

ENGENHARIA

Órgão Oficial do Instituto de Engenharia

www.iengenharia.org.br #655 / 2023



FAIXA AZUL: COMPARTILHAMENTO SEGURO

Prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes fala que a Faixa Azul foi uma solução eficiente para reduzir a violência no trânsito de São Paulo

Com presença de autoridades, evento no IE destacou importantes medidas para um trânsito mais seguro como recapeamentos e melhoria do sistema semafórico



Linha de Frente

ESPECIALISTAS DIZEM QUE É PRECISO MUDAR A CULTURA DO MOTOCICLISTA



Legislação

PRÓXIMAS ETAPAS DO FAIXA AZUL DEPENDEM DE AUTORIZAÇÃO DO CONTRAN



Infraestrutura

O TRÂNSITO É UM PACTO SOCIAL DETERMINADO POR REGRAS

COMO A FAIXA AZUL PODE MUDAR (PARA MELHOR) O TRÂNSITO DE SÃO PAULO

TAMBÉM CONHECIDO COMO MOTOFAIXA, PROJETO-PILOTO IMPLANTADO PELA PREFEITURA, EM JANEIRO DE 2022, CONSEGUIU ZERAR ACIDENTES FATAIS NAS AVENIDAS 23 DE MAIO E BANDEIRANTES. AMPLIAÇÃO VIA FAIXAS SEGREGADAS PREOCUPA EM QUESITOS ESTRUTURAIS E TÉCNICOS

► Por Karina Lignelli

"Zero" acidentes fatais. Um ano e meio depois, esse é saldo positivo do projeto-piloto Faixa Azul, implantado pela prefeitura de São Paulo, em janeiro de 2022, em 6 km da Avenida 23 de Maio (sentido Santana-Aeroporto) e, em outubro, em 8,5 km da Avenida dos Bandeirantes (da Marginal Pinheiros ao Complexo Maria Maluf, nos dois sentidos, ou 17 km no total).

Localizadas entre as faixas veiculares 1 e 2 dos corredores onde as motos já circulavam, as faixas azuis foram criadas, segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), para organizar o espaço compartilhado entre os automóveis e as motocicletas, e "pacificar e humanizar o trânsito da cidade de São Paulo". Em janeiro último, a Prefeitura anunciou que pretende aumentar em 220 km a quantidade das motofaixas na cidade até 2024.

"Na verdade, a Faixa Azul nada mais é do que uma sinalização onde se consegue conscientizar e mostrar aos motoristas e motociclistas o ponto onde eles podem e devem



trafegar, respeitando os outros modais”, afirma Celso Gonçalves Barbosa, novo secretário municipal de Mobilidade e Trânsito de São Paulo, empossado em 15 de maio.

No período crítico da pandemia, quando, devido ao isolamento social, a demanda pelo serviço de entregas cresceu, e continuou no pós-pandemia, as motocicletas acabaram por se transformar, definitivamente, em ferramentas de transporte e trabalho. Assim, o perfil dos acidentes de trânsito na capital paulista mudou, do pedestre para o motociclista, segundo o ex-diretor-adjunto de Planejamento e Projetos da CET, Luiz Fernando Devico.

De um total de 1,3 milhão de motos, que correspondem a 15% da frota de veículos, foram registrados 297, 345 e 363 óbitos em 2019, 2020 e 2021, respectivamente. Só na Marginal Tietê, das 23 mortes por ano, 10 foram de motociclistas. Entre os feridos, 120 de 191.

Já na Marginal Pinheiros, dos 34 óbitos anuais, 12 eram de condutores de motos. Já entre os 154 feridos em todos os tipos de veículos, 112 eram motociclistas.

Essa mudança de perfil, somada à gravidade da situação, levou a CET e a Secretaria de Mobilidade e Trânsito a buscarem medidas

“Na verdade, a Faixa Azul nada mais é do que uma sinalização onde se consegue conscientizar e mostrar aos motoristas e motociclistas o ponto onde eles podem e devem trafegar, respeitando os outros modais”, afirma Celso Gonçalves Barbosa

corretivas baseadas em experiências anteriores na capital paulista, realizadas na Avenida Sumaré e Rua da Consolação, e em projetos bem-sucedidos aplicados em países como Malásia e Austrália.

