

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Data: 04/02/2026

Horário: 10h às 12h

Participantes

Ana Carolina Nunes - CTMP
Ana Claudia Silva De Britto – CET/SME
Antonio Carlos Vieira Abrantes – CET/SME
Carlos Alberto S Codesseira – CET/DP
Carol Medeiros – SMT/GAB
Claudinha Amaro - CTMP
Dawton Roberto Batista Gaia – CET/SPP
Deisy Paula Da S S Gabriel – CET/SME
Eduardo Pereira – CET/GPL
Everaldo Valenga Alves – DETRAN SP
Fernanda Ormelezi Pitombo - SMUL
Gilberto de Carvalho - CTMP
Hidely - CTMP
José Renato Soibelman Melhem - SMPED
Juliana Di Grassi – SMT/AT
Lea Lopes – SMT/AT
Luiz Alberto Goncalves Rebelo - CET
Marília Campos Hildebrand – DETRAN SP
Mauro Calliari - CTMP
Michele Perea Cavinato – SMT
Oliver Cauã - CTMP
Pamela Escolastico Rodrigues - SMUL
Rafael Mielnik – SMT/AT
Ricardo Airut Pradas – SMT/AT
Rodrigo Candido – SMT/Imprensa
Rose - CTMP
Sandra Ramalhoso - CTMP
Sergio Ricardo do Amaral – CET/GMC
Stephane Steinhorst de Lima – DETRAN SP
Viviane Cristina da Silva – SMT/GAB

Pautas

1. Ações Propostas para Redução de Sinistralidade

- a. Apresentação do Novo Programa de Segurança Viária “Respeito à Vida” – Everaldo Valenga, Coordenador de Segurança Viária, Detran.
- b. Convênio Estado x Prefeitura previsto neste Programa – Dawton Roberto Gaia, Superintendente de Planejamento e Projetos, CET.

00:00:03 Michele Perea Cavinato: Primeira Câmara do ano, dando início aos trabalhos do CMTT. A ideia desta reunião é conversar sobre as ações voltadas à segurança viária, com foco em como o redesenho urbano pode ajudar a reduzir acidentes, salvar vidas. Nós estamos falando de medidas práticas que ajudam a tornar as vias mais seguras, especialmente aos usuários mais vulneráveis, como os pedestres e ciclistas. Na sequência, nós vamos falar sobre a atuação conjunta entre o Detran e a CET, que amplia o apoio técnico para a cidade e contribui na redução dos acidentes de trânsito. Lembrando que essa pauta veio de encontro ao solicitado pelo Mauro Cagliari e pelo seu Elio. Para iniciar a conversa, vou passar a palavra para o Everaldo. Everaldo, bom dia. A palavra é sua.

00:00:53 Everaldo Valenga Alves: Bom dia, Michele. Bom dia a todos os participantes aqui deste importante grupo, que forma uma espécie de *pool* de especialistas, de pessoas interessadas na mobilidade a pé. Estou muito feliz de estar aqui. Mais uma vez, o convite é feito pela Michele. Agradecer a esses convites que eles fazem, com que a gente consiga ter a oportunidade de mostrar um pouquinho do que o Detran vem fazendo. Preciso citar aqui a minha diretora de Segurança Viária, Roberta Mantovani, que nos autorizou a tirar um tempinho dessa agenda corrida que nós estamos tendo, em especial por conta do programa Respeito à Vida. Eu pedi autorização para a Michele, para trazer duas pessoas aqui do time, para vocês já irem conhecendo. Uma é a Stephane, eu não sei se a Stephane já entrou aqui, não consigo reconhecê-la. Acho que ela ainda não entrou, mas vai entrar em seguida. Mas eu já estou aqui com a Marília Hildebrand, nossa coordenadora do sistema de trânsito, de integração de sistemas de trânsito. A grande responsável aqui por coordenar aí na nossa equipe o programa Respeito à Vida, toda a construção, o desenho. Eu fiz questão de trazê-la aqui. Eu sei que ela está com a agenda bem corrida, eu sei por que eu também cobro, mas ela tirou um tempinho aqui, fico feliz de ela estar aqui também, para que vocês possam conhecê-la e conhecer um pouco do trabalho que o time aqui da diretoria de Segurança Viária vem realizando. Não sei se Marília quer ir já engatilhando a apresentação, mas, antes de a gente passar a apresentação, só falar um pouquinho desse contexto rápido que nós estamos vivendo. O ano passado, com a reestruturação do Detran, foram criadas algumas diretorias, foi redesenhado esse arranjo do Detran voltado muito, muito focado na segurança viária. A principal mudança foi a criação dessa diretoria de segurança viária. Até onde sabemos, acho que é o único Detran que possui um arranjo tão complexo, tão completo, voltado a atender a

segurança aviária como um todo, em vários aspectos. Aqui, a diretoria, ela tem a área da Escola Pública de Trânsito, que trabalha com educação corporativa, e a própria Educação para o Trânsito como um todo. Nós interagimos muito essa área e outras áreas com outras áreas, área de assessoria e de comunicação, enfim. Todas as 20 superintendências espalhadas, muito bem distribuídas pelo Estado, atendendo os 645 municípios. E nós temos uma outra coordenação, que é uma Coordenação Geral de Segurança Aviária, com a qual com muita honra estou à frente. Eu tenho duas pessoas abaixo, dois coordenadores, um do Observatório de Segurança no Trânsito, que é o Pedro Borges, que está em uma outra agenda, nem o chamei aqui, até porque o nosso foco aqui vai ser o Para a Vida, e a Marília, que está coordenando essa área. Todas essas duas grandes áreas, seja a Coordenação do Observatório, seja a Coordenação de Integração dos Sistemas de Trânsito, elas trabalham de forma muito unidas, muito juntas, uma apoia a outra. Atuamos em várias frentes, tanto o Infosiga, que vocês já conhecem. O Infosiga é uma das nossas competências dentro da Divisão de Estatística. Nós temos uma Divisão de Estudos, que atua nessa pesquisa, na metodologia desses dados e outros. Nós temos uma área focada em redução de mortes e lesões do trânsito, em atendimento à SPTrans, também uma área bastante... É uma área nova. Eu vou talvez até deixar a Marília falar um pouquinho mais, mas nós temos um apoio muito forte na integração com os municípios. Nós trabalhamos com a parte da engenharia de tráfego. Enfim, tem uma série de elementos que nós vamos falar um pouquinho aqui desse programa a respeito da vida. Vou deixar para a Marília fazer essa conversa, esse diálogo. Só destacar, antes de a gente começar, que da nossa área aqui nós temos três grandes projetos estratégicos. Um é o Infosiga, seja a sua manutenção, seja a melhoria. O outro é o Plano de Segurança Aviária do Estado de São Paulo. Já está na tela aqui, que está em vias de ser lançado. Ele já está pronto, então estamos aguardando as agendas superiores. O outro é o programa a respeito da vida, uma nova configuração, uma nova estrutura. E eu vou fazer um combinado aqui com a Marília, da gente fazer uma espécie de jogral. Ela vai fazendo uma presença aqui, ela tem uma agendinha. Daqui, a pouco ela precisa sair. A gente tenta fazer um jogral rapidamente. A gente fica depois para tirar algumas dúvidas. Enfim, acho que a gente cumpre com a nossa meta. Marília, deixa eu você falar um pouquinho aqui do seu trabalho, do programa a respeito da vida. A gente já vai iniciando a nossa apresentação.

00:06:33 Marília Campos Hildebrand: Oi, bom dia para todo mundo que está por aí. Alguns de vocês, acho que a gente já se conhece. Eu assumi a Coordenadoria de Integração dos Sistemas de Trânsito. Tenho essa honra de trabalhar com uma equipe muito qualificada e de ter conhecido o Everaldo nessa jornada que a gente iniciou agora em 2025. Estamos com esse desafio, como ele bem colocou, de estruturar esse programa aqui, numa remodelagem desse programa que já tem um histórico aqui no Detran e de apoio do Estado aos municípios, através do Detran, que coordena esse programa. Tivemos esse desafio através da implementação da Diretoria de Segurança Viária. Então, a partir do ano de 2025, repensar e estruturar critérios

técnicos e claros para um edital de chamamento que trouxesse e colocasse os municípios paulistas para apresentarem projetos que sejam adequados, especialmente privilegiando usuários vulneráveis. Então, acho que por isso que estamos aqui apresentando esse processo para vocês, que está em curso. A gente está num processo de adesão dos municípios ainda na fase, a gente acabou de passar a fase de manifestação de interesse, e qualificamos recentemente os municípios para o envio de proposta técnica, que deve acontecer até o meio de fevereiro. Eu vou falar de forma ampla aqui, peço e convido o Everaldo para interagir comigo, como ele mesmo falou. A ideia é dar um panorama geral desse programa para vocês, mostrando justamente qual é, de fato, essa estruturação que privilegia tanto assim os pedestres, nesse caso. A gente está chamando esse ciclo de ciclopiloto porque ele passa por uma estruturação bastante relevante, seja nos aspectos de seleção de municípios, de propostas e projetos que vamos apoiar com recursos financeiros, mas ele tem um aspecto muito importante, que é a questão da ação formativa que atravessa o programa inteiro. O componente de educação está estruturado. Então, eu vou falar de forma geral aqui, passando por essa primeira tela. Nesse ciclopiloto, tratamos de três componentes especialmente: um componente que versa especificamente sobre sistema viário, privilegiando um redesenho de vias seguras no estado de São Paulo. Um segundo componente que vai dar apoio ao município no âmbito das ações educativas e que vai também, através da reestruturação do Detran e da nossa Diretoria de Segurança Viária, que tem uma escola pública de trânsito, apoiar os municípios tanto a promover suas ações locais quanto a formar e capacitar os servidores, para que o estado tenha uma estratégia alinhada de segurança viária como um todo. E um terceiro componente, que é a fiscalização, atuando nesses três eixos tão estratégicos para a segurança viária, apoiando os municípios na aquisição de equipamentos de fiscalização e instruindo também sobre boas práticas de fiscalização. Lembrando que toda essa remodelagem do programa a respeito à vida está embasada no conceito de sistema seguro e Visão Zero, onde nenhuma morte é aceita.

00:09:48 Everaldo Valenga Alves: Marília, acho que é importante, a gente tem ali novos componentes, evidentemente existem outras possibilidades dentro do programa, mas o foco agora e o que a gente vai apresentar aqui para vocês, o que já está em andamento desde dezembro do ano passado, que são esses componentes ditos aqui. Acho que, não sei se a Marília chegou a falar, mas é importante relatar que a iniciativa Bloomberg, através de alguns parceiros ali, também nos apoiam, nos ajudam, nos auxiliam aqui institucionalmente o Detran nesses e outros projetos.

