



IMPRESSO
ESPECIAL
7220715506-DR/3PM
ABRAMCET
CORREIOS

IMPRESSO

ABRAMCET

Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Tráfego

news

março de 2004 - Ano 1 - Edição 2

CONTROLE INTELIGENTE MUDA TRÁFEGO DE BELO HORIZONTE

Cecília Pederzoli/BHTrans



Vista aérea da região central de Belo Horizonte

A capital mineira está colocando em funcionamento um dos mais modernos sistemas de monitoramento eletrônico de trânsito do país, o Controle Inteligente de Tráfego (CIT). Com verbas do Ministério das Cidades e do Banco Mundial, o projeto irá trazer uma economia de quase oito milhões de litros de combustíveis em um ano, além de diminuir o tempo de espera nas esquinas e o número de acidentes. Integrando uma rede de câmeras de vídeo, semáforos inteligentes, laços detectores e painéis luminosos de mensagens variadas, o CIT irá gerenciar, em tempo real, a circulação e a segurança de 400 mil veículos todos os dias na área central de Belo Horizonte, diminuindo, assim, congestionamentos. Em fevereiro, Jorge Rebelo, representante do Banco Mundial, vistoriou as obras do programa, que deverá ser concluído no segundo semestre deste ano, e considerou o projeto "um grande sucesso". (Página 4)

O MUNICÍPIO É RESPONSÁVEL POR ACIDENTES?

Mesmo após a implantação do Código de Tráfego Brasileiro, em 1998, as obrigações das prefeituras e governos estaduais quanto à circulação e a fiscalização do tráfego ainda são motivo de discussão. De acordo com o código, "planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais" é competência dos municípios, que podem responder judicialmente pelos acidentes que acontecerem por conta da negligência do Executivo. "Abramcet News" pediu a três especialistas suas opiniões sobre o tema. Confira o que pensam Getúlio Hanashiro (ex-secretário de Transportes da cidade de São Paulo), Roberto Scaringella (ex-diretor da CET de São Paulo) e Décio Lima (prefeito de Blumenau). (Página 8)

PROJETO ORIENTA ADOLESCENTES

Arquivo Volvo

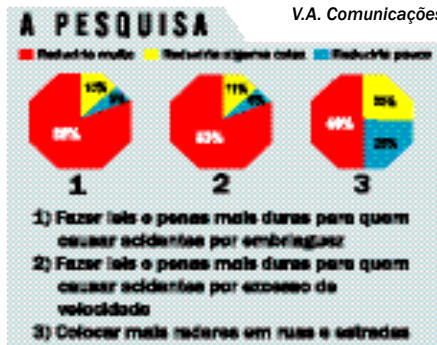


Professores são preparados por especialistas

Programa da montadora Volvo inclui conceitos de educação no trânsito no dia-a-dia de 35 mil alunos do Ensino Médio de seis Estados. Nas aulas, os adolescentes aprendem sobre legislação, direção defensiva e outros temas relacionados ao tráfego. (Página 6)

MAIS PUNIÇÃO NO TRÁNSITO

V.A. Comunicações



Pesquisa mostra que os brasileiros esperam penas mais rigorosas para quem causa mortes no trânsito. Em estudo encomendado pela Fenaseg ao Ibope, os entrevistados pediram maior rigor para os motoristas embriagados e que andam em alta velocidade. (Página 3)

ATESTADO DE CONFIANÇA

V.A. Comunicações



Sede do Inmetro, em Xerém (RJ)

Diretor do Inmetro, que cuida da aprovação e aferição dos radares de velocidade, garante a confiabilidade do monitoramento eletrônico. Sem a aprovação do órgão, que fiscaliza os radares a cada seis meses, as multas de trânsito não têm validade. (Página 7)

EXPEDIENTE

Abramcet (Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito)
Av. Ibirapuera, 2.120, conjunto 53,
Cep 04028-001, Moema, São Paulo/SP
Fonefax: (11) 5056-1058
www.abramcet.com.br
abramcet@uol.com.br