Hoje, 16 meses depois, o piloto da Faixa Azul, aprovado e autorizado pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), traz dados animadores: foram 98 ocorrências no período, sendo 44 sem feridos. Nas demais ocorrências, das 59 vítimas, 51 tiveram ferimentos leves e 8, graves.

A Faixa Azul inovou ao conseguir organizar o fluxo das motos, fazendo com que a área já utilizada por motociclistas passasse a ter mais segurança

Outros dados da CET reforçam esse resultado: o risco de acidentes agora é três vezes menor para quem usa a faixa na 23 de Maio, e cinco na Avenida dos Bandeirantes. Com a mudança, ao comparar a Unidade Padrão de Severidade (UPS) ou Taxa de Severidade (indicador de segurança que mostra que, quando menor a taxa, mais segura a via), a da Faixa Azul é de 3,19 UPS/milhão de motos por km, ante 9,23 das vias sem a Faixa.

Mas o mais positivo, claro, é que não houve nenhuma morte desde a sua implantação, ante uma média de quatro óbitos por ano, somente na 23 de Maio. Até a taxa de lentidão caiu, para 15%, em média, chegando a picos de 27% em um fluxo de 12 mil veículos/hora na mesma via.

A meta da CET, segundo Devico, era reduzir a acidentalidade entre 30% e 40%. Mas os números superaram as expectativas iniciais. "Tivemos uma redução de 100% no número de mortes, e 80% no de feridos graves", conta, lembrando que 81% dos acidentes acontecem por conta da mudança de faixa sem sinalização.

Apesar dos comentários de que "era difícil", que "não ia dar certo", segundo o ex-titular da pasta de Mobilidade e Trânsito, vereador Ricardo Teixeira (DEM), o projeto implantado em sua gestão vingou. Mas foi um longo caminho até zerar os óbitos de motociclistas.

"Fizemos muitas pesquisas e campanhas, principalmente com os órgãos de imprensa, motociclistas independentes, empresas que

vendem motos, associações e sindicatos de motociclistas. Só depois, partimos para a implantação", relembra.

Agora, a Prefeitura aguarda o sinal verde da Senatran para ampliar a Faixa Azul pelos 220 km previstos. "É preciso essa autorização para fazer mais testes, porque ainda não existe regulamentação da Faixa Azul no Código de Trânsito", diz Teixeira.

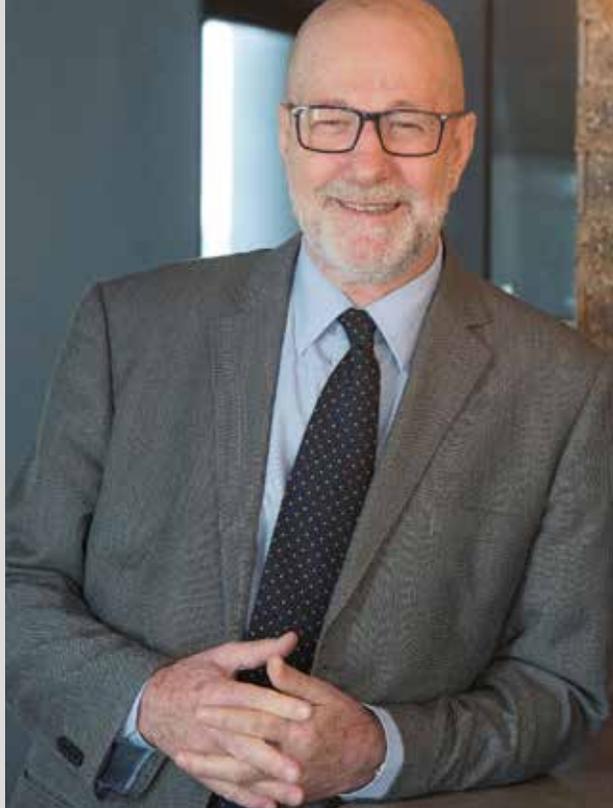
Um 'pacto social': menos buzina, menos agressividade