00:10:35 Marília Campos Hildebrand: Bom, e aí, para falar de forma ampla e macro sobre esse edital que institui critérios, é importante dizer que o Detran passa a estabelecer, então, alguns critérios mínimos de adesão que os municípios devem cumprir para conseguir estarem aptos a receber esse tipo de apoio, sendo eles: integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, ter

a habilitação do sistema de notificação eletrônica, estarem habilitados para indicação do real condutor infrator, que são aspectos muito caros para o Detran nesse processo de digitalização que a gente vem passando e para que a gente consiga acompanhar os municípios nessas ações de forma ampla. Além disso, o Plano de Segurança Viária, que eu não vou falar muito dele aqui, mas que está em vias de ser publicado. A gente passou também o ano de 2025 por um processo muito intenso de elaboração, com muitos atores, muitos dos stakeholders do Estado, secretarias, e passamos por um processo de consulta pública para construir esse Plano de Segurança Viária para o Estado de São Paulo. Ele é um critério importante em que os municípios têm que se comprometer a cumprir as metas desse plano. Por último, um diagnóstico municipal de segurança viária, no qual conseguimos alcançar os 645 municípios paulistas nessas respostas, para a gente ter, de fato, um entendimento sobre como esses municípios estão em determinados aspectos de segurança viária que a gente precisava compreender para conseguir promover uma estratégia bem articulada. Bom, o Everardo já colocou aqui que o Infosiga é uma ferramenta bastante importante para entender essa questão da sinistralidade nos municípios paulistas, e toda a proposta técnica é construída a partir desses dados já disponibilizados por essa ferramenta tão importante. O apoio pode ser solicitado pelos municípios através desses três componentes que a gente destacou, e a gente promove essas estratégias de vias seguras, de educação e fiscalização, com guias orientativos para as ações locais e apoio com recursos financeiros nesses casos de propostas técnicas. Esse é o panorama geral da construção desse projeto. E aí a gente vai passar e falar aqui de alguns aspectos mais importantes, e aqui a gente vai tentar se ater à questão de vias seguras, que é aquele destaque que a gente faz e que tem mais relação com o impacto de fato em priorizar usuários vulneráveis, o que vai trazer um resultado mais direto para o que a gente vai discutir hoje. Bom, então o Everardo já comentou que a gente tem esse apoio técnico tão importante para a gente. Muitos de vocês devem conhecer a Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, que tem sido um parceiro fundamental na qualificação técnica dessas estratégias de intervenção viária. A gente pauta esse guia através da importância do desenho viário seguro para salvar vidas, apresenta algumas ferramentas e estratégias que podem ser aplicadas nos municípios do Estado de São Paulo, por meio de soluções de desenho viário seguro, que comprovadamente salvam vidas e protegem pedestres e ciclistas. A gente recupera, dentro desse guia, padrões técnicos e materiais de referência que estão pautando aqui a discussão no cenário nacional e internacional e traz aí algumas fichas no apêndice. Essa é a estrutura do guia. Falando das ferramentas, e aí vou até perguntar se o Everardo quer me complementar ou se eu vou tocando daqui.

00:14:11 Everaldo Valenga Alves: Eu fico entusiasmado de ver porque o envolvimento da equipe foi tamanho. Até eu aprendo aqui também. Então, vamos lá, a hora que eu achar que precisava falar alguma coisa, eu falo, pode deixar. Daqui a pouco a gente puxa a Stephanie aqui também, viu? Fica preparado, Stephane. Pode ir lá, Marília.

00:14:31 Marília Campos Hildebrand: Bom, então a gente tem três grupos de ferramentas que a gente proporciona para que os municípios utilizem nas suas propostas técnicas de intervenção e de requalificação de vias, passando por duas ferramentas que o Respeito à Vida já oferecia nas suas edições anteriores, que são as travessias elevadas e as lombadas, mas não só. Entendendo que, para a qualificação e a preservação da vida, a gente precisa promover estratégias integradas de segurança viária que olhem para outras possibilidades e soluções de desenho viário, sendo elas ferramentas de deflexão horizontal, que vão proporcionar um desvio lateral dos veículos, proporcionando uma redução de velocidade e proporcionando também maior visibilidade dos pedestres. Eu vou citar aqui de forma rápida, porque a ideia não é a gente dominar aqui toda essa discussão, mas falando da redistribuição das faixas de rolamento, na alteração dos raios de giro das esquinas e aumento das calçadas, na indução de marcação de travessias em todos os cruzamentos, esses desvios laterais através de chicanas, ilhas de refúgio, estratégias de deflexão horizontal que privilegiam ciclistas, como ciclorrotas, ciclofaixas e ciclovias, e minirotatórias também, que vão sequencialmente, através de escadas de intervenção que a gente sugere através do guia, sendo elas cruzamentos compactos, ruas, corredores ou áreas calmas, e que vão poder criar um ambiente que proteja esses usuários. Além disso, a gente oferece também algumas outras ferramentas complementares de redistribuição de faixas de estacionamento, entradas e portais em determinadas ruas, a própria faixa de travessia de pedestres, usualmente, a frente segura de escolas, o posicionamento de mobiliários urbanos, como jardineiras, balizadores, elementos como bancos, enfim, que vão trazer mais conforto para os pedestres também e qualificar o uso do espaço público de circulação. Acho que essas são, de forma geral, essas estratégias aqui que eu queria citar de forma ampla. Indo em diante, a gente tem também, aqui eu vou falar, eu já falei de forma ampla sobre elas, mas a gente tem novamente esse impacto de travessias elevadas e lombadas, que vão promover esses obstáculos físicos e elevações nos leitos viários, fazendo essa transição da seção vertical da faixa de rolamento. A gente tem essas outras ferramentas que eu já mencionei aqui, e eu vou passar mais direto sobre elas, e as ferramentas complementares, como eu já mencionei, que vão trazer essa qualificação do espaço público e vão preservar, e aí, nesse caso, na frente segura de escolas, a gente consegue também proteger as crianças através dessas ferramentas. Lembrando que todas essas ferramentas podem ser aplicadas de forma temática, tentando preservar ambientes escolares, tentar preservar entornos de hospitais, entre outros equipamentos públicos que precisam ter um certo cuidado urbanístico no tratamento viário para preservar esses usuários vulneráveis e qualificar esse espaço de circulação de pedestres, essencialmente. Eu vou falando aqui dessas ferramentas de projeto, a gente traz, então, sempre essa categorização em fichas, através desse guia de implementação de vias seguras, que apresenta conceitualmente o que essa ferramenta detalha, aponta de forma bastante esquemática e ilustrativa, a gente não tenta tecnicamente defender esses desenhos, mas apontando para onde esses desenhos estão bem detalhados, em outros manuais, guias e legislações específicas, através dos manuais do Contran, por exemplo. Além disso, a gente traz sugestões de aplicação

e dicas de como qualificar essa implantação. Acho que vale a pena aqui um destaque: esse guia tem algo inovador, porque ele orienta como o município deve fazer um passo a passo para pensar em como implementar essa estratégia. A gente está cansado de conhecer manuais que vão qualificar tecnicamente a faixa livre de circulação, as faixas de acesso, as faixas de transição das calçadas. Mas, para além disso, é preciso entender como qualificar esses espaços e onde eles são melhor posicionados. A gente sente, através do aprendizado que a gente teve de edições anteriores, que os técnicos nos municípios têm muita dificuldade de entender onde posicionar, por exemplo, uma lombada, ainda que isso seja bastante regrado. A ideia desse guia é apoiar o município a usar, de forma qualificada, essas estratégias de projeto. Para isso, a gente apresenta, através dessas três escalas, cruzamentos compactos, corredores seguros e áreas calmas, falando de objetivos e diretrizes, exemplos de intervenção e desse passo a passo de como essas estratégias podem ser complementadas, saindo, então, de uma situação usual que a gente encontra nos municípios paulistas, mas não só, vamos dizer assim, nos municípios brasileiros. Esse guia tem esse potencial de servir como referencial não só para o Estado de São Paulo, mas para o Brasil, e para apoiar projetistas, desenhistas, urbanistas e engenheiros a aplicarem essas soluções em todo o território nacional. Para isso, a gente mapeia e identifica as áreas de intervenção, identificando esse potencial de intervenção e priorizando, redistribuindo e organizando esse tráfego de veículos, proporcionando maior área para os pedestres, mas protegendo também através desses elementos e ferramentas que vão preservar a vida. A gente traz alguns exemplos, inclusive de outros municípios, de outros estados, apontando que a gente sai de uma situação em que há dificuldade de legibilidade do espaço, falta de sinalização, para um ambiente mais organizado e que proteja, dando maior área para pedestres e fazendo, através do desenho viário, a moderação de tráfego, ou seja, atuando de fato num dos maiores fatores da sinistralidade, que é a velocidade. A gente não atua necessariamente, nessa edição do programa, até no componente de fiscalização, priorizando a instalação de radar de velocidade nem nada do tipo, mas tentando tratar da questão da velocidade através do desenho viário, sugerindo, através dessas ferramentas, que o espaço seja lido para uma redução das velocidades e maior acolhimento de todos os usuários da via. Nos corredores seguros, a gente traz alguns exemplos. A ideia é mapear a localização dessas travessias, dos espaços, e também sugerir que, apesar de a gente não estar falando ou sugerindo um repasse de recurso para aquisição de dispositivos de semaforização nem nada do tipo, a gente recomenda que, como uma potencial estratégia dos municípios, é não só olhar para o desenho viário, mas repensar os tempos e as fases semaforicas para privilegiar também essas travessias. A gente mostra um exemplo de intervenção em corredor, fazendo um tratamento que, nesse caso, passa a ser linear e não pontual, no caso de um cruzamento, mas que vai olhar para um segmento de via, para uma rua, para um corredor, tentando tratar pontos críticos sequenciais e esses elementos lineares, olhando tanto para os cruzamentos, mas também para a delimitação de vagas de estacionamento, para as extensões de esquinas, mas de forma linear e consecutiva nesse segmento de via. A gente traz um exemplo em Jundiaí também, de urbanismo tático, em

que a gente tem essa requalificação urbana de reorganização dos fluxos, de proporcionar espaço viário para outros usuários da via que não só os veículos motorizados e os condutores ou passageiros de veículos. Por fim, as áreas calmas, com o objetivo de estabelecer novos limites de velocidade seguros, recomendando a adoção de áreas mais calmas, naturalmente de velocidades mais brandas, para proteger e garantir a segurança de pedestres e ciclistas, que vão ser reforçadas por elementos físicos, que são esses que a gente está aqui listando, para segurar sua efetividade. Além disso, essas estratégias complementares, como os portais, podem sinalizar essa mudança de ambiente para a entrada nas áreas calmas. E aqui a gente sinaliza, mapeando esses equipamentos. Nesse caso, a gente traz uma qualificação de entorno de escolas, criando uma estratégia combinada e que olha de forma ampla para o território, tentando fazer esse tratamento através das ferramentas, mas para uma área e tentando preservar toda aquela área, aquela delimitação poligonal. Enfim, a gente fala desses exemplos de intervenção também no passo a passo. Aqui a gente traz uma intervenção que foi feita no município de Jundiaí, não no âmbito do programa Respeito à Vida. Esses exemplos aqui, é importante dizer, são exemplos que a gente está usando para mostrar como a transformação pode acontecer. Lembrando que esse processo: a gente está no momento agora de seleção dos municípios, e a gente foi muito surpreendido, porque a gente está aqui promovendo um processo, um programa que tem muito critério técnico, e que a gente já suspeitava que os municípios teriam dificuldade pelas suas rotinas, pelo seu volume de demandas que já existem, pela falta de corpo técnico que muitos municípios têm, mas a gente teve um volume incrível de adesões e a gente tem municípios qualificados para a próxima etapa e um potencial bem grande de repercutir esse tipo de estratégia de intervenção no Estado de São Paulo, de forma ampla, como uma estratégia integrada de segurança viária mesmo, e que está também pautada através do Plano de Segurança. Aqui a gente traz esse exemplo de Jundiaí, que trata uma frente de escola, mas que vai apontar para parte dessas ferramentas que a gente também está sinalizando no guia, como ferramentas elementares de uma implementação de vias seguras. Aqui a gente traz um exemplo de uma obra civil leve, que combina já uma estratégia com balizadores, que tem esse tratamento de avanço de esquinas e de preservação e diminuição do espaço de travessia para garantir a segurança do pedestre. Aqui a gente traz um exemplo de Fortaleza, já com uma obra permanente, que vai trazer meios-fios qualificados, sarjeta, mas também travessia elevada. E a gente tem essas duas obras: uma, à esquerda, de faixa elevada com sinalização horizontal e vertical, e, na segunda imagem, a gente tem aí um avanço de esquina, mas já também permanente, com uma travessia sinalizada. Aqui, nas adesões do Respeito à Vida, a gente teve 213 municípios que manifestaram interesse. 170 desses se qualificaram por proposta técnica, lembrando que, dentro dos critérios, a gente seleciona municípios que têm responsáveis técnicos nos seus quadros que possam, de fato, tocar esses projetos, porque o Detran, nessa nova modelagem, passa de um órgão executor, que fazia, então, na edição anterior, através da CDHU, essas intervenções no Estado, para ser um órgão de planejamento e de estruturação da estratégia estadual de segurança viária, apoiando