Diretoria

Presidente
Arnaldo Marçula Jr.
Vice-presidente
Roberto Varella Gewehr
Secretário executivo
Silvio Médici
Diretor técnico
Luciano Cesar de Lima
Diretor de comunicação
José de Vasconcelos Cunha
Diretor financeiro
Rodolfo Imbimbo

Empresas associadas:

- Arion Comércio e Serviços Ltda.
- Brascontrol Indústria e Comércio Ltda.
- Consilux Consultoria e Construções Elétricas Ltda.
- Consladel Construção e Laços Detectores Ltda.
- Construtora Cinzel S/A
- Datacity Serviços Ltda.
- Engebras S/A Ind. Com. e Tecnol. de Informática
- Fiscaltech – Tecnologia Industrial Ltda.
- GCT Gerenciamento e Controle de Trânsito Ltda.
- M.I. Montreal Informática
- Pégasus Informática Ltda.
- Perkons S/A.
- Politrans Tecnologia e Sistemas Ltda.
- Pró Sinalização Viária Ltda.
- Serget Com. e Serviços de Eng. de Trânsito Ltda.
- SinalRonda - Sinalização Viária e Serviços Ltda.
- Sitran – Sinalização de Trânsito Industrial Ltda.
- Sitran – Comércio e Indústria de Eletrônica Ltda.

Coordenação e edição

V.A. Comunicações S/C Ltda.
v.a.assessoria@uol.com.br
(11) 5589-1176

Direção de Arte
Edson Ferreira/V.A. Comunicações

Tiragem desta edição
5.000 exemplares

Textos assinados não representam, necessariamente, a opinião deste veículo.

EDITORIAL

Passados seis anos da entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, muitos aspectos da legislação, infelizmente, ainda não foram implantados. A responsabilidade municipal pelo gerenciamento efetivo do trânsito é um desses pontos. A maioria dos prefeitos brasileiros, por aparente acomodação política, se recusa a implantar em sua totalidade o que reza o código.

Os acidentes de trânsito no Brasil consomem, todos os anos, cerca de R\$ 30 bilhões com recuperação do patrimônio, despesas médicas, indenizações por afastamento de trabalho e gastos jurídicos e burocráticos. Quando se sabe que para eliminar a fome no país seriam necessários R\$ 6 bilhões (custo do Programa Fome Zero), o trânsito brasileiro passa a ser uma questão de segurança nacional. E os prefeitos não podem deixar de tomar medidas para gerenciar, fiscalizar, ordenar e punir os maus motoristas que tanto prejuízo causam à sociedade.

Com este intuito, procuramos especialistas para que dessem sua opinião sobre o assunto. Décio Lima, prefeito de Blumenau (SC), por acreditar que o trânsito deve ser mais uma responsabilidade que o município deve assumir, comprou uma briga com a Câmara local e vetou lei dos vereadores que proibia a instalação de controladores de velocidade no município.

Décio Lima está indo no caminho certo. Os brasileiros querem punições mais duras para os crimes de trânsito, conforme nos conta Márcia Cavallari, diretora do Ibope Opinião, a partir de pesquisa realizada pelo instituto sob encomenda da Fenaseg (Federação Nacional das Empresas de Seguro Privado e Capitalização). De acordo com o estudo, 85% dos entrevistados acreditam que leis mais duras seriam solução para diminuir



mortes no trânsito, e 75% acham que o uso de radares nas ruas reduziria os acidentes.

A experiência de Belo Horizonte, que integrará câmeras de vídeo, semáforos inteligentes, laços detectores e painéis luminosos também é tema de uma de nossas reportagens. O objetivo, quando atingido, representará, além de mais segurança e fluidez no trânsito da capital mineira, uma economia direta de oito milhões de litros de gasolina por ano.

Mostramos ainda nesta edição a experiência da montadora Volvo, que desenvolveu o Projeto Transitando, iniciativa que leva noções de trânsito para 35 mil adolescentes em seis Estados brasileiros.

Para responder à recorrente pergunta (“Os radares são confiáveis?”) fomos ao quartel-general do Inmetro (em Duque de Caxias, no Rio), órgão responsável pela aferição e autorização de funcionamento dos equipamentos, onde o diretor de Metrologia Roberto Luiz de Lima Guimarães nos mostrou como funcionam os testes que garantem a credibilidade dos controladores de velocidade que são instalados nas cidades e estradas brasileiras. Intrigado com a pergunta, o diretor respondeu sem titubear: “É claro que os radares são confiáveis”. A afirmação virou o título da reportagem.