Na avaliação de especialistas, como a arquiteta e urbanista Maria da Penha Pereira Nobre, diretora do Departamento de Desenvolvimento Urbano e Regional do Instituto de Engenharia (IE), a Faixa Azul inovou ao conseguir organizar o fluxo das motos, fazendo com que a área já utilizada por motociclistas passasse a ter mais segurança ao longo da faixa, evitando circulação entre veículos - que era o que aumentava o risco de acidentes. Maria da Penha, que foi uma das moderadoras do painel de especialistas que fizeram um balanço da experiência da Faixa Azul, no último dia 15 de junho, no IE, explica que, além da redução do número de acidentes, até suas características mudaram.

"Eles se dão mais na mudança de faixas, e não na faixa em si", reforça. "E, mesmo assim, não são acidentes graves, principalmente para as circunstâncias e situações que temos, com volume muito elevado de motocicletas e fluxo pesado de veículos nessas vias."

Superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o engenheiro civil Luiz Carlos Mantovani Náspoli considera a iniciativa da CET "bastante acertada", do ponto de vista de sinalizar um espaço tolerado e garantido pela legislação.

Em especial, no âmbito da educação no trânsito: historicamente, lembra, sempre existiram conflitos e um ambiente hostil entre motociclistas e motoristas, em função do uso dos espaços entre carros. "Eram muito comuns



Luiz Carlos Mantovani Náspoli, engenheiro civil e superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)

brigas e agressões, com motociclistas que arrancavam espelhos, refletores ou chutavam paralamas”, conta. Do outro lado, motoristas davam fechadas, muitas vezes, maldosas para impedir a passagem do motociclista.

Mas o assunto foi sendo pacificado, com as partes se acomodando ao fato de que o uso do corredor entre motoristas e motociclistas era um espaço possível, diz Náspoli, que por 7 anos atuou como gerente do Centro de Treinamento de Educação do Trânsito da CET.

“O trânsito é um pacto social, determinado por regras e leis. A partir do momento em que são estabelecidas sinalizações no trânsito (como a Faixa Azul), se estabelecem também comportamentos e condutas”, destaca. Ou seja, quando aumenta a tolerância de ambas as partes, tudo começa a fluir bem. “O que faltava era o Estado admitir a solução.”

Essa mudança de comportamento ocasionada pela implantação da Faixa Azul gerou alguns reflexos positivos, além de zerar as mortes, segundo Luiz Fernando Devico, da CET. Um deles, bem inesperado em sua avaliação, foram as buzinas, literalmente, pararem.

O segundo foi a redução da agressividade

de ambos os lados. O motociclista que usa a Faixa Azul fica mais tranquilo e, além de melhorar a questão do conflito, a medida passou a refletir um “apaziguamento” no trânsito. “Menos buzina, menos agressividade”, diz.

O terceiro, de acordo com Devico, foi a redução da lentidão das vias. “Essas questões não eram os objetivos principais da iniciativa, mas, sim, a segurança viária”, explica. “Esses reflexos vieram juntos, com destaques ao apaziguamento do estresse e à melhora da fluidez no trânsito.”

Resultado: a aprovação dos motociclistas da Faixa Azul na 23 de Maio é de 96%, e na Bandeirantes, 97%.