tecnicamente os municípios, sim, mas não executando as obras. Então, para isso, a gente precisa que os municípios tenham responsáveis técnicos, mandem a documentação, justifiquem as suas propostas e mandem seus diagnósticos de sinistralidade com base no Infosiga. Então, tudo isso foram critérios definitivos para que a gente, desses 213 municípios interessados, qualificasse, então, 170 para o envio das propostas, com esse potencial de conversão de até 80% dos municípios que estão indo para a próxima fase. É importante dizer que, desses 213 municípios, alguns ainda estão sendo atendidos, não é que a gente não vai atendê-los. Para isso, a gente tem essa transversalidade do eixo da educação, porque, para aqueles municípios que não conseguiram, mas que têm técnicos, mas que não conseguiram apresentar uma proposta ou uma iniciativa que pudesse ser potencialmente financiada pelo Estado, eles foram 104. Então, no âmbito das vias seguras, foram qualificados para o envio das propostas técnicas, mas os 65 vão ser direcionados para um curso de desenho viário seguro, em que eles aprendem a fazer esses projetos através desse guia orientativo, em que a gente instrui, então, e qualifica essas equipes.

00:28:39 Everaldo Valenga Alves: Não, é só chamar essa atenção que você muito bem colocou. Vocês repararam que quem entrou, que manifestou interesse de estar conosco nesse projeto-piloto, ele ganha o ganho. Se ele, eventualmente, demonstrou que ele não conseguia, enfim, por questões técnicas, não está presente nesse repasse de recursos para o componente 1 de vias seguras, ele entra em uma escala e em contato com todos os outros municípios dentro de uma ação formativa já nesse contexto que a Marília bem colocou já desde o início lá, de visão zero, de sistema seguro, ou seja, toda essa filosofia, ela está assim, no DNA do programa. Esses profissionais que a gente avaliou tecnicamente que tinham inconsistências ou faltava alguma coisa, com os critérios que foram muito bem colocados ali no edital, então eles passam aí para esse componente de educação que lhe permeia todo o sistema. Quer falar um pouquinho da fiscalização? Marília.

00:29:49 Marília Campos Hildebrand: Bom, então a gente teve esses municípios qualificados. Lembrando que a adesão para o componente de educação é bem simplificada, é praticamente uma indicação de pontos no município que possam receber esses treinamentos. Então, objetivamente, através da manifestação de interesse, a gente já selecionou 115 municípios. Aqueles que não tinham responsáveis técnicos nem para projetos de vias seguras ou órgãos de fiscalização no município foram direcionados e já estão pré-selecionados em educação. No âmbito da fiscalização, em que o Detran oferece o apoio com recursos financeiros para aquisição de materiais como etilômetros, EPIs, entre outros materiais de operações de fiscalização, a gente pretende receber dos municípios também um plano de trabalho e uma estruturação de operações de fiscalização, para que a gente possa entender se a estratégia do município está alinhada com o combate, especialmente à alcoolemia, que hoje, junto da questão da velocidade, é um dos comportamentos de risco que queremos combater aqui, para

que a gente tenha uma reversão do cenário, hoje, de mortes no Estado de São Paulo, que é muito relevante, que a gente não quer e que a gente entende que é inaceitável. Então, para isso, o programa é apresentado e é estruturado para combater justamente esse cenário, através dessas três frentes nesse primeiro ciclo. Finalizado esse primeiro ciclo, a gente está privilegiando ele em 2025, a partir do lançamento do edital, até o fim de 2026, para que a gente também aqui, enquanto uma nova estrutura dentro do órgão, tenha um aprendizado e possa aprimorá-lo. Por isso que a gente define que ele é um ciclopiloto. Aprender, inclusive, com os municípios quais são as dificuldades, como a gente pode melhorar o acesso aos municípios, como a gente pode ajudar mais o Estado a reverter esse cenário de mortes que hoje é inaceitável. Com isso, eu vou devolver a palavra aqui para o Everaldo. A gente vai chegando aqui no fim da apresentação. E aí eu vou pedir licença, vou precisar sair para uma outra reunião aqui, mas tenho certeza de que ele vai tocar o que precisar com vocês. Obrigada, viu?

00:31:59 Everaldo Valenga Alves: Obrigado, Marília. Obrigado, Marília, demais essa apresentação. A gente fez um tempo recorde, uma apresentação de um programa que vem sendo desenhado ao longo de 2025. Marília, fica à vontade, que eu sei que você já tem uma outra agendinha.

00:32:20 Michele Perea Cavinato: Marília, obrigada pela participação.

00:32:22 Marília Campos Hildebrand: Obrigada a vocês. Fico à disposição. A gente segue conversando, porque para a gente é sempre importante criar essa ponte com organismos, como essa estrutura que a gente está aqui falando, estar presente nessas reuniões, porque a gente entende que juntos conseguimos mais resultado. Tá bom? Eu agradeço, obrigada. Tchau, tchau, gente.

00:32:40 Everaldo Valenga Alves: Obrigado, Marília. Gente, aqui eu acho que, além de criar um arranjo institucional, que já era bastante inovador, a Roberta, junto com o nosso presidente, com o Arjo, souberam montar um time, e aí vocês viram a qualidade. Pena que a Stephanie não pôde ficar aqui, a gente está com uma agenda, de fato, bastante corrida, mas um pedido da Michele, a gente sempre tenta encaixar, não é, Michele? E eu queria fazer uma proposta para vocês. Bom, eu já deixei alguns links aqui, Michele, mas eu acho que é oportuno eu usar, pelo menos uns minutinhos aqui, para passar para vocês, se você assim me permitir, Michele, o portal do Respeito à Vida, para que vocês possam... Eu vou fazer só uma navegação muito rápida, mas é mais para instigá-los. Ah, então, ótimo. Obrigado. Eu prometo não abusar muito. Mas esse aqui é o portal que foi desenhado, ele já numa nova... Na identidade que o Detran usa, usando as ferramentas de UI e UX, usando a experiência do usuário. Enfim, então você tem aqui já de cara o programa. Vocês têm aqui o Respeito à Vida, e já de cara já aparecem aqui os resultados desta primeira etapa, que é a que nós fizemos, que a Marília citou, de manifestação de interesse.

Uma etapa relativamente mais simples, apesar que tinha um trabalho para ser feito, apontar ali, no caso do Via Segura, quais eram os pontos críticos, os corredores, enfim, e apontar ali minimamente o que se desejava fazer, o que se deseja fazer, para que a gente possa depois fazer as próximas etapas. Então aqui você acessa os resultados de cada um dos componentes, vê ali os municípios que manifestaram interesse, e aqueles que não foram aprovados, seja no componente 1, Via Segura, ou no 3, de fiscalização, os quais têm repasse de recursos, automaticamente estão convidados a participarem do componente 2, de educação, com um programa bastante amplo. Para vocês terem uma ideia, nós temos um outro grande parceiro nesse processo da educação, que é o Conexão Denit, que tem uma plataforma voltada para a formação de educadores, toda desenhada, codificada com a BNCC, com a Base Nacional Comum Curricular. Não é o caso aqui de a gente explorar muito isso, mas, enfim, está à disposição. Bom, tem algumas coisas do antigo respeito à vida, como isso lá no bairro Paulista, em que foi trazido para essa nova versão, então daqui dá para conhecer um pouquinho o que mudou. Os objetivos a gente já falou do programa, obviamente, o principal objetivo é reduzir óbitos e lesões graves no trânsito nos nossos municípios. Não entra aqui rodovia, só área urbana, vale dizer. Ele é fundamentado, olha que interessante isso, a gente sempre fala, tenho vários colegas aqui já bastante experientes, a gente sempre fala vamos fundamentar as ações em dados e evidências. A gente sempre fala, isso é um mantra, mas a gente nunca faz. A verdade é que a gente vê muitas intervenções sendo feitas de forma pontual, respondendo às vezes um anseio aqui ou outro de algum ponto crítico e tal, mas o fundamento quase sempre falta. E aí a gente já vem cobrando nesse programa, olha, utilize o Infosiga, que eu vou mostrar daqui a pouquinho para quem não conhece ainda, e então está feito dessa forma, priorizar deslocamentos ativos a pé ou por bicicleta, sobre os motorizados, então vocês viram ali as imagens que nós estamos trazendo, o que a gente está se propondo, aquilo é um visual para um leigo, para quem é técnico sabe qual é a proposta, a ideia é acalmar sim o tráfego, então com isso, redesenho nesse mudar da paisagem, a gente acalmar, reduzir velocidades e a gente sabe que o fator que agrava sinistro causa fatalidades. Ampliar essa capacidade técnica e institucional dos municípios, porque com essa formação, com essa interação, com essa troca, com o nosso time, é sempre um ganho, e um ganho para nós também, porque a gente também reconhece as diferentes paisagens, realidades, reconhece melhor os territórios distribuídos no nosso Estado, que é bastante grande e bastante distinto, e obviamente promover essa cultura de segurança viária, que é outro ponto que eu julgo importante, a gente bater nessa tecla, está sempre se formando, se capacitando, discutindo sobre e obviamente sempre com os melhores conceitos que tiverem. Bom, aqui tem um passo a passo do que os municípios fazem, cada uma das etapas, desde a hora que ele faz a manifestação de interesse, depois que ele elabora a proposta técnica e que a gente vai fazer uma grande interação, tem um resultado final ainda, depois daqueles que passaram nessa etapa de manifestação de interesse para o componente 1, ainda tem outro resultado dos projetos qualificados, e aí tem todo um processo de formalização dessas propostas, início da execução e as ações formativas também já estão