Boa leitura e até a próxima edição!

Silvio Médici
Secretário-executivo

CARTAS PARA O ABRAMCET NEWS

Queremos saber sua opinião sobre as reportagens do “Abramcet News”. Envie sugestões, elogios ou críticas para:

rua Caramuru, 417 cj. 93, São Paulo/ SP
CEP 04138-001, ou então mande um e-mail para v.a.assessoria@uol.com.br.

BRASILEIROS PEDEM PENAS DURAS EM CRIMES DE TRÂNSITO

75% dos entrevistados pela Fenaseg/Ibope acham que radar ajudaria a reduzir mortes nas ruas e estradas

Os brasileiros desejam punição mais rigorosa para os motoristas que matam no trânsito. De acordo com pesquisa encomendada pela Fenaseg (Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e Capitalização) ao Ibope Opinião, 85% dos entrevistados acreditam que penas mais severas para os motoristas alcoolizados que se envolvem em acidentes reduziram muito as ocorrências desse tipo de crime no trânsito. Os entrevistados também esperam maior rigor para os motoristas que se envolvem em acidentes por excesso de velocidade (veja quadro ao lado).

Os números da pesquisa mostram a preocupação do brasileiro com segurança no trânsito. Em pesquisa encomendada pela Abramcet em 2002, 62% dos entrevistados afirmavam que a embriaguez era a principal causa de acidentes de trânsito no Brasil, seguida da imprudência dos motoristas (49%).

Ainda de acordo com a pesquisa Abramcet/Ibope, 84% dos entrevistados acreditavam que os custos decorrentes dos acidentes de trânsito deveriam ser pagos pelos motoristas ou proprietários do veículo envolvido.

Para Márcia Cavallari, diretora-executiva do Ibope Opinião, os números mostram que os brasileiros não aceitam mais a falta de punição exemplar para os crimes de trânsito. "O que está por trás disso é a questão da impunidade", diz ela.

Segundo Cavallari, "existe a noção de que os acidentes ocorrem, mas não acontece nada". Para a opinião pública, se existissem medidas mais duras, tanto em termos de leis quanto em termos de penas para quem causa o acidente, isso seria, sim, uma medida que faria com que os acidentes se reduzissem, acredita a diretora do Ibope.

Outro ponto em comum entre as pesquisas da Abramcet/Ibope e da Fenaseg/Ibope foi a aprovação dos radares pela opinião pública. A de 2002 apurou que 84% dos entrevistados eram a favor da instalação de medidores eletrônicos de velocidade nas ruas.