Ampliação em uma estrutura viária voltada para o automóvel

O anúncio da Prefeitura de ampliar em 220 km o projeto da Faixa Azul na capital paulista, prevê contemplar várias vias, como as marginais Tietê e Pinheiros. Além disso, serão feitos estudos para a implantação também na Avenida Ipiranga, Avenida Senador Queirós, Avenida do Estado, Avenida Rangel Pestana, Viaduto Dona Paulina, Rua Maria Paula, Viaduto Jacaré, Viaduto 9 de Julho, Avenida São Luís, em outros pontos da 23 de Maio, Avenida Rebouças, Rua da Consolação, Radial Leste, Avenida Washington Luís, Avenida Rubem Berta, Avenida Senador Teotônio Vilela, Avenida Guarapiranga, Avenida Aricanduva, Avenida Eliseu de Almeida, Avenida Francisco Matarazzo, Avenida Salim Farah Maluf, Avenida Edgar Facó e Avenida Inajar de Souza.

A princípio, a Secretaria de Mobilidade e Trânsito já vem trabalhando na ampliação da Faixa Azul, com a ligação da Praça Campo de Bagatelle até a 23 de Maio, levando os motociclistas até a Avenida dos Bandeirantes, para aí, sim, se espalhar para os demais pontos.

Mas, mesmo sendo um case de sucesso que pode “se espalhar por todo o Brasil, e até outros países”, segundo o secretário de Mobilidade e Trânsito, Celso Gonçalves Barbosa, é

Erros e acertos

Apesar da primeira experiência bem-sucedida da Faixa Azul, a CET já chegou a desaconselhar a implantação de motofaixas na cidade, em 2018. Um estudo feito por técnicos da CET, com base em duas faixas aplicadas na época, mostrou que, a despeito dos esforços, não foram alcançados os patamares mínimos de segurança na circulação dos motociclistas e dos demais usuários onde foram implantadas as faixas exclusivas.

Por isso, experiências do passado que tiveram problemas foram abolidas, conta Luiz Fernando Devico, da CET. Como quando fecharam faixas de tráfego na própria 23 de Maio: canalizando-as para motos, elevou-se o grau de congestionamento e lentidão.

Houve também experiências anteriores com motofaixas que não funcionaram. Uma delas, no cruzamento das avenidas Noé de Azevedo com a Lins de Vasconcelos, seguindo pela Rua Vergueiro até chegar na Praça da Sé, que ficou ativa entre 2010 e 2014, mas não era respeitada. A ideia era servir de ligação entre a Zona Sul e a região central.

Outra foi implantada na Avenida Sumaré, na Zona Oeste, em 2006, mas desativada em 2013. Todas essas eram, sim, faixas exclusivas à extrema esquerda das vias, e não funcionaram pelo fato de a travessia de pedestres ficar fora da faixa, e as motos não tinham rotas de fuga. Ou seja, uma série de fatores contribuíram para o não-sucesso do projeto, lembra Devico.

“Quando se criou a motofaixa da Sumaré, havia muitos pedestres, e o canteiro central daquela via é uma área de lazer. Havia travessias de pedestres em locais erráticos, fora das faixas, e isso fez com que o número de acidentes com as motos fosse muito elevado.”

A urbanista Maria da Penha Nobre confirma. Ela conta que ocorreram diversos acidentes “sinistros” e, por isso, a experiência, muito diferente da atual, foi interrompida.

“Como a motofaixa da Sumaré ficava junta ao canteiro central, onde havia uma série de intercessões de nível e movimentos de conversão, acabava gerando acidentes.

A CET acabou desistindo e desativou a faixa, pois considerou a solução inadequada.”

Por isso, conta Devico, na Faixa Azul da Avenida dos Bandeirantes foram implantadas fases de travessia de pedestres com mais de 6 mil gradis, para a canalização de movimento ficar exatamente nesses pontos e oferecer um incremento de segurança também para eles.

Maria da Penha, que trabalhou mais de 30 anos na CET e foi responsável pelos estudos-piloto da instituição, reforça a relevância da Faixa Azul em termos de organização do fluxo. Mas chama a atenção para alguns locais previstos para futura implantação. Vias como Washington Luiz, Rubem Berta e Guarapiranga são avenidas arteriais de fluxo pesado. Já na Avenida Rebouças não há espaço suficiente para implantá-las, destaca.

Ou seja, é preciso ter as condições físicas adequadas e, para manter a segurança, é preciso deixar a faixa do automóvel adequada, e não estreita. “Dá uma certa aflição andar na Bandeirantes, na faixa da esquerda, porque se sente que a faixa é menor, e está na lateral do canteiro, não tem para onde ir. É uma questão a ser bem pensada”, afirma.

Como não se anda pelo lado direito, pois tem sarjetas e inclinação da via e, mesmo que a escolha tenha sido entre a segunda e terceira faixas, nem toda via conta com tantas faixas disponíveis como na 23 de Maio, destaca a diretora do Instituto de Engenharia.

“Por isso, é preciso ter critérios mínimos, como a largura das vias, se tem tráfego de ônibus. Como estruturar uma Faixa Azul no meio de duas faixas destinadas originalmente aos automóveis? Será que tem condições seguras para isso acontecer? São essas características técnicas que têm de ser observadas”, alerta a especialista.

As regras claras e a boa sinalização horizontal na cor azul, que se destaca das brancas, mais a colocação de tachas, placas de advertência educativas e regulamentação bem definidas, são pontos positivos da Faixa Azul, afirma o urbanista Flávio Fichmann, que destaca a “coragem” da CET em dar o primeiro passo para mudar essa realidade.

A urbanista
Maria da
Penha Nobre



Assim como Maria da Penha, ele lembra que a solução não é aplicável em qualquer via, mas em vias expressas, semiexpressas e arteriais, que têm características para absorvê-la – como nas que têm distanciamento entre cruzamentos semaforizados.

O especialista do IE e da ABVE faz outra ressalva: apesar de os números da CET mostrarem decréscimo no número de acidentes com vítimas e vítimas fatais que envolvem automóveis e pedestres, de forma mais ampla, não há um bom desempenho no contexto geral, pelo aumento importante de acidentes com motociclistas, fatais ou não.

Em sua avaliação, uma medida específica para motocicletas precisa contextualizar acidentes dentro de um tripé: o veículo, o ambiente onde a via está inserida a via e o condutor. Além dos três componentes e, no caso das motos, uma inspeção veicular.

“Mas não só a condição da moto, pois boa parte dos acidentes acontece por razões relacionadas ao condutor. É preciso trabalhar a educação, a reciclagem, em condutores de automóveis, caminhões, ônibus - ponto que recai sobre o pedestre também.”

Até pouco tempo atrás, as estatísticas da CET mostravam que o número de mortes e motociclistas crescia 16% ao ano, caminhando para um quadro muito grave e com alto custo social para a sociedade, já que o perfil do motociclista que morre em São Paulo é da faixa etária entre 18 e 24 anos, que “está iniciando a vida”, segundo Luiz Fernando Devico.

“Ele fica lesionado, com sequelas permanentes, que muitas vezes o deixam incapacitado de retornar ao trabalho, sendo que outros que morrem deixam a família desamparada”, afirma. “Esse é um problema muito maior do que o trânsito, mas insistimos na necessidade de uma ação.”

preciso que a experiência da Faixa Azul seja aprovada. “Só então, passaremos à normatização e à resolução pela Senatran e pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).”

Porém, sob um olhar mais técnico, a expansão gera diversas reflexões quanto ao tipo de vias e à eficácia em sua aplicação para evitar ao máximo acidentes fatais. Uma delas, da diretora do IE, Maria da Penha Nobre, refere-se aos tipos de vias onde seria implantada. A 23 de Maio, por exemplo, é uma via de trânsito rápido, sem intercessão de nível nos 6 km da motofaixa, com acessos controlados de entrada e saída e sem pedestres circulando.

Já a experiência da Bandeirantes, considerada uma “via arterial de primeira”, segundo a urbanista, com fluxo de veículos e motos elevado, tem de ser acompanhada, para que a CET também implante-a em vias arteriais de segunda e em vias coletoras (que recebem e distribuem o fluxo de veículos que tenham de sair de vias de trânsito rápido ou arteriais). Isso nas mais variadas cidades do país, para a Senatran obter “resultados interessantes.”

“É necessário ter uma experiência diversificada da aplicação da Faixa Azul em vias com fluxo um pouco menor, mas que tenham características equivalentes em outras cidades do Brasil. Ou fica difícil para a Senatran produzir uma resolução (em nível nacional).”

A criação de uma nova estrutura que contemple também as motos é sinal da mudança de hábitos da população, segundo o arquiteto e urbanista Flávio Fichmann, coordenador técnico da Divisão Técnica de Transporte Metropolitano do IE, e diretor-coordenador do Grupo Mobilidade Urbana da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE).

Ele menciona os primórdios da circulação de veículos em São Paulo, quando não havia código de trânsito, oficinas mecânicas nem vias adequadas para a circulação de outros tipos de veículo. Assim, durante muito tempo, não surgiu uma política pública importante, que deveria ser criada por quem trabalha com planejamento e segurança urbanística,

para entender que havia um incremento importante no uso de motocicletas, aponta.

Sem essa adequação, toda a estrutura viária que se desenvolveu na cidade ficou voltada para o automóvel e sua segurança. “Algumas coisas foram feitas em relação aos pedestres, mas praticamente nada em relação aos motociclistas. E, diante disso, o conflito das motocicletas com os demais modais, como ônibus e automóveis, se intensificou.”

Por isso, diz Fichmann, a aposta de que a Faixa Azul seria a primeira experiência no Brasil que daria certo, felizmente deu, principalmente no sentido de oferecer uma solução.

Mas foi um primeiro passo, pois é uma solução que deve ser atrelada a outras, como o recuo de faixa de retenção de automóvel, para deixar uma acomodação nos semáforos para motociclistas, por exemplo. Porém, ainda há restrições em algumas vias.

“Há um arsenal de soluções que estão sendo adotadas na cidade de São Paulo e vêm surtindo resultados, mas ainda estamos muito longe de chegar num nível satisfatório em relação à segurança no trânsito, especificamente a dos motociclistas”, afirma.

Mas esse passo importante, dado com providências efetivas de engenharia, conforme reforça, é tão relevante que prevê a sua ampliação em São Paulo, e tem demandas no Brasil inteiro no sentido de haver subsídios técnicos para a implantação da solução.

Para o diretor do IE, esta é uma solução de engenharia de tráfego que começa a mudar o desenho da cidade de tal forma que tem apoio de associações, sindicatos de motociclistas e, principalmente, a adesão de motociclistas não profissionais – coisa que “nunca viu”, diz.

“Existem muitos acidentes com entregadores, e pessoas que exercem profissionalmente as atividades usando a motocicleta. O apoio e a conscientização por parte das entidades são importantes, pois dão segurança, confiança e, antes de mais nada, respeito.”

Vale ou não ter faixas segregadas nas marginais?

Um projeto que está no radar da Prefeitura e da CET é levar a Faixa Azul, ou Faixa Segregada, para as marginais, ideia original que levou à criação do piloto hoje ativo na 23 de Maio e na Bandeirantes.

A estrutura, que ficaria rente à margem dos rios, teria acessos com estruturas semelhantes às ciclopassarelas usadas pelos ciclistas. Porém, especialistas da área não são entusiastas da proposta por motivos técnicos.

A Prefeitura e a CET, a princípio, concluíram que as marginais Tietê e Pinheiros – exceto o trecho do Jockey Club, que é pista única – são locais críticos para receber a Faixa, pois têm condições diferentes de qualquer via, com saídas à esquerda, movimentos da via local para a expressa e, pior, movimentos contrários da esquerda para a direita, de quem vem da pista local.

“Com o agravante de que são os locais onde mais morrem ciclistas, e os com os maiores volumes de motos”, diz o chefe do Departamento de Projetos Estratégicos, Governamentais e de Segurança Motociclística da CET, Luiz Fernando Devico.

Por isso, requerem atenção e um tratamento diferenciado. “A diferença do projeto malaio é de que, quando construíram a via segregada, ela entrou direto no projeto da construção da rodovia. Aqui, já temos ela pronta. Não tem como construir uma pista segregada sem tirar a capacidade da que existe, e o que já está lá, já está saturado”, afirma.

A ideia, explica, seria trabalhar com o balanço do talude do rio, porque não é muito largo, não tem carga extremamente pesada, passará moto, veículo leve e não exigirá uma estrutura gigantesca. Mas, como seria para chegar nessa via, já que o motorista estará muito à esquerda de tudo? Devico explica que a ideia é que os acessos sejam feitos pelas pontes, sem qualquer inter-

ferência com o viário que existe, e sem conflito veicular.

“Um investimento muito alto, de uma complexidade muito grande”. Essa é a avaliação do arquiteto e urbanista Flamínio Fichmann, diretor do IE e da ABVE. Ganhar um espaço aéreo, com estrutura em balanço sobre o rio, para ganhar espaço para as motocicletas.

Segundo o especialista, antes de adotar qualquer solução, é preciso avaliar quantas e quais são as entradas e saídas, as necessidades de circulação de motocicletas nas marginais, trechos críticos, onde ocorre o maior índice de acidentes e quais os envolvidos.

“Há algum tempo, a CET, numa medida muito sábia, proibiu a circulação de motocicletas em determinados trechos onde há um número maior de caminhões, pois sabemos que sempre que os acidentes envolvem caminhões e motocicletas, eleva-se a fatalidade.”

Também seria importante entender essa lógica de deslocamento e toda sua dinâmica, porque pode ser que essa solução única não atenda a todos de forma adequada, diz.

Fichmann destaca também que é preciso entender que, num espaço público viário, ao se fazer projetos específicos, é preciso levar em conta a segurança do motociclista: hoje, se ele cai em cima de um *guardrail* na marginal, sofrerá ferimentos que levam a óbito.

“Aquilo é uma lâmina, mas que serve para proteger automóveis e caminhões. As barreiras físicas, os postes, as luminárias, tudo foi concebido para proteger também o deslocamento de ambos, não contemplando os motociclistas. Portanto, se for para adotar providências com foco em motos e motociclistas, que sejam específicas”, alerta.

Já a arquiteta e urbanista Maria da Penha Nobre, diretora do IE, faz um paralelo entre Faixa Segregada com as de ônibus, que têm uma faixa semelhante a uma canaleta, com obstrução para sair e para entrar. “Faixa Segregada na marginal, em princípio, é uma coisa meio estranha, porque ‘segregar’ quer dizer: quem está fora não entra, quem está dentro não sai. Até na faixa de ôni-



bus houve a preocupação de fazer tachões que permitiriam ao ônibus sair da faixa quando ele precisa”, afirma.

Sua preocupação maior que o montante de investimento num projeto dessa magnitude também é a segurança, já que o que chama a atenção da especialista é o cruzamento dos motociclistas na frente dos carros. “É muita loucura o que eles fazem nas marginais. É preferível uma coisa mais simples, uma Faixa Azul delimitada para dar organização, do que uma segregada”, afirma Maria da Penha, que fala que esse é outro ponto importante para estabelecer critérios de aplicabilidade em outras vias de São Paulo ou do país.

“Esse deveria ser o último lugar para um projeto desses, por uma questão simples: não existe no Brasil um lugar igual às marginais da cidade de São Paulo, onde passam 200 mil, 300 mil, 500 mil veículos por dia”, afirma. “É importante avaliar bem essas propostas, pois o Art. 2º do Código de Trânsito fala sobre danos e falhas em projetos implantados. Se acontecer algum acidente ou sinistro mais grave por alguma decisão tomada nesses projetos, é a autoridade municipal de trânsito que responderá judicialmente”, alerta.

Devico, da CET, afirma que a Faixa Segregada nas marginais está proposta apenas como um estudo, e precisa do aval do governo de São Paulo para continuar. “Não se trata de uma decisão e, assim com o as demais vias para implantação, há obviamente, locais que não serão possíveis a Faixa Azul”, destaca.

Da pioneira Malásia para as ruas de São Paulo

Uma pesquisa realizada pelo superintendente da ANTP, Luiz Carlos Mantovani Náspoli, na ocasião em que foi gerente do Centro de Treinamento da CET, mostra outras aplicações em países como a Austrália.

Lá, a solução chamada "Lane Filtering" (ou filtragem de faixa) determina que os motociclistas trafeguem em baixa velocidade, não mais que 30 km/h entre as duas faixas de veículos parados ou em movimento lento na mesma direção. Já nos Estados Unidos, a Califórnia permite o "Lane Splitting", que nada mais é do que a prática de andar de motocicleta nos espaços entre as fileiras de tráfego parado ou lento, sempre na mesma direção do tráfego em até 20 km/h.

A "Lane Filtering" é uma prática também adotada em Toronto, no Canadá, e a "Circulation Inter Filles - Securité Routière", algo como circulação entre faixas, aplicada na França.

"Não é a mesma coisa que foi feita na 23 de Maio ou na Bandeirantes, mas mostra que o 'corredor entre carros' é uma preocupação também de outras partes do mundo."

Como a experiência da motofaixa tem registrado resultados positivos no exterior, a CET estudou o assunto e acabou por trazer conceitos de melhores práticas que seriam aplicados e adaptados ao projeto da Faixa Azul.

Na Malásia, por exemplo, pioneira na adoção de corredores exclusivos para motos há 50 anos, foi realizado um forte trabalho em infraestrutura do viário para atender à frota de duas rodas, segundo Luiz Fernando Devico.

Em fevereiro último, a CET-SP, a Abraciclo e o Sindimotos fizeram uma visita técnica ao país para trocar experiências e colaborar com o plano da ONU "Década de Ação pela Segurança no Trânsito", cuja meta é reduzir

em, pelo menos, 50% esse tipo de acidente em nível global. Lá, onde os corredores para motos chegam a 463 km (sendo 263 km de faixas exclusivas), a redução de acidentes com vítimas chega a 40%, e o governo tem controle total dos acidentes do trânsito, que são mapeados por GPS.

Já na Austrália, foram trabalhados aspectos de regulamentação e legislação de corredores de motos, conta, e, ao trazer pontos das duas situações em paralelo, a CET chamou a sociedade previamente para discutir os conceitos com as categorias de motociclistas.

Segundo Devico, uma característica apontada por eles é que, quando andam nos grandes corredores, já trafegam entre as faixas 1 e 2, pois disseram que é o local onde se sentem mais seguros. Diante dessa questão, testou-se (a faixa) exatamente onde eles andam para melhorar as condições. Antes, os motociclistas andavam nesses locais disputando espaço em cima do balizamento, abrindo caminho porque o carro está do lado, e os conflitos nasciam justamente da falta de uma sinalização efetiva, ou de balizamento mais adequado.

"Concluimos que tínhamos de aplicar a Faixa Azul onde os motociclistas já trafegam, criar um balizamento específico e estabelecer que esse compartilhamento fosse feito de forma racional, adequada e minimizasse o conflito veicular". Os reflexos já mostram isso.

De modo geral, segundo a urbanista Maria da Penha Nobre, o exemplo da Malásia, que tem um número de faixas exclusivas elevado e faixas segregadas separadas só para motos, como se fossem ciclovias, é interessante e tem dado certo.

Mas é preciso considerar que o comportamento do motociclista no Brasil, principalmente em São Paulo, tem uma série de características ligadas à entrega – a exemplo dos motofretistas e motoboys que fazem entregas rápidas, têm prazos e, por isso, excedem a velocidade, colocando a vida em risco. "Esse é outro fator importante de ser avaliado na hora de tomar a decisão de implantar vias segregadas, como tem na Malásia", sinaliza. □