previstas para os próximos meses, com execução de obras, apoio técnico e tudo mais, são obras de 12 meses, vocês viram ali que não são grandes infraestruturas, são infraestruturas leves, fáceis, rápidas de serem feitas e com custo muito mais baixo, mas com uma grande efetividade, a qual será monitorada e esse é o outro aspecto importante do programa, a gente tem esse monitoramento também no DNA, porque não adianta eu fazer todo esse investimento seja no componente 1, no 2, no 3 e tá aí, então eu tenho aqui uma equipe já dedicada a isso, o pessoal da equipe do observatório já tem uma divisão que cuida desse monitoramento e interage com o time da Marília, então a equipe do Pedro e da Marília se conversa o tempo todo. Bom, mas e como é que funciona esse programa? Bom, tem o edital, tem todas as regras aqui, eu não vou baixá-lo aqui, mas depois vocês podem olhar, tem as orientações práticas, ou seja, como é que elabora a proposta do Everaldo? Puxa, qual que é essa lógica? O que vocês querem? Que tipo de documento? Tudo tá mastigadinho aqui no site, modelos de documentos, todos os *templates*, todos os tempos, né? Enfim, então é bastante fácil, eu vou aqui muito rapidamente pro componente 1, que tem ali evidentemente o detalhamento do componente, aí traz todo o aspecto e acho que casa muito bem com essa câmera, que é a acessibilidade universal, a visibilidade e a intervisibilidade, os limites seguros de via, então isso tudo tá sendo trabalhado. E nós desenhamos um guia, um guia de intervenções, que eu já coloquei o link aqui também. Enfim, ele traz uma série de outros aspectos, eu não vou deixar aqui pra depois vocês navegarem. Então envia as propostas técnicas, você acessa aqui já uma outra página, onde vai, nós vamos acessar aí sim as intervenções, né, quais são os detalhamentos, qual a documentação necessária, aquilo que eu tinha falado, olha poxa, tem até modelo do ofício, modelo de checklist, a planilha orçamentária, é assim, ah, dá trabalho pra encher? Dá, mas é o mínimo que precisa pra gente qualificar e ter a responsabilidade da efetividade de um programa desse tamanho. Esse guia que a Marília mostrou ali muito ao passar, ele tá aqui, eu mandei o link, depois vocês baixem lá, ele está bastante completo, ele trabalha, fala do programa, ele fala da importância do desenho viário, quais são as estratégias, as ferramentas que a gente tá trabalhando, seja do ponto da estratégia ou da escala, da ferramenta de projeto, né, as soluções de desenho, os primeiros passos, cruzamento compacto, o que é um corredor seguro, o que é uma área calma, como que se materializa essas intervenções, tudo detalhadinho, os parâmetros, os apêndices. Eu vou só passar aqui pra dar mais gostinho aí, dar água na boca depois de vocês olharem com mais detalhe pra esse produto. Bom, gente, é um pouco disso. Tudo isso está fundamentado no Infosiga, você já conhece o Infosiga, reforço aqui, Michele, um grande destaque de uso, a gente construiu isso para os municípios, que é o painel municipal, se vocês repararam aqui no resumo, ele tem os números do estado, seja do mês atual, seja o acumulado do ano, e quando eu vou lá pro painel municipal, ele já muda para a região metropolitana, e aqui a gente pode pegar a região metropolitana de Campinas, olha, já alterou aqui os dados, então ele já constrói para aquela região, e depois eu posso selecionar o município aqui também. Nós temos uma visão geral, todos esses índices já são daqueles que eu apresentei ali em cima, de Campinas, inclusive destaque aqui o valor do custo estimado, que foi uma metodologia que

o Ipea tem lá, nível nacional, que nós traduzimos aqui para o estado de São Paulo. Esses valores são valores estimados, mas é o peso que aquela região tem. Trouxemos aqui também o mapa de calor das regiões as quais a gente faz a avaliação ali. Campinas, à medida que eu vou aproximando, eu vou ter esse mapa de calor. Acredito que vocês já conheciam isso, não é Michele? Enfim. Acho que já chegou, mas se não foi, a gente pode um dia também deixar para isso. Outro destaque é que está para ser lançado o Plano de Segurança Viária, ele é feito através do Sistran, desse Sistema Estadual de Trânsito, ao qual o Detran apoia e colabora, e ele também está muito legal esse material e está em vias de ser lançado. Eu posso dizer que com a minha experiência lá na Senatran e tudo que eu já vi aqui no Brasil, eu não vi nenhum outro plano tão completo quanto esse que foi sendo construído a várias mãos, com várias entidades participando aqui no estado de São Paulo. É mais uma entrega com apoio do Detran, essa nova configuração, mas que envolve DR, C1000, Polícia Militar, Corpo de Bombeiros, outros técnicos municipais também já participaram, pessoal do CET, enfim, outros profissionais colaboraram para que esse plano tivesse a nossa cara, tivesse a efetividade que a gente espera que tenha tão logo seja lançado. Eu acho que uma *overview* aqui de tudo que nós estamos preparando, peço desculpas aí se a gente se delongou muito, eu tenho ainda uns cinco minutinhos para algumas perguntas e respostas, algumas em relação a respeito à vida, talvez eu não possa dar, porque a gente ainda está em fase de validação de algumas propostas, mas o que eu puder responder, fico à disposição.

00:45:05 Michele Perea Cavinato: Obrigado. Everaldo, obrigada a você. Vou então passar já para as perguntas.

00:45:15 Mauro Calliari: Bom dia. Obrigado, Everaldo e a Marília, que saiu. Michele, acho excelente a gente conseguir juntar, acho que pela primeira vez que a gente está falando do ponto de vista do Estado, qual é a responsabilidade. Quando a gente fala aqui da Câmara temática, a gente normalmente se refere ao município, mas muitas vezes tem um percentual enorme de mortes e acidentes que são causados ou têm inclusive interferência nas áreas de âmbito estadual. São as estradas que cortam o município também. Queria entender, Everaldo, bacana que vocês conseguiram parceiros como a Bloomberg, como a WRI, que a gente respeita e que fazem coisas boas. Acho que essa questão do desenho viário é importantíssima e eu queria entender um pouquinho mais algumas coisas. Vou fazer três perguntas de uma vez e depois, se você puder responder elas na ordem, agradeço. Primeiro, você falou que tem o programa de segurança viária e esse programa respeito à vida. Não entendi por que são duas coisas diferentes.

00:46:18 Everaldo Valenga Alves: O plano é um plano de segurança viária e o programa respeito à vida. O programa respeito à vida é um braço financeiro do plano de segurança viária.

00:46:22 Mauro Calliari: Então, existe uma verba separada, mas dentro do plano a gente vai conseguir.

00:46:32 Everaldo Valenga Alves: Eu diria assim: é porque o ideal é que o plano tivesse sido lançado ano passado, ficaria mais claro para a sociedade. Bom, a gente não podia esperar, nós já tínhamos um cronograma, o presidente pediu para a gente adiantar o Respeito à Vida por conta, até, do período eleitoral. Você tem uma série de entraves ali. Infelizmente no Brasil a gente tem, ou felizmente, depende do ponto de vista, alguns entraves por conta desse período. Bom, para salvaguardar a transparência, que é muito cara aqui para o Detran, todo esse trabalho que vem sendo feito a gente procurou fazer antes, para a gente aproveitar. Bom, então é isto: o Plano de Segurança Viária é uma coisa macro, em que você tem vários eixos ali, e uma das ações é esse braço financeiro, apoiado aqui pelo Detran. E esses recursos são todos recursos de multas, lá do 320 do CTB.

00:47:42 Mauro Calliari: Perfeito, a gente vai conseguir ver o plano de segurança viária algum dia? Vocês pretendem apresentar aqui? Ou colocar de outra maneira vocês podem vir apresentar?

00:47:48 Everaldo Valenga Alves: Assim que for lançado. A gente está aguardando a agenda da Casa Civil também do Detran então logo sai. Pode ter certeza de que a gente vai estar à disposição.

00:48:08 Michele Perea Cavinato: Nos avisem

00:48:09 Mauro Calliari: Eu só queria terminar a pergunta. A outra questão é assim: esse programa é um programa de adesão voluntária, vocês têm um modelo e tudo mais, e me parece, imagino, que tem uma tendência de municípios que estão indo mal simplesmente falarem: "Bom, não é comigo esse assunto". Eu achei isso um pouco parte do modelo, apesar de você falar assim: eu preciso de alguém em cada município que seja o responsável. Especificamente falando do município de São Paulo, eu queria saber como é que está sendo a relação com o município, porque nós vimos aqui dentro da cidade, do município, um aumento enorme de mortes. Você tem muitos bons exemplos de redesenho, inclusive de Jundiaí, Fortaleza, no manual de vocês; tem Recife, tem não sei o quê, tem Campinas. E São Paulo eu tenho a impressão de que está ficando para trás. Eu queria entender de vocês qual é a análise que vocês fazem sobre o maior município, até porque o mapa de calor também está sempre vermelho por essas bandas. E, quando a Marília falou de Visão Zero, eu sempre acho, eu queria colocar um incômodo, que é assim: Visão Zero é um programa que realmente busca uma meta. A meta é zero. Esse programa de vocês, pelo que eu estou entendendo, assim, com essa adesão voluntária, eu acho errado falar em Visão Zero se vocês não têm como nem medir, nem forçar

e nem colocar, né, constranger os municípios a colocarem. Em São Paulo, a gente até viu, assim, assistiu com certa perplexidade, dois anos atrás, a prefeitura simplesmente tirar a meta de número de mortos por 100 mil do plano de metas. Eu queria ouvir vocês sobre essa ligação do plano estadual com os municípios, se você não sente que isso é muito fraco para conseguir realmente impor mudanças.

00:49:56 Everaldo Valenga Alves: Primeiro, obrigado, Mauro, por essa intervenção e essa preocupação. Quando a gente fala de Visão Zero, eu conheço Visão Zero já há muitos anos. Para você ter uma ideia, lá na Suécia, que é uma realidade completamente diferente, não completa, mas, assim, tem muitas diferenças em relação à nossa, e eles não estão satisfeitos com os números que eles destinam. Eu não sei se todos já assistiram aqui a um videozinho que a gente costuma passar quase sempre quando realizamos cursos ou palestras sobre Visão Zero, que é uma pessoa que está sendo entrevistada, e perguntam para ela qual o número de mortes aceitável. Ele fala, se não me falha a memória, 70. Aí o repórter pergunta: mas 70? Aí ele fala: acho que 70, sim. E aí aparecem 70 pessoas vindo numa rua, que são a família dele. Aparece lá. E aí perguntam de novo: quantas mortes você acha aceitável? E aí ele fala zero. O Visão Zero é isso. Ele fala exatamente disso. E, por conta disso, do fato de você não aceitar que uma morte ocorra no trânsito, isso molda todo o resto. Você muda, inclusive, no nosso portal do Respeito à Vida, a gente traz, vou até já puxar ele aqui de novo. Eu não vou mostrar aqui, mas eu só quero que vocês saibam que lá no Respeito à Vida, eu acho que é oportuno eu falar isso aqui, eu acho que isso aqui é legal. O que era antes do Respeito à Vida e o que nós estamos trazendo aqui? Esse de agora está com o DNA dessa Visão Zero: de que nenhuma morte é aceitável, de que nós precisamos ser proativos, de que é sempre uma questão compartilhada. Então, é disso que se trata o programa Respeito à Vida, quando a gente diz: olha, estou trazendo os conceitos de Visão Zero. Eu vejo com entusiasmo. Eu não conheço nenhum outro programa tão estruturado no Brasil. Existem municípios que possuem, Campinas é um exemplo, outros municípios, inclusive que a própria iniciativa vem atuando e são modelos internacionais, eles têm destaque lá fora. Aqui no Brasil, infelizmente, eu acho que a gente conhece pouco, até da própria realidade do Brasil. Lá na Senatran, a dor era um pouco essa, porque o Brasil é muito diferente, é muito grande e tal. Bom, aqui no Estado de São Paulo, a gente pensa assim: não, agora aqui vai ser mais tranquilo. Não. Aqui tem 645 municípios, cada qual com sua realidade, fora as rodovias e fora a variação de tempo. Então, eu entendo que sim, que os programas são importantes, eles vão fazer com que essa nova visão mude perante os municípios: aqueles que já têm consolidam, aqueles que não têm vão entrar nessa mesma *vibe*, e isso tudo é um efeito dominó. Mesmo que eu não tivesse recurso, só o efeito do componente 2 de capacitação, de interação, dessa troca, já seria um ganho. Bom, eu não vou cometer a indelicadeza de falar da cidade de São Paulo. Se eu for, eu vou só fazer elogios e vou dizer que nós estamos trabalhando aí, o Dawton vai falar sobre isso, interagindo muito em relação ao Infosiga. Nós interagimos com as equipes técnicas, fazemos trocas, eu diria que não posso dizer diárias, mas semanais,

em relações sinistras que ocorrem. Vou dizer do que eu vejo dos profissionais: sempre muito preocupados com a qualidade, preocupados em achar soluções. Elas não são fáceis. São Paulo é uma das maiores cidades do Brasil, extremamente complexa, com desafios complexos e, poxa, eu sempre falo para a Michele: eu tenho uma mácula no meu currículo, que é não estar trabalhando na CET. Mas, quem sabe, um dia eu mande o currículo para lá, porque eu queria fazer esses esforços. Aprendi muito com a CET e com os colegas de lá. Então, é muito desafiador, tá, Mauro? Mas, assim, por ser desafiador, não significa que a gente tem que começar. Eu acho que esse programa vai ajudar a cidade de São Paulo, inclusive financiando recursos, trabalhando esse aspecto de formação, dessa nova ação formativa e também do aspecto de fiscalização. Vocês repararam? Então, tem um pouco da engenharia, do esforço legal e da educação, todos eles trabalhando de forma uníssona. E lá no Plano de Segurança Viária, vocês vão ver que a gente tem o lado da gestão e o lado de dados como base fundamental para a inserção dessas ações e melhorias nas cidades e rodovias de São Paulo. Não sei se eu respondi. Desculpa.

00:54:58 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Everaldo. Vou passar para a Fernanda.

00:55:01 Fernanda Ormelezi Pitombo: Oi, gente, bom dia. Eu sou a Fernanda, eu trabalho na Secretaria de Urbanismo e Licenciamento do município de São Paulo. Queria parabenizar muito a apresentação, a iniciativa, o programa, tudo assim. A gente já tinha conhecido aqui na equipe. Sou diretora de projetos estratégicos aqui na SMU e a gente já tinha conhecido o guia numa outra apresentação que eu tinha assistido, e a gente já utilizou o guia num projeto que a gente está fazendo, porque aqui a gente tem o Manual de Desenho e Obras Viárias do município de São Paulo, mas esse guia realmente traz diversas outras situações de como lidar com o desenho, então tem sido bem proveitosa a utilização dele aqui na equipe. Inclusive, ele traz muitas referências do próprio Brasil, então muitas vezes, quando a gente vai nos guias globais, a gente pega referências externas e muitas vezes a gente quer ver referências brasileiras, então achei isso bem legal no guia também.

00: 6:04 Everaldo Valenga Alves: Fernanda, desculpa te interromper, mas isso foi proposital. A gente tinha muitas fotos, e eu falei: "Peraí, mas as pessoas não vão se ver aqui, né?". Inclusive, com a Iniciativa, a gente conversou com eles, eles ajudaram nessa fantástica diagramação. O guia ficou muito palatável, muito didático, muito simples. Isso é proposital. Só queria registrar isso.

00:56:28 Fernanda Ormelezi Pitombo: Legal, muito bom mesmo. Eu fiquei curiosa, queria saber, eu acho que, claro, se eu parar para ler o edital etc. e entrar no site que você mandou, eu vou conseguir descobrir, fazendo minha lição de casa, mas, aproveitando que você está aqui, queria perguntar, em relação ao programa, na inscrição dos municípios, a gente, né, aqui se interessa bastante, e se terá algum outro chamamento este ano, não sei como que vocês

programam isso, e também, em relação ao tópico de desenho urbano, especificamente, é um apoio em relação ao projeto ou chega à execução de obra. É uma dúvida que eu fiquei também, ou ele para no apoio ao desenho mesmo? Acho que eram essas minhas questões.

00:57:14 Everaldo Valenga Alves: Nós fazemos um acompanhamento durante todo o processo, inclusive lá na prestação de contas. Ele é um programa com ciclo curto. A ideia é que nós, evidentemente, que esse projeto, como ele é um piloto, ele vai nos ajudar a redesenhar ou fazer os ajustes para um novo piloto, para um novo ciclo. Então, provavelmente, o segundo ciclo já vai beber muito da água, do aprendizado que nós vamos ter ao longo deste ano. Não preciso nem dizer do entusiasmo da equipe, acredito, dos municípios, daqueles que foram selecionados ali no final. Agora, neste ciclo, quem entrou está passando agora pelas fases. A gente acabou de sair da manifestação de interesse e agora vamos fazer a fase de validação das propostas, onde a gente precisa de maiores detalhes. E há uma interação constante da nossa equipe, orientações, tem o próprio guia, então a ideia é que a gente acompanhe ao longo de todo esse processo. Do guia, a gente já falou que eu fico feliz que vocês tenham gostado e espero que ele seja um case em nível nacional. É a nossa torcida que outros estados usem esse guia e, obviamente, façam suas melhorias, suas adaptações, fazendo com que o processo se retroalimente. Lembrar, Fernanda, tudo isso passa por monitoramento. Até esqueci de falar isso, claro, para o Mauro, mas esse monitoramento é fundamental para a gente poder acompanhar o programa como um todo, entender onde está funcionando, o que não está funcionando, qual é a dificuldade do município, para também fazer a análise das ações formativas, né, para a gente capacitar não só o educador lá, mas também o agente de trânsito, o gestor e os engenheiros, né, e arquitetos profissionais das prefeituras.

00:59:20 Fernanda Ormelezi Pitombo: Certo, obrigada. A gente vai ficar ligado aqui, então, no próximo chamamento.

00:59:25 Everaldo Valenga Alves: Obrigado pela torcida.

00:59:26 Michele Perea Cavinato: Lembrando que o município de São Paulo fez, participou, então ele está contemplado. Não precisa nem o próximo chamamento, a equipe aqui, para que ele pegue a carona. Acho que todos os atores são bem-vindos.

00:59:39 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou falar um pouquinho sobre isso também.

01:00:03 Ana Carolina Nunes: Bom dia, gente. Agradeço pela apresentação. Acho que, para a gente, é muito bom ver esse engajamento do DETRAN, porque, enfim, tem realmente muitas prefeituras que estão precisando de apoio técnico, né, para trazer a abordagem dos sistemas seguros para a prática. Eu acho que, no caso de São Paulo, vou esperar o Dawton falar, mas,

assim, no caso de São Paulo, o problema não é tanto a capacidade técnica. O problema é a prioridade no orçamento mesmo, infelizmente, porque tem muitos projetos que são bem estruturados com base, inclusive, no que vocês colocam, mas que não saem do papel, porque o orçamento não chega, porque a prioridade da prefeitura parece que está sendo só recapilar a cidade inteira cinco vezes. Mas eu queria fazer uma pergunta sobre se tem alguma intervenção focada no contexto das rodovias estaduais no perímetro urbano. E por que eu pergunto isso? Como o Mauro já tinha colocado, por exemplo, aqui em São Paulo, algumas das vias que concentram mais atropelamentos de pedestres são rodovias, são beiras de rodovia. Lembrando que as pessoas, muitas vezes, precisam caminhar ou atravessar rodovias para pegar transporte público. Ainda mais porque as rodovias estão no perímetro urbano, muitas vezes em bairros periféricos, bairros com uma urbanização que não é tão bem estruturada em termos de caminhos para quem está a pé. Eu queria saber se tem algum plano, alguma intervenção mais focada nisso, pensando que as rodovias, as rodovias estaduais, são competência direta do Governo do Estado de São Paulo e que aí, no caso, não é claro que precisa sempre coordenar com as prefeituras, mas, ao mesmo tempo, você tem uma competência meio híbrida, que junta tanto o Governo do Estado quanto as prefeituras e, ao mesmo tempo, a gente tem lugares com concentração de sinistralidade.

00:1:02:12 Everaldo Valenga Alves: Ana, obrigado pela pergunta e pela oportunidade. O foco são áreas urbanas. Nesse contexto das rodovias estaduais, o DR também tem um plano de segurança nas estaduais; federal, aí DNIT e ANTT. Mas tanto o DR quanto a ARTESP participaram do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo e ali já estão postas algumas ações que vão desencadear investimentos nesse sentido, nessas áreas prioritárias. No nosso caso, esses pontos críticos que são extraídos ali do Infosiga mostram as áreas urbanas. Eventualmente, algum trecho que seja de competência do município poderá receber essas ações. Então, às vezes, tem até a própria estrada que não está pavimentada ou uma rodovia municipal, que, às vezes, tem esse trecho no perímetro urbano. Aí, sim, cabe a orientação das intervenções. Lembrando que a ideia é ir além de colocar uma simples lombada ou fazer alguma coisa pontual. É sempre algo um pouco mais completo, orientado aqui pelo guia, como já foi falado, que até a Fernanda já citou, que tem ali um *pool*. Tem um cardápio de soluções muito bem orientadas e que aí o planejador, o engenheiro, arquiteto, enfim, o gestor poderá utilizar para dar mais qualidade aí para essas travessias que você citou. A ideia é fazer realmente um redesenho. E mudar essa filosofia, aquilo que eu estava conversando com o Mauro, né, Mauro? É fazer com que todo mundo comece a olhar, a deixar de normalizar o que é um sinistro de trânsito. "Ah, sempre acontece ali." Não, não é que sempre acontece. Espera aí, por que acontece? E a gente buscar as soluções, entender os fatores, entender, atuar diretamente nessas causas ali para a gente reduzir mortes e lesões. E aí, assim, cada um fazendo o seu papel, a gente vai colher frutos. Nós temos uma equipe aqui focada em olhar para o Pnatrans, para o plano nacional, que é para o que a gente mira aqui é responder. Fazer a nossa resposta aqui no

estado de São Paulo, frente a esse desafio aí que é do mundo, mas é muito brasileiro e é muito do estado de São Paulo. A gente não pode aceitar que tem seis mil vidas sendo perdidas aí, a maioria jovens, muitos motociclistas. Entre outros vulneráveis aí que a gente quer salvar, guardar com esses projetos. Eu vou precisar sair, Michele, fica contigo aí a condução, mas eu preciso sair, que eu já fui chamado para outra reunião.

01:05:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Everaldo, antes de sair, já que você vai ter que sair voando, se eu puder fazer uma pequena fala aí, eu vou te agradecer muito. Bom, primeiro, parabéns. O trabalho está espetacular. A gente está aí meio que junto, fazendo um monte de coisa, como você já citou. Tenho certeza absoluta de que o fruto de tudo isso, de todos esses esforços, vai ser espetacular em todos os municípios e, principalmente, aqui em São Paulo, que tem muito a ser feito. Nós estamos debruçados, eu estou chegando agora aqui na Superintendência de Planejamento, estou mudando algumas coisas para poder fazer uma frente significativa diante de todo esse problema de sinistros e de fatalidades que temos no trânsito da cidade de São Paulo, e realmente eu acho isso muito bom. O nosso problema em São Paulo, o Móvel tem colocado sempre isso, é a escala. Sempre a escala. Porque a escala de São Paulo é muito grande: 12 milhões e meio de habitantes, com 10 milhões de veículos circulando. E tudo aqui é multiplicado por 100, vamos colocar assim. A verdade é essa. E a escala, nesse sentido, tem que ser, o planejamento tem que ser, nessa mesma escala. E é nisso que eu estou debruçado agora, junto com a equipe da CET, para fazer um trabalho muito significativo nesse aspecto. Claro que esse programa que está sendo apresentado vai ser realmente muito significativo e vai ter um apoio especial nos trabalhos que a gente vem realizando. A ideia é essa mesmo: ser mais um componente daquilo que a gente está pensando. Os projetos de áreas calmas que já foram implementados aqui em São Paulo tiveram resultados muito bons. Eu estou até devendo uma apresentação do resultado final dessas áreas calmas aqui em São Paulo para o Mauro, e a gente está providenciando isso. Porque, assim, a princípio, onde foi implantada a área calma, teve lugares que tiveram melhoria de até 47%, para você ter uma ideia da questão da segurança mesmo. Em alguns lugares, 100% de redução de acidentes e de fatalidades. Então, esse resultado a gente vai apresentar depois aqui no programa. Mas acho que o mais importante aqui, que eu queria falar, por isso que eu estou segurando, é que a gente está fazendo um programa especialmente agora para pedestres. E a escala desse programa de pedestres é enorme. Quer dizer, nós estamos fazendo três programas específicos: um para pedestre, para moto e outro para bicicleta. Eu estou falando de pedestre aqui agora porque é a nossa câmara temática. Então, se tudo der certo, na próxima reunião nós vamos apresentar esse novo modelo de estudo, de experiência, para a gente poder estar colocando em São Paulo. Foram levantados todos os pontos mais significativos da cidade inteira, isso já está mapeado, já começamos a fazer o trabalho. Então, se tudo der certo, depois vou conversar com a Michele para a gente ver se conseguimos apresentar esse novo modelo de trabalho aqui na câmara temática. Mas, enfim, só para falar do trabalho da educação, educação e fiscalização,

que você terminou colocando no final, eu acho que é uma coisa importante para a gente se debruçar e poder realmente ter vitória sobre isso, porque a gestão da velocidade, no mundo inteiro, é o que tem dado resultado significativo, vamos colocar assim. Quando a gente pergunta: no programa de vocês eu posso colocar câmeras? Acho que foi uma das perguntas que eu fiz lá, se a gente poderia contemplar câmeras. No final da história, nem sei se, acho que não vai poder contemplar no final da história.

01:09:30 Everaldo Valenga Alves: Não está previsto, é assim, de cabeça que eu me lembro lá, acho que não está previsto.

01:09:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Não está previsto, a resposta foi, que infelizmente não está previsto, que seria realmente muito significativo a questão dos equipamentos.

01:09:39 Everaldo Valenga Alves: Você tem uma ideia lá da fiscalização. A gente, nós estamos pensando em tamanhos de municípios. Então, a gente colocou painel de mensagem variado para alguns municípios. Aí a gente questionou: pô, mas pequeno e médio município vai comprar um equipamento? Custa mais de 150 mil reais. A gente falou assim: não, isso fica para o grande município. Já teve município já querendo, assim, já falou: a gente tem interesse. Então a gente deixou ali o kit que a gente entendeu que fosse mínimo para esse ciclopiloto. Acredito que os ciclos futuros já virão com esses ajustes, já entendendo melhor a realidade dos territórios e já colhendo uma série de dados. A gente, nós estamos trabalhando nos painéis aqui que vocês vão gostar. Eu acho que essa experiência de São Paulo, tomara que dê tudo certo, que a gente consiga implementar tudo que a gente está sonhando, porque isso vai, a gente espera, reverberar para outros estados, que isso incentive outras melhorias e cutuque os municípios. Esse novo Respeito à Vida vai além de um simples recapeamento. Ele quer requalificar o espaço, ele tem esse olhar. Não é "ah, vou encher de lombada uma rua". Não, não vai passar. Ele precisa ter outros elementos em conjunto. E aí, obviamente, respeitamos pequenos, médios, grandes e supergrandes municípios, como nós temos aqui o caso da cidade de São Paulo. Eu, que sou morador aqui há um ano, torço para que vocês consigam se endautar, porque é muito importante a gente olhar para o pedestre. Eu sou pedestre acima de qualquer coisa. Eu ando bastante de metrô, vou caminhando até as estações, ando de bike aqui também. Enfim, eu também tenho os meus anseios como técnico e como cidadão. Acho que tem alguns desafios, a gente precisa enfrentá-los e, da parte do Detran, a gente está tentando fazer o melhor para reacender essa chama da segurança, colocar no DNA, de fato. Essa Visão Zero vem nesse sentido, Mauro, de colocar no DNA e, a partir daí, moldar uma série de ações de fiscalização, ações de comportamento, fiscalização baseada em dados e evidências, e na educação também dessa forma. Lembrar que educação você tem várias fases, sendo uma delas, que conversa muito com o aspecto de comunicação de massa, as campanhas de massa, e essas são extremamente necessárias. As vias seguras, então, cada uma tem ali o seu papel. Fazendo tudo

agora, cada uma tem um efeito no curto, médio e longo prazo. Então acho que a ideia é a gente trabalhar dessa forma. Então, eu, lamentavelmente, preciso sair. Eu peço mil desculpas. Já me puxaram a orelha aqui que eu estou atrasado para outra reunião. Mas está muito, muito legal, porque acho que a gente tem várias frentes abertas aqui e acho que a gente está conseguindo entregar bons produtos para a sociedade. Espero que a gente, juntos, consiga, de fato, reduzir esses números aqui.

01:12:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito, obrigado.

01:12:52 Michele Perea Cavinato: Everaldo, eu te agradeço muito. Obrigada pela esticada que você deu aqui. Eu sei que você tem uma reunião presencial 11 horas, Secretaria da Saúde. Passar para segunda parte. Nós falamos dos convênios. Agora, o Dawton vai falar um pouco sobre, na prática, como que esse convênio pode ajudar na redução de acidentes.

01:13:17 Dawton Roberto Batista Gaia: É, na verdade, foi uma surpresa muito grata quando abriram as inscrições, até para poder compreender o que estava sendo feito. A gente juntou um grupo grande aqui para poder fazer esse estudo e descobrimos que muitas das propostas que estavam sendo feitas nós já tínhamos com projetos bem encaminhados para poder se inscrever nesse programa. Assim, tudo indica, ainda não saiu resultado, mas tudo indica que vão ser aceitos os nossos programas, que colocamos lá em todos os sentidos. Nós colocamos corredor, colocamos áreas calmas, colocamos rota escolar, quer dizer, todos os programas que a gente vem desenvolvendo aqui nós conseguimos inscrever e foram aceitos, exceto esse da fiscalização, como eu falei, que eu gostaria muito de colocar a questão das câmeras, para ver se conseguia colocar mais câmeras, a questão da fiscalização mesmo. Mas eu acho que o importante é o seguinte: fora esse programa que a gente está fazendo em conjunto com o Detran, nós estamos renovando os nossos convênios com o Infosiga, que tem lá também a parte de educação, a parte de dados e dados de fiscalização. O Everaldo falou um pouquinho, e eu queria realmente me debruçar um pouquinho sobre esse assunto. Os dados do Infosiga, quando saíram originalmente, vinham com alguns problemas, vamos colocar assim. A gente não conseguia ter uma localização exata dos cruzamentos, da região onde ocorreu o acidente. Como a CET vem desenvolvendo, juntamente com o Infosiga, esse levantamento das informações, e a CET também tem os Barcos e Campos, que levantam os acidentes, cada acidente que ocorre, quando a CET está presente, faz um relatório, e isso termina virando um relatório de segurança muito bom para nós. Quando eu junto isso com os dados do Infosiga, porque esse foi o pulo do gato da nossa ajuda com relação aos dados do Infosiga, eu consegui dar a localização exata do sinistro onde ele ocorreu. Assim, um dos estudos que foram feitos, até apresentado pela USP recentemente em um webinar, mostra que um dos problemas é a localização exata do acidente quando ele ocorre e como ele é caracterizado. Não estou dizendo que o estudo deles não é bom, o estudo deles é excelente, mas ainda existem algumas

dificuldades de localizar esse sinistro quando ele sai em uma listagem. Por exemplo, o Infosiga não tem cruzamento. O Infosiga tem o número do corredor, mas não tem o cruzamento. Então, quando eu busco, eu consigo colocar o cruzamento, mas precisa ter uma equipe especialmente dedicada para fazer esse levantamento. Então, o que eu estou querendo dizer é que os dados do Infosiga estão ficando muito bons. Realmente, com essa parceria entre CET e Infosiga, eles estão ficando muito próximos da realidade. Quando eu falo próximos, é assim: hoje eu consigo dar uma exatidão do sinistro em cerca de 30 metros do local onde ele ocorreu. Eu consigo falar: olha, ele ocorreu nesse raio de 30 metros. Num raio de 30 metros, pode ser no cruzamento ou pode ser antes de chegar ao cruzamento. Eu estou falando isso porque são evoluções do programa, evoluções da própria plataforma que a gente está, nessa parceria, ajudando a desenvolver. Nós vamos terminar chegando ao local exato onde ocorreu o acidente. Claro, quando você tem a localização exata, você tem, de fato, a possibilidade de intervir naquele local. Nesse convênio que está sendo assinado com o Infosiga, nós temos educação, foi falado aí um pouquinho sobre educação, nós temos os dados e temos a questão da fiscalização. Nós estamos com um problema do convênio, porque estavam querendo juntar a parte dos pátios de recolhimento, e a gente ainda não consegue resolver esse problema dos pátios. Mas vai ser resolvido, com certeza, dentro do convênio. Só falta resolver essa história dos pátios. Mas o importante aqui é o seguinte: neste trabalho que está sendo desenvolvido, fora esse que nós já escrevemos, nós estamos montando uma proposta, o planejamento está montando uma proposta, na escala do tamanho de São Paulo. Essa é a novidade, viu, Mauro? É montar uma proposta no tamanho de São Paulo. Claro que são, vou falar a mesma coisa que eu falei ontem na questão das bicicletas, em uma das câmaras que eu participei: primeiro, eu não consigo dizer qual é o problema que eu tenho se eu, de fato, não souber onde ele ocorreu. Depois dessa localização, eu preciso ter um plano. Um plano, de fato, onde ele seja o mais abrangente possível. Eu preciso concluir esse planejamento. Te garanto que esse planejamento será muito rápido aqui, com relação a uma proposta do programa. E depois vem a consolidação do planejamento de um modo geral. O que é isso? É eu ter certeza absoluta de onde os sinistros ocorreram, ter uma proposta de pequeno, médio e longo prazo e um programa de ações em cima disso que foi levantado. É claro que, enquanto eu não tiver esse planejamento consolidado, eu não consigo dar início às ações, a não ser às ações imediatas. E quais são as ações imediatas que nós temos feito hoje? Já está sendo feito em cima de uma parte desse programa que a gente fez: são os pontos específicos, os cruzamentos específicos onde ocorre o sinistro, ou onde tem potencial de sinistro. Nós estamos colocando lá os agentes, e o resultado que a gente tem colhido desses agentes, nesse ponto operacional, tem sido muito bom. É isso. Acho que não vou me estender muito mais, porque o resumo de tudo que eu queria falar era exatamente isso. Claro que vai ter, o Marcelo, acho que o Marcelo Espelho até está aqui hoje, que está desenvolvendo esse trabalho do pedestre. E eu estou apertando ele aqui porque eu quero que ele apresente. Eu queria, inclusive, apresentar nesta reunião, mas ele pediu: "pelo amor de Deus, espera um pouquinho mais, que eu quero concluir o trabalho", para

a gente poder apresentar com mais dados, ele ser mais robusto. Eu falei: não tem problema nenhum. Vamos nos comprometer que, na próxima reunião, nós vamos apresentar esse trabalho. Porque a ideia é que, até antes da apresentação, já saia a nota técnica desse trabalho que está sendo elaborado, para vocês terem acesso e até poderem contribuir. A ideia aqui é construir um programa junto com vocês. Mauro, levantou a mão primeiro? Antes de você falar, Mauro, eu queria até, eu vi que a Ideli está aqui, cumprimentar. Faz tempo que eu não vejo a Ideli. Que legal saber que você está participando aqui das nossas câmaras temáticas. Seja bem-vinda. Que bom que você está trazendo a sua experiência para essa parceria nas câmaras temáticas que a gente tem feito durante esse tempo.

01:22:47 Michele Perea Cavinato: A Ideli e a Rose, Dawton.

01:22:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado pela presença de vocês aí.

01:23:03 Mauro Calliari: Eu ia só apoiar incondicionalmente esse estudo, esse processo que você está falando, né, de analisar onde estão sendo as mortes e os acidentes e falar: bom, a gente vai atuar lá. E eu só queria propor, Dawton, que, além de vocês individualmente os pontos em si e com fiscalização, como você está falando, que já incorporassem mesmo essa história do desenho urbano, que foi apresentada hoje, né? A gente já tem o nosso manual, quer dizer, a gente já sabe. Se isso aí puder vir como uma coisa, assim, constante, acho que essa câmara aqui poderia ser um lugar de coar esse tipo de coisa, porque não tem nada mais importante do que a gente dizer: olha, esses tais cruzamentos, essa rodovia, esse ponto são os pontos mais perigosos e atacar em cima. Eu acho que a gente já pode deixar até aberto, Michele. O Dawton agora acabou de falar, né, que tem o programa e tal, mas já começar não com os princípios do programa, mas talvez até já com quais são os dez pontos mais perigosos, o que está sendo feito, o que vai fazer. Uma coisa bem prática para a gente poder acompanhar aqui regularmente, Dawton. Muito bom. Obrigado.

01:24:11 Dawton Roberto Batista Gaia: A ideia é que eu fiz um programa, eu fiz uma proposta muito arrojada, então eu precisei, eu tive que passar por outras instâncias, para poder fazer um programa de vistorias muito rápido. Eu fiz uma proposta muito arrojada, então eu ainda não consigo falar sobre esse programa. Mas é isso mesmo, quando eu falo de pequeno, médio e longo prazo, quando tiver um projeto geométrico, a gente sabe qual é a dificuldade que a gente tem de implantar um projeto geométrico. Mas a outra novidade é que, enquanto nós estávamos lá na secretaria, eu vinha conversando com a CET para poder contratar pequenas obras, fazer um contrato de pequenas obras. Nós já tivemos isso no passado e parece que isso está saindo agora. Isso vai ser muito bom para poder facilitar e melhorar a velocidade das intervenções. Com pequenas obras, eu consigo fazer esse programa. Além disso, como eu tenho conversado, eu tenho todas as propostas que eu estou fazendo aqui, eu torço um pouco isso da minha

experiência na secretaria. Eu estou tentando fazer um programa meio que intersecretarial. Quer dizer, quando eu tiver esse levantamento de todos os locais onde ocorrem os acidentes, onde ocorrem os sinistros, eu posso compartilhar isso com as secretarias, e cada secretaria que estiver desenvolvendo algum projeto em algum ponto específico consiga implementar no projeto dela o que está sendo planejado aqui também. Lógico que a proposta é, como eu fiz lá na questão das bicicletas, é fazer o programa e, logo em seguida, já fazer os funcionais, fazer um projeto funcional onde as próprias secretarias possam desenvolver o projeto ou contratar um projeto para aquele ponto específico. Então, a ideia realmente, eu acho, é trazer esse programa para a rua, botar ele na rua e implantar ele o mais rápido possível após os estudos que foram elaborados. É isso.

01:26:38 Sandra Ramalhoso: Bom dia, tudo bom, Dawton? Seja bem-vindo. Ou eu bem-vinda, né? Tudo bom? Eu trago aqui, eu sei que vocês estão falando muito das vias, dos cruzamentos, mas eu venho trazer uma preocupação muito grande que eu estou tendo ultimamente: é o desrespeito pelas vagas de estacionamento nas calçadas. O que acontece? As pessoas agora têm aqueles carros enormes. Não, acho que não é Tucson. Eu sei que são aquelas picapes enormes, não sei nem o nome daquilo ali. Quando eles estacionam, por exemplo, na frente da padaria, a gente não consegue passar. Eu não falo só como cadeirante, porque eu sou cadeirante, acho que todo mundo me conhece aqui. Se não conhece, estou me apresentando. Eu não falo só como cadeirante, mas eu falo como pedestre. Uma pessoa, por exemplo, com um carrinho de bebê, uma pessoa com... ela não passa. Um idoso, por exemplo, não passa. Nós vamos ter sinistros. Quais são os sinistros? Sinistros de atropelamento na via. Porque a pessoa que está dirigindo o carro na via não espera aquele pedestre, porque ela espera que aquele pedestre vá na calçada. Mas aquele pedestre tem que sair, por conta de que a calçada está ocupada. Eu queria trazer essa problemática aqui de educação ou de campanha, de respeito. Porque eu acho que a CET tem esse poder de multa, ela tem o poder de fiscalizar, ela tem o poder de chegar e falar que tem que ter 1,20 m de passeio. Se você ocupa esse espaço com o seu carro, você não pode estacionar. Para mim, isso é simples. Mas, para as pessoas que têm esses veículos, isso não é simples. Às vezes, o próprio fiscal da CET não cumpre essa regra. Ele não cumpre. Ele acha que a pessoa estacionou, mas existe essa regra, existe essa norma. Quem me falou foi um funcionário da CET: você não pode parar na vertical; você vai parar na horizontal, mas tem que deixar 1,20 m de passagem. E a gente não vê fiscalização, a gente não vê multa por causa disso. Eu quero ver o que pode ser feito, o que a gente pode fazer para que esse problema seja resolvido. Porque nós vamos ter problemas de sinistro na via, porque o pedestre tem que sair da calçada. Ele é obrigado a sair da calçada.

01:29:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que um dos grandes desafios que a gente tem, Sandra, eu tenho conversado bastante até com as subprefeituras, com as secretarias das subprefeituras, é alargar as calçadas. Não é fácil. Eu sei que não é fácil, porque vai ficar sempre

na história do recurso disponível para poder fazer isso. Porque eu consigo recurso com tranquilidade para fazer a manutenção das calçadas, mas fazer a ampliação das calçadas é um programa específico, é uma licitação específica. Ou seja, eu tenho que elaborar um TR específico, olhar todas as calçadas que têm na cidade de São Paulo para poder fazer um programa específico para isso. Hoje, a responsável pelas calçadas é a SMSUB. Embora a CET tenha parte da responsabilidade, porque a responsabilidade da CET é do lote a lote. Então, parte da responsabilidade da calçada é da CET, e a fiscalização é da CET também, especialmente com relação ao estacionamento. Mas o desafio é esse mesmo: é o respeito ao que está sinalizado, o respeito e a ampliação dessas vagas. Ou seja, criação dessas vagas onde elas não existem, porque eu acho que isso é um desafio. Depois, fiscalizar essas vagas existentes. Eu acho que já existe um programa, eu preciso até verificar com a CET, de fiscalização de deficiente, da pessoa com deficiência. Eu acho que tem um programa específico para isso já. E, se tiver, eu vou ver se consigo trazer os números já para a nossa próxima reunião com relação a isso, até para dar uma resposta mesmo para você.

01:31:52 Sandra Ramalhão: Dawton, desculpa, mas na minha opinião, o caso não é alargar a calçada. Porque os exemplos que eu tenho visto são de calçadas até bem feitas, com 1,20 m, e com um lote, por exemplo, dentro do lote, na frente do comércio, por exemplo, de 3 m. Mas o que acontece? O carrão não cabe. Esse é o problema. O carrão não cabe. Sabe aquele meme do cachorro. O cachorrão que quer caber numa caminha pequenininha e ele não se ajeita? É isso. É um carrão enorme querendo ficar numa vaga que ele não cabe, e ele ocupa o espaço da calçada. Eu digo o meu espaço, e não só da pessoa com deficiência, mas o espaço da pessoa pedestre.

01:32:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Se isso for muito recorrente, na verdade, a solução é aumentar essa vaga.

01:32:56 Sandra Ramalhão: É extremamente recorrente.

01:33:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Aumentar a vaga, com certeza.

01:33:03 Sandra Ramalhão: Mas não é aumentar a vaga, eu acho que tem que ser punido. A pessoa tem que saber o seu tamanho.

01:33:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Se ele não cabe, como ele faz?

01:33:10 Sandra Ramalhão: Procura outra vaga. Se ele tem um carrão, ele tem que saber tudo o que vai ser consequência do carrão. Inclusive o estacionamento.

01:33:13 Dawton Roberto Batista Gaia: É a vaga que estacionou do lado ou é a vaga do...

01:33:27 Michele Perea Cavinato: Não, é o estacionamento do lote que acaba avançando no passeio. É isso, não é? Sandra, tem um número grande de atropelamentos em meio fio. É comum isso?

01:33:41 Sandra Ramalhoso: É, porque a pessoa sai, ela tem que desviar do carro. E aí a pessoa que está dirigindo não espera aquele pedestre. Porque ele supõe que aquele pedestre vai andar na calçada. Então ele vai e aí, de repente, o pedestre sai. Porque também não viu o carro que vinha vindo atrás. Então vai ocorrer muitos acidentes. Eu acho que se a pessoa compra um carrão, ela tem que arcar com todas as consequências do carrão. Inclusive, procurar uma vaga do seu tamanho, que não atrapalhe o próximo. Não é porque ele tem um carrão, que ele tem um dinheirão, que ele pode impedir a passagem do pedestre.

01:34:31 Michele Perea Cavinato: O próprio estabelecimento tem que prever isso. Tem que prever um espaço maior para estacionar dentro do lote. Eu acho que ele é um coparticipante.

01:34:36 Sandra Ramalhoso: Eu acho que tem que ser punido. Enquanto não houver punição dessas pessoas que estão estacionando, ocupando espaço do próximo, ele não vai aprender.

01:34:42 Michele Perea Cavinato: É um estacionamento de passeio. É uma irregularidade.

01:34:54 Sandra Ramalhoso: Ele é irregular. Está cobrindo o 1,20m do passeio. Entendeu? Então, quer dizer, quando ele veio, quando a CET veio aqui ver um problema que tinha aqui, nós passamos e ela falou, mas esse carro está estacionado errado. Esse carro não pode estacionar desse jeito. Foi aí que eu aprendi que o carro tem que respeitar o 1,20m. Foi o cara da CET que me falou. Entendeu? Então, quer dizer, eu acho que a gente tem que ir punir. Tem que haver a punição. Os fiscais da CET têm que ter essa punição. Você estacionou sobre a calçada de maneira irregular. Tem que ter uma multa para isso ou não tem?

01:35:42 Dawton Roberto Batista Gaia: Com certeza. Se a vaga for grande, talvez a vaga lateral também tem que ser maior para poder caber um carro maior. Sei lá. A gente vai olhar isso aí, Sandra. A rua vai apresentar uma solução para esse problema. É um problema recorrente, tem que ter solução. Com certeza. É isso.

01:36:11 Ana Carolina Nunes: Oi, gente. Bom, aproveitando o que o Dalton falou, eu queria perguntar como anda o Plano Municipal de Segurança Viária, porque a gente não teve mais atualizações dele. Teve todo um processo de elaboração, mas esses dias mesmo eu entrei no site e os relatórios pararam de ser publicados, os relatórios de 2022, que eram o balanço do

próprio Plano Municipal de Segurança Viária. Queria saber em que pé está, com quem está, até porque, se o município de São Paulo aderiu ao Plano Estadual de Segurança Viária, seria coerente a gente dar continuidade ao Plano Municipal de Segurança Viária. Essas ações que vocês estão mencionando estariam englobadas dentro dele, nem que para isso fosse necessário fazer uma revisão. Mas, pelo que eu entendo, estaria super dentro dos princípios do que foi colocado no PSM municipal.

01:37:00 Dawton Roberto Batista Gaia: Então, Ana, estou revendo isso também, tá? Para a gente poder falar um pouquinho mais com propriedade. Assim, o que tinha e o formato como ocorreu, está claro que precisa mudar alguma coisa. Isso está muito claro para mim, que precisa ser mudada alguma coisa. Mas eu queria falar sobre esse plano quando a gente terminar a revisão que a gente está fazendo, para a gente não ficar chutando aqui, ficar falando "ah, eu vou fazer isso, vou fazer aquilo". Não. Acho que, claro, um programa como esse, por exemplo, que a gente vai apresentar no próximo aniversário, um programa de pedestre desse tamanho, dessa magnitude, tem que estar em algum plano, tem que estar inserido em algum plano. Senão, se você não coloca isso em um plano, você não consegue nem buscar recurso para isso. Então, é isso. A gente precisa rever, e não é só isso, tem outras coisas que a gente deve desenvolver. A história da bicicleta, a história da própria faixa azul... quer dizer, tem muitas coisas que a gente está desenvolvendo e precisa concluir isso rapidamente. Infelizmente, faz pouco tempo que eu estou aqui, então agora a gente está tentando rever algumas coisas que são muito significativas, porque a gente sabe que o índice de sinistros terminou aumentando muito, tanto para o pedestre quanto para a moto, e a gente precisa se debruçar sobre esse problema de verdade e trazer uma solução muito rápida para algumas dessas situações que estão ocorrendo. É isso que a gente está fazendo agora. Agora nós estamos, de fato, debruçados nos dois programas, de pedestre e de moto, para poder trazer uma solução mais rápida para o problema que a gente vem enfrentando. É um programa municipal mesmo, porque depende de muitas outras coisas. Principalmente quando você fala de fiscalização e monitoramento, você precisa buscar muito recurso, porque tudo isso custa muito caro. Caro ou não? Porque, para o município, salvar a vida, a gente não pode falar que é caro. Mas existe uma demanda: a gente precisa programar o recurso, entender "eu estudei isso, eu tenho esse programa, eu tenho esse plano de ação e a gente precisa de tanto de recurso". Enquanto eu não tiver resposta, enquanto eu não conseguir colocar essas respostas de pé, eu não consigo te responder exatamente o que você está colocando. Mas a gente pretende fazer isso muito rápido.

01:39:38 Ana Carolina Nunes: Qual é a secretaria responsável por esse plano, Dawton?

01:39:42 Dawton Roberto Batista Gaia: Hoje somos nós. Hoje, no caso do plano de segurança, somos nós. É a secretaria municipal e a CET, que é a área técnica. É isso. A secretaria, a SMT, é

a secretaria responsável pelo plano. A CET é a área técnica que desenvolve o plano e leva para a secretaria. Claro que tem o plano de metas, quem desenvolve o plano de metas é a prefeitura do município de São Paulo. A CET contribui com esse plano, elaborando o plano e fazendo todos os estudos.

01:40:21 Ana Carolina Nunes: Mas, infelizmente, a redução nos óbitos no trânsito não saiu como meta nos próximos quatro anos, no plano de metas.

01:40:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Estamos olhando isso.

01:40:38 Michele Perea Cavinato: Embora não tenha saído como meta, tem diversos projetos caminhando para essa linha. Não é que ele não foi contemplado. Ele pode não ter aparecido no programa de metas, mas ele está saindo.

01:40:51 Ana Carolina Nunes: Foi tirado, não é, Michele? No programa de metas anterior e não entrou nesse. Então, isso significa que não está colocado como resultado buscado. Porque o plano de metas, ele coloca qual vai ser a prioridade do orçamento. Quando a gente olha a execução do orçamento, por exemplo, nos próprios projetos de segurança viária, em 2025, a execução foi baixa. Quando a gente compara com um bilhão que foi gasto com asfalto, a gente vê que recurso tem. Assim, é uma questão do que está demarcado como prioridade. A gente tem que brigar por essa prioridade. Até porque a gente sabe que 10... Assim, a gente sabe que 50 milhões de reais faz muita diferença em projetos baseados em sistema seguro. Tudo isso que foi mostrado aqui, que a gente tem manual municipal, sabe como faz? Com um pouquinho do dinheiro que está sendo gasto com asfalto, já teria muita coisa que poderia ser feita que faria diferença.

01:41:42 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não consigo determinar o valor que eu preciso se eu não tiver um plano elaborado, e muito bem elaborado, porque é isso que precisa. O que eu preciso agora é ter um plano estruturado e do tamanho de São Paulo. É isso que a gente está correndo atrás agora. É isso que nós vamos fazer agora. É um plano do tamanho que São Paulo precisa ter. Sem isso, não vai ter resultado. É isso.

01:42:07 Michele Perea Cavinato: É a missão da secretaria. É a redução de acidentes.

01:42:14 Hidely: Dawton, a CET sempre se preocupou em fazer o levantamento de dados e de construção do acidente. Por que aquele acidente ocorreu? A gente continua a fazer? Vocês continuam fazendo isso?

01:42:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Continuamos fazendo de um formato diferente. Aliás,

estivemos falando sobre isso ontem, para falar exatamente sobre isso, sobre esse resgate. Tinha um grupo que ia até o local.

01:42:47 Hidely: Era bem complexo.

01:42:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Só que São Paulo ficou muito grande para uma intervenção como essa, com uma única equipe. Estou conversando sobre isso para ver se consigo colocar isso por gerências, por áreas operacionais, que cada área operacional possa ter um grupo. Porque a área operacional é a que está em campo. Ela é a que chega primeiro no local. Se eu tiver esse grupo preparado, vai ser muito rápido. Cada vez que ocorrer um sinistro, essa área operacional chegar no ponto, ela vai estar treinada para poder fazer o levantamento que é necessário.

01:43:20 Hidely: Esses dados que a CET tinha, foram para o Infosiga? Com certeza. Foram libertados?

01:43:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Com certeza. Nós estamos trabalhando superjuntos. CET e Infosiga, nós estamos superjuntos.

01:43:35 Hidely: Que bacana. Ok, era isso.

01:43:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Estou conversando com a Roberta direto. Estou conversando com eles. Eles são superparceiros. A verdade é essa. Que bom que a gente está conseguindo fazer esse trabalho conjunto. Quando eu vi lá no site, eu terminei não falando isso para o Everaldo, mas quando eu li lá no site, eu falei, olha, vai ter 140 milhões para poder implementar em área de segurança no estado de São Paulo. Eu juntei todo o meu grupo que eu tinha aqui de segurança e falei, vamos nos inscrever. Vai atrás, vê o que precisa fazer, nós vamos nos inscrever. Nos inscrevemos. Foi muito bom. É isso.

01:44:13 Hidely: Ok, obrigado.

01:44:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Gente, eu não sei se tem mais alguma coisa. Eu tenho que sair agora também.

01:44:25 Michele Perea Cavinato: Eu acho que está esgotada essa pauta.

01:44:28 Dawton Roberto Batista Gaia: Desculpa aí, porque agora o meu tempo aqui acabou.

01:44:39 José Renato Soibermann Melhem: As rotas acessíveis, elas estão contigo? Vocês vão

implementar cinco rotas novas?

01:44:43 Dawton Roberto Batista Gaia: É, a gente está criando. Eu preciso olhar, mas acho que tem várias outras rotas que a gente está estudando.

01:45:00 Michele Perea Cavinato: Bom, acho que de pauta é isso. Esgotamos bem esse assunto. Dawton, obrigada. Obrigada pela participação. O Everaldo acabou de me mandar aqui que gostaria muito de ter ficado até o fim, até para trabalhar, para falar sobre essa interação, esse convênio com a CET. Antes de finalizar, eu só queria trazer três assuntos rapidamente. Primeiro, pelo grupo, pelos conselheiros: vocês veem problema em passar a reunião de terça para quarta? Há muitos anos ela acontece de terça-feira. O que eu achei ruim de terça é que muitas vezes caía feriado ou era logo após um feriado, e nós não conseguíamos trabalhar as pautas com a dedicação que elas merecem. Por isso a gente acabou propondo a quarta-feira. Para vocês, tudo bem? Segundo ponto: próximas pautas. Nós recebemos um pedido para falar sobre patinetes, recebemos da Claudinha, recebemos também calçadas, do Joanir, e algumas outras propostas que o Dawton trouxe, fantásticas. Esse novo modelo de trabalho por frentes, pedestre, ciclista e motos, acho que você poderia explicar depois, numa próxima reunião, o que são essas frentes e detalhar melhor sobre a mobilidade a pé, sobre o pedestre. Acho que é uma excelente pauta. Uma coisa que me chamou muita atenção, ouvi muito na mídia essa semana, é essa "Times Square" no centro. Não sei se está sendo tratada pela SMU, mas é um assunto bastante relevante. Acho que vai impactar na mobilidade a pé e, pelo que eu entendi pela mídia, é um assunto que é muito rápido de ser implantado, porque está sendo preparado para a Copa, em três, quatro meses. E acho que vai ser na Ipiranga com a São João, é isso?

01:46:52 Mauro Calliari: Eu acho que esse assunto vai ser tratado na CPPU, na Comissão de Proteção à Paisagem Urbana, Michele, mas não importa. Se for mexer na caminhabilidade, nos interessa. E a hierarquia daquilo que você levantou aí, isso que o Dawton levantou, que é o plano para pedestres, seguranças para pedestres, acho que tem precedência, a gente tem um assunto da calçada, patinete a gente falou no ano passado, não sei se tem novidades. Se tiver novidade, acho que pode ser um informe, alguma coisa assim, mas isso foi bastante explorado.

01:47:24 Michele Perea Cavinato: Então, se a Cláudia concordar, eu posso passar todo o material, eu faço uma reunião inteira, foi uma pauta única. Posso te passar, Cláudia, tanto a gravação quanto a ata, e as perguntas que foram trazidas pelos conselheiros e respondidas pela equipe. Foi inclusive publicado no Diário Oficial, foi bem bacana, bem profissional. Eu vou fazer isso então, vou passar as pautas para vocês priorizarem, realmente eu acho que esse assunto do Dalton é bastante importante. Outro assunto também, dá uma revisada no regimento interno, em 2015. Hoje ele já está destoando do decreto que foi publicado em 2025. Algumas cadeiras que não foram contempladas no pleno desse regimento, eu acho que

poderiam estar conosco, que é a SMPED, SMSUB, e a cadeira do idoso, porque nós falamos nas cadeiras de mobilidade a pé da pessoa com deficiência, mas o idoso poderia ser contemplado como representante também oficial dessa Câmara. Foram algumas sugestões que eu fiz, eu posso passar para vocês esse regimento e a gente trabalha junto em cima disso para não usar uma reunião, é quem tiver interesse em mexer nele, a gente pode até marcar uma reunião extraordinária, técnica, só para falar disso.

01:48:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito.

01:48:55 Michele Perea Cavinato: Tá bom, eu acho que desses informes são esses. Não sei se alguém quer colocar mais alguma coisa. Obrigada a vocês. Estamos encerrando aqui. Boa tarde a todos, até a próxima.