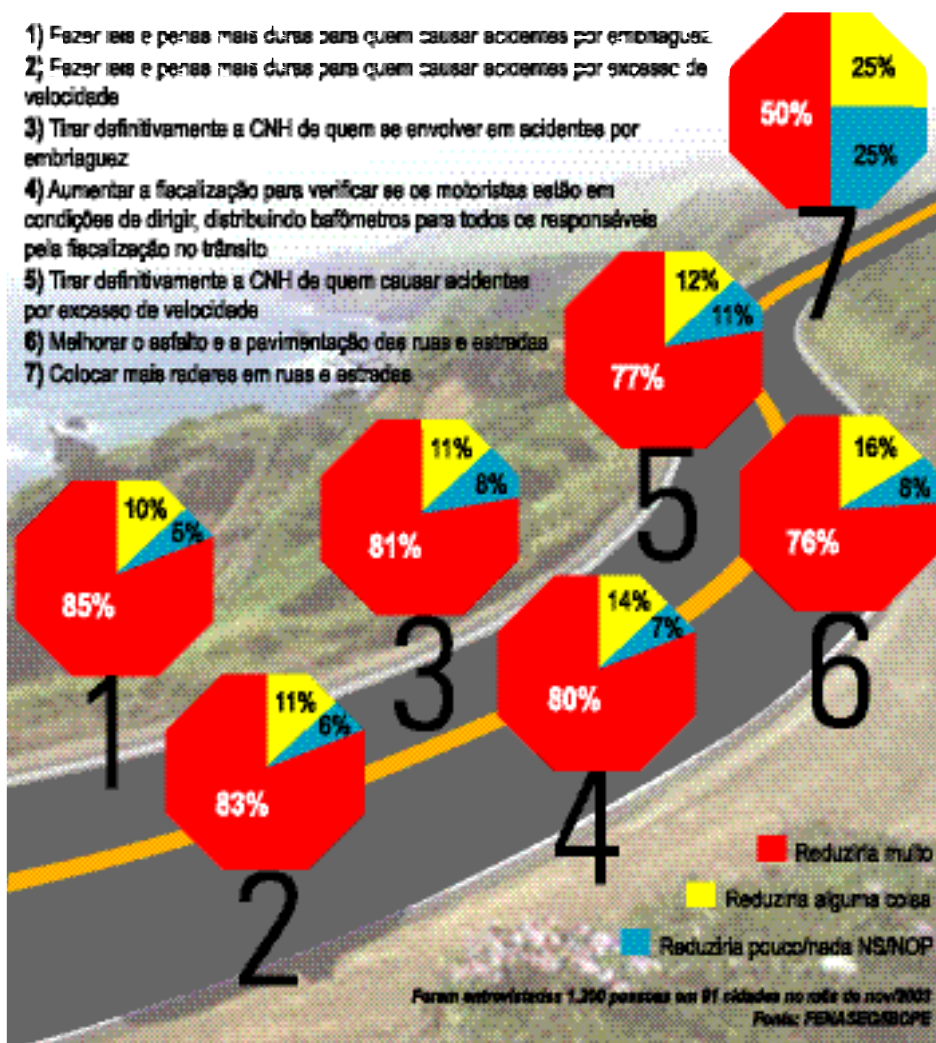
Um ano depois, o estudo da Fenaseg mostra que 75% dos entrevistados acreditam que a existência de mais radares em ruas e estradas seria uma medida efetiva contra os acidentes.

Um item que chama a atenção na pesquisa da Fenaseg, de acordo com Cavallari, é o alto índice da sensação de

O QUE RESOLVERIA

As sugestões dos brasileiros ouvindo pela Fenaseg/Ibope

- 1) Fazer leis e penas mais duras para quem causar acidentes por embriaguez
- 2) Fazer leis e penas mais duras para quem causar acidentes por excesso de velocidade
- 3) Tirar definitivamente a CNH de quem se envolver em acidentes por embriaguez
- 4) Aumentar a fiscalização para verificar se os motoristas estão em condições de dirigir, distribuindo bafômetros para todos os responsáveis pela fiscalização no trânsito
- 5) Tirar definitivamente a CNH de quem causar acidentes por excesso de velocidade
- 6) Melhorar o asfalto e a pavimentação das ruas e estradas
- 7) Colocar mais radares em ruas e estradas



Márcia Cavallari, do Ibope

OPINIÃO SOBRE A INSTALAÇÃO DOS RADARES ELETRÔNICOS



insegurança no trânsito brasileiro. Entre as pessoas ouvidas, 71% acreditam que a chance de morrer em um acidente de trânsito em estrada ou rodovia é grande ou muito grande. Quando questionado sobre o risco de morte em estradas e rodovias, o número sobe para 83%.

Entre os culpados pela insegurança nas estradas, de acordo com o estudo, estão o excesso de velocidade (64%), os motoristas embriagados (61%) e a má conservação das estradas (54%).

"São números bastante significativos", diz Cavallari. "Você tem quase dois terços da população com a impressão de que acidentes estão aí para acontecer, seja porque eles vêm toda hora acontecendo,

seja porque os acidentes têm grande destaque na mídia".

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a pena para o homicídio causado por acidente é de dois a quatro anos de prisão, com suspensão ou proibição da licença para dirigir.

Também segundo o Código de Trânsito Brasileiro, o motorista que for flagrado dirigindo bêbado terá de pagar multa e poderá ter o carro apreendido, além de estar sujeito a uma pena que poderá variar de um período de seis meses a dois anos de prisão.

Outras informações sobre a pesquisa Fenaseg/Ibope podem ser obtidas no site www.fenaseg.org.br. (ACF)

BELO HORIZONTE INSTALA MEGAPROJETO E

Com verbas do Banco Mundial e governo federal, iniciativa vai gerar

Por Anna Carolina Fagundes

Belo Horizonte está instalando um dos mais arrojados projetos de monitoramento eletrônico de trânsito no Brasil. O sistema, chamado Controle Inteligente de Tráfego (CIT), irá integrar câmeras de vídeo, semáforos inteligentes, laços detectores e painéis luminosos para melhorar o fluxo de trânsito na região central da cidade, por onde circulam 400 mil veículos todos os dias.

De acordo com Alexandre Meirelles, gerente de semáforos e controle de tráfego da BHTrans (Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte), o objetivo do CIT é diminuir o tempo de espera nos cruzamentos em 26,5%, além de reduzir acidentes, poluição sonora e gastos com combustíveis. A BHTrans calcula que os 790 mil motoristas de Belo Horizonte irão economizar, em um ano, 7,7 milhões de litros de gasolina. A frota do transporte público, por sua vez, terá uma economia de 1,1 milhão de litros de óleo diesel no mesmo período.

O CIT começou a ser implantado em 1999, como parte do programa nacional de regionalização dos trens urbanos, criado em 1988 pelo governo federal por meio da CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos). Segundo Meirelles, durante a fase de estudos do projeto, iniciada em 1995, foi constatada a necessidade de incluir a melhoria do trânsito como uma das prioridades do programa.

"Diversas pesquisas mostraram que os principais atrasos nos trens urbanos eram oriundos de congestionamentos e atrasos nos semáforos", explica o técnico. A instalação do sistema de controle de trânsito, financiado pelo Ministério das Cidades e pelo Banco Mundial, será concluída no segundo semestre de 2004 (*leia texto nesta página*).

Para o engenheiro canadense Jorge Rebelo, chefe de transportes urbanos para o Brasil do Banco Mundial, "o projeto em si já é um grande sucesso". Rebelo, que fiscaliza mais oito projetos de desenvolvimento da infra-estrutura de trânsito e transportes no país, esteve em Belo Horizonte no mês de fevereiro para verificar o andamento das obras do CIT.

"A integração do metrô e trens urbanos era o projeto inicial, com o objetivo de melhorar o trânsito nas grandes cidades. No caso de Belo Horizonte, a idéia para a melhoria do trânsito foi instalar o sistema de semáforos inteligentes", diz Rebelo. "Gostaria de ver programas como esse em outras cidades brasileiras".

Na primeira etapa do projeto, foram instalados dez painéis de mensagens variadas, posicionados nas principais avenidas da área central de Belo Horizonte. Os painéis, inaugurados em dezembro do ano passado pelo ministro Olívio Dutra (Ministério das Cidades), e pelo prefeito de Belo Horizonte, Fernando Pimentel (PT), alertam os motoristas sobre obras na pista, congestionamentos, acidentes e rotas alternativas, além de transmitirem campanhas educativas sobre segurança e cuidados ao dirigir.

Para melhorar o fluxo do trânsito, o CIT optou pela instalação de controles de semáforos do tipo adaptativo, também conhecidos como semáforos em tempo real. O sistema irá utilizar as informações coletadas por laços detectores e 20 câmeras de circuito fechado de TV para calcular o tempo de funcionamento dos semáforos, permitindo ao controle central dar prioridade, por exemplo, para a passagem de ambulâncias, ou planejar como desviar o trânsito de uma determinada área em caso de acidente (*leia texto nesta página*).

As estruturas para o sistema de câmeras de vigilância, com cabos subterrâneos, estão sendo instaladas, assim como a integração dos 385 novos semáforos com LED, que tem menor custo de manutenção e consumo de energia 70% menor do que os equipamentos usados hoje em dia, com lâmpadas incandescentes. De acordo com Meirelles, 92% dos semáforos da área central de Belo Horizonte já são interligados, e são monitorados por dois computadores que operam com sistemas independentes de controle de tráfego. Este sistema será unificado quando o centro de controle for concluído.

"O sistema de semáforos novos já está instalado, embora ainda não esteja sincronizado com o controle central", diz o representante do Banco Mundial. "O que falta, no momento, é terminar o centro de controle e fazer testes no sistema. O resto já está pronto e funcionando, mas vai ficar melhor quando for centralizado", afirmou Rebelo.

O centro de controle operacional do CIT, que ficará pronto ainda no primeiro semestre de 2004, irá gerenciar 263 cruzamentos, com 283 travessias de pedestres e uma rede de 1.870 laços detectores.

Até o final deste primeiro semestre serão instalados mais 180 semáforos para pedestres em 95 travessias, e a rede de dados para interligar o sistema de câmeras, atualmente em fase de licitação.



Trânsito na área central de Belo Horizonte, por onde circula



Paulo Pimentel, prefeito de BH, e Jorge Rebelo (D), repre

COMO FUNCIONA

Os 385 semáforos do Controle Integrado de Trânsito (CIT) foram planejados para funcionar em rede, com uma estrutura que permite aos técnicos de trânsito programar os aparelhos para diminuir o tempo de parada em cada cruzamento.

O sistema que controla os semáforos atualmente não permite a programação em tempo real, trabalhando somente com um parâmetro fixo para todos os aparelhos da rede. Isso impede que o controle central possa diminuir ou aumentar o tempo de espera de apenas um determinado cruzamento em caso de emergência.

LETRÔNICO PARA ADMINISTRAR O TRÂNSITO

r, em um ano, economia de quase oito milhões de litros de gasolina

Fotos Cecília Pederzoli/BHTRANS



culam diariamente 400 mil carros

Isabel Baldoni/Divulgação



Vista aérea da Av. N. S. do Carmo, em BH



Alexandre Meirelles, da BHTrans

CUSTO TOTAL É DE US\$ 197,3 MI

O programa de regionalização dos trens urbanos de Belo Horizonte, do qual faz parte o CIT (Controle Inteligente de Tráfego), está sendo financiado pelo governo federal e pelo Banco Mundial, por meio de um contrato assinado em junho de 1995.

De acordo com Jorge Rebelo, chefe dos Transportes Urbanos para o Brasil, do Banco Mundial, o governo irá financiar metade do orçamento de US\$ 197,3 milhões. A outra metade será paga pelo Banco Mundial. A maior parte do dinheiro foi destinada para a parte ferroviária, como a instalação de trilhos e sinais e reforma da infraestrutura existente.

Segundo Alexandre Meirelles, da BHTrans, o CIT, ou seja, a parte destinada ao trânsito urbano, custará o equivalente a US\$ 7 milhões, pagos pelo Ministério das Cidades, por meio da CBTU, e pelo Banco Mundial. A prefeitura de Belo Horizonte entrou com o equivalente a US\$ 2 milhões para financiar a rede de integração dos semáforos e obras de trânsito, como a instalação dos laços detectores.

Jorge Rebelo afirma que o governo federal não tinha liberado sua parte do financiamento até o final de fevereiro, quando ele visitou Belo Horizonte para fiscalizar as obras do CIT. De acordo com o presidente da CBTU, João Luiz Dias, o orçamento de 2004 foi programado para que os pagamentos sejam feitos mensalmente, até o final do ano. "Não haverá 'atrasos de pagamentos' para obras e serviços autorizados dentro do orçamento", diz o presidente Dias.



representante do Banco Mundial



Um dos dez painéis de mensagens variadas que fazem parte do CIT

M OS SEMÁFOROS INTELIGENTES

Já o sistema centralizado pode planejar rapidamente os semáforos para abrir uma rota alternativa para os motoristas em caso de acidente, retendo o trânsito em um cruzamento para liberar a passagem prioritária de carros da polícia, ambulâncias e veículos dos bombeiros, caso necessário.

O sistema também pode ser programado com um tempo de espera fixo para criar a chamada "onda verde" -quando os semáforos são sincronizados para permitir a passagem dos motoristas pela maior distância possível, diminuindo consideravelmente o tempo da viagem.

O "cérebro" desse sistema é o Centro de Controle, responsável por receber e interpretar as informações enviadas pelas câmeras de TV e pelos laços detectores. Com os dados em mãos, os técnicos de trânsito programam a rede de semáforos.

A programação é recebida pelos concentradores de área, ponte de comunicação entre os equipamentos e o controle central. Cada concentrador responde por um grupo de semáforos.

Pela mesma linha de transmissão, os equipamentos enviam para o controle central novos dados sobre o estado do tráfego em cada cruzamento.

TRÂNSITO LIVRE NA SALA DE AULA

Projeto da Volvo ensina a 35 mil adolescentes de 400 escolas noções de segurança

Arquivo Volvo



Depois de treinamento, professora repassa a alunos de Curitiba os conceitos básicos de segurança no trânsito

O Projeto Transitando, criado pela montadora Volvo, é um programa de educação no trânsito que trabalha com 35 mil alunos em seis Estados brasileiros. Ao invés de lidar com crianças, o Transitando faz parte do dia-a-dia dos alunos do Ensino Médio de 400 escolas, que incluem em suas aulas normais atividades sobre segurança no trânsito, legislação e outros aspectos relacionados com o cotidiano do tráfego.

De acordo com Solange Fusco, coordenadora do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, o projeto foi criado para atender as exigências do artigo 76 do Código de Trânsito Brasileiro, que prevê a educação no trânsito como matéria a ser abordada nas escolas. "Notamos que havia vários projetos de educação para as crianças pequenas, mas não tinha material para os mais velhos, que estão quase se tornando motoristas", diz Fusco. "Não existia materiais específicos para eles".

Para Nereide Tolentino, pedagoga que criou o Transitando, a abordagem voltada aos adolescentes ainda surpreende alunos e professores, mesmo depois de três anos de trabalho (a primeira turma do projeto, com 2,5 mil alunos de Curitiba e Juiz de Fora, se formou em 2003). "Percebemos que o projeto é tão novo que todos ainda estão numa grande fase de encantamento com as aulas", diz ela.

O Projeto Transitando é composto por 61 atividades, divididas em cinco núcleos (desenvolvimento urbano, legislação, relação do motorista com o veículo, direção defensiva e situações de emergência), para serem abordadas durante as aulas. "O trânsito é visto de maneira transversal,

ou seja, por todas as disciplinas", diz Nereide Tolentino, citando o exemplo das aulas de Física. "Trânsito é movimento. Quando o professor falar em movimento, ele pode se referir às frenagens ou à dificuldade de manter o carro na pista molhada.

Anna Carolina Fagundes/V.A. Comunicações



Nereide Tolentino, criadora do projeto

Ao falar sobre ótica, ele pode abordar a importância dos espelhos retrovisores nas ultrapassagens, o conceito do ponto cego".

As escolas escolhem como e quando aplicar cada uma das atividades, assim como criar novos enfoques para o material distribuído. "A escola pode colocar em prática qualquer atividade extra, sem precisar de autorização. O que pedimos, geralmente, é que os professores nos

enviem as experiências, para que possamos repassá-las para outras escolas", diz Nereide Tolentino.

O material, que inclui apostilas, vídeos e cartilhas, é confeccionado com a ajuda de empresas patrocinadoras e das secretarias de Educação das cidades participantes. A montadora também treina os professores, em encontros regionais que acontecem pelo menos duas vezes por ano, com, no mínimo, três professores de cada escola participante, que assistem aulas e são capacitados para abordar o trânsito em suas respectivas matérias. O investimento destinado ao programa, nos últimos três anos, foi de aproximadamente R\$ 500 mil.

Além das aulas, o projeto inclui um festival de teatro, na Semana Nacional de Trânsito, em setembro. Os alunos são convidados a criar e apresentar peças sobre o trânsito. A primeira edição do festival foi em 2002, na cidade de Curitiba, onde o Transitando nasceu com a proposta de se tornar uma experiência-piloto em educação.

A edição seguinte aconteceu em Goiânia, onde foram encenadas 40 peças, com 442 alunos de 37 escolas.

A peça vencedