que o agente não tava sabendo atender ali o motociclista, né? E naquela época, tinha o doutor Eidler, que estava na bramet e que por um acaso ele estava circulando no sentido contrário, na 23 de maio, naquela época tinha o canteiro. E quando ele viu aquela confusão, ele entrou com o carro dele no canteiro, atravessou correndo a pista. E quando chegou lá, ele falou assim, falou bem alto pra todo mundo. O agente de trânsito agiu corretamente porque não podia mexer nele de hipótese nenhuma, porque ele já estava com a cabeça, inclusive arrebentada. Ele ia mexer, morrer nos braços do agente de trânsito. E eu lembro que o, que o doutor Eidler teve que ir de manhã, de tarde e de noite falar na televisão, no rádio. Você lembra disso, Dawton? Falando pra todos que os agentes agiram certo, que souberam fazer porque o público não entendia. Então você teve que fazer um trabalho enorme de assim, de educação, né, para população sabe que não deve hoje em dia mexer, né? Depois de um tempo aprendeu porque, graças a Deus, sabe que não pode ficar fazendo, mexendo e acionou o resgate. Mas nesse início foi bem complicado. Eu me lembrei dessa situação, que foi bem difícil, né, Dawton?

**20:08 Dawton:** E foi uma mudança de fase que a gente teve nesse período, né? Com esse evento, né, com esse acidente e com todo o comportamento que teve do médico e toda e de forma que foi tratado e como a imprensa terminou tratando, terminou nos ajudando a estabelecer aí uma consciência maior, nesse sentido de não mexer nas vítimas e sempre buscar uma esperar ajuda médica para poder intervir num acidente como esse. Bom, vamos passar aí a palavra para o doutor Montal. Bom dia, Montal.

**20:44 Jmontal:** Bom dia, Dawton, bom dia, Penha.

**20:50 Dawton:** Acho que ninguém levantou a mão aqui. Vamos, vamos continuar, depois passa pro final aí.

**20:53 Jmontal:** Bom dia começar aqui contando como foi o primeiro contato da saúde com a engenharia lá nos tempos do sedat, não é? Bem, o sedat foi gerado Dawton em 2004, quando a organização mundial de saúde elegeu o que se chamava então de acidente de trânsito. Como o tema do ano não é, começou a chamar o sinistro de trânsito como a apologia do século 21. A medida que a ciência avançava na proteção da vida, estava sobrando o trauma como o maior fator de agressão ao frágil ser humano. Ser humano, na verdade, não foi feito, do ponto de vista da engenharia evolutiva, projetado para resistir a essas forças representadas pelos motores vários plus, velocidade em veículos de grande massa, não é? Coitado de nós, né? Você lembrou aí do doutor Carlos Alberto Eidler, né? Que é o presidente da comissão de APHde atendimento pré hospitalar da abramet até hoje, o grande Didata, o grande professor nessa área aí, formador inclusive  da maioria dos que hoje ocupam cargos no samu, né? Continua na ativa, pensando, dando aula. É realmente um nome a ser lembrado, não é? É assim como a Penha, que tem uma história aí de longa data aí. Sobre a mobilidade e a preservação da vida, inclusive na formulação do próprio código de trânsito, né? Você esteve lá próximo, junto com o pessoal que ajudou a elaborar o código de trânsito. E lembrando, inclusive Dawton, que no primeiro artigo do código de trânsito, lá no parágrafo quinto, consta que todo o sistema nacional de trânsito está voltado para a preservação da saúde, da vida dos que circulam nas vias, né? Então essa existência dessa Câmara aqui vai exatamente em função dessa do que representa do ponto de vista do do risco para o ser humano a mobilidade por esse modal motocicleta, né? Um modal absolutamente fantástico do ponto de vista da mobilidade, né, muito econômico, inclusive sobre alguns aspectos, do gasto de combustível do próprio veículo, né, comparando com com o automóvel, por exemplo. Então, a existência da Câmara temática aqui da do poder público, no caso da prefeitura, se justifica em função da importância desse modal na geração desses efeitos colaterais desagradáveis, digamos assim, tá? Com um aspecto muito malvado que  geralmente acomete jovens, né? É a maioria recém habilitado, são as vítimas preferenciais, desse tipo de sinistro, né? E a Câmara tem trabalhado, né, Dawton, Michelle, Sérgio Amaral, que está ali muito no sentido de prover soluções. Fábia, que também está aqui sempre, né Fábia? De prover soluções voltadas para como resolver isso aí. O Yassuda, inclusive lá no evento do instituto de engenharia, a gente ficou sabendo, né Penha, que ele foi o grande professor do milênio passado, para quem queria pilotar motos, né, Inclusive citado lá pelo Portela, que foi secretário de transporte, inclusive. Não é isso, E louvando aqui a competência do yassuda nesse aspecto da formação dos condutores e lamentando o fato de que hoje se burocratizou de tal forma a formação dos condutores, que praticamente não existe mais significado em se chamar de formação de condutor, né? Que se limita a fazer um “8” ali na hora da prova e tá pronto para ser consumido aí na no asfalto, digamos assim. Essa pequena apresentação que a gente fez com poucos slides. Não tem nenhum intuito de ser ciência, na verdade é mais um alerta a respeito da importância do sinistro de trânsito como ameaça a vida das pessoas e especialmente esse modal motocicleta no caso. Pedi ajuda da Michele pra se ela puder passar aí os slides. São alguns números impressionantes a respeito das consequências desses sinistros com motocicletas, inclusive, viu? Penha, essa semana, ontem o hospital das clínicas, sempre está fazendo grandes reuniões voltadas para gestão daquele imenso complexo hospitalar. E uma da um dos gargalos que eles identificaram e diagnosticaram foi o tempo de permanência de alguns pacientes, né, e, por incrível que pareça, o que mais chama a atenção nesse sentido é que são vítimas de acidentes com motocicletas que permanecem mais tempo internado ali, hospitalizado, né, que termina sendo um problema do do ponto de vista da gestão e da administração dos fluxos, não é? Eles estão atrás de uma saída pra esse tipo de problema que ocupa a maioria dos leitos de mais de 60% dos leitos de emergência são ocupados por vítimas de sinistro de trânsito e mais de 80% deles são vítimas de acidente com motocicleta. No caso, né? Então é algo realmente que assume características de epidemia, do ponto de vista de saúde pública, não é? Claro que, inclusive a gente colocou isso na reunião, que é uma das maneiras de de gerir essa questão da longa permanência do paciente sinistrado nesses complexos hospitalares é a gestão da velocidade. Como disse o Dawton, não é um problema que se resume a um aspecto, né? O sistema seguros que talvez seja a mais recente inovação do ponto de vista da gestão do sinistro de trânsito, do próprio trânsito, já diz isso que essa multifatorialidade precisa ser olhada da maneira como ela é, né? Desde o fator humano, a engenharia, a legislação, o indispensável, o controle do estado, né? É então não só essas várias facetas precisam estar interconectadas, como precisam funcionar da melhor maneira possível para evitar essa tragédia epidemiológica aí que a gente vai mostrar aqui com esses slides, não é, Michele? O slide é auto explicativo, não é? É um panorama epidemiológico aqui do que apresenta os acidentes, 12mil mortes por ano envolvendo motociclistas, 120mil internações. Essas que incomodam lá os complexos hospitalares e essa dolorosa constatação de que são os jovens as principais vítimas, né? Praticamente a metade dos que são afetados estão nessa faixa dos 18 aos 29 anos. E a outra característica essa é o gênero masculino. No caso de que é o mais afetado, né? E aqui é importante a  gente comentar sobre o fato de que, por quilômetro rodado, a  mulher se acidenta 3 a 4 vezes menos do que os homens, né? Então, a gente tem muito a aprender com elas nesse sentido. E precisamos pensar como fazer isso, viu? Dawton, como é que a gente aprende com as meninas, né? Aquela coisa de que se você tiver um bom comportamento, você vira uma menina, né? Na verdade, virar uma menina hoje é o maior dos elogios que você pode dar em termos de cidadania, né? E, principalmente aqui a gente tá falando do município de São Paulo. A maioria  desses sinistros acontecem exatamente no nas áreas urbanas, né? Que é onde acontece a maioria das motocicletas e onde o confronto com outros modais é permanente, no caso. Vamos lá, Michele. Aqui uma distribuição regional desse sinistro, né? Destacando aqui que algumas regiões do Brasil a situação é tão grave que é, você pode inclusive, considerar que não só a situação das motos em si, do ponto de vista mecânico, como a própria situação do do condutor. Tem estados aí onde 70% dos condutores não são sequer habilitados, não é, ou seja, uma demonstração Dawton de que o estado não existe, né? E quando o estado não existe, você tem uma consequência, lá nas estatísticas, o dano é muito maior, a letalidade é muito maior. No caso, o uso dos equipamentos de proteção individual é quase uma ficção. Não se usa capacete, né? Nem um tipo de proteção relacionada com a gravidade apresentada por esse modal. Aqui, especialmente na região nordeste, na região Centro Oeste, é a quantidade de sinistros é algo que amedronta até do ponto de vista da existência do jovem em algumas localidades, né? As meninas se queixam que não tem mais noivos nesses pequenos lugares, né? E a outra coisa interessante é que todos pilotam moto, desde crianças, até idosos, né? Que eles chamam lá de mamando a caducando todo mundo em cima de uma moto sem, sem a menor condição de segurança, é preciso ressaltar. Michelle. Aqui alguns desses efeitos colaterais do sinistros com motocicleta, o impacto econômico. Cada internação é no mínimo consome um esse valor aí de 12mil. Os gastos anuais são astronômicos e aqui inclusive se acha que existe uma sub, esse número não está bem contabilizado. A OMS e a ONU calculam em 3 a 5% do PIB o custo com o sinistro do trânsito em países como o Brasil, de baixo ou médio desenvolvimento econômico, né? reabilitação também outra perda terrível de dinheiro, né? E fora o fato de, por serem jovens, terem uma perda da expectativa de vida produtiva enorme, né? Isso calcula-se em 13 bilhões ao ano, no caso. Michele. Tem mais algum? Michele, bom, né? Na verdade, era mais para chamar atenção sobre o que representa essa tragédia.

