

ATA DE REUNIÃO DA CÂMARA DE SEGURANÇA

*Revisão e Votação das Sugestões de Alteração da Cartilha de Segurança no Trânsito e Mobilidade Urbana
02 de setembro de 2026*

Data: 02 de setembro de 2026.

Modalidade: Online, via aplicativo Zoom

Horário: 18h00 às 21h30

Câmaras/Grupos: Câmara Técnica de Segurança do IBAPE/SP

I. ABERTURA

Aos 02 (dois) dias do mês de setembro de 2026, em modalidade online, por meio do aplicativo Zoom, reuniu-se a Câmara Técnica de Segurança do Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia de São Paulo (IBAPE/SP), gestão 2026-2027, sob a coordenação do Engº Civil e de Segurança do Trabalho Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves (Coordenador) e da Engª Civil e de Segurança do Trabalho Licia Mahtuk Freitas (Vice-Coordenadora), para tratar da revisão e votação de sugestões de alteração da Cartilha de Segurança no Trânsito e Mobilidade Urbana.

II. PARTICIPANTES

Estiveram presentes os seguintes membros da Câmara Técnica de Segurança do IBAPE/SP: Engª Civil e de Segurança do Trabalho Licia Mahtuk Freitas (Vice-Coordenadora), Engº Civil e de Segurança do Trabalho Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves (Coordenador), Engª de Alimentos e de Segurança do Trabalho Yury Shimojima, Engº Eletricista e de Segurança do Trabalho Clésio Gelli, Engº Sandor Olah, Engº Victor Maudonnet, Engª Civil Débora da Silva Nalon, Engº Freddy Cortez, Engº Luciano Menegalli, Engº Ari Cruz, Engº Eletricista e de Segurança do Trabalho Marco Aurélio de Oliveira Machado, Engº Mateus Valério, Engº Fernando Codelo e a Engª Ambiental e de Segurança do Trabalho Jailda Nonato dos Santos Oliveira.

III. OBJETO DA REUNIÃO

A pauta da reunião consistiu na análise e votação das sugestões de alteração recebidas para a Cartilha de Segurança no Trânsito e Mobilidade Urbana do IBAPE/SP, ano 2026. A referida cartilha havia sido previamente disponibilizada no site oficial do IBAPE/SP (www.ibape-sp.org.br), em formato aberto, permitindo que associados, membros da Câmara Técnica de Segurança e demais interessados pudessem encaminhar contribuições técnicas, sugestões de alterações e aprimoramentos textuais. Todas as colaborações recebidas foram devidamente compiladas em documento específico e anexadas à presente ata.

A Câmara Técnica de Segurança, em sessão deliberativa online, procedeu ao debate aprofundado de cada um dos temas apresentados, realizando a votação individualizada e formal de cada proposição, com o devido registro dos votos em quadro próprio. Os encaminhamentos, justificativas técnicas e deliberações finais encontram-se detalhados a seguir.

IV. SÍNTESE DOS ITENS, VOTAÇÃO E JUSTIFICATIVAS

Item 1 — Abrangência do GRO e acidente de trajeto: A sugestão sustentou que o deslocamento residência-trabalho não ingressa de maneira automática no Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO) apenas por força de equiparação previdenciária. Submetida a matéria

à câmara, apurou-se em votação o resultado NÃO ALTERAR (rejeitado), com seis votos favoráveis à manutenção do texto original proferidos por Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Sandor Olah, Victor Maudonnet, Luciano Menegalli e Ari Cruz; duas abstenções registradas por Débora da Silva Nalon e Freddy Cortez; e ausência de voto por parte da coordenação (Licia Mahtuk Freitas e Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves). A Câmara Técnica deliberou pela manutenção integral da redação fundamentando que os preceitos da norma ISO 45001 e a metodologia de análise de risco no ambiente corporativo devem guardar alcance amplo e protetivo ao trabalhador.

Item 2 — Correção de erro material de digitação: A crítica apontou que a data de vigência consignada no documento (26/05/2025) encontrava-se em descompasso com o ordenamento, sugerindo retificação formal para 26/05/2026 com fulcro na Portaria MTE nº 765/2025. A Câmara aprovou por unanimidade a retificação pontual do erro material de digitação identificado na redação preliminar do texto da cartilha, visando à precisão formal do documento institucional.

Item 3 — Expressão "para todos os efeitos legais": Argumentou-se na sugestão que a Lei nº 8.213/1991 equipara o infortúnio de trajeto ao acidente laboral estritamente para finalidades previdenciárias, refutando a equivalência genérica para fins de responsabilidade civil subjetiva, estabilidade acidentária ou indenizações na esfera cível. A votação resultou em NÃO ALTERAR (rejeitado), contando com seis votos pela manutenção expressos por Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Sandor Olah, Victor Maudonnet, Luciano Menegalli e Ari Cruz; duas abstenções de Débora da Silva Nalon e Freddy Cortez; e duas ausências de voto da mesa coordenadora. A justificativa técnica consignou que, consolidado o evento danoso de trajeto como fato incontroverso, a Justiça do Trabalho o reconhece o acidente de trabalho para todos os efeitos de proteção jurídica laboral, restando preservada a redação original.

Item 4 — Manutenção das calçadas: A sugestão asseverou ser juridicamente incorreta a imputação genérica da conservação dos passeios públicos ao ente estatal, haja vista a legislação do Município de São Paulo atribuir a obrigação primária de conservação ao proprietário lindeiro do imóvel. O plenário deliberou por NÃO ALTERAR (rejeitado), reunindo seis votos favoráveis à manutenção dados por Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Sandor Olah, Victor Maudonnet, Luciano Menegalli e Ari Cruz; duas abstenções de Débora da Silva Nalon e Freddy Cortez; e duas ausências de voto de Licia Mahtuk Freitas e Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves. A decisão fundamentou-se no fato de que o texto da cartilha trata estritamente da manutenção e continuidade da rota acessível em sua dimensão de planejamento urbano, conceito técnico perfeitamente delineado que não se confunde com o passeio predial individual.

Item 5 — Responsabilidade objetiva do poder público: Alegou-se que a redação da cartilha induziria presunção de consequência automática de ressarcimento pelo Estado, quando a responsabilização civil pública demanda prova inequívoca do dano suportado, demonstração de nexos causal e individualização do órgão administrativo competente. A deliberação concluiu por NÃO ALTERAR (rejeitado), com oito votos pela manutenção proferidos por Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Victor Maudonnet, Débora da Silva Nalon, Freddy Cortez, Luciano Menegalli, Ari Cruz, Marco Aurélio de Oliveira Machado e Mateus; computando-se quatro abstenções de Licia Mahtuk Freitas, Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves, Victor Maudonnet e Fernando Codelo. A justificativa ressaltou que a publicação emprega a terminologia exata da responsabilidade civil objetiva estatuída no Artigo 1º, Parágrafo 3º do Código de Trânsito Brasileiro, inexistindo expressão relativa à automação do dever de indenizar, notando-se vasta jurisprudência condenatória em ações civis públicas movidas pelo Ministério Público.

Item 6 — "Prioridade absoluta" do pedestre: A arquiteta indicou incorreção jurídica na menção à prioridade absoluta, esclarecendo que a preferência do transeunte na faixa de travessia cessa diante de controle semaforizado atuante, consubstanciando o Artigo 29, Parágrafo 2º do Código de Trânsito Brasileiro de dever geral de cautela e proteção, e não preferência incondicionada. A Câmara votou por NÃO ALTERAR (rejeitado), alcançando oito votos pela manutenção por Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Victor Maudonnet, Débora da Silva Nalon, Freddy Cortez, Luciano Menegalli, Ari Cruz, Marco Aurélio de Oliveira Machado e Mateus, além de quatro abstenções de Licia Mahtuk Freitas, Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves, Victor Maudonnet

e Fernando Codelo. Justificou-se que a abordagem educativa do movimento Maio Amarelo consagra o princípio de que os veículos de maior porte tutelam a incolumidade dos mais frágeis, tendo os participantes registrado concordância com a supressão prévia do vocábulo textual "absoluta", mantendo o restante da narrativa institucional.

Item 7 — Alteração de frase sobre prioridade do pedestre: Propôs-se a reescrita pontual da passagem referente a frase "Relação "exponencial" entre velocidade e energia cinética" pela frase: "A relação quadrática", uma vez que "ao dobrar a velocidade, a energia cinética quadruplica". O resultado apurado foi NÃO ALTERAR (rejeitado), com oito votos para manter declarados por Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Victor Maudonnet, Débora da Silva Nalon, Freddy Cortez, Luciano Menegalli, Ari Cruz, Marco Aurélio de Oliveira Machado e Mateus, somados a quatro abstenções formalizadas por Licia Mahtuk Freitas, Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves, Victor Maudonnet e Fernando Codelo. A fundamentação destacou que o texto havia sido objeto de lapidação interna prévia pelos relatores, rejeitando-se a modelagem estilística proposta por não refletir o direcionamento técnico original da Câmara, todavia a frase foi reestruturada para a seguinte redação: "A relação entre velocidade e a gravidade de um sinistro é exponencial, ou seja, pequenos aumentos de velocidade geram grandes aumentos na energia transferida ao corpo humano", por ser esta a intenção original do tema discutido na câmara.

Item 8 — Relação "exponencial" entre velocidade e energia cinética: A colaboradora sugeriu a imediata supressão da analogia didática que correlaciona o impacto viário à queda livre do sexto andar de um edifício. A votação consolidou o veredito NÃO ALTERAR (rejeitado), registrando oito votos pela manutenção de Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Victor Maudonnet, Débora da Silva Nalon, Freddy Cortez, Luciano Menegalli, Ari Cruz, Marco Aurélio de Oliveira Machado e Mateus; três abstenções registradas por Licia Mahtuk Freitas, Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves e Victor Maudonnet; e uma abstenção por ausência de voto de Fernando Codelo. A Câmara julgou a analogia pedagogicamente essencial e perfeitamente respaldada na literatura especializada do Guia de Gestão de Velocidades, expressamente citada nas notas de referência.

