



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE

PRESIDENTE: PAULO FRANGE

AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 02 de setembro de 2011

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Vamos dar início à audiência pública do projeto de lei 296/10 que institui o Conselho Municipal para Diminuição de Acidente de Trânsito e Transporte e dá outras providências. Esta é 17ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. A audiência está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, endereço www.camara.sp.gov.br, link auditórios *on line*.

Convido para compor a Mesa o Sr. José Luís do Prado, representando a Secretaria de Desenvolvimento Econômico e do Trabalho, em nome do Poder Executivo.

A anuncio as presenças dos nossos convidados. O inspetor Renato Sampaio, representando a Guarda Metropolitana, o Sr. Édson Ortega Magalhães, Secretário de Segurança Pública; Sr. Luís de Carvalho Montanço, Gerente de Segurança do Trânsito do CET, representando Marcelo Cardinale Branco; Moacir Alberto Paes, Diretor Executivo da Associação Brasileira de Ciclomotores, Bicicletas e Motocicletas – Abraciclo; Cássio Belvice, Superintendente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo; José Guedes, representando o Presidente do Sindicato das Auto Escolas e Centros de Formação de Condutores do Estado de São Paulo; Francisca de Oliveira, Diretora do Serviço Nacional de Aprendizado e Trabalhadores no Transporte; Mauro Augusto Ribeiro, Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego; Milton Chagas, da Associação Brasileira da Medicina de Tráfego; Carla Trindade, Diretora da Agência Reguladora do Serviço Público dos Delegados em Transporte do Estado de São Paulo – Artesp; Almir Ferreira de Andrade, Diretor Técnico do Serviço de Saúde Divisão de Neurocirurgia do Hospital das Clínicas; e Vinícius Monteiro de Paula do Hospital das Clínicas que o acompanha; e Élder Takeo, que está hoje em trabalho com os Anjos do Asfalto, vai se apresentar, vai falar conosco.

A proposta de trazer à discussão para que a sociedade possa participar - e hoje temos a oportunidade de estar falando na Câmara Municipal de São Paulo e a oportunidade de estar em um *link*, abrindo a possibilidade de falar com aqueles que não está aqui, pode nos

acompanhar pela Internet – é para que possamos ter um Conselho Municipal que trate o assunto da prevenção, redução e diminuição de acidentes de trânsito e transporte com o cuidado que deveríamos a anos estar tratando as situações que envolvem a prevenção no Brasil. Não é da nossa cultura a prevenção das doenças, e como médico posso assegurar aqui que não é da nossa formação. Nos formamos para atender os doentes. Depois de muito tempo fomos instigados a discutir prevenção para que pudéssemos não encontrar doenças pela frente.

Na situação em que estamos hoje com relação a trânsito e transporte, temos a mesma situação. De um lado, temos estatísticas, diagnóstico de repetição de acidentes nos mesmos locais, com as mesmas características e, muitas vezes, com grande dificuldade do poder executivo, ainda mais numa cidade como São Paulo, tão grande, com tantos problemas, fazer intervenção pontualmente para que não se repita. Todo mundo conhece a Raimundo Pereira de Magalhães, temos uma via na cidade de São Paulo que corta a região noroeste, sai da Marginal e desemboca praticamente no Rodoanel, passa por bairros com uma sinuosidade que foi classificada como “curvas assassinas” e não é raro que a gente que tem trabalho como médico nessa região da cidade, ter que estar no IML porque algum filho, algum parente de alguém da região está envolvido em acidente. E os acidentes são quase que todos iguais, são colisões frontais e nas mesmas curvas. Muito foi feito na Raimundo Pereira de Magalhães, mas pouco resultado foi obtido porque os acidentes continuam acontecendo. Hoje, o custo dos acidentes nós sabemos, temos pesquisa e informação de todo o processo. Daqui para frente, precisamos tratar com inteligência as informações da mesma forma como tratamos com inteligência e temos sucesso, o crime, que é de igual para igual. Sem tratar com inteligência perdemos a batalha, quando é tratado com inteligência temos os resultados publicados nos grandes jornais e na TV. Acabamos por assistir os resultados quando tratamos com inteligência um inimigo comum.

Temos aqui um problema sério que é a discussão do acidente de trânsito que vem

ceifando vidas, a maioria de gente jovem. A cada dia em que um fato novo começa a mudar a vida da cidade, temos imediatamente a resposta. Há tempos insistimos com as ciclovias, ciclofaixas, a importância do papel da bicicleta como meio de locomoção nas grandes cidades. É o caso de Berlim e de tantas outras do mundo em que a bicicleta faz parte do cotidiano. Aqui bastou aumentar o número de notícias, que nós somos fomos de surpresa pegos, negativas, com acidentes envolvendo pessoas da sociedade, traz uma preocupação grande, não estávamos preparados para recebê-las na cidade. Aumentou-se o número de bicicletas, o número daqueles que buscam não apenas como atividade física, mas como meio de locomoção, temos dois tipos de estatística: a que sai no jornal porque a pessoa é conhecida na sociedade; e a silenciosa que nos deixa mais tristes porque quando acontece na periferia da cidade, e está acontecendo, não aparece em nenhum veículo de comunicação. Faz parte apenas das estatísticas dos hospitais e da Secretaria de Segurança. Temos um número grande de números, de informação, e não temos a forma de tratar.

Para ser breve, sou autor do projeto de lei que se transformou em lei, demorou dez, e hoje está regulamentado, em pleno funcionamento, o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte.

Então 95% de todas as multas de trânsito, aplicadas na cidade de São Paulo, vão para as atividades específicas do artigo 320 do Código Nacional de Trânsito, que é para fiscalização, sinalização, educação e policiamento de trânsito. São 600 milhões por ano, no mundo nenhum outro fundo tem esse tipo de recurso. Ao longo da última década, por documentação que temos do Tribunal de Contas, deixamos de utilizar 30 a 35, até 40% ao ano, desse dinheiro, conforme preconizado no Código Nacional de Trânsito.

O dinheiro das multas ia para o Tesouro e não voltava para as finalidades da Secretaria de Transportes, junto à Companhia de Engenharia do Tráfego, porque financiava parte das dívidas da Cidade de outras atividades. Isso dá improbidade administrativa e, muitas vezes, cria um grande problema para o Prefeito. Mesmo assim demoramos de 2000 até há

pouco mais de dois anos, quando esse Fundo passou a estar disponível na Internet e sabemos exatamente onde está cada um dos centavos que o Fundo recebe.

Vocês têm visto a quantidade de *leds* com que a cidade de São Paulo vem sendo contemplada. E vamos entendendo a finalidade da iluminação semafórica com *leds*, mas quem paga essa conta é o dinheiro do Fundo. Gostaríamos de ter um conselho instituído, que de forma consultiva, pudesse estar informando e ajudando a gastar cada um desses recursos, já que o Conselho do Fundo é do Executivo, especificamente, para que possa destinar cada um dos recursos que vem dessas multas.

Com esse Conselho constituído poderemos discutir com mais profundidade quais são os pontos mais críticos da Cidade e tratá-los com mais velocidade. Enfim, não tenho dúvida da importância do Fundo, uma vez que o Estado já tem e a cidade de São Paulo tem as características do Estado. E também a cidade de São Paulo implementando um conselho desse porte, outras cidades de grande porte do país também terão, porque uma vez aprovado o Fundo Municipal em nossa Cidade, o que tirou os Prefeitos, daqui para frente, do risco de improbidade administrativa, porque quem está na política tem medo só de perder o cargo, portanto, ainda bem que isso acontece e a improbidade na não aplicação desses recursos tem como penalidade, muitas vezes, a perda de mandato ou grandes problemas de ordem jurídica, que são tratados junto à Justiça Eleitoral e acabamos por ter esse Fundo hoje funcionando direitinho. Como demorou dez anos, Londrina e outras cidades do Sul, acabaram aplicando e criando seus fundos com mais velocidade, cidades de médio para grande porte e acredito que aqui, com o Conselho, acontecerá a mesma coisa.

Hoje queremos muito mais ouvir vocês do que propriamente tratar do assunto, que ficaria repetitivo. O projeto vai tramitar aqui na Casa, ele está aqui desde 2010, já discutimos bastante, mas queremos muito ouvir a sociedade e todos os envolvidos, para que possamos aprimorar. Todas as vezes que os projetos são tratados dessa forma, eles vão à sanção, à regulamentação e depois a lei tem pernas, ela existe, anda. Quando tratamos isoladamente o

projeto, ela acaba não sendo regulamentada ou quando é regulamentada não é cumprida. Então a lei para ser cumprida precisa ter a participação de todos, da sociedade, e que todos entendam exatamente qual é o seu papel dentro da aplicação dessa regra, dessa norma, desse novo norte que vamos dar para enfrentar o acidente de trânsito e transporte na cidade de São Paulo.

Os microfones estão à disposição, quem quiser se manifestar, por favor, fique à vontade, mas vou me permitir iniciar pedindo ao Dr. Almir que nos apresente o seu trabalho, porque ele está exatamente lá na ponta onde nós, por não estarmos cuidando mais desse assunto, terminamos encontrando o HC pela frente. Quando falamos HC estamos fazendo uma referência também a todos os hospitais que atendem a cidade de São Paulo, mas especificamente o HC, que tem um papel extraordinariamente importante por ser referência em acidentes na cidade de São Paulo.

Peço a quem for fazer uso da palavra, por favor, se identifique, diga o que faz, para que fique registrado nas notas taquigráficas para depois ser juntado ao projeto.

Tem a palavra o Dr. Almir.

O SR. ALMIR – Bom dia a todos. Sou um professor que trabalha tempo integral no Hospital das Clínicas da Universidade de São Paulo e meu trabalho, na verdade, é dentro do hospital. Todas as manhãs e tardes, junto a 14 neurocirurgiões, dois por dia. São 20 residentes na neurocirurgia e um professor titular que controla toda essa estrutura. Nunca me coloquei diante dos Vereadores, achei importante esse convite, porque nunca me vi numa situação assim, falando sobre um assunto muito importante, que é o acidente, o traumatismo cranioencefálico, especialidade que me dedico há 42 anos. Fiz residência na Universidade de São Paulo e sou a pessoa de frente junto aos assistentes e residentes, ensinando também os alunos da faculdade de medicina desde o primeiro até o sexto ano. Então é tempo integral, nunca apareci assim em público, porque minha vida é mais ligada ao doente. Quero agradecer essa oportunidade de apresentar o nosso serviço, temos o pronto-socorro do Hospital das

Clínicas, a Escola Paulista Federal de São Paulo, a Santa Casa e nos dedicamos muito aos 18 hospitais, aproximadamente, do Estado, da região metropolitana de São Paulo e cinco hospitais da Prefeitura.

Particpei de um Simpósio criado pela Universidade de São Paulo, nos dias 18, 19 e 20 de agosto, em que esteve presente um grupo de pesquisadores de Barcelona que a cada dois anos faz um simpósio. Nós também participamos e tive a idéia de trazer esse simpósio para o Brasil. Esse simpósio é um verdadeiro curso de tratamento de emergência pré-hospitalar e hospitalar. Em 2009 fizemos o primeiro simpósio e foi muito importante a participação do Estado, do Município e a presença dos cinco hospitais grandes.

Nossa idéia é a unificação para um atendimento heterogêneo, porque é muito complexo o atendimento ao trauma de crânio em crianças e adultos. Fui Presidente por oito anos do Departamento de Trauma da Sociedade Brasileira de Neurocirurgia e no Brasil inteiro temos normatização. Em 1996 fizemos as normas de atendimento do Brasil, porque geralmente se seguiam as normas americanas ou européias, mas a nossa realidade é outra. Estamos especificamente ligados ao Conselho Federal de Medicina, inclusive, trouxe o CD com as normas brasileiras e temos de obedecer a essas normas.

Agora, representamos uma fatia relativamente grande na sociedade, temos dez redes de terapia intensiva para trauma de crânio, 11 leitos de enfermaria e 50 de reabilitação em Suzano. E somos ligados no trauma raquimedular com o Lucy Montoro, através do Dr. Vinicius, então o atendimento de reabilitação dos pacientes está sendo mais bem organizado com toda organização que estamos fazendo.

Nesse segundo simpósio, reunimos o Estado e o Município, mas queremos uma participação mais efetiva para termos um atendimento mais adequado, para estimularmos mais os médicos, o pessoal da limpeza, da terapia intensiva e da enfermagem.

Na verdade, internamos por ano, no Hospital das Clínicas, 1513 pacientes. Desses doentes, 724 são operados. Então, há uma participação ativa da UTI. E nos outros dez leitos

temos pacientes com lesões torácica, abdominal e ortopédica.

Então, selecionamos o ano de 2010. Tivemos 486 pacientes. E no quesito Acidente de Trânsito, especificamente, 39%. No quesito Acidente por Quedas, podemos constatar que, praticamente, os números são iguais aos dos acidentes de trânsito, predominando, nos dois, homens, na faixa de 17 a 59 anos, e mulheres de 17 a 50 anos.

E, ainda, temos AVC, AVC hemorrágico, tumores, hidrocefalia, que contam em mais 50% de atendimento.

Temos um fluxo muito grande, mas conseguimos dar um bom atendimento aos doentes. No Hospital das Clínicas trabalhamos com rigor e disciplina muito fortes. A nossa residência, acredito, seja uma das primeiras da América Latina, comparada à dos Estados Unidos. São cinco anos para o médico tornar-se um neurocirurgião. A cada ano temos um trabalho muito forte no Hospital das Clínicas.

Existe, dentro da sociedade de neurocirurgia um programa bem elaborado, chamado de Pense Bem. Esse programa é americano e foi copiado pelo Brasil, tendo sua sede no Paraná. Em Maringá já existe um mestrado sobre esse assunto. É muito forte a prevenção do traumatismo decorrente de acidente de trânsito.

Agora, a sociedade brasileira de neurocirurgia também nos convidou a participar de outra causa muito importante: acidente doméstico.

Passarei aos *slides*.

Esse foi o II Congresso. Esse desenho que está no centro da imagem, é a membrana celular do neurônio, das células nervosas.

E aqueles convidados são professores, como nós, especialistas em traumas de crânio. Eles vão a Barcelona, para um curso bianual, que também é realizado aqui.

Portanto, buscamos o aprimoramento. Aprendemos com eles e eles aprendem conosco. Aqui, no Brasil, representamos o segmento de Acidentes Domésticos. E nesses acidentes, o traumatismo corresponde a 50% da mortalidade infantil. E um terço desses óbitos,

decorre de acidentes domésticos. E em idosos, acima de 65 anos, há uma predominância de mortalidade por acidentes domésticos. Os acidentes mais freqüentes, de traumas cranianos em idosos, ocorrem quando eles dormem; tropeços e escorregões causados por não acenderem a luz quando vão ao banheiro; quedas em tapetes e, por último, quedas em banheiro.

E a prevenção desses tipos de acidente é muito fácil. Por esse motivo, elaboramos um protocolo pré-hospitalar e hospitalar.

À esquerda, temos as quedas em adultos, e, à direita, temos as quedas em crianças. Temos, também, vários tipos de atendimento para esses pacientes. Existe o tempo certo para atendimento desses pacientes, e que é chamado de golden hour – a hora de ouro. Ontem, operamos uma colega nossa que foi atropelada dentro do estacionamento. Ela foi operada dentro de uma hora. E por quê? O hematoma dela foi o chamado subdural. Se você operar nas primeiras quatro horas a mortalidade fica em 30%. Quando passa de quatro horas, o índice de mortalidade vai para 95%. Depois de seis horas, todos morrem. Então, a prevenção é o mais importante. Quero lembrar que temos como trabalhar nos acidentes domésticos.

Os senhores têm ideia do número de traumatismos cranianos, em crianças, decorrentes de queda de televisão? Não temos esses números catalogados, mas nos Estados Unidos esse número é de 3.000, e morrem 77 crianças.

Esse é um caso, que chegou ao Hospital das Clínicas, de traumatismo craniano infantil decorrente de queda de televisão. Ela teve uma fratura imensa na base do crânio; ficou em coma; foi tratada e saiu bem, graças a Deus.

Essa outra imagem é de uma queda decorrente de queda do beliche. É muito frequente crianças caírem do beliche.

Se observarem, à esquerda, tem uma lesão, um hematoma, onde tinha uma fratura. Ela foi operada e saiu bem.

Na próxima imagem, podemos observar que essa criança, que apresentei ao Sr. Secretário da Saúde, Dr. Giovani. Essa criança de 1, 10 meses caiu da escada do beliche. Seu

pai a levou para um hospital numa sexta-feira. Ela foi para Parelheiros; depois, para o Hospital Regional Sul e tinha dificuldades para ter atendimento. Depois, ela foi para o Hospital do Campo Limpo da Prefeitura, onde fez uma tomografia, e foi verificado um grande hematoma. Por fim, ela retornou ao Regional Sul.

Estou apresentando esta criança por causa do tamanho do seu hematoma, chegou quase morrendo, foi operada e saiu muito bem, mas veio para o Hospital das Clínicas numa denominada vaga zero, quando disseram que não havia vagas, sendo que HC recebe tudo, tem heliponto, é diuturno e não pode nos dizer que não tem vaga. No entanto, o doente vem. Quer dizer, abrem uma terceira sala, mas só há dois neurocirurgiões: eu, com 70 anos, tenho de entrar numa sala de cirurgia. Então, nunca me deparei perante os Vereadores. É uma oportunidade para mim falar dessa nossa situação, que é muito forte.

Esta outra criança caiu de um andador dentro de casa, o que pode ser evitado. Olhem a fratura grande no meio da cabeça, têm as duas suturas frontais posteriores, mas tem uma fratura grande. Ela foi atendida.

São diversas as causas dentro de casa que podem ser evitadas. Deve ser feita orientação às famílias, educação na escola. Essa é a prevenção.

No caso dessa criança, o pai pôs um tanque de lavar roupa em casa, não estava bem fixado, caiu sobre a cabeça da criança, teve um impacto forte e formou uma lesão baixa, um aneurisma traumático. Para tratar desse aneurisma, só temos o HC, a Santa Casa e a Escola Paulista para resolver. Os outros hospitais podem dar o diagnóstico e nos enviar.

Na próxima imagem, temos outro paciente que sofreu uma queda. Ele estava brincando numa escada e caiu também dentro de casa. Vemos uma mancha branca, um hematoma que não é para matar pessoa nenhuma – mortalidade de 0% -, mas se demorar muito para vir para o hospital, a pessoa pode morrer. É um hematoma chamado epidural, fora da duramater. Ele foi operado - um volume de 120 centímetros cúbicos mata a pessoa – e tinha 124 centímetros cúbicos e não morreu.

Os comentários gerais sobre esta apresentação são no sentido de que temos de fazer a prevenção dos acidentes domésticos; o professor Dr. Paulo pode abraçar a nossa causa junto aos Vereadores, porque é muito importante a prevenção dos acidentes domésticos, além dos acidentes nos transportes, não há dúvidas. Mas sobre os acidentes que ocorrem dentro de casa, não existe legislação específica para isso, e, em casa, a violência contra crianças e idosos ocorre muito, mas isso pode ser evitado, pois existe normatização: Estatuto da Criança e do Adolescente, Estatuto do Idoso. Perfeito. Mas para o acidente doméstico, não existe lei.

É uma boa causa, mas minha ideia é de que os médicos que trabalham na emergência, o pessoal da limpeza, da enfermagem e os intensivistas têm de ser estimulados a viver no ambiente em que vivemos. Esse ambiente em que estamos é formidável, mas o do nosso trabalho é muito pesado, portanto, temos de ser estimulados.

Era o que tinha para falar a vocês. A apresentação foi preparada ontem à noite. Agradeço pela oportunidade de estar entre vocês. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado. Na verdade, deveríamos mostrar um pouco mais do ambiente da UTI, da vida daqueles que se dedicam à terapia intensiva. Sou intensivista desde a década de 80. Boa parte de minha vida passei dentro de uma UTI, além de cardiologista, trabalhando também com UTI de atendimento em referência na zona Norte, no Hospital São Camilo, em Santana.

Essa situação que o senhor apresentou é comum nos ambientes de hospitais de referência, isto é, tem duas salas, chega o terceiro, com vaga zero, não tem vaga para ele, mas não tem como deixar e dizer não. Então, as atitudes heroicas quer são tomadas nessas situações nunca são mostradas, mas é uma situação extremamente delicada, porque não temos como nos programar para esse tipo de situação e, em cidades grandes como São Paulo – da mesma forma que temos visto pelo noticiário de cidades do mundo inteiro com grande adensamento humano -, o risco de acidentes envolvendo um grande número de pessoas ao

mesmo tempo é muito grande.

Tivemos uma discussão muito grande com relação à quantidade de sangue que São Paulo teria para atender um acidente de grandes proporções, quantas transfusões nós teríamos concomitantes e quanto de sangue para quantas delas na Cidade. Houve um debate muito grande e, até hoje, ainda estamos devendo explicações para que possamos entender o risco que corremos – ainda mais agora com a malha de metrô crescente – com esse tipo de situação.

Gostaria de ouvir o Dr. Milton Chagas e Dr. Mauro Ribeiro da Abramed, que fizessem algum comentário sobre o trabalho que realizam junto a esse tipo de situação e sobre como veem a proposta de um Conselho Municipal para tratar desse tema na cidade de São Paulo.

O SR. MILTON CHAGAS – Bom dia a todos. O Dr. Mauro Ribeiro é o Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. Eu presido a regional de São Paulo.

Quero louvar o Vereador Paulo Frange pela iniciativa de criação do instituto. Acabamos de assistir à apresentação do Professor e pudemos ter uma ideia do tamanho do estrago causado por acidentes de trânsito. Aliás, não deveria ser chamado de acidente, uma vez que se prevê que vão acontecer e acontecem mesmo.

Na medicina de tráfego, procuramos prevenir o acidente, o que é muito difícil. É difícil porque o acidente é provocado pela irresponsabilidade, falta de educação, falta de civilidade e de respeito à vida. Além da conduta do usuário de trânsito e de tráfego há, por conta do Poder Público, certo descaso com os acontecimentos do trânsito.

No ano passado, matamos – e as estatísticas não personalizam, elas dizem que morreram. Na verdade, não morreram: nós matamos – cerca de 41 mil pessoas; foram mais de 150 mil pessoas lesionadas, com lesões leves, médias, graves e definitivas, com um custo de mais de 36 bilhões de reais, quando vemos que se vive discutindo a falta de dinheiro para a Saúde.

Vamos lembrar que a última arrecadação da CPMF foi de 42 bilhões e ainda hoje o poder público chora por isso e quer sempre jogar a responsabilidade da arrecadação nas costas da população.

Falo isso, porque há pouco tempo tivemos uma campanha para eleição de presidente da República e não vimos um candidato fazer apresentação de um projeto de lei, ou de um projeto para que ele trabalhasse na diminuição e na prevenção do acidente.

Hoje temos leitos hospitalares ocupados por pessoas que se acidentaram em consequência da irresponsabilidade. Pessoas que ocupam leitos de UTIs quando outras, com necessidades que surgem naturalmente, ficam sem poder usar, porque os que abusaram; os que usaram drogas, beberam e dirigiram; os que dirigem de maneira completamente irresponsável, terminam provocando um acidente – não diria nem provocando, mas realizando o acidente e esse custo é muito alto.

Quando dirigimos adotamos duas posições: a posição de quem dirige que é a do predador e, ao mesmo tempo, quando estacionamos o carro e atravessamos a rua, assumimos a posição da presa. Como predador sou ágil, rápido, quero, faço, posso e quando deixo o carro sou humilde, tento atravessar a rua com maior cuidado, quando vejo que a falta de educação do condutor de veículo faz com que, no momento em que alguém vai atravessar, acelere o veículo, para dificultar a passagem. É o mesmo numa ultrapassagem de veículo. Por que vai passar na minha frente?

Creio que é muito importante a criação do instituto para que possamos discutir também a questão principalmente da prevenção, assim como estimular o poder público para que a punição seja mais severa, que as pessoas assumam uma responsabilidade maior.

Há poucos dias tivemos um caso em que a 150 quilômetros, por hora, uma senhora foi morta violentamente, o motorista não sabia nem o que fazia porque estava alcoolizado, depois pagou a fiança e foi embora para casa como se nada tivesse acontecido.

No Brasil, temos o direito de matar e parece que não temos, mas essa é uma

verdade. Basta que você ocupe um veículo e espere o inimigo que vai passando na sua frente, pode atropela-lo e mata-lo, sem precisar contratar alguém para matar. Se a pessoa contratar alguém para dar um tiro e matar terá responsabilidade e responderá por isso, ao passo que se estiver conduzindo um veículo pode matar o seu inimigo e nada vai acontecer. Em pouco tempo estará livre, respondendo simplesmente em casa, trabalhando, dirigindo até irregularmente de novo, mas isso vai acontecer.

Por isso, é muito importante a criação para que se discuta com a população, com a sociedade essas questões, para que possamos ter um trânsito mais civilizado. A Medicina de Tráfego está à disposição para participar e colaborar.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, seus comentários são bastante oportunos, porque ninguém imaginaria a notícia de um veículo a 150 quilômetros, por hora, como aconteceu aquele acidente. Não é possível imaginar. Aí temos outra situação, permitimos a importação e a produção de veículos cada vez mais potentes, com motores fantásticos e o carro vai a 220, 240 quilômetros, por hora, em poucos segundos, cada vez mais.

Estamos assistindo hoje quem vem para São Paulo, tanto na Imigrantes quanto na Bandeirantes, são duas vias pesadas de aproximação da Cidade, a velocidade com que o pessoal tem trafegado.

É impressionante a coragem com que o pessoal dentro do veículo tem a sensação do poder: “Eu posso.” Parece que está movido pelo motor. Tão logo ele desce, como o senhor bem colocou, ele passa a ser vítima.

Obrigado, pela sua colaboração.

Dr. Mauro Augusto Ribeiro.

O SR. MAURO RIBEIRO - Mauro Ribeiro.

Sou presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego e gostaria de ressaltar a importância da utilização de um instrumento ora instituído, ora pleiteado.

A mobilidade é um direito humano fundamental, o processo de urbanização ocorrido nas últimas décadas modificou o padrão de mobilidade humana. Embutido nessa modificação de padrão veio um risco associado que hoje é o mais presente e importante a que todas as pessoas estão sujeitas no dia a dia.

O trânsito ocorre num espaço público, portanto à vista de todos. Há uma diferença muito grande entre os acidentes de trânsito aos outros acidentes, que é exatamente o grau de energia envolvido nesse tipo de ocorrência o que produz traumas também de padrão diferente. É um trauma mais grave, mais complexo, frequentemente envolve politrauma, com custo muito maior para todo o sistema de saúde e para a sociedade.

Sabemos perfeitamente que o caminho é a prevenção. Mas, na verdade, dentro do poder público não há essa consciência. Com uma agravante, o nosso trânsito está estratificado em três níveis: federal, estadual e municipal, cada um com um tipo de ação. Fica sempre a impressão que o problema é do outro nível de governo, não do nosso. Não temos uma gestão integrada do trânsito, não sabemos de quem é a responsabilidade das fatalidades ocorridas no município, se é do município, responsável pela via municipal; se é do estado, que também é responsável pelas vias estaduais que cortam aquele município; ou é da União. Não temos essa clareza.

Outro problema é a necessidade do envolvimento de toda a sociedade para prevenir os acidentes.

A Medicina de Tráfego tem essa característica que é a prevenção. Sempre digo que a medicina preventiva é mais política do que técnica, depende muito de ações políticas para buscar os seus resultados do que de ações técnicas. Utiliza conhecimentos de todas as áreas do saber humano. Todo conhecimento, toda intervenção que possa contribuir para o controle do risco, tornam-se realmente um instrumento válido e que devemos utilizar.

É muito importante envolver toda a sociedade nessa discussão, sendo exatamente o que se faz num tipo de conselho como esse, onde se busca representantes de todos os

segmentos que estão envolvidos na mobilidade, desde o produtor do veículo, ao gestor de trânsito, ao político, ao cidadão, diversos segmentos são representados, dessa discussão surgirão ideias e sugestões de intervenções.

É evidente que temos algumas necessidades que são básicas e ressalto a informação. Não temos como trabalhar sem a informação. Precisamos ter informação de boa qualidade e atualizada o nos levará a estabelecer propostas e, uma vez implantadas as medidas, permitir o acompanhamento e monitoramento dessas medidas, se estão dando resultados ou o que precisa ser feito.

Precisamos trabalhar muito no sistema de informação e nos diversos níveis, federal, estadual e municipal. Saber no nosso município quantas são as ocorrências, as vítimas e quais são as causas dessas ocorrências. Isso é que vai nos permitir estabelecer uma proposta de abordagem dessa situação. Se não temos essa informação, ficamos dando tiro no escuro, usando chumbo grosso para atingir algo que não vemos exatamente.

Então, é preciso trabalhar com a informação, com a tecnologia e com o conhecimento, mas também é necessária uma definição política para que isso seja feito. Ou seja, o homem público precisa entender o que ele tem de assumir e, a despeito de, em determinado momento, ter algum desgaste com essa situação, porque a multa desgasta. Há sempre uma reação contra a multa, sendo que não mais é do que um instrumento de trabalho para tornar a percepção de risco mais real. O risco de acidente, isoladamente, não é suficiente para modificar comportamentos. Então, associa-se o risco de uma autuação para que, somado ao risco de acidente, represente um risco maior, fazendo a pessoa se comportar de forma diferenciada.

É evidente que a lei sozinha não modificará nada. Precisamos mudar alguma coisa a mais no nosso sistema de exigir o cumprimento da lei. Precisamos que haja fiscalização, autuação, processamento, apenamento e, inclusive, que seja fiscalizado o cumprimento da imposição.

O envolvimento da sociedade na discussão cria a modificação cultural. A cultura é uma situação dinâmica. Vivemos recebendo e devolvendo a informação para o meio, então, influenciados culturalmente o nosso meio e somos influenciados por ele. Temos de trabalhar ativamente. Uma intervenção desse tipo – especialmente, num Município como São Paulo, em que o trânsito tem características diferentes. Como disse, o Brasil tem diversos níveis de gestão em trânsito, mas, também, regiões muito diferentes. Existem muitos brasis com realidades diferentes, e precisamos de um conhecimento regionalizado -, muito provavelmente, acabará despertando a consciência da importância do trânsito, que está na vida das pessoas, que usam esse espaço público para se locomoverem, e precisam fazê-lo em segurança. Precisamos de conhecimentos, competência.

Uma cidade como São Paulo precisa ter – além do sistema de coleta, processamento, distribuição e fluxo da informação – conhecimentos específicos sobre seus problemas, da sua área. Teremos de atuar em determinados pontos, onde ocorrem mais acidentes, mas também atuaremos sobre determinados tipos de comportamentos e ocorrências que não dependem do local e, muitas vezes, não dependem da intervenção da engenharia.

Agiremos sobre os veículos, os condutores, motociclistas, fiscalização. É uma série de intervenções, e nenhuma delas pode ser dispensada. Mesmo o político precisa entender que, no final, dará um resultado.

Hoje temos sinais evidentes de redução de violência urbana, e, quando começarmos a apresentar – e tivermos dados para mostrar – que os acidentes estão ocorrendo em menor número, que o número de vítimas está diminuindo, a despeito do crescimento da frota – isso vai acontecer enquanto não corrigirmos o nosso sistema de transporte público, pois optamos em fazer transporte de massa em veículos individuais. Isso, evidentemente, gera um fluxo de veículo enorme, mas temos de administrá-los e controlá-los. Mas como resgatamos esse processo de implantação de um sistema de transporte público?

Temos de juntar esforços, sobretudo, trabalhando sob o aspecto preventivo,

utilizando a educação, a fiscalização, a punição, os conhecimentos, os debates e a participação popular. Assim, estaremos colaborando para uma modificação não só nessa área, mas, também, outras da nossa sociedade, pois, a partir do momento em que tivermos no trânsito uma situação de respeito, o nosso relacionamento com a lei se modificará.

Nós que estamos envolvidos com o trânsito temos de dar o exemplo prático de respeito à lei. Não podemos ser flagrados dirigindo sob o efeito de álcool ou em excesso de velocidade. Temos esse compromisso. Quando começarmos a fazer essa demonstração prática, e as pessoas acreditarem que os controles e as leis são para todos, o trânsito passará a ser um instrumento de democracia, no sentido de que todos, realmente, são tratados de forma igual perante a lei. Nesse sentido, nós não buscaremos um tratamento aristocrático em razão de ocuparmos determinadas posições. O trânsito é um espaço público, onde todos devem ser tratados da mesma forma. É um exemplo para a cidadania, porque é o ápice de cidadania. Não é a eleição o ato mais importante do cidadão, não. Porque a eleição ocorre uma vez a cada dois anos, e a cidadania se dá todos os dias desde a manhã até a noite. Portanto, o trânsito pode contribuir, e muito, para outras transformações.

Destaco apenas que, a despeito de toda essa importância, não temos, neste País, praticamente, nenhum órgão executivo de trânsito em nível de primeiro escalão. O órgão de trânsito, normalmente, está numa secretaria – na melhor das hipóteses – de transporte. Não é um ministério, uma secretaria, uma agência nem uma autarquia. Muitas vezes, é um departamento de quinto escalão que faz a gestão.

Então também fica difícil que órgãos sem infraestrutura, recurso e equipamento façam uma gestão digna do trânsito.

Por último, como sugestão para o Conselho Municipal, para diminuição de acidentes de trânsito e transportes, que ele tenha um mínimo de recursos e condições para subsistência. Não adianta criarmos um Conselho que vá funcionar como conselho consultivo, que as pessoas participam a título de contribuição, mas que não dispõem sequer de condições

de manter um secretário, um telefone e um computador. Então é importante que fique consignado como vai ser financiado, ainda que não seja caro e nem sofisticado, mas que fique garantido o funcionamento prático.

Era isso que tinha para dizer aos senhores. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange - PTB) – Muito obrigado, Dr. Mauro. Essa é uma primeira sugestão, com certeza vamos absorver nesse projeto, porque percebemos que realmente falta.

A composição do Conselho seria feita então com o Secretário de Transportes na presidência e teríamos um representante das seguintes secretarias: Transportes, Educação, Meio Ambiente, Segurança Urbana, Segurança Pública, Saúde, Governo Municipal, Desenvolvimento do Trabalho, Planejamento, Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, Desenvolvimento Urbano e mais um representante da Companhia de Engenharia do Tráfego. Um membro indicado pela Câmara, que pudesse participar desse Conselho e trazer o resultado das reuniões, para que os Vereadores tomassem conhecimento do que está acontecendo mês a mês. Um membro indicado pela São Paulo Turismo, nós temos um problema muito sério que envolve a circulação e o trânsito do próprio turista na cidade de São Paulo. Aqui vai um comentário rápido, turismo de classe econômica, esse pessoal que chega em São Paulo com os ônibus do interior, eles estacionam no Centro, praticamente, no meio da rua e aí o pessoal desce pela manhã com as suas sacolas, assim como na hora de ir embora também o fazem, para esses hotéis de classe econômica e descem diretamente no leito da rua, não há estacionamento, são hotéis pequenos, não têm estacionamento e não conseguimos aprovar a utilização em lei, que foi vetada, da entrada do hotel de classe econômica, como o “Pare” que tem na farmácia. Queríamos que esse turista de classe econômica pudesse utilizar pelo menos a testada do prédio, mas ele acaba parando no meio da rua, basta acompanhar a região do Bom Retiro, Brás, etc, em que os atropelamentos acontecem e muitos deles por motos e bicicletas. Não conseguimos ainda resolver esse problema.

A representação da Abramet, Associação da Abraciclo, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paula, a Abrasp, a Associação Nacional do Transporte de Cargas, Associação dos Fabricantes de Veículos Automotores, Fiesp, Serviço Nacional de Aprendizagem ao Trabalhador, Sindicato das Auto Escolas, Formação de Condutores, é muito importante na formação desse novo condutor, começarmos a apertar mais a forma de formar, com um paralelo à medicina, cada dia formamos mais médicos e piores profissionais. Aqui, no sistema de formação dos nossos condutores precisamos nos questionar, será que estamos formando realmente um condutor com esse tipo de responsabilidade e de visão?

E esse Conselho teria como competência propor a implementação de ações que visem redução de acidentes, opinar sobre projetos atinentes ao sistema de transporte propondo sugestões, levantar, analisar e divulgar dados estatísticos, coordenar campanhas, articular a troca de informações e a implantação de um programa de educação de comportamento no trânsito, integrar a estrutura de transporte rodoviário, interagir com órgãos públicos e o que o senhor colocou é exatamente isso. Nós vamos acrescentar um artigo. Peço à assessoria que possa se atentar para isso para que possamos colocar o custeio desse fundo para que fosse exatamente na receita do Fundo Municipal de Trânsito e Transporte que hoje tem 600 milhões à disposição congelados dentro da própria figura do fundo, ou seja, dentro do fundo tem conta específica e que esse conselho, por ser consultivo, estaria colaborando, e muito. Não tenho a menor dúvida.

Quero agradecer a presença da Deise Pisuto, da Associação dos Idosos da Cachoeirinha; Adriana Ruiz, Associação dos Moradores do Jaraguá; Lúcio das Neves, do SOS Saúde Brasilândia; Gilberto Pacheco, do Clube Escola Jardim Parque do Carmo; Carlos Roberto Alves, Pró-Reitoria da Unifesp, Sindicato dos Técnicos da Administração; Victor de Lima, da GCM da Avenida Paulista; Robson Pires, da GCM da Vila Mariana; depois citaremos outros companheiros que estão aqui conosco acompanhando.

Quero pedir ao nosso amigo Moacyr Alberto, da Abraciclo, porque com certeza tem o que colaborar conosco.

O SR. MOACYR ALBERTO PAES – Bom dia a todos. Em primeiro lugar gostaria de agradecer o convite de poder estar aqui participando e integrando esse pessoal que vai discutir um pouco este projeto.

Nós estamos aqui, deste lado da mesa, com quatro pessoas que já são integrantes do Conselho Estadual Para a Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transporte criado na gestão anterior do Governo Geraldo Alckmin. A gente vem lutando.

Só para brincar um pouco senão fica muito pesado, eu estou só sentindo falta da minha mulher agora porque tem um médico aqui, dois médicos ali, tem um médico ali. A minha mulher trabalha em hospital. Estou até sentindo falta dela aqui do meu lado porque são tantos médicos e hospital.

Sabemos que a entidade que representamos está na berlinda, motocicletas e bicicletas, como disse o próprio diretor. Precisamos fazer alguma coisa.

Tenho algumas dúvidas, desculpe-me por ter às vezes uma fala direta, esse é o mal do engenheiro que costuma a ser direto na questão. A motocicleta e a bicicleta e temos o pedestre também. O Código de Trânsito Brasileiro nos seus artigos diz uma coisa linda: nas vias urbanas, o veículo maior deve respeitar o menor; o motorizado respeitar o não motorizado; e todos respeitarem o pedestre. Isso está escrito no Código de Trânsito Brasileiro.

A minha pergunta é: isso acontece? Alguém respeita alguém no trânsito? E está lá no Código. É lindo, mas não acontece. Começamos por ai. O Código de Trânsito Brasileiro está sendo analisado, reanalisado, algumas coisas serão modificadas e precisam ser modificadas.

Vamos falar do trânsito na cidade de São Paulo. É uma loucura. É a lei da selva. Quem pega a Marginal Pinheiros todos os dias vê o trânsito parado e quando há um espaço de um metro entre um veículo e outro, entra em função aquela máxima: a fila do lado anda mais do que a fila que estou. A pessoa, simplesmente, naquele espaço de um metro e meio, quer

pôr o carro dele. Quando, talvez, se ele ficasse na própria pista ele andasse mais rápido e não ficar zigue-zagueando.

Um trânsito especificamente dentro daquilo que é a minha competência, a minha vida, que é a parte de motocicletas e bicicletas. Já fui motociclista durante um bom tempo, depois que os cabelos embranquecem ou caem, como é o meu caso e os médicos estão de prova, temos de cuidar da saúde. Então, eu passei a andar de bicicleta, que é um inferno.

A cidade de São Paulo não foi projetada para outro tipo de veículo a não ser automóveis e ônibus. Quando se tenta fazer alguma coisa com a maior boa vontade, às vezes não dá certo. Exemplo: uma ciclovia ao lado do Rio Pinheiros. Maravilhosa. Vem lá de Interlagos e vai até o Shopping Eldorado, porém ela só tem dois pontos de acesso, um no começo e um no fim. A população que poderia usar a bicicleta e descer nas estações de trem que passam ali do lado, não pode. Então, ela tem de ir de trem ou de ônibus, sendo que poderia ter a bicicleta. Mas não pode.

A coisa tem de ser bem pensada na parte de engenharia, como você falou. Fica uma dúvida. Todos que sofrem acidentes no trânsito são vítimas ou são culpados? Alguém já pensou nisso?

A estatística de trânsito é fria. Acidente tal, acidente tal. Morreu esse, morreu aquele. Agora, tanto motorista como motociclista, como ciclista, ele é vítima ou culpado dessa situação caótica de trânsito? Até hoje ninguém me respondeu. Não me respondeu por quê? Não existe uma pesquisa, um estudo da causa do acidente.

No caso do motociclista, a priori, o motociclista é o culpado. É aquela história, pode ter razão, mas vai preso assim mesmo. Mas será que ele é o culpado? Ou o culpado é aquele motorista que está falando ao celular naquela hora, está querendo trocar o CD, alguns o DVD no carro porque o trânsito permite? Só que nesse momento ele acaba causando um acidente. Ele não olha no espelho retrovisor. O carro tem três espelhos retrovisores e se usarem um, é muito.

Então, como já foi dito aqui por um colega, e tenho conversado isso com o pessoal do Sindicato da Auto e Moto Escolas, hoje, qualquer condutor não é formado nessas instituições. Desculpem a palavra, ele é adestrado, como se adestra um animal, ele é treinado para passar no exame de habilitação. Ele compra a carteira de habilitação. A tecnologia está tão sofisticada que ele tem de assistir aulas e já se faz impressão digital em silicone que ele nem precisa estar presente.

Coloca o dedão de silicone e já registra. Outros dizem o seguinte: você passa de manhã e à tarde, coloca o dedo de manhã e à tarde e está pronto. E outros descabros que acontecem.

O Presidente da Associação, o Guedes, que infelizmente não está aqui o Magnelson, nós fazemos parte do Cedat. Eu faço parte da Câmara Temática de Formação e Habilitação de Condutores do Conselho Nacional de Trânsito, Contran; Conselho de Trânsito de Pernambuco que foi criado; vou, provavelmente, integrar em Porto Alegre a mesma coisa, porque, infelizmente, no setor de veículos motorizados de duas rodas existem poucos especialistas.

Hoje um instrutor de uma auto moto escola ou de um CFC, Centro de Formação de Condutores, para motocicleta, a exigência que ele tem é que tenha carteira de habilitação categoria A, motocicleta, que tenha algum tempo de carteira, faz um curso no Detran, ele não ouve absolutamente nada de motocicleta nesse curso e vai ser um instrutor de motocicleta para a formação de motociclistas. Se ele tem vícios, ele os passa.

Pasmem, na hora do exame da habilitação, muitas vezes, como a motocicleta tem um sistema de acelerador que é uma espécie de parafuso borboleta que se aperta ou afrouxa, o próprio instrutor aperta a borboleta do acelerador e fala: solta a embreagem e vai, não mexe em mais nada.

Ele é formado? Não. Ele é deformado. Eu, desculpe a dureza do que vou falar, é como se fosse um curso que ele fosse fazer, ele chega na moto auto escola ou onde for, na

faculdade a gente faz um vestibular; lá, ele faz um prostibular. Na faculdade a gente se forma; lá, ele se deforma. E depois, a gente faz o curso de pós-graduação; e lá, é um curso de pós-degradação. Essa é a situação do motorista, do motociclista, hoje, infelizmente.

Nós estamos vivendo a década mundial de redução de acidentes, programa estabelecido pela ONU. A meta é reduzir em 50% os acidentes de trânsito e transporte até 2020. Estão sendo feitos estudos e já deve ter terminado, sob a coordenação do Denatran, um Plano de Ações para esta década a ser cumprido no Brasil.

Esperamos que isso funcione porque se começarmos a observar com muitos detalhes algumas metas traçadas, elas são inexecutáveis em termos de tempo. Em termo de recursos financeiros, pior ainda. No caso de veículos de quatro ou mais rodas nós temos especialistas. Em duas rodas, infelizmente, não temos e a gente sofre muito com isso, por isso a minha presença em todos esses eventos para poder trazer a seguinte mensagem: ou nós nos conscientizamos de que alguma coisa tem de ser feita, ou então, por favor, não reclamem de quem anda sobre duas rodas. Ou vamos partir para a medida extrema para evitar acidente com duas rodas, proíba-se a circulação de veículos de quatro rodas nas ruas. Só vai andar motocicleta e bicicleta, não tem acidente. Ou faça-se o contrário, proíba-se a circulação e a fabricação de motocicletas que também resolve o problema. Esse é o caminho? Em hipótese nenhuma.

Temos de ter a harmonia no trânsito. Temos a campanha que chamamos Paz no Trânsito. E está difícil achar essa paz no trânsito, conscientizar toda essa multidão que se utiliza de veículos automotores. Como foi bem explicado, o que justifica um automóvel em uma rua de um bairro andar a 150 Km/h à noite? E ainda dizer que a moça que estava no outro carro avançou o semáforo? Pergunto: quem aqui a uma, duas horas da manhã para em um semáforo se tiver vermelho e fica parado, quieto, esperando o semáforo abrir? Alguém faz isso? Por quê? Corre o risco de ser assaltado. Então, o que deve ter acontecido? Como técnico, ela diminuiu a velocidade, o semáforo estava vermelho para ela, ela olhou para um

lado, olhou para o outro, viu que de um lado vinham luzes vindo, mas não imaginou que estava a 150 Km/h. 150 Km/h, vamos dizer 120 Km/h, o veículo percorre um quilômetro em 30 segundos. É o tempo de olhar para um lado, olhar para o outro, engatar a primeira, sair e já está o carro em cima. São coisas básicas que temos de trabalhar.

Temos o Conselho Estadual, mas nada melhor, na minha opinião, do que um conselho municipal. Vamos cuidar da nossa cidade. Vamos cuidar dos habitantes da nossa cidade e de quem vem para ela.

Voltando a falar no trânsito, principalmente da motocicleta, que como a pessoa diz é a bola da vez. Eu encaro o problema, especificamente, em duas palavras: primeira, educação; a segunda, fiscalização.

Quem é responsável pela educação do motorista, do motociclista? Já me disseram, afrontaram-me, dizendo que a indústria é responsável. Então, tem de fazer uma lei para pegar a indústria de armas que vai ser responsável por isso porque ela faz arma? Qual a função da arma? Na mão do policial é uma coisa, na mão de uma pessoa, qualquer outra, é uma arma.

Então, na parte de educação, as montadoras têm seus cursos próprios. São 88 centros de formação das montadoras do Brasil inteiro com pistas próprias, fora aulas em outras pistas.

A segunda parte cabe aos formadores, as auto e moto escolas ou CFCs, Centro de Formação de Condutores. A segunda parte é fiscalização. Como fiscalizar? Os médicos hão de convir comigo que a parte mais sensível do corpo humano é o bolso. Quando dói no bolso, muitas vezes, dói mais do que em qualquer outro lugar. Multar adianta? Sim, mas não podemos nos esquecer de que existe sempre o jeitinho. “Não, essa multa some, essa multa isso e aquilo.” Existe o outro que aluga carteira para pegar multa ou ponto. O camarada já morreu faz 30 anos, mas a carteira dele ainda está lá e se aproveitam disso. A responsabilidade da fiscalização não é nossa. Nós podemos ajudar. Temos de conscientizar, humanizar esse trânsito.

Os senhores falaram sobre coisas que acontecem. O Dr. Almir falou do Hospital das Clínicas, o HC, o Mauro, o Milton, da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego e nós temos os hospitais, onde a realidade é, exatamente, essa. É muito duro vermos o que acontece não com atendimento, porque os médicos se desdobram para poder atender o acidentado, mas a quantidade.

A impunidade está presente. Quem trafega pela Marginal do Tietê ou do Pinheiros; onde a pista marca velocidade máxima de 70 quilômetros por hora, o automóvel não chega a desenvolver essa velocidade, porque a marginal não anda; pode ver maus motociclistas passando a 80, 90 ou cem quilômetros por hora. Para quê? Nós temos de conscientizar e formar, desde a mais tenra idade, as crianças a respeitarem. Deve haver educação de trânsito nas escolas, apesar de existirem controvérsias. O Código de Trânsito prevê algo, o Ministério da Educação prevê outra e quando vamos discutir sobre o assunto, dizem que não é matéria técnica, portanto, não pode estar no currículo.

Esse é um pequeno panorama. Gostaria, desde já, colocar à disposição nossa associação, nossa equipe e nossos associados dentro do que for possível da nossa parte. Trazer conhecimentos, informações e sugestões, discutir esses Boletins de Ocorrência de Trânsito que ninguém sabe, cada lugar faz um diferente, ninguém sabe o que acontece.

Aproveito o momento para informar que na Semana Nacional de Trânsito, que vai do dia 19 ao 23 de setembro, realizaremos um evento, que já está na 15ª edição, chamada de Moto checape. Ele será realizado no estacionamento da Loja Telhanorte no Largo de Socorro. Não tem caráter punitivo. Nós recebemos os motociclistas, revisamos 21 itens de segurança, como capacete. O pessoal do Sest e do Senat estará presente para orientar, assim como o pessoal do Corpo de Bombeiros, da Polícia Militar e os instrutores de trânsito. Então, todos se sintam convidados. Vereador, gostaria, se possível, - sei que é complicado - de poder contar com sua presença para ver o que é feito. Isso é para dar uma resposta àqueles que me perguntam: "O que a indústria faz?" Infelizmente, notícia boa não vende. Notícia ruim aparece.

Então, Vereador, conte conosco, comigo pessoalmente para aquilo que for possível. É como se diz: “O impossível a gente faz agora, o milagre demora um pouquinho mais”.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, eu é que agradeço. É uma boa oportunidade não só para eu estar presente, como levar também a TV Câmara para que possam mostrar esse evento para o nosso telespectador.

Agradeço a presença do Fernando Ferreira, Nara Simone(?) da Artesp, Patrícia Gejer(?) do Centro de Experimentação e Segurança, Luiza Leifert(?) do Grupo de Trabalho de Trânsito e da Abrecit(?) e Carlos Machado do jornal *Gazeta* de Vila Formosa, obrigado pela presença.

Tem a palavra o Sr. Cassio Belvisi, Superintendente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo.

O SR. CASSIO BELVISI – Boa tarde a todos. Boa tarde, Vereador. Agradeço o convite ao SETPESP. Sou Superintendente do SETPESP. O Presidente é o Dr. Gerson Oger. Serei breve nas minhas palavras, porque os expositores anteriores já disseram tudo.

Inicialmente, antes de tudo, gostaria de fazer um agradecimento público. Minha família e eu fomos vítimas de um acidente, há 25 anos. Uma sobrinha com 18 anos, no carro com o namorado, sofreu um acidente e ficou 12 dias em coma no Pronto-Socorro de Neurologia do Hospital das Clínicas. Na época, acho que o Diretor Superintendente era o Dr. Oscar César Dias. Meu irmão e eu ficamos lá 12 dias. Hoje, imagino que deva ser muito pior, mas tivemos o desprazer de passar lá dois finais de semana e constatar os problemas, na sexta e no sábado, que acontecem naquele pronto-socorro e a dedicação dos médicos. Infelizmente, minha sobrinha faleceu, ela foi politraumatizada, mas o atendimento que ela teve foi fora de série. Inclusive, com medicamentos ainda em teste foram aplicados. Então, de público, quero deixar esse agradecimento. Na época, mandamos uma correspondência para lá,

mas isso fica *intra corporis* e, realmente, o Hospital das Clínicas merece todo o apoio da população e do Governo, porque reconhecemos o trabalho que é feito lá e as dificuldades que os médicos encontram para atender. Então, de público, agradeço, apesar de ter se passado 25 anos, mas sempre é tempo.

Todos trataram do assunto, cada um deu sua opinião e, na verdade, é isso. O acidente é previsível e a prevenção se atua em três itens básicos: a pessoa, o comportamento humano, via e veículo. O resto é o pós-acidente. No CEDAT estamos trabalhando ativamente na prevenção. As empresas desenvolvem um programa tanto de prevenção, de treinamento dos motoristas de ônibus e também de atendimento em caso de acidente.

Gostaria apenas, na formação do Conselho Municipal, se fosse o caso, de submeter à consideração – não sei até se o pessoal do Cedat(?) concorda – a inclusão de alguém da área de propaganda.

A propaganda tem de ser perene, a Educação, formação, como todos disseram. A campanha publicitária é fundamental para prevenirmos acidentes. Elas são feitas apesar das grandes dificuldades, de serem caras, e, por isso, deveria ter profissional da área de propaganda, da associação, para também colaborar. Afinal, é um trabalho de colaboração, de prestação de serviços, deveriam, talvez, convidar o pessoal da área, no sentido de orientar e, inclusive, ajudar na forma de se fazer a propaganda.

Também, como eu disse para a Secretária, incluir o SP Urbanos – Sindicato das Empresas de Transportes do Município de São Paulo. É também um pessoal bastante atingido.

De qualquer forma, agradeço e informo que o SETPESP está à disposição para indicar alguém, não sei se eu, mas estamos à disposição para trabalharmos juntos. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Dr. Cássio. As duas sugestões são extremamente importantes: o SP Urbanos já vamos incluir e essa da propaganda é igualmente importante, pois é uma forma de termos a participação nessas campanhas.

Existem situações em algumas rodovias, os veículos foram expostos, perto dos

postos rodoviários, para mostrar os grandes acidentes que acontecem lá. Naquele eixo próximo a essa exposição, houve uma redução considerável no número de grandes acidentes. Os usuários desse sistema viário, no interior de São Paulo, reduziram a velocidade e até mesmo nós, já cuidadosos ao volante, quando vemos os veículos reduzimos ainda mais, às vezes, nosso pé fica mais leve e fazemos nossas reflexões.

Essa visão da propaganda é extremamente importante e ela tem de ser, de tal forma significativa, que até choque um pouco para que as pessoas relembrem e reflitam.

O senhor colocou o problema da sexta-feira. É realmente um período problemático. O senhor, com certeza sabe, o álcool, as pessoas saem realmente sem tanta atenção e, em segundo lugar, temos menos colegas à disposição. Sou cardiologista e ainda atendo muito nesse dia, mas o maior drama é sexta-feira à tarde, quando aparecem mais infartos, problemas de coração e enfrentamos até dificuldades com a máquina do cateterismo, com colegas sobrecarregados no atendimento e menos colegas, que estão em viagem e também têm direito ao descanso. E ainda não temos uma forma de resolver.

Enfim, sexta-feira, hoje mesmo, daqui para a tarde, e em todas as sextas-feiras, enfrentamos, como médico que somos, essas dificuldades. Ainda mais nas UTIs, a situação é a mesma.

Ouviremos agora o Dr. Takeo, que é do SAMU. Ele que tem uma experiência fundamental não só aqui, mas também na cidade vizinha. Com a palavra, Sr. Helder Takeo.

O SR. HELDER TAKEO – Boa tarde a todos, parabenizo V.Exa. pela iniciativa desse conselho. Sou médico coordenador do Samu, em Guarulhos, e também atuo na Capital, na zona Leste, em São Miguel. Eventualmente, também faço atendimentos em Pirituba, onde o pessoal chegou a mencionar: a avenida Raimundo Pereira de Magalhães.

Realmente, vimos todos os dias, na mídia, o trânsito caótico no Município. Sou morador da Capital.

Em Guarulhos há muitas ações, considerando inclusive a Década Mundial da

Segurança Viária – como mencionado pelo colega – e se mobiliza para tal, aliás, faço parte de um grupo de trabalho, o qual realizou uma oficina de dia inteiro, reunindo vários participantes das entidades específicas que trabalham com trânsito. E, a primeira pergunta dentro desse trabalho foi: “O que desejamos, para nossa Cidade, no final dessa década?”. Esse foi o primeiro momento.

O segundo momento ele vem com a seguinte questão: “Quais desafios temos de enfrentar para que alcancemos esses desejos colocados na primeira questão?”

Então, fomos elencando, nessa oficina, e chegamos ao terceiro momento: “E, agora, quais ações tomaremos diante desses obstáculos para atingir nossa meta?”.

Assim, foi pautado o início de nosso trabalho, o qual contribuirá para a formação desse Conselho Municipal, ou seja, esses itens elencados, mesmo em outro Município, contribuirá para outros tantos, até querendo que seja um modelo. Sabemos tratar-se uma cidade menor, a gestão ali acaba sendo mais fácil, mas somos conhecedores também que é a maior cidade do Estado, depois da Capital.

Também tenho a função de coordenador municipal da urgência e emergência, daí o fato de fazer parte desse comitê.

Estamos trabalhando de seis a sete eixos que seriam, em primeiro lugar, a infraestrutura; depois, a Educação – ponto primordial na conscientização dos usuários, uma vez que falamos da diminuição do número de acidentes e suas prevenções; aí entra a Saúde, como ela participa disso; em seguida, vem a gestão desses problemas; o item segurança veicular, afinal, hoje – como mencionado anteriormente: os incidentes anteriores ao acidente -, é por causa da falta de freio, de um pneu careca, então, devemos expandir a inspeção veicular como, por exemplo, não se restringir à questão ambiental, aliás, uma proposta nossa; há ainda a questão de recursos necessários para tal. Portanto, estamos trabalhando dentro desse contexto.

Muito me alegra discutir sobre esse assunto e também estar aprendendo mais com

a experiência de todos os senhores e senhoras presentes.

Estou sendo breve e agradeço poder contribuir para que esse projeto vá à frente.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Passarei a palavra ao Dr. Vinicius, para complementar o pronunciamento do Dr. Almir, que é do HC.

Os que desejarem se pronunciar e, portanto, se inscrever, temos nossa secretaria e só se manifestar, assim podemos ouvi-los também.

O SR. VINÍCIUS MONTEIRO DE PAULA – Boa tarde a todos, obrigado Dr. Paulo, parabeno-lhe pela iniciativa dessa possibilidade de conseguir expandir a informação e unir pessoas interessadas nesse assunto tão importante que é o trânsito.

Falarei rápido e gostaria que tivessem uma noção do que a propaganda pode provocar nas pessoas em termos de mobilização.

Como médico do Hospital das Clínicas, temos a oportunidade de estar muito próximo do paciente e também das famílias. Essa dificuldade de lidar com as sequelas – e vemos isso no dia a dia e conversamos sempre – por um lado, nos motiva a tentar uma solução e, por outro lado, nos comove, não só pelos dados coletados, mas pela própria prática diária.

Por exemplo, um acidentado com alguma sequela, a probabilidade de ter um problema financeiro, no banco, é 4 vezes maior do que qualquer outra pessoa. Um indivíduo que tenha uma sequela de trânsito, que aparece no nosso dia a dia, frequentemente, tem o casamento terminado por uma série de obstáculos básicos.

Em 2000, especificamente, na Suécia, houve um estudo a respeito disso, ou seja, o que acontece com os acidentados com sequelas. Não é como antigamente, hoje, as pessoas não morrem necessariamente do acidente.

Elas ficam com algumas sequelas e não são sequelas graves, como essa que a gente fica pensando, como as pessoas falam, no público vegetativo. Não! Essas pessoas voltam para a sociedade, tentam entrar em algum lugar e não conseguem. Problemas com

filhos, problemas conjugais, problemas financeiros, problemas sexuais. Problemas religiosos, problemas de acessibilidade na própria casa. O paciente não consegue sair de casa e ir para o hospital fazer a reabilitação, não consegue chegar ao transporte público para chegar no Hospital das Clínicas, para falar conosco. Às vezes é a falta de televisão, ou de uma Internet, pode facilitar. Vivenciar isso é muito difícil e buscamos soluções, e temos conseguido isso, acredito que é uma maneira que temos feito aqui. O que fizemos com tudo isso? Foi no setor de economia da Faculdade de Economia da Usp, pedir um economista para nos ajudar a pensar no custo deste tratamento. Fui na Faculdade de Arquitetura da USP, tem algum arquiteto que poderia nos orientar a como conduzir uma casa depois de uma lesão? Tem. Na Inglaterra se faz isso. Aí fomos na Faculdade de Comunicação de Artes da USP, buscar esse apoio, essa contribuição como se fosse montar um conselho. Vocês poderiam nos ajudar a fotografar cada passo desse que está acontecendo para que possamos entender o que acontece ao longo do tempo, que a gente reconhece o paciente, não pelo paciente, mas pelo familiar que continua o mesmo. O paciente vai mudando ao longo do tempo. Fomos falar com o Prof. Daniel Munhoz da parte de medicina legal, que engloba a medicina do trabalho para nos auxiliar nessa orientação a respeito de pessoas que sofrem uma lesão e querem voltar a dirigir, porque percebem que tem uma certa habilidade, mas não tem, enfim. Entender o problema e estar próximo um dos outros como estamos aqui, acredito que facilita a elaboração de um serviço melhor. Sugeriria que a Internet participasse, a tecnologia da informação pudesse estar associada a essa questão da propaganda, porque isso faz com que todas essas pessoas, todos esses tipos de pessoas fiquem mais próximo. Acredito que a informação chega mais. É isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Com a palavra Luiz Carlos de Carvalho, esta aqui hoje como gerente de segurança do CET, representando Dr. Marcelo Cardinalle.

O SR. LUIZ CARLOS DE CARVALHO – Boa tarde a todos. Sou engenheiro civil, trabalho na CET, desde sua criação, há 30 anos, e nessa parte de segurança estou, mais ou

menos 15 anos. Nós acreditamos ser muito oportuna essa sua iniciativa de criar o Conselho Municipal para a diminuição dos acidentes. Oportuno por vários motivos: primeiro o que já foi mencionado aqui, estamos na década da segurança viária instituída pela ONU e a Prefeitura do Município de São Paulo já tomou a iniciativa de trabalhar como foi colocado a nossa cultura. Precisamos instituir nessa cidade uma cultura de respeito ao pedestre, esse é o nosso grande problema de segurança, são os atropelamentos. E dizer que desde que trabalho nessa aérea de segurança há 15 anos, apesar dos números serem altos, e São Paulo, existiam fatalidade no trânsito, o dobro do que existem hoje. Tínhamos mais de 2600 mortes por ano. Hoje, são 1300 nessa faixa, com nossa população bem maior e com muito mais veículos na cidade. E também dizer que se o conselho já existisse, quando foi inaugurado o Rodoanel, você não estaria citando aqui o exemplo da Raimundo Pereira Magalhães, porque você faz uma ligação da Marginal com o Rodoanel, por uma via que não tem estrutura nenhuma, apesar de todos os esforços para que fosse investido para melhorar, como você mencionou, algumas coisas foram feitas, mas não o suficiente para atender o transito na Raimundo Pereira Guimarães. Outra coisa que acho interessante.

Quer dizer, você mobiliza toda a sociedade com todos os membros participando quanto à iniciativa do controle de coisas importantes que contribuem para a ocorrência de acidentes, que são a velocidade e o álcool. Também quero informar que a Prefeitura está em combate muito intenso contra a velocidade. A velocidade é o fator comportamental de maior consequência, de maior influência na ocorrência de acidentes. Se quisermos segurança temos de controlar a velocidade, e estamos num trabalho intenso nesse sentido. Dizer também que das vias da cidade a Raimundo Pereira Magalhães é a que tem maior fiscalização de velocidade.

Eu sou um homem angustiado. Trabalho na área de acidentes, assim acompanhamos todos os acidentes que ocorrem. Desde que continuem a acontecer acidentes, eu vivo angustiado. Acordo angustiado, sinto-me um pouco impotente para resolver todos os

problemas. Porém, mais uma vez, manifesto a nossa alegria quanto à sua iniciativa. Pode contar com o nosso trabalho, com nosso empenho e colaboração que pode ser até maior do que tem ocorrido até hoje.

Obrigado.

(Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Dr. Luís. A posição firmada pelo Dr. Luís é exatamente o que nós pensamos. É um dos momentos importantes pelo qual passamos, e foi exatamente neste plenário que discutimos. Tratamos do assunto, debatemos muito com o Dersa, com o pessoal do Rodoanel quanto à abertura da Avenida Inajar de Souza, trecho norte do Rodoanel, a ligação da Inajar com o Rodoanel. Vamos ter exatamente o mesmo problema. Nossa grande preocupação é exatamente a abertura de vias ligando com o Rodoanel, isto é, com o sistema de rodovias padrão zero, ou seja, sem saída, sem entradas. Deslocaria simplesmente o trânsito de um local para outro, não teria as portas de entrada e deixaria aberta a porta da Avenida Inajar de Souza, já que deixamos por uma situação não pensada no momento, na Raimundo Pereira de Magalhães, naquele eixo.

Lembro que nos nossos sentidos temos de entender como o cérebro humano se comporta, com um homem andando na velocidade que anda pé e quando está no veículo. Quem está a 110 quilômetros por hora no Rodoanel demora um bom tempo para reduzir a velocidade, e esse bom tempo são segundos, segundos para nós ajustarmos a outro sistema viário, com a redução muito grande da velocidade. Todos já passamos por isso quando estamos em uma rodovia e chegamos a uma cidade pequena. Vejam vocês, quem está andando 15, 20, 30 quilômetros no Rodoanel, sem qualquer entrada, sem nenhuma preocupação com alguém que vai entrar do lado, de repente, entra na cidade de São Paulo e encontra um adensamento de trânsito tão grande quanto - da Raimundo Pereira ou da Inajar de Souza -, a nossa preocupação é esse momento.

Pesquisas informam que 2/3 dos acidentes ocorrem no 1/3 do percurso final que se

tem como meta, como projeção. Por exemplo, quem sai daqui para Ribeirão Preto, são 300 quilômetros, tem a chance de nos últimos 100 quilômetros, no terço final ter 2/3 a mais de possibilidade de sofrer um acidente do que 1/3 inicial, isso pelo próprio cansaço, por acostumar com a velocidade e pela sensação falsa da segurança que traz a quem está dirigindo por determinado tempo. Portanto, quem vem de um sistema viário e se aproxima, passa por dentro da cidade, ainda mais com o Rodoanel entrando, com certeza, pela Inajar, vamos ter um risco ainda maior.

Por isso, a importância do debate que a Câmara travou, nada político, na verdade, é um processo de preocupação com essas regiões beneficiadas com a presença do Rodoanel.

Dr. Mauro, sei do compromisso do pessoal da Abramet, agradeço pela presença. Muito obrigado. Precisaremos muito do trabalho de vocês e as sugestões trazidas, reencaminharemos, em seguida, pela *internet*, o que formos agregando a esse projeto ao longo do tramitar dele aqui na Casa. Obrigado pela presença.

Tem a palavra o Sr. Laerte Brasil Santos de Oliveira, da FAN São Paulo.

O SR. LAERTE BRASIL SANTOS DE OLIVEIRA – Sou Presidente da FAN São Paulo – Sustentabilidade e Vida, que é a federação de sustentabilidade das políticas públicas ambientais, sociais e culturais dos moradores e comerciantes dos bairros e vilas da cidade de São Paulo. Na federação, temos incluída a Associação dos usuários para humanização do trânsito e transporte da cidade de São Paulo.

Primeiro, parablenizo o Vereador Paulo Frange pela iniciativa de lançar o PL 296/2010 que institui o Conselho Municipal, a presença das autoridades, de todos e todas.

A pesquisa do sistema de mobilidade do transporte a nível mundial; infelizmente, em função dos 40 mil assassinatos ocorridos no trânsito, dos mais de 15 mil mutilados durante um ano e um prejuízo de quase 40 bilhões de reais no Sistema Único de Saúde; coloca o Brasil em quinto lugar no *ranking* mundial em violência de trânsito. Isso é um verdadeiro absurdo. É uma verdadeira guerra urbana que acontece no sistema de mobilidade e transporte, tanto na

cidade de São Paulo como do País.

Nós temos brigado, há mais de 15 anos, em Brasília, nas conferências da cidade, pela redução da velocidade por causa desses acidentes. Em seguida, está o uso abusivo de bebidas alcoólicas, drogas e entorpecentes. As rodovias estaduais e federais mal conservadas e sinalizadas e as urbanas que vêm contribuindo com o assassinato dos cidadãos brasileiros e com os acidentes de trânsito.

Mas, eu venho pontuar sobre uma tese na formação do conselho. As entidades estão bem representadas, assim como o Poder Público, porém, existem três segmentos fundamentais, que trago como sugestão, para a composição do conselho, que é a sociedade civil, com a participação de dez membros. O sindicato dos motoboys, que está organizado na cidade de São Paulo com quase cem mil filiados, deveria ser representado por um membro e um representante do sindicato dos trabalhadores do transporte, que também contribuem no desenvolvimento e nas ações da mobilidade urbana, do transporte e do trânsito desta Cidade.

Como sugestão, acho que não deveriam instituir um conselho apenas consultivo, mas deliberativo para podermos fazer uma conferência a cada dois anos e esse segmento ser eleito na realização dessas conferências. Já houve uma primeira e os primeiros membros do conselho foram eleitos.

Era o que tinha para dizer e contribuir.

Obrigado pela palavra. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Laerte, pela contribuição. Gostaria, após a palavra do Sr. Laerte, que pudéssemos agregar a esse projeto, essa proposta, realmente, interessante.

Agradeço a presença da Terezinha Gianetti, do Movimento das Mulheres de Guaianases; Sabrina Pires(?), da Associação do Bairro de Santa Terezinha; Ilídio de Torrões Divino(?), da zona Norte de São Paulo, Pirituba e Brasilândia; Toninho Nascimento e Cida, da região de Itaquera, da zona Leste de São Paulo.

Tem a palavra o Sr. Lucio Neves, da SOS Saúde Brasilândia.

O SR. LUCIO NEVES – Boa tarde. Sou do SOS Saúde Movimento da Vila Brasilândia e região. Primeiro, parabênzo o Vereador pela formação do conselho.

Sobre as nossas questões, o Dr. Almir, de certo, levantou uma questão muito séria sobre os acidentes em casa, que são muito graves e a dificuldade com relação ao traumatismo, do atendimento a ele. Temos um grande problema que é a referência e contra referência.

Na nossa região, temos um pronto-socorro isolado, o PS 21 de junho. Há uma demora de atendimento com relação ao traumatismo. Temos a dificuldade da referência contra a referência, num PS, por exemplo, como do Mandaqui e do Hospital das Clínicas. Isso está ocasionando, cada vez mais, a questão do óbito ou de lesão que poderia ser resolvido num curto espaço de tempo.

Na nossa região, temos uma dificuldade maior com a demora da ação à prevenção. Fizemos um movimento, há um ano, na Rua Domingos Vega e na Estrada Lázaro Amâncio de Barros, inclusive, existem documentos e promessas para instalação de lombada eletrônica ou de uma sinalização de farol. Temos escolas sem sinalização. São diários os acidentes por lá. Essa questão já está com a CET, o engenheiro esteve por lá e essa é uma situação que a comunidade cobra muito. Temos que tomar cuidado com a ação na prevenção de acidentes, tanto com pedestres e motos. Se não for todo dia, temos acidentes, pelo menos, de dois a três dias por semana.

Tem o problema dos acidentes com moto. Estamos querendo fazer uma campanha nessas duas vias mencionadas, temos um declive que ocasiona um alto índice de velocidade para moto. Acho que poderíamos fazer uma campanha, na nossa região, sobre a conscientização dos acidentes, principalmente, de moto quanto ao pedestre. A campanha iniciada agora sobre a travessia do pedestre é um trabalho de conscientização. Isso é difícil, sabemos muito bem disso.

Nesta oportunidade, Vereador, peço que uma solução para essa situação se inicie

através do conselho, quer dizer, uma atenção para a Rua Domingos Vega e na Estrada Lázaro Amâncio de Barros que já está em andamento, apenas para agilizar para ver o que podemos fazer. Há necessidade de sinalização nas escolas e outras vias, por exemplo, temos a Rua Virajuba que foi recapeada e que, inclusive, solicitamos em audiência pública, realizada na Subprefeitura, um novo recapeamento e a CET notificou por meio de uma reunião, onde o bairro é do CONSEG, que já estava sinalizado também.

Resumindo a situação, há demora nas ações de prevenção em relação aos acidentes.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Obrigado Lúcio.

Agradeço a presença do Valcir Melo (?), da Smart Express Motoboy; Carlos Eduardo Mariano, do CET; Gabriel de Oliveira, da Sub de Itaquera; Maria Zilma, do Clube das Mães Flor do Oriente; Wilian Lisboa, do Fórum de Assistência Social João Santana Caldeira, da Subprefeitura de Itaquera; Cleuza Pereira, da Igreja Peregrinos Cristãos do Senhor, da Brasilândia.

Lembro que a respeito da fala do Lúcio, já temos um trabalho, apresentamos um projeto na Casa e fizemos um estudo com o nosso gabinete sobre o Centro de Educação Unificado, os CEUs.

A cidade está em movimento, não para. Há tão pouco tempo tivemos os CEUs sendo construídos e foram construídos em locais onde não havia inclusão social. Lembro-me das primeiras inaugurações quando as pessoas iam a pé. Não tem uma década. É uma situação recente. Hoje, no entorno dos CEUs, vemos uma quantidade enorme de veículos, as pessoas chegam nos seus carros 1.0, mas chegam. O movimento adensou muito e os acidentes preocupam em algumas regiões da Cidade.

Fizemos algumas visitas com os próprios subprefeitos, conversamos com alguns técnicos e acreditamos que fosse interessante apresentar um projeto onde pudéssemos aplicar

a esses CEUs, ou algumas a escolas de grande porte dentro dos bairros, as mesmas regras que aplicamos aos polos geradores de tráfego, quando há a instituição de uma universidade ou *shopping center*. É lógico que as regras não seriam tão pesadas, mas há problemas sérios com relação à redução da velocidade próximo desses locais.

Sempre quando procura o vereador, a população pede um semáforo, como se resolvesse. Temos de conversar com a CET para ver qual é a viabilidade de trânsito, para haver redução de acidentes naquele local, ou seja, o que pode ser feito. As pessoas querem o semáforo, mas, na verdade, não é o semáforo que vai resolver, muitas vezes é necessária a redução de velocidade que é feita a um ou dois quilômetros antes, ou mudança de vias e sentido de trânsito para que se possa resolver um problema. Há todo um estudo a ser feito.

Vejo que você deve passar por isso, porque aqui temos outro retorno, quando a pessoa vem brava dizendo que tem acidente e não colocam um semáforo, mas o semáforo não resolveria. Por isso, cremos na importância do entrosamento do Poder Executivo via Conselho com a sociedade organizada para trabalharmos esse assunto, que tem sido tratado por nós com um projeto de lei, que busca encontrar mecanismos para resgatar o sistema viário do entorno daquilo que não foi imaginado.

Não esperávamos que gerasse tanto trânsito, nem que a indústria fosse produzir carros tão baratos, com financiamentos tão acessíveis que pudessem adensar tanto o entorno dessas áreas que foram utilizadas justamente por serem consideradas áreas de exclusão, com o fim de haver inclusão social e dar às crianças acesso a esse tipo de equipamento. Hoje já apresenta problemas de trânsito no entorno.

Não havendo mais oradores que queiram manifestar-se, agradeço à Guarda Civil Metropolitana, na figura do Dr. Ortega e à Secretaria do Trabalho, na figura do Dr. Marcos Cintra, obrigado pela presença.

Agradeço a todos que colaboraram conosco, essas falas não ficarão apenas como registros na Taquigrafia, agregaremos o que foi sugerido ao projeto para possa tramitar e

começarmos a tratar com o Executivo uma via de relacionamento mais rápida, de forma a implementar esse tipo de Conselho. Ainda mais agora, aproveitando este momento porque a década é dedicada ao assunto.

Desejo uma boa tarde e agradeço por participarem conosco.