**33:34 Michele Perea Cavinato:** E eu estou mudando aqui ainda tem alguns, bastante interessante, isso aqui.

**33:38 Jmontal:** Mas parou no aquela questão da expectativa de vida saudável, né? Uma perda média de 35 anos por cada óbito, né? A cada sinistrado que vai a óbito, né? Em capacitação temporária, média de 6 meses. É, eu tinha falado aqui da longa permanência do hospital dessas vítimas são Politraumatizados, graves, né, que exigem um grande investimento de médico para recuperação que nem sempre se consegue, né? E às vezes essas pessoas precisam de um familiar ou de alguém que nos acompanhe pelo resto da vida, pois eles perdem autonomia, né? Esses casos aí de incapacidade permanente,15% dos casos graves ficam com sequelas definitivas e, com grande perda de autonomia e o impacto na família. Muitas vezes são chefes de famílias ou arrimos de família ou pessoas que compõem ali a renda familiar. É uma coisa terrível. É como medida preventiva, aqui tem um está muito resumido, mas evidentemente que são todos essas que já são identificados aí dessas políticas como que prevalecem hoje na modernidade, como a visão zero, os sistemas seguros é que inclusive justificam a existência do plano nacional lá do pnatrans, né? Que é exatamente no sentido de acompanhar a meta da ONU de redução de pelo menos 50% da mortalidade numa década. No caso, né?E colocar esses sistemas seguros a serviço da vida talvez seja o grande desafio. O aumento do controle do estado, campanhas, a educação, a estrutura viária, a regulamentação precisa. E aqui é preciso dizer uma coisa interessante que a ONU tem dito que essas regulamentações devem estar sempre baseadas em evidências científicas, essas questões, por exemplo, do controle de condutores sob efeito de substâncias psicoativas, precisam ser bem definidas do ponto de vista técnico, né? E a maneira de agir também, né? Os equipamentos de proteção, a manutenção do veículo, né? O respeito às leis de trânsito. Aliás, o respeitar as leis de trânsito é um dos aspectos que justifica a menor incidência de sinistro no sexo feminino. No caso, né? E o aprendizado contínuo. A gente sabe que a experiência é um grande aliado da segurança no trânsito. E essas experiências precisam ser colocadas a serviço daqueles que estão começando ou que tem pouca experiência. Michelle, é aqui a gente tem o Yasuda acabou de nos passar aqui o relatório anual da abraciclo sobre a frota, realmente tem um novo Boom da frota de motocicletas aí, o que pressupõe que o aumento da sinistralidade da mobimortalidade tem relação não só com essas alterações de comportamento, como com o aumento da frota, né? E, principalmente, com o papel que o motociclista passou a desempenhar aí. Hoje ele é praticamente indispensável, um profissional da sociedade, né? Esses serviços de moto entrega e que passaram a ser algo habitual nas metrópoles, aí nas cidades e com esse fator adicional que vem sendo discutido inclusive aqui na Câmara, em relação à precarização do vínculo trabalhista, como um fator adicional de risco para esses condutores, no caso. Acho que era até aí mesmo, né, Michele? Tem, é? Se o poder público e a sociedade não tomar consciência dessa gravidade dessa doença, até inclusive Dawton, a gente já comentou aqui, o termo acidente foi cunhado por Henry Ford no começo do século 20, quando ele inventou aquelas linhas de produção em massa de veículos, né? E como estratégia de marketing, você não podia atribuir à máquina a responsabilidade pelo evento indesejado, né, que gerava dor, morte, né? Então ele começou a chamar de acidente, de algo acidental, né? Não intencional é obra da providência divina, azar, fado, né? A gente demorou muito tempo para perceber que esse nome realmente era inadequado, né? Até que agora, em 2018, 2019 a nossa associação brasileira de normas técnicas definiu como nome adequado o sinistro, né, que não dá essa conotação de coisa casual, né? O acidente não é acidental, de maneira nenhuma, ele tem causas e felizmente são causas preveníveis, né? Era isso,

**39:42 Dawton**: Muito obrigado. Excelente apresentação. Antes de passar a palavra para o Renan, que levantou a mão aqui, né? Eu acho que nós precisamos estar muito focados na mudança do comportamento desses usuários, dos motociclistas, né? É garantir que o Socorro possa chegar rapidamente a vítima de trânsito, né? Eu preciso lembrar que todos tem uma família, né? A espera todos eles e a nossa família espera que esses motociclistas de fato voltem são e salvos. Eu acho que isso é importante a gente sempre tem que colocar, né? Aqui o nosso olhar ele precisa, ele precisa expandir, né? Nós não podemos estar só focado mesmo na parte física, geometria, no veículo. Quer dizer, a gente precisa focar muito a questão do comportamento que isso tem em todas as pesquisas que são feitas, tudo que é levantado, o comportamento sempre termina sendo uma das causas relevantes, né? Na questão da sinistralidade, né? E, acho que o fator muito importante que a gente tem que lembrar sempre eu, eu sempre falo sobre isso, né, 2030, o Brasil vai ter previsão, né? 225 milhões de habitantes, São Paulo, 15milhões, 90% dessa população vão estar nas áreas urbanas. E como bem lembrou aí na apresentação, né? Esses acidentes ocorrem muito, esses sinistros ocorrem muito nas áreas urbanas. Então esses projetos, essa preventiva de todo o processo que se coloca com o objetivo de realmente de contribuir e reduzir esse sinistro, é muito importante que a gente possa é realmente chegar a um denominador comum onde todos envolvidos no processo possa contribuir nessa redução desses sinistros? É, eu vou passar a palavra para o Renan. O Renan levantou a mão,

**41:58 Renan:** Bom dia, já vi que você eu não consegui convencer ainda Dawton, mas tem que continuar aí tentando, é? Uma coisa que eu gostaria de saber se a gente tem acesso a essa informação, é quanto daqueles sinistros são causados por imperícia do condutor da moto ou se a gente tem estatísticas sobre os acidentes que são causados por dificuldade do condutor, talvez do carro que bateu no cara da moto. É, eu acho também que, né? Acho que repetindo uma fala que eu fiz aqui uma outra vez, acho que o gringo também tá na reunião e ele tava junto, é? Eu me sinto muito desconfortável com o ônus da prevenção ser jogado na mão dos próprios condutores de moto. Quando a cidade não é pensada para eles, quando o urbanismo não é pensado para eles, e quando eles se acidentam é porque eles não tiveram a educação necessária. Então isso é uma coisa que me incomoda muito. Acho que falando com outros membros, né, que estão aqui presentes nessa reunião eu gostaria de reforçar, né, o caráter, mais, talvez por falta de uma palavra melhor, das aspirações sociais da cidade de São Paulo. É isso que eu quero vim representar aqui. Então eu acho que é isso que como representante da sociedade civil, é preciso ser colocado para o poder público, porque eu acho que essa abordagem ajuda, mas ela não é mais suficiente. Eu acho que a faixa azul pra mim é mais uma esmola do que realmente algo que deveria ser tão amplamente celebrado, porque para mim, isso foi um direito que os próprios motoqueiros conquistaram com muito esforço. Então eu gostaria de ver uma abordagem maior da cidade de São Paulo para com esse tipo de condução e que a gente se inspire um pouquinho mais em outras regiões do mundo. É China, tem exemplos muito bons de como usar a motocicleta e integrar esse modal junto a estrutura urbana. A Índia também, tem, Turquia também tem. Então é a gente talvez parar um pouco de olhar para onde a gente costuma olhar nessas questões, que é a Europa, que é Estados Unidos, que é Canadá, e começar a olhar para outros países, né? Arriscando aqui, entrar num tema um pouco político. Mas do sul global, que tem características muito mais parecidas com a gente e a gente se inspirar um pouquinho mais nesses modelos e trazer um pouquinho mais essas soluções pra nós e acima de tudo, ver o motoqueiro como cidadão, que é passível de direitos também, e a gente não tá dando direito para essas pessoas. Isso que me deixa furioso porque é como se “Ah é como se Ah, tudo bem, você se acidentar, você vai pra hospital e a culpa é sua, você não está vendo que você está deixando a sua família numa situação crítica?” É lógico que o cara vê isso, é lógico que o cara tem noção disso. A gente não precisa explicar pra pessoa que ele vai deixar a esposa dele viúva se ele se arriscar na moto, o cara sabe. Só que a gente não confia nas pessoas da nossa própria cidade. E é isso que eu fico muito, muito, muito chateado. E eu realmente vou lutar pra que nas próximas reuniões, além dos dados ruins, a gente consiga abrir os olhos do poder público junto a sociedade civil, que acho que acima de obrigações do que essas pessoas precisam mais nesse momento são de direitos. E é isso, obrigado.

**45:36 Dawton:** É rapidamente, antes de passar pro montal, né? A gente precisa. Só acho que um dado muito importante, acho que um dado muito importante a gente colocar que é, por exemplo, o Brasil cresceu sinistralidade 19% no Brasil inteiro, cerca de 19%, no estado de São Paulo chegou a 14%, no município está 9.2 e a meta era 6 e depois virou, era para ser 4. 5 a meta a cada por 100mil habitantes, então, apesar dos pesares, realmente o que está sendo feito. Está sendo bom, precisa melhorar, precisamos realmente precisamos melhorar muito. E eu e uma e eu acho que a informação mais importante, não sei se você já tem esse número é que comparando janeiro a julho do ano passado com janeiro a julho deste ano, o índice melhorou em 22% nos locais onde tem a faixa azul, comparados dos 7 primeiros meses do ano passado. Depois 7 primeiros meses melhorou em 22%. Então isso é muito significativo, realmente é significativo. E vou afirmar, comportamento é apenas um dos itens que nós temos que tratar. Eu acho que tem que tratar da engenharia, eu acho que tem que tratar da educação. Eu acho que tem que estar lá quando ocorre o acidente,  tem que chegar rápido lá, né, pra poder salvar para reduzir essa gravidade do acidente é isso, né? Acho que o montal, por favor, Acho que antes, antes de passar a palavra, pra você montal, eu acho que eu vou deixar as pessoas, acho que o Ricardo que está querendo falar e o gringo tá querendo falar.

**47:49 Jmontal**: Eu não consegui perceber quem fez o comentário.

**47:57 Dawton:** É o Renan.

**48:01 Jmontal**: O Renan,  tem razão na sua queixa. Na verdade, uma das das afirmações de que hoje se sabe é que se coloca no como pressuposto para qualquer discussão a respeito de sinistro de trânsito aqui não existe justificativa moral para uma morte no trânsito, não é? Então é algo que interessa a toda a sociedade. E aqui é bom a gente lembrar, por exemplo, que a própria legislação brasileira, lá o artigo 194 da Constituição, diz que saúde é um direito do cidadão e o dever do estado não é. Essa Câmara temática não deixa de estar representando de alguma maneira essa obrigação do estado de estar olhando para esse tema. Evidentemente que não é um tema fácil. Não é só resolver o problema que vai resolver. Nós temos uma associação de médicos que está completando agora 45 anos. Várias iniciativas já foram feitas. Foi citado aqui inclusive o doutor Heide,, temos um projeto com o doutor Heidi que oferecemos aqui é Michele deve se lembrar de formação de condutores relacionados com atendimento pré hospitalar como mecanismo de formação, é a questão da formação do condutor. O Renan se reportou a imperícia, né? Ele quer saber os números, é muito difícil de quantificar, mas evidentemente que o próprio fato de a maioria ser jovem, recém habilitado, já chama atenção, já lança uma luzinha na direção da formação do condutor. Como algo é muito importante na casa, a gente não poderia ter burocratizado a formação de condutores como nós fizemos, né? A formação do condutor é fundamental para que você evite o sinistro no caso, né? É aqui a gente tem muita dificuldade, inclusive do ponto de vista didático, pedagógico de formar jovens em sua maioria. Teve um evento há pouco tempo aqui uma apresentação de uma tese de doutorado chamada mobilidade e racismo é do doutor Paique Santarém, não é chamando atenção para o fato de que as vítimas geralmente estão no segmento bem bem menos privilegiado da sociedade, no segmento socialmente hipossuficiente, mais vulnerável, né? Isso diz muita coisa. Nós tentamos, por exemplo, convidar a uma escola de comunicação para produzir é peças, é que nos dissessem, como dialogar com um público que está sofrendo esse tipo de violência no trânsito. Eles, inclusive os próprios alunos dessas escolas, saíram a campo para pesquisar a respeito e perceberam que algum desses condutores nem se preocupavam com o próprio fato de ficarem sequelados definitivamente ou mesmo morrer. Quer dizer, uma condição que já indica que a situação social é subjacente e é muito preocupante, né? Então, a Câmara técnica, inclusive, tem esse propósito que a gente tá discutindo exatamente essa velocidade aqui, o gringo já se queixou aqui da parente, pouca resolutividade da Câmara, né? Mas isso é um processo natural, se você for olhar o código de trânsito brasileiro, ali que a Penha, tem uma participação plena. Você vai ver que tem muita coisa ali que foi construída. Do ponto de vista de legislação, por exemplo, a gente sofreu um baque terrível quando se vetou a proibição paramoto circular entre veículos, né? Lá em 1997, 1998, foi vetado pelo presidente a proibição que existia na legislação original a respeito da proibição. E, evidentemente, ele não tem paralelo no mundo. Essa proibição, essa permissão para que circule entre automóveis, né? A faixa azul, inclusive, é um derivado dessa situação a norma relacionada com com essa permissão não é, é veículos circulando pela mesma pista em velocidades distintas. É um princípio de segurança que não pode ser revogado, não é? Você administrar um fluxo de trânsito em tem várias velocidades ali, onde cada condutor está com um código de trânsito próprio na cabeça. Evidentemente que isso gera conflito e gera sinistro, né? Não é uma coisa muito simples de se resolver nesse sentido. E eu acho que a Câmara, nesse sentido, até tem alguns avanços que deveriam ser comemorados, mesmo estando muito distante do que se poderia realmente fazer.

**53:34 Dawton:** Pradas.

**53:36 Pradas:** Bom dia a todos. Bom dia, Maria da Penha e Montal. Obrigado pela explanação. Eu só queria deixar algumas coisas claras. Parece que do jeito que foi colocado, a culpa é de um comportamento do motociclista. E eu posso falar como motociclista até para entender um pouquinho do que foi conversado aí. Eu já vi participações de que o comportamento do veículo fechou a moto, numa via expressa, ele foi obrigado a frear a colisão. Foi moto com moto derivada do outro comportamento equivocado, sem, sem sinalização, sem dar seta do motorista, né? Quando a gente fala comportamental, eu vou estar focado apenas no comportamento do condutor de motociclo. Num segundo momento, não sei se tem alguma pesquisa disso, mas eu tenho conhecimento de alguns casos. Tem gente que não tem habilitação nenhuma e se arrisca a comprar em nome de alguém habilitado, uma motoneta e foi pra rua que é mais em conta do que pagar a condução e ir mais rápida, né? E não tem como a gente dizer que essas pessoas têm cuidado na condução no trânsito. Eles não têm nem noção do que eles precisam prestar atenção em relação a isso. Então, muito do que a gente tá falando é. As medidas de engenharia de tráfego vão ser tomadas, contudo, medidas de fiscalização de educação em relação ao comportamento no trânsito, elas precisam ter mais ênfase, ter mais programas. Talvez isso seja a solução que saia dessa conversa nossa aqui. É eu, eu venho nesse sentido que todo mundo conduz moto como eu, gringo, imagino que a maioria de nós já viu comportamentos de outros motociclistas que beira o videogame. Do meu lado, eu já vi isso em relação a outros ciclistas, como eu já vi em relação a veículos de passeio, gente disputando o racha no meio do trânsito, comportamento de risco. É, eu acho isso por conta da da condição social, como o doutor Montal falou, né? Acabei de falar que pegou da interpretação e vem é o problema é financeiro, é social. Está contando maior condição de vida com o que ela ganha, né? Então, a medida que eu vejo sair daqui é mais ênfase em educação e fiscalização dessas pessoas não habilitadas. É então então tranquilo quanto isso? Até pra deixar bem claro que não é um comportamento só do motociclista,  aqui também, é condutor de veículo em geral.

**56:30 Dawton:** Eu vou passar a palavra pra Penha e depois eu passo pro gringo a Penha tinha levantado a mão e baixou, depois ela voltou de novo.

**56:40 Penha:** Não, Dawton pode passar pro gringo, ele tá antes, eu espero, sem problema.

**56:48 Dawton:** Então vamos lá, gringo.

**56:48 Gringo AMABR:** Olá pessoal, beleza, bom dia a todos. É esse assunto eu tentar não me indignar mais tipo manter serenidade aqui, né? Vamos lá. É o primeiro ponto que eu vejo aí que eu sempre falo, falta aí educação de trânsito nas escolas, desde o infantil até a formação, é uma coisa que falta. Eu lembro, eu acho que eu tinha uns 11, 12 anos que um pessoal foi lá na escola, falar sobre Farol vermelho, Farol amarelo. Aí eles cantaram uma música que era assim, que era vermelho, é perigo amarelo, atenção, o verde quer dizer que pode passar o caminhão. E eu lembro disso lá dos 11 anos. Então, tipo assim, é uma coisa tão bobinha, mas ficou. Quantas outras coisas não poderia ter ficado, se eu tivesse tido mais educação de trânsito durante o meu período de formação, desde o infantil até concluir o ensino médio, né? E por que não ser premiado com habilitação? É tipo gratuita, quem tiver boas aulas de educação de trânsito ou no período completo, né? Desde o começo até a formação na escola, ele foi bem nas aulas de educação de trânsito ele teve notas boas sobre aquilo ali, que seja uma matéria, não precisa ser todo dia igual uma escola, mas que seja, mas que tenha que ele seja premiado de alguma forma. Olha, você não precisa pagar habilitação no seu período escolar todinho, aí você foi muito bem em educação de trânsito. A segunda situação é uma formação. A gente está com a formação aí de 1980, é o mesmo percurso desde 1980. Senhor Yasuda a ajudou a criar. Aí tudo é, não houve evolução do percurso. A gente, aquele percurso para aquela época era maravilhoso, que era para aprender a se equilibrar na moto e fazer algumas coisas, porque não tinha tanto veículo na época, né? E aí a cidade como está hoje, uma disputa por espaço que não faz mais sentido aquela mesma formação, né? Eu não digo de tirar a que tem, mas implementar uma é igual da Honda. Lá, o curso avançado da Honda, aonde você passa de marcha, você coloca uma segunda marcha, você deita a moto numa curva, você aprende a não usar embreagem, você aprende várias coisas. Aquilo deveria ser o curso para tirar a habilitação, porque é muita sacanagem do estado ou do poder público para generalizar é dar uma habilitação para uma pessoa treinar ali e depois andar nesse trânsito louco que a gente tem é, eu pergunto, pode perguntar, qual é a palestra de vocês com a maior segurança do mundo? Quem é que tirou a habilitação de moto? Você deixa levantar a mão? Tu falar? Você acha que assim que você tirou a habilitação você já estava pronto para fazer a entrega? Você já estava pronto para ir para um outro município, para outro estado de moto e verá que não tem capacitação, não está formando adequadamente, né? É o outro ponto que eu vejo, a compra de CNH. Outro dia eu estava numa festa, tinha 8 pessoas conversando comigo, 7 tinha comprado o CNH é uma coisa tão normal antes das pessoas escondiam isso. As pessoas tinham vergonha disso, mas está tão normal. A outra falando assim, olha, eu peguei, eu paguei, é aí o cara colocou um ponto de interrogação ali no exame, e aí quando o examinador pega, ele já sabia que que era uma autoescola vendendo na mó cara de pau, mesmo assim, tipo, é pra todo mundo. E aí é, ou seja, burocratizaram dificultaram tanto pra pessoa tirar a habilitação, porque quando ela tenta na raça, ela é reprovada. Eu lembro quando eu fui tirar a minha, me ofereceram, eu vou, eu falei, não, não vou pagar, eu vou na raça. E aí eu cheguei mais cedo no exame, treinei antes do examinador chegar e aí na hora que eles chegaram eu já estava pronto. E aí eu fiz o percurso e passei. É, mas eu tirei minha habilitação em 2001 já era assim e hoje não mudou. Eu fui tirar minha habilitação minha habilitação D recentemente, agora pouco depois da pandemia, e o cara pegou e falou assim, ô, você vai querer fazer as as 30 aulas de acho que é 30, não me lembro se é 30 ou 15, é, você vai querer fazer todas as aulas de ônibus ou do micro ônibus. Aí eu peguei e falei assim, por quê? ele, porque se você não quiser, você vem aqui, só coloca digital na hora de chegar, e digital na hora de sair e eu falei, não, eu vou querer fazer todas, eu quero aprender. Então, tipo, as coisas não mudaram, tá tudo solto, tá tudo bem livre, então como é que a gente espera de verdade? Eu fiz um vídeo, pode procurar no meu canal, lá é. Eu também postei no meu Instagram, meu Instagram é gringomotoka, motoca com a letra k no final é eu fiz um vídeo, eu mostrando a dificuldade que é para tirar uma habilitação. É pela burocracia, o tanto que eles estragam o percurso, é dificulta o ônibus que você treinou ontem, hoje ele está todo diferente, o volante está torto, o banco não vai pra frente como deveria ir, é toda uma máfia dificultando para que a pessoa tire na raça, pra que ela tenha que comprar. Então é uma coisa assim sem igual, né? E aí na sequência a gente vê gastos versus prevenção quanto que a gente gasta num acidente de moto, uma fratura, se eu não me engano, foi a doutora Julia Greve do hospital das clínicas, ela falou que uma fratura exposta é 300mil e aí o doutor Montal está aqui, ele pode me corrigir, se é isso mesmo, é e a pessoa fica de 5 a 6 meses parada, então assim, espera aí, 300mil, quantas pessoas eu formaria melhor com esse valor, sabe? E fora o impacto dessa pessoa que ela gera tanto em dor sentimental pra família, para ela mesma e tal, mas também o custo que ela vai levar pra família, que a família tem que gastar com o carro, reabilitação pra leva pra cá, leva pra lá, tem que deixar de estudar, alguém deixar de trabalhar pra ficar com aquela pessoa acamada, porque aquela pessoa não pode ficar sozinha. Então, tipo assim, tudo isso vai gerando, a gente podia prevenir, né? Aí vem a prefeitura no projeto faixa azul é ótimo. Eu faço parte dele desde a criação de desenvolvimento, conscientização. Eu estou desde o começo, desde a hora que começou a falar, eu estou nesse projeto e eu encabecei esse projeto e eu Acredito muito, muito que esse projeto ele deu certo porque houve uma negociação com a categoria, onde a gente negociou da seguinte forma, olha só, tem 5 km. Aí a galera começou a gostar. Foi difícil para mostrar para eles que eles queriam que fosse lá na esquerda, A gente colocou entre os carros, aí foi difícil, aí a gente colocou lá, ó, só tem 5 km. É se respeitar a velocidade, a gente vai ter mais, se não respeitar, não vai ter. E todos aqui são testemunhas que eu divulguei isso de forma ampla para tudo quanto é lado, fazendo vídeos, fazendo várias pílulas e mandando em tudo quanto é lugar. E o que que aconteceu? A galera começou, todos que tinham acesso a minha pessoa começaram a segurar a velocidade. E o negócio foi dando certo, foi dando certo. Lógico que a gente não pode desmerecer o esforço de cada um aqui, de cada um que teve, porque cada um fez a sua parte. Eu estou falando da minha. E aí o que que aconteceu, diminuiu. Aí a gente fez manifestação, fez ofício, fomos na porta da prefeitura, fomos na porta da Secretaria de transportes, fomos na Câmara dos vereadores pedir para ampliar a faixa azul onde ela já estava, e também expandir para outras vias da cidade. Mas eu sempre falei, aqui é, é, posso falar? Vou falar Maria da Penha direto, é porque eu não sei como fala antes, não sei se é professora, doutora, não sei como é que é. Mas eu sempre falei aqui que eu gosto muito do projeto faixa azul. Ele tem que evoluir. Hoje nós já estamos com 200 km de faixa azul. Só que tem um detalhe, é quando você coloca um espaço para pessoa andar, você está dando Liberdade para ela acelerar, então não pode só dar o espaço, tem que dar educação também, tem que trabalhar na conscientização, tem que fazer um monte de outras formas de que essa pessoa saiba usar aquele espaço com responsabilidade. Então me preocupa muito quando a faixa azul começa a ir para outros estados sem essa preocupação, sem esse cuidado, né? E aí aonde eu, porque o que que acontece? Eu tenho um espaço, o ônibus é lotado, carro gasta muito, eu vou de moto, eu vou comprar uma moto e aí aumenta a venda de motos, porque a faixa azul agora tá no trajeto de um monte de gente. E aí aquela pessoa que tá fugindo desses transportes mais complicados, vem pra faixa azul. Só que o problema é que ela está andando de moto ali na faixa azul. Ela tá segura, mas a faixa azul não tá em todos os lugares e aí vai começar a aumentar o acidente aonde não tem a faixa azul. Né? Então a gente está vendo um número crescente aí de óbitos, acidentes e tudo mais que não está na faixa azul. Ou seja, tem pessoas vindo é pra para essa é modalidade de motocicletas, é induzido por um espaço seguro, só que essa pessoa começa a se arriscar mais, Ah, se eu andei, estou indo e vindo por trabalho todo dia, então eu posso ir na casa de um colega meu e aí começam a andar pela cidade com essa formação inadequada ou com habilitação comprada e tudo mais, então é, me preocupa muito quando não tem outras políticas públicas atrelado a faixa azul, entende? Tinha que ter várias outras, né? E o que que eu vejo assim? É o que que eu vejo assim, a prefeitura, eu eu esperava mais da prefeitura. A prefeitura tinha um curso voltado ao motofretista, a quem trabalha nessa produção e era um dos melhores cursos que tinha no cetet e não tem mais. Foi tirado e eu tive uma reunião com o chefe de gabinete, o Victor Sampaio e o presidente da CET. Eles ficaram de colocar, falaram que é já tá no orçamento que vai voltar esse curso de motofrete, mas até então, desde 2020 não tem esse curso. E era um ótimo curso que diminuía muito o acidente. Então, Maria da Penha, eu, eu falo pra você assim, é nesse nessa cidade que a gente tem um óbito mais de um já, né? Tá um, alguma coisa 1,09 ou coisa parecida. Nessa cidade que a gente tem um óbito por dia, uma empresa, um óbito por dia de acidente de moto. É uma empresa que trabalha, toca o profissional regularizado, cumprindo a lei do motofrete é tudo legalizado, o cara tem um curso, essas histórias de segurança, ele tem um preparo melhor. Ele passa por uma vistoria anual aonde o veículo dele não fica em estado precário para ele sofrer acidente por falta de manutenção, essas coisas tudo. É igual um taxista, é essa empresa ficou 1826 dias sem ter um óbito porque ela cumpriu a lei do motofrete. Ou seja, é uma prova clara de que a lei do motofrete funciona, mas não está sendo investido nela, né? Não sei, porque a prefeitura não quer investir nela. E aí para concluir é, eu acho que tem que ter mais envolvimento das montadoras, porque elas lucram imensamente com eu acho que é pouco o que ela faz, principalmente o valor que as motos estão. Elas tem que fazer muito mais, é porque elas estão lucrando e esse produto de risco está na rua e não está sendo bem informado as pessoas, para usar, não pode jogar só nas costas do poder público, tem que ser um trabalho integrado. É os aplicativos que exploram, cobram tempo paga um mínimo e essa pessoa corre igual, louco, sem ter, sem ter habilidade necessária como uma formação adequada, como ou porque comprou habilitação é e essa parte do financeiro aí é onde a gente entra, né? E de tipo, pô, esse cara, tá quanto que o aplicativo traz de melhoria? Ele tá dando emprego pra aquela pessoa, pro emprego, não tá dando trabalho pra aquela pessoa, tá dando uma renda pra aquela pessoa. Mas e cada acidente que acontece, cada fratura exposta, cada pessoa que vai pra uma UTI e fica lá é trocentos dias, lá é, será que tá valendo a pena? É, o aplicativo dá todo esse trabalho e ficar sem regra nenhuma. É e gerando todo esse custo com acidentes induzidos pelos próprios algoritmos dele, que cobra tempo pra entrega, essas coisas, tudo mais. E por último, as redes sociais, que se eu filmar aqui um assalto, eu chutando um cachorro. se eu é tipo eu fazendo um assalto, eu estou fazendo um assalto aqui, eu estou filmando e eu postar na rede social, se eu chutar um animal, alguma coisa do tipo eu vou ser preso. Eu vou ser preso e tá certo, porque eu tô cometendo um crime, mas o cara que comete o crime que colocando a 300 por hora lá, uma moto no Instagram, tá tudo certo, é permitido o cara empinando lá na faixa azul, o cara zoando tudo na rede social com 200mil seguidores, joga todo esse trabalho nosso aqui fora, ou seja, não tem regra pra rede social, faz o que quer, entende? Então tipo assim, é, é isso faz com que eu me sinta enxugando o gelo. Então eu vejo que o poder público pode tomar iniciativas em cima disso. Cada aquele cara ele tem 200mil seguidores, 500 mil, 1milhão e tá fazendo besteira ali, pega ele em vez de tomar conta dele, pega e fala ó, pra você não perder sua conta agora você vai ter que trabalhar em favor do que você tava destruindo. Você vai ter que ser um conscientizador agora, sabe? Tipo fazer uma negociação, porque aquilo ali é tudo para ele e ele vive daquilo hoje em dia. Então assim, esses são os pontos que eu queria colocar. Eu sou o gringo, meu nome é Edgar, eu sou o gringo da associação AMABR, que significa associação dos motofretistas de aplicativos e autônomos do Brasil. Eu sou motofretista há 23 anos e a gente montou essa associação porque a gente não se sente representado por ninguém. E hoje a gente tá como referência nacional nessa luta, por essa categoria. Então toda vez que a gente fala sobre diminuir acidentes, a gente é consultado, mas quando a gente começa a colocar políticas públicas que tem que ser feita pra nossa categoria, aí todo mundo pega e fala, Ah não, mas a gente não tá falando só da sua categoria, estamos falando de motocicletas em geral. Então tipo assim, na hora de ouvir a gente é da hora, mas na hora de fazer as coisas para a nossa categoria, aí tem que fazer para motociclista, aí fica parecendo que a utopia que ele tem que fazer um plano perfeito, né? E sendo que já dá para começar com um público específico, ô Dawton, desculpa me alongar é, desculpa todos, mas eu acho que precisava falar isso. Obrigado.