Item 9 — Ciclovia com separação física: Apontou-se que a desqualificação peremptória da ciclofaixa em vias com velocidades iguais ou superiores a sessenta quilômetros por hora constituía formulação excessivamente rígida, dependente de múltiplos fatores empíricos como volume de tráfego, geometria e composição veicular. O colegiado deliberou por NÃO ALTERAR (rejeitado), reunindo oito votos pela manutenção exarados por Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Débora da Silva Nalon, Freddy Cortez, Luciano Menegalli, Ari Cruz, Marco Aurélio de Oliveira Machado e Mateus; uma abstenção de Victor Maudonnet; e três membros que não votaram (Licia Mahtuk Freitas, Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves e Fernando Codelo). A justificativa respaldou-se nas diretrizes normativas do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, que preconiza a utilização exclusiva de faixas apenas pintadas em vias com velocidades operacionais de até cinquenta quilômetros por hora, tornando mandatória a segregação física nos demais cenários. Os votantes também optaram por reduzir a velocidade previamente prevista de 60 km/h para 50 km/h.

Item 10 — Travessia elevada: Argumentou-se na proposta que a implantação de faixas elevadas para pedestres não consubstancia intervenção genérica aplicável a todo e qualquer contexto viário, postulando-se a inserção mandatória dos requisitos da Resolução CONTRAN nº 738/2018. A deliberação registrou o resultado NÃO ALTERAR (rejeitado), reunindo nove votos para manter proferidos por Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Victor Maudonnet, Débora da Silva Nalon, Freddy Cortez, Jailda Nonato dos Santos Oliveira, Luciano Menegalli, Ari Cruz, Mateus e Fernando Codelo; com uma abstenção de Licia Mahtuk Freitas e ausência de voto de Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves. A decisão sublinhou que a cartilha jamais recomendou o uso indiscriminado da engenharia de elevação, tendo o colegiado acatado unicamente a inclusão da fonte normativa regulamentar para fins de complementação bibliográfica.

Item 11 — Faixa Azul "aumenta o risco de acidentes fatais": A manifestação criticou o tom conclusivo da correlação causal acerca do incremento de fatalidades decorrentes da implantação das Faixas Azuis exclusivas para motocicletas, sugerindo maior cautela científica haja

vista os dados estatísticos apontarem aumento concentrado prioritariamente nas interseções viárias. A Câmara pronunciou o resultado NÃO ALTERAR (rejeitado), totalizando oito votos para manter de Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Victor Maudonnet, Débora da Silva Nalon, Freddy Cortez, Luciano Menegalli, Ari Cruz, Marco Aurélio de Oliveira Machado e Mateus; três abstenções de Licia Mahtuk Freitas, Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves e Victor Maudonnet; e uma ausência de Fernando Codelo. A justificativa técnica manteve a qualificação de gravidade dos sinistros fatais, incorporando formalmente ao texto a especificação de que tais infortúnios ocorrem preponderantemente em cruzamentos.

Item 12 — Periculosidade dos motociclistas: Propôs-se a referenciação expressa da Portaria MTE nº 2.021/2025, evidenciando as hipóteses excludentes do adicional de periculosidade no trajeto pendular ordinário e a indispensabilidade de laudo pericial formal emitido por Médico do Trabalho ou Engenheiro de Segurança. A deliberação alcançou o desfecho NÃO ALTERAR (rejeitado), com oito votos pela manutenção emitidos por Yuri Shimojima, Clésio Gelli, Victor Maudonnet, Débora da Silva Nalon, Freddy Cortez, Jailda Nonato dos Santos Oliveira, Luciano Menegalli, Ari Cruz, Mateus e Fernando Codelo; computando-se duas abstenções da coordenação e duas abstenções registradas por Victor Maudonnet e Fernando Codelo na rodada. O colegiado justificou que o escopo da cartilha se restringe à conscientização dos fatores intrínsecos de risco no trânsito, não adentrando nos meandros da caracterização pericial de adicionais pecuniários trabalhistas que dependeriam, inclusive, de análise mais detalhada.

Item 13 — Referências normativas: A coordenação da câmara técnica deliberou pela inclusão das referências normativas citadas pela colaboradora.

V. ENCERRAMENTO

Esgotados os itens da pauta e nada mais havendo a tratar, a reunião foi formalmente encerrada, sendo lavrada a presente ata que, após lida e achada conforme, segue assinada pela Coordenação da Câmara Técnica de Segurança do IBAPE/SP. As alterações aprovadas serão consolidadas e incorporadas de forma definitiva à versão final da Cartilha de Segurança no Trânsito e Mobilidade Urbana do IBAPE/SP, edição 2026.

Keverson Thiago Minchiguerre Gonçalves

Coordenador da Câmara Técnica de Segurança
Engº Civil e de Segurança do Trabalho

Licia Mahtuk Freitas

Vice-Coordenadora da Câmara Técnica de Segurança
Engª Civil e de Segurança do Trabalho