**1:12:04 Dawton:** Muito Obrigado, Gringo. É Maria da Penha.

**1:12:10 Maria da Penha:** Então, em primeiro lugar, eu queria pedir, viu, gringo? Pra você? Se você puder mandar os principais tópicos aí, pontos que você colocou, que eu anotei várias coisas, achei muito interessante e mandar pra Michele, ela manda pra mim? Porque a gente está pretendendo realmente realizar o ano que vem um evento maior no instituto de engenharia e vários dos temas que você colocou eu acho que podem ser motivos de discussão específica de grupos, então eu gostaria de contar com a sua colaboração nesse sentido, tá? E eu queria fazer alguns comentários em relação s questão é, embora sejam de visões um pouco diferentes. Veja só, quando você falou gringo e o Gil falou também bastante no nosso evento em relação à questão é comportamental e quando foi falado que não era só do motociclista ou do motoqueiro, mas do do condutor em geral, isso é válido, é verdade. E isso faz com que a gente tenha, quando terminou o evento eu fiquei pensando, eu falei, puxa, podia fazer uma campanha grande, viu? Dawton, em relação ao uso do pisca pisca, você acredita que uma das coisas que a gente observa é que os os motoristas em geral em São Paulo ou não usam pisca pisca, eu uso e eu acho que algumas pessoas são até autuadas por não usarem. Mas eu diria que a grande maioria muda de faixa, sempre se preocupar de realmente de olhar muito quem vem circulando. E o alguns dos acidentes que tem ocorrido é em em locais onde tem a faixa azul, tem acontecido por mudança de faixa mesmo, e não exatamente na faixa azul, mas na mudança de faixa. Na saída pra pra pegar algum acesso da via, então é um tema, por exemplo, até a gente conversou, falou, puxa, se isso fosse feito, talvez muito dos acidentes fossem dos sinistros fossem reduzidos, porque as pessoas passariam a respeitar mais um ao outro. E isso é fato, porque o que eu sempre falo, até nos cursos que eu dou, e tudo é questão do quando você é usuário do trânsito, você tem estar no trânsito. É um exercício permanente de cidadania. Então é aquele exercício onde você respeita as regras.E você respeita os outros para que os outros respeitem você. Então, na hora que você tem isso ocorrendo de fato, você tem uma redução do sinistro, você tem uma redução dos problemas que acontecem no na convivência ali, na naquele espaço. E tem muita coisa que eu observei durante todos esses anos. É a questão do valor da vida, né? Então, eu vejo que a vida passou a ser muito, muito desprezada em termos de valor. Então, muita. Eu vi uma vez uma entrevista com um motoqueiro em que ele, o motoboy que ele falou assim que ele tinha mudado totalmente de comportamento depois que a filha nasceu. Então, antes ele se arriscava, ele não dava muito valor para a vida dele, mas quando ele passou a ter essa responsabilidade até de suprir as necessidades da filha, da mulher, ele mudou a perspectiva de se comportar no trânsito. Eu achei muito interessante porque fez com que ele valorizasse a vida dele mais, mesmo que ele tivesse uma pressão para circular mais rapidamente em velocidade, ele buscava, ele estava sempre preocupado em preservar a vida dele, né? Então isso já faz um comportamento mais respeitoso no trânsito. E essa questão da faixa azul é realmente como eu coloquei anteriormente, é uma situação que, senatran e o Contran não se condicionaram até agora em relação a quais seriam as normas de projeto para fazer essa faixa azul. Estão sendo estudos pilotos, cada uma dessa autorização. E aí o que tá acontecendo é que nesse conjunto é não, não é só um projeto de engenharia de tráfego, não é só a sinalização horizontal, vertical ali, aquilo que você falou gringo, é o que já foi discutido antes, importantíssima a questão comportamental, trabalhar com o comportamento do motociclista, do condutor de veículos em geral. Eu uma vez eu estava dando um curso até pelo Ministério das cidades le em Belém do Pará, e eu me lembro que estava sendo num ambiente que era de um conjunto de militares, de várias instituições militares ali junto e ao falar e falar da questão comportamental, um deles levantou a mão assim, com muito cuidado, e falou, perguntou o que ele queria fazer uma colocação. E eu autorizei ele foi lá na frente e falou, eu vou fazer uma meia culpa, né? Quer dizer, eu sou culpado do que eu estava fazendo, mas ele falou assim, eu dirigia um assim, um carro pequeno, eu dirigia a moto e só quando eu prestei concurso para entrar no corpo de bombeiros, eu passei para o corpo de bombeiros, até porque eu sabia dirigir bem tudo. E depois passei a dirigir caminhões do corpo de bombeiros, né? Caminhões grandes. E ele falou que assim eu quero colocar uma situação que eu vivi, que é desagradável, mas ao fato eu tenho que reconhecer. Eu comecei a usar o carro, o caminhão de bombeiros, para assustar, assustar a moto, assustar o carro. E quando eu me dei conta de que eu estava usando um caminhão do corpo de bombeiros, eu fiquei tão envergonhado comigo mesmo. Mas eu não tinha. Eu falava assim, ele já tinha dirigido o caminhão e com o caminhão ele fazia aquilo. E aí quando ele passou para o caminhão do corpo de bombeiros, ele continuou fazendo, então ele assustava. Então você veja que essa questão de comportamento, ela passa por todos os tipos de veículo, ela passa por todo mundo que é usuário da via. Então quando a gente fala também, né, da questão do ciclista, do pedestre e todos os usuários da via, você começa a ampliar essa questão comportamental. E o número de acidentes que existia, de sinistros de mortes de pedestres era extremamente elevado. E eu acho que se conseguiu melhorar isso bastante e com várias ações. E a questão da moto foi, o número de motos cresceu assustadoramente. São os dados que estão sendo apontados aqui e conversando, inclusive nesse evento do instituto de engenharia, eu lembrei o Gil que em 2013, quando ele participou de um evento conosco lá no instituto de engenharia, eu coloquei para ele que naquele momento estava havendo uma agressão muito grande dos dos motoqueiros, dos motoboys, com relação às pessoas, porque eles estavam quebrando os espelhos retrovisores naquela época em intensidade, quando se sentiam, porventura ameaçado, só que às vezes a pessoa não percebeu o que ameaçou e ele na época, ele acabou reconhecendo, se comprometeu de fazer um trabalho nesse sentido.Eu acho que melhorou em São Paulo, melhorou como você também deve ter trabalhado. Outros trabalharam nesse sentido. Mas o que a gente só observa agora é que tá voltando um pouco da da agressão e aí quando colocado isso, ele me falou assim, é que muitos que se comprometeram, muitos que mudaram o comportamento, ou já saíram ou ou tem aqueles que entraram novos e que não se comprometem com esses tipos de postura, né? Então é um trabalho, quando você fala de educação e o todos as outras coisas que foram faladas é um trabalho. Educação é um trabalho permanente, né? É um trabalho. Quando você educa um filho, você fala para o filho tomar banho, quantas vezes você fala para escovar o dente, quantas vezes você fala, você repete a mesma coisa. E quando a gente tá falando em educação para o trânsito, abriu uma previsão do código do trânsito brasileiro, que a questão de educação para o trânsito deveria começar desde a pré escola e ir até o final de toda a formação, incluindo universidade. Aí eu pergunto para você, quantos de universidade você falou daquela ação que você teve atividade lá  no começo da sua vida? Agora eu digo assim, nem nos cursos de direito eles trabalham o código de trânsito brasileiro, nem nos cursos de engenharia de arquitetura, quando tem alguma pincelada. Então, na parte de educação, não se está aplicando o que o código brasileiro colocou como importante, como atividades que deviam ser feitas. A própria campanha sobre o código de trânsito brasileiro não ocorreu. Está previsto no código. Está escrito lá nas exposições transitórias que tinha que ter. Quando o Montal fala  que eu trabalhei no código, eu trabalhei mesmo. Eu fiz parte da equipe do Ministério da justiça. Fui representando os municípios nessa equipe quando elaborou o projeto de lei. Depois eu acompanhei no Congresso durante 4 anos esse trabalho. Fui acompanhando quase todas as semanas, discutindo, avaliando e, lógico, dentro dos limites de não, de parlamentar, mas dos limites de quem ta dos órgãos interessados, tecnicamente, colocando várias questões. E essa da educação é fundamental, foi colocada, não é seguida até hoje, a questão das campanhas, a questão de fazer essa discussão sobre o valor da vida e a e a situação do pisca pisca, usar coisas tão simples, né? Aqui em São Paulo não se respeita a rotatória, né, que está escrito no código de trânsito brasileiro, que é a preferência de quem está na rotatória acontecer, se aproxima. Agora você vai pra Brasília, você vai pra outros lugares, esse respeito existe por que que aqui não existe? Porque o volume, é mais forte que manda naquele naquela interseção, mas tem que se trabalhar uma questão comportamental, tem que se ir atrás disso pra mudar, mudar o valor da vida, como eu falei, voltar a ter valor a vida. Então é, eu acho que tem uma série de coisas que foi falado aqui do curso social, né, que o Montal falou. Eu vou dizer, quando houve mudança de governo, anteriormente, eu cheguei a fazer textos falando, olha, já que será que precisa morrer um parente próximo de um presidente da República, para ele tomar uma atitude com trânsito? Cheguei a escrever textos enormes sobre custo, custo, o quanto custa a morte, quanto custa atropelamento, quanto custa pra ver se o valor monetário, vamos dizer, fazer com que houvesse uma preocupação maior. Mas o que a gente sente é que é um trabalho como foi colocado para Montal e como Dawton sabe muito bem disso. É um trabalho permanente o tempo todo. É um trabalho de formiguinha, que você vai falando, repetindo, insistindo. Às vezes você consegue ver uma coisinha que você falou sendo aplicada, mas quem sabe ano que vem, com a colaboração de vocês aí todos, a gente consegue fazer um evento grande no instituto de engenharia, consegue fazer com que tenha resultados assim concretos e que a gente consiga chegar na senatran, no Contran, de forma que realmente muitas das coisas que estão sendo discutidas aqui possam ser realmente aplicadas, né? Então eu espero que vocês possam colaborar. Não sei. Depois eu converso com a Michele, com o Dawton, como que vocês vão poder colaborar. Mas eu conto com a colaboração de vocês, com certeza.

**1:24:17 Dawton:** Com certeza pode contar conosco neste próximo evento aí, né? Necessário criar uma grande campanha da conscientização a favor da vida. Isso com toda certeza. Isso a gente não tem dúvida nenhuma que esse trabalho tem que ser feito. E, não é fácil, realmente não é fácil. Quando nós somos pedestres, nós temos um comportamento, né? As vezes até brando esse comportamento como um pedestre tranquilo, mas quando estamos atrás de um volante também, muitas pessoas mudam muito. O comportamento se transforma em, principalmente quando é provocado por algum motivo, né? O motociclista quando leva uma fechada, quebra o retrovisor, quando quebra o retrovisor, o carro vai atrás do motociclista. Quer dizer, verdade, as pessoas terminam por motivos tão próximos dessa explosão, né, que vira um dia de fúria para as pessoas, né? Isso termina facilitando aí a ocorrência do do sinistro. Claro, isso me lembra muito daquele desenho do Pateta, né? No trânsito ele vai, ele mostra bastante aquela história dele, quando ele tá andando, ele tá andando e de repente ele pega no carro, ele se transforma num monstro sobre as rodas lá, né? A verdade é que é um desafio muito grande para mudar o comportamento das pessoas é muito assim, eu concordo com você, bem, termino falando isso também um pouquinho, né? Isso tem que vir da base, tem que vir da infância, isso tem que estruturar, na pessoa, pra que a pessoa tenha consciência de fato, é lógico, comportamento é um dos elementos que precisam ser alterados. As pesquisas mostram isso, eu acho acho que um dado que o que o Montal terminou falando que é muito importante que isso seja sempre fundamentado em dados científicos, né? Que a ciência, que a pesquisa demonstra isso. E a pesquisa tem demonstrado que o comportamento tem sido realmente causa de muitos acidentes. A pessoa passa a semáforo vermelho, a pessoa ultrapassa a velocidade, a pessoa é dirige sem capacete, quer dizer, tem muitos comportamentos do motociclista e do veículo também que termina não respeitando, mas quando quando colocou a faixa azul, foi para poder administrar, fazer a gestão desse espaço viário, né? E claro que essa gestão tem dado certo, tem dado certo e por isso que está se apostando tanto nessa questão da faixa azul. E realmente foi uma luz, né? A gente não pode tirar isso do foco, né? Foi uma luz que surgiu, né? E que nós estamos aproveitando essa luz para  fazer com que isso seja, traga bons resultados e tem, como tem, como tem trazido nessas implantações. Tem aí a proposta de plantar talvez mais, acho que mais 200 km, a princípio. Não tenho dúvida nenhuma do resultado que está sendo obtido em cima do projeto que está sendo implantado, é claro que isso vai ser implantado. O Gringo falou uma coisa que eu acho muito importante destacar e isso pode ser o motivo do sucesso de fato do projeto na implantação do nosso projeto foi da importância da sociedade civil organizada. É se juntar ao grupo do projeto, né? Eu realmente a gente lembro perfeitamente das pessoas na faixa azul lá filmando 120 km por hora filmando ele, ele andando a 120 km por hora e as redes sociais desse grupo do gringo, de todas as entidades que envolvem a motocicleta écondenando esse ato e as pessoas terminaram mudando esse comportamento. Então eu vou reafirmar o que o Gringo falou, sem ajuda da sociedade civil organizada, nesse caso dos motociclistas que estavam aqui é participando do tanto da associação quanto do sindicato esse projeto não teria dado certo e precisa pensar muito bem nas cidades que estão sendo implantadas, se esses entidades estão envolvidas, porque isso pode ser o motivo de não dar certo em algumas cidades, é muito importante isso, viu? Penha, eu não sei se você está contribuindo nos projetos de outras cidades, nos estudos de outras cidades, mas a importância de se colocar.

**1:29:18 Maria da Penha:** Então eu não estou contribuindo, mas estou preocupada porque eu acho que justamente essa colocação que você fez, Dawton, é uma que eu já ouvi de vários setores, que é o resultado bom que aconteceu em São Paulo, inclusive do Devico de outros que foram falando, né? A respeito da participação e a contribuição muito grande justamente de quem é o usuário, então das associações como a a Sindimotos, Amabr e outras que são que puderam contribuir até com a medida da faixa onde colocar, contribuindo com todo esse produto. Então, a grande preocupação que a gente tá aí quando eu falo que a senatran  não fizeram ainda as normas de projeto que nessas normas de projeto tem que constar justamente o envolvimento a campanha trabalhar com quem é o usuário da via, senão não vai dar certo e é uma preocupação de que pode não dar certo em alguma cidade se tiver crítica, e aí isso vai resvalar para outras cidades que vão aplicar, porque não estão fazendo o projeto de uma maneira global assim, completa, como devia ser, né?

**1:30:31 Gringo AMABR:** Ô Dalton? E eu senti muito. Desculpa, DaWton, eu senti muito, Sabe o que que eu vi muito da categoria era de tipo assim, ó, tem alguém lá falando por nós, e eles entenderam como se fosse Conquista nossa, como se fosse uma ideia nossa, tal E não foi, mas como o negócio foi acontecendo bem acelerado e eles tipo, pô, um de nós está conseguindo algo, a gente não pode queimar isso. E essa sensação ficou naquela que eu falei assim para eles, “Ó, é, a gente tem um espaço. Vocês gostaram? Gostamos” Fiz várias pesquisas com eles, tanto que uma das pesquisas que vocês fizeram aí foi, é eu acho que foi a da CET que me mandou o link e aí eu divulguei aqui, deu 1316 pessoas responderam sobre a faixa azul. Então, tipo é, deu um direcionamento legal para nós do caminho que a gente tava indo e quem é que tava respondendo, eles mesmo. E eu cheguei a ver situações de tipo assim, é Maria, só pra fazer uma colocação bem rápida. É, a gente trabalha de moto e quanto mais entrega a gente faz, mais a gente ganha. Então a gente geralmente tá com pressa o tempo todo, né? É em cima da moto, porque a gente ganha mal, então tem que fazer muitas entrega para ganhar um valor para pagar as contas. Então geralmente antes, quando não tinha faixa azul, faixa azul, a gente ficava meio que pressionando aquela pessoa com menos habilidade para que ela saia da frente para que a gente possa passar. Essa e uma coisa natural que acontecia na profissão desde quando eu entrei, né? Então quem tem mais habilidade a gente chama de empurrar, né? A gente ficava empurrando o outro, né? É quando eu mandei essa notícia para a galera falar, olha, vai ter uma faixa assim, assim, assim, e é necessário que respeite. Expliquei como funcionava e tudo mais. E aí chegou um ponto, onde eu falei, ó, se vocês respeitarem a gente vai ter mais. Se não respeitar, esquece, do mesmo jeito que colocou, vai sair. Mas eu falo bem nessa linguagem direta e o que que aconteceu aí nesse ponto é, chegou a uma situação assim, bem inusitada, que eu nunca tinha visto, os motocas, que são quem mais acelera, quem empurra os outros, reclamando que os motociclistas estava empurrando a gente.. Porque agora o motociclista está com espaço, ele consegue andar mais e nós estava segurando a velocidade, ouvi o ponto, tipo, seria um absurdo na nossa categoria, porque o motoca odeia radar, então, tipo, chegou ao ponto da gente, ouvi falar, meu, tem que colocar radar. Aqueles caras estão correndo demais, tipo, ou seja, de tanto que funcionou, entende? É, querendo ou não, é um grupo gigantesco que está respeitando a velocidade e o outro, por mais que vieram a correr, não consegue porque ele é um trecho. Entende? Então ele tem que esperar o outro, ele vai tentar passar esse, vai ter outro na frente. E isso que o Dawton citou de pessoas nas redes sociais, postando, batendo 140lá e tal, esses youtubers aí, esses influencers, e aí eu pegava o link do vídeo dele e jogava pra galera, falava aí, ó, zuando o espaço nosso, é por isso que a gente não tem nada, esses cara vai todo mundo em cima desse cara e só motoca tem uma linguagem própria. E aí é uma linguagem de assustar quando o cara recebe um monte de uma vez, aí daqui a pouco o cara ia lá e apagava o vídeo. Só que não dá para ele, eu e minha categoria ficar fazendo essa função o tempo todo. Tem hora que dá, tem hora que não dá, mas precisa. Por isso precisa ter uma punição para quem faz essas coisas na rede social, né? Bom, então era isso aí.

**1:34:10 Dawton:** Fabia.

**1:34:11 Fabia:** Olá pessoal, tudo bom com vocês? Cumprimento a Maria da Penha, que eu ainda não conhecia. E em nome dela, cumprimento todos os demais colegas aqui, né? Mas é, é muito rica essa discussão aqui. Eu fico contente, a gente vai, a cabeça, vai fervilhando, né? Acaba a reunião da Câmara, mas não sai da gente, a gente fica aqui pensando em como a gente pode mudar um pouco a vida dessas pessoas, né? De todos os atores envolvidos no nosso trânsito e no cotidiano de uma cidade também como São Paulo, né? Aqui é em nós, 19 pessoas, foi levantado a palavra que está na moda aí, um arcabouço de ações que a gente conseguiria fazer entre aspas, exemplo, uma cartilha tão rica para é munir de informação tanta gente, né? É, entre tudo isso a gente fala, o gringo tem razão do que ele fala, mas aí a gente pergunta o motociclista de uma maneira geral, não só o motofretista, como todos os outros, ele sabe escolher o equipamento ele sabe o poder do veículo que ele tem na mão. Como a Maria da Penha falou que o bombeiro usava o caminhão para assustar os outros. Então será que a pessoa sabe o poder da máquina que ela tem na mão, na mão? A motocicleta é uma máquina. Né? Ela atinge uma velocidade alta, ela faz manobras que podem trazer riscos e consequências para as outras pessoas. Então, assim, as ações educativas, elas tem que ser complementares, com as urbanísticas, jurídicas, arquitetônicas, viárias e de cidadania e tantas outras ações aí que se complementam. O CTB mesmo. Ele é o código de trânsito brasileiro, ele é soberano. Mas e a legislação específica dos municípios? A gente vê município que não exige o uso do capacete, município em que pilotar de chinelo é ok, como é que pode uma coisa dessas se o CTB é soberano? Então é uma bagunça, né? A legislação é específica no município, mas eu tenho código de trânsito brasileiro e aí, quem que manda nessa brincadeira, né? A faixa azul ela é um beta, tem que ser muito melhorada, tem, mas foi um grande avanço, um caminho pra gente exercitar, quem sabe o comportamento, né? É a importância do pisca então, e outra coisa, a gente fez a famosa, fez uma campanha a uma certa altura, que é exatamente quanto vale a sua vida, você vai lá comprar um pneu remold para você arriscar a sua vida. Você sabe que você está arriscando a sua vida, que nem como o Renan falou, Ah, o cara sai de casa, ele sabe que ele está deixando a mulher dele, os filhos ou a mãe etc e se arriscando aí no trânsito. Mas de fato ele sabe quanto vale a vida dele? Não compre um pneu remold que você vai por a sua vida em risco. Então, é mensurado pelo resgate se o acidente causado com a motocicleta foi por conta do pneu remold ou por conta que ele não soube escolher um capacete, quando ele caiu, bateu a cabeça e morreu instantaneamente. Quer dizer, são tantas Vertentes aí que a gente tem, eu acho que nós devemos nos reunir e só desse apanhado aqui, fazer essa, esse livrão aí, essa cartilha pra gente munir todo esse pessoal de cultura mesmo, de cuidado e de prevenção, que ainda é o melhor remédio, né? Eu já venho comentando com vocês, a anfa moto, por meio do nosso presidente, vai sair agora do papel, provavelmente nesse mês de dezembro, com uma sede que é a associação Marli Menezes de prevenção e reabilitação para acidentados de motocicleta. Vai tratar especificamente dos acidentados de motocicleta, mas ela não vai dar só a reabilitação, ela vai fazer toda essa parte preventiva também. Então,  são ações importantes que a gente tem que fazer para o nosso meio, para o nosso segmento, para devolver um pouco para a sociedade e aquilo que a gente pode, né? Então é logo que vocês vão receber um convite para conhecer um pouco mais da associação. Mas eu acho que aqui nós temos uma riqueza de informação que é  talvez subaproveitada aí, tá bom, pessoal? Então é uma fala rápida para não tomar mais muito o tempo de vocês. Um abraço a todos. E vamos aproveitar essa oportunidade que a gente tem para fazer um trabalho. Não só ficar na fala, mas na prática, né?

**1:39:08 Dawton**: Penha, nós cortamos você aí pode continuar?

**1:39:10 Penha:** Não, não. Eu acho que que como é a Fábia falou agora, né?0 Muita coisa foi falada aqui hoje e como da mesma forma como no evento lá doinstituto de engenharia, que eu achei muito rico e hoje também esse processo de discussão e gostaria de contar, como eu falei, com a colaboração de vocês, né, Dawton? Acho que vocês, Michele, podem ajudar a juntar as informações a quem eu já vi que o Gringo colocou que quer participar. E vamos no instituto de engenharia vou criar um grupo para justamente preparar esse evento. E eu conto com a participação de vocês, porque eu acho que quanto mais se a gente juntar esforços, mas a gente pode obter resultados, né? E foi um prazer estar aqui com vocês e eu fico à disposição para conversar sobre esse assunto e outros que acharem necessário. Muito obrigada pelo convite.

**1:40:10 Dawton:** Eu que agradeço pela participação sua e do montal aí, né? É, eu acho que eu queria abrir só um parênteses na fala do Montal que realmente isso termina fazendo parte do grande desafio que é a história da motocicleta, né? E da própria faixa azul, né? Ele colocou assim, o veículo no mesmo sentido, com velocidade diferente, foge dos princípios de segurança do trânsito. Foge mesmo, né? Quando você põe no mesmo sentido veículos com velocidade diferente, a possibilidade é principalmente o caso da moto. Às vezes o motorista, o motorista não consegue enxergar a tempo, o motociclista passando, ultrapassando, porque aquelas áreas é aquelas áreas, as sombras que você não enxerga através do retrovisor, né? E às vezes a velocidade, o movimento da moto é tão alto que você realmente termina não percebendo e termina se envolvendo no acidente. Claro quando a gente está falando fora da faixa azul e esse deve ser o grande motivo dos acidentes, quando ocorre com a motocicleta e a faixa azul veio ordenar e fazer a gestão desse desse espaço da via. Montal.

**1:41:34 Jmontal:** É um comentário a respeito dessa sua observação. Realmente isso é fundamental, né? É. Inclusive aqui a gente pode provocar o gringo, né? É o Gil do sindmotos outras lideranças que a gente tem visto aí nos profissionais da motocicleta, né? É no sentido de como conseguir colocar esse tema na discussão entre nós todos, né? Outra constatação interessante é que na discussão pela vida não existe Fronteira, Barreiras científicas, médico, engenharia, arquitetura, direito, especialistas em trânsito, usuários, né? Todos precisam participar, não tem dono da verdade aqui, né? E hoje até essa questão do sistema seguro, né, Dawton já aponta que o caminho é polimorfo é multi direcional na verdade, né? Eu tava lembrando aqui, Penha, de 2 holandeses que e suas teorias, né? Eles adoram fazer teorias. Um chama Gerald Wild, né, o Dawton,inclusive já me falou que tinha havido alguma coisa a respeito a teoria da homeostasia do risco, né? É, toda vez que eu me sinto seguro, eu corro o risco, né? Um dos problemas da faixa azul é exatamente essa sensação de segurança que ela pode propiciar, né? E outra questão ligada com essa do outro holandês, é um engenheiro hans monderman, né? Bem, da teoria do espaço compartilhado, né? Aquela primeira faixa provavelmente não deu certo, Dawton, aquela de 2014, mais ou menos em função dessa questão da homeostasia do risco, ela era junto da guia, né, e o motociclista se sentia tão seguro que abdicava de administrar os riscos, né? E a atenção ia para o espaço. Sem atenção você não consegue administrar riscos, né? É por isso que o celular se tornou hoje, né, um dos um dos principais vilões na gênese do acidente, né? É então essa o Monderman falava do espaço compartilhado, né? Uma sugestão que ele deu até assustou na época, não é Penha, porque ele preconizava gringo que se tirasse todos os sinais de trânsito é e todas essas intervenções do trânsito, inclusive a calçada, tirava a calçada e a única coisa que ia ter controle era a velocidade, né? A velocidade máxima seria 30, baseado em outro princípio que a é o princípio de Washington é que é aquela curva lá do atropelamento, né? Até 30 por hora praticamente ninguém morre atropelado, a 60 que praticamente todos morrem atropelados, né? Então era uma junção dessas coisas. Assim, é como o Dawton falou e a gente tinha referido um pouco antes sobre a necessidade de ter informações fidedignas, evidenciadas cientificamente para fazer intervenções desse tipo. A gente conversa muito com a Penha, com o Luiz Fernando Devico com o gringo aqui. Tá sempre aqui disposto a colocar as opiniões dele, se indignar às vezes, que é parte do processo também, né? E é útil que seja assim é, vamos observando a carroça tá andando, né. Houve um momento em que a gente comemorou a redução do sinistro, do número de sinistros. Mas hoje aqui a gente tá preocupado aí com o aumento, aumentou a frota, infelizmente, o Yassuda saiu, mas esse aumento da frota não guarda proporção com o número de aumento de vítimas de sinistro de trânsito com motocicleta, por exemplo, né? Alguma coisa tá acontecendo, que tá gerando isso, né? E aí várias hipóteses podem ser formuladas a respeito disso. Preciso estudar nesse momento. Estamos fazendo uma pesquisa Gringo que você seria bem-vindo, inclusive nos moldes daquela que foi feito há 10 anos atrás no hospital das clínicas, no grande hospital de Santo André e no hospital de Fortaleza, a respeito do exatamente da identificação desses parâmetros, que é que fazem com que aconteçam tanto sinistros de trânsito, né? Na verdade, é tipo um questionário que está sendo aplicado com as vítimas de sinistros, né? É no sentido de melhor entender o que gera o sinistro. Mas por que ele acontece? Como é que você poderia interferir nessa, nessa gênese do acidente, ali na causa do acidente, de modo a diminuir, né? Essa questão do comportamento é um desafio civilizatório mesmo, né? Isso é uma evolução. Você falou bem dessa questão, da dificuldade que a gente tem de colocar o tema de maneira transversal no ensino, né? É aquilo que marcou você na infância, é o que fez, por exemplo, que a Suécia mate 3 pessoas a cada 100mil e aqui no Brasil a gente mate 20, 800, 700% a mais do que nesses países como Japão, Suécia, Alemanha, né? Quer dizer, a gente tá muito atrasado nessa gente, tá matando gente à toa. Aqui, além do fato de não ter nenhuma justificativa moral para uma morte no trânsito, a gente não tem tido realmente a competência, e não é simples, realmente é uma questão ligada com o momento social do país, a nossa nossa história, nossa nossa Constituição, nosso estado, nossa condição política. É extremamente complexo. O que a gente tem que fazer é de dentro de nossas competências, fazer o máximo que pudermos fazer. Sugestões não faltam, né? A Penha apontou muito, eu apontei várias outras. É, você já apontou inclusive, né? A questão do do a lei. A lei, digamos assim, é severa, é menos importante do que o efetivo cumprimento da lei, né? Se você não sente que o estado está controlando, você termina desqualificando a legislação, né? Por isso que eu tava falando aqui, cada condutor dirige com seu próprio código na cabeça. Você não pode generalizar, porque cada um está no momento de segurança definido. A pessoa que começa a dirigir não tem a mesma competência de alguém que dirige a 15, 20 anos. Aliás, conduzir veículo você não para nunca de aprender, não é a todo momento você está aprendendo, não é? Então é o fato das principais vítimas serem exatamente as menos experientes, diz muito a respeito da necessidade da educação no início desse processo, né? É, se fala inclusive nessa questão dos 18 anos, né? A lei impede que antes dos 18 anos você aprenda a dirigir na via pública, por exemplo, né? Isso praticamente torna todo o condutor um, absoluto, inexperiente quando começa a dirigir, o que é um risco adicional, né? Talvez o ideal fosse que se praticasse em algum ambiente onde os riscos estivessem controlados, como um autódromo, né? Numa pista de kart, né? Talvez isso fosse algo a ser aprendido pelos nossos centros de formação de condutores. No caso, era isso que eu queria comentar. Tá vazando um audio aí.

**1:50:13 Dawton**: Os microfones estão fechados aqui.. É bom…

**1:50:31 Gringo AMABR:** O Dawton antes, antes de você fazer a finalização. Deixa eu só agradecer as falas aqui da Maria da Penha, e do doutor Montal, a Maria da Penha eu não conhecia ainda, mas o que você puder em me envolver ou me conectar com pessoas relacionadas, eu prezo muito aqui pelo funcionamento da lei do moto frete, que é algo que eu sei que já deu certo. É eu só a gente só precisa é enrijecer ela um pouco mais, mas desburocratizando que ela tem atualizações, né, de melhorias, né, para os tempos de hoje, que ela seja menos burocrática e que o custo seja transferido para o poder público e para as empresas montadoras. É, não seja pra pessoa que já tá ganhando mal hoje. Então a gente já teve esse exemplo aqui de uma empresa, levando em conta aquele que eu falei para você que a estatística da cidade de São Paulo é de um óbito por dia é até um pouquinho mais, né? É e essa empresa, ela trabalhando com um profissional 100% regularizado, com curso, acessórios de segurança, fazendo vistoria anual no veículo, trabalhando com o baú, tudo certinho. Essa empresa ficou 5 anos, que são 1826 dias sem ter um óbito, né? Então assim, ela pagava um valor justo e ela trabalhava com mão de obra qualificada. Então é, se a gente já viu que dá certo, é investir,  minha visão, né, é investir nesse modal e ver o que dá para tirar dali para que possa ser expandido para os motociclistas. O que que tá funcionando ali com aquela categoria que a gente pode expandir para os motociclistas para que diminua os acidentes, ao invés de ficar tentando achar essa fórmula mágica perfeita de ter que fazer acertar todo mundo de uma vez, né? Então quem você puder conectar, eu tô chamando vocês sim, porque né é, mas quem é você puder conectar com relacionado a moto, trânsito, essas coisas eu eu fico muito grato, eu consigo meus espaços dessa forma, pedindo mesmo, beleza. Obrigado. Uma satisfação ouvir a sua, sua apresentação até mais.

**1:52:52 Dawton:** Oi gente, é, eu posso. Eu me sinto muito grato, né, por ter produzido nós, eu e a Michele aqui conduzido uma reunião tão frutífera, porque eu considero essas reuniões realmente muito frutíferas, né? É, embora o gringo sempre externa aí dizendo falando que o resultado não se transforma em ações, né? Eu não concordo com ele. Eu acho que poderia, poderia ter mais ações. As ações podiam ser mais rápidas, né? Mas infelizmente nós não conseguimos ser tão rápidos como gostaríamos que fosse. E realmente isso não depende, só de nós, infelizmente. Mas não tenha dúvida que todas essas coisas estão sendo colocadas. Essas propostas, essas opiniões, né? Essas reflexões que são feitas na nossa teoria temática, elas são elas são realmente traduzidas em ações. A gente sempre vai distribuindo para as áreas que a área técnica é a CET, né? A SP transporte ou DTP, né? É a são as áreas técnicas da Secretaria de trânsito e transportes, né? E eu acho que é isso, né? A gente e tem sim, capacidade de transformar isso em ação, não tenha dúvida. Não desista, gringo, não desista.. É, precisa ficar muito claro que não existe, da nossa parte, nenhum sentimento de ofensa com as palavras que você coloca às vezes, você ultrapassa um pouquinho os limites da sua fala aí no sentido que tá chateado? Que tá realmente não tá sendo atendido por algumas coisas, mas não tiro razão, não tô tirando razão não, eu acho que é isso mesmo, e o  poder público tem sim a obrigação de tomar as providências. Isso faz parte do poder público e que o Montal tem colocado, não existe nenhuma sinalização, nenhuma engenharia capaz de resolver um problema específico , se você não tem fiscalização, a fiscalização ela existe para poder fazer com que as pessoas de fatos obedeçam a lei, né? Então tá muito claro todas as experiências do passado que nós tivemos aqui, as grandes fases que reduziu o índice de sinistros na cidade de São Paulo, um grande quando foi implantado a redução de velocidade na cidade de São Paulo, isso realmente baixou muito. Então eu acho que comprovado que a velocidade é um fator importantíssimo que tem que ser tratado, tem que ser pensado, tem que ser projetado, tem que ser planejado para poder é resolver definitivamente ou chegar mais próximo possível da condição de zero. É isso gente, queria agradecer mais uma vez o Montal e a Maria da Penha e vamos encerrar a nossa reunião que já são mais de meio-dia. Muito obrigado a todos né? Agradecer imensamente aí pelo por você ter aceito o nosso convite, Maria da Penha, espero poder contar mais vezes com você. Maria da Penha e Montal.

**1:56:41 Michele Perea Cavinato:** Montal está sempre aqui na nossa reunião. Doutor montal, fantástico, como sempre aqui vamos ajudar quantos anos, né, doutor montal?

1:56:44 Jmontal: Isso queria até propor aqui para o Dawton, a partir dessa conversa dela, que a gente fizesse um documento com a ajuda da Penha aqui para conversar com autoridade, com a liderança política sobre a questão do controle de velocidade. Penha é um documento que saia de uma Câmara técnica como essa aqui dessas, de técnicos do gabarito do Dawton, da Penha, das vítimas, que são o gringo e outras lideranças da motocicleta, os fabricantes de equipamentos. Um documento que a gente viu que no na campanha eleitoral os candidatos tinham dificuldade de falar da velocidade e às vezes iam na contramão da história, né, Dawton? E talvez a gente pudesse ajudar eles a construir um discurso mais digerível pela população. Realmente gosta da velocidade, né? A velocidade nos emociona e nos mata também, né? É interessante que aqui em São Paulo a gente já viu eleições serem definidas em função de controle de velocidade, né? Alguém usou inclusive o slogan do acelera São Paulo, né? É uma coisa assim? Isso exatamente. Talvez fosse uma coisa pra gente pensar no documento aqui, junto com o estudo de engenharia, Penha, no sentido de ajudar nossas nossas lideranças políticas a, incorporar um discurso mais humanitário, digamos assim, é compreendendo a importância do vilão velocidade. Não só no provocar acidentes, mas no agravar o acidente, né, que nós não fomos feitos, nossa fragilidade não foi feita para resistir essas forças geradas pela energia cinética de um veículo de grande massa e movimento, né? Então é algo que realmente eu deixo aqui como proposta, inclusive da alta da gente pensar em construir esse documento para ser levado para liderança política.

**1:59:01 Dawton:** Perfeito, viu? Estamos dentro. Vamos conversar sobre isso? Já tá feito aí o convite, né? Montal fez o convite e aqui eu estou reafirmando, ratificando, vai o convite, vamos, vamos em frente, é isso,

**1:59:22 Maria da Penha:** claro, estamos à disposição para conversar e tentar produzir algum documento assim importante.

**1:59:28 Michele Perea Cavinato:** Aí eu coloquei no chat, coloquei no chat o link do evento do instituto de engenharia foi passado pela Maria da Penha, beleza?

**1:59:41 Gringo AMABR:** Ô Michele, se puder passar pra Maria da Penha, meu número também eu agradeço. valeu, eu agradeço a todos, muito obrigado e boa tarde.

Todos se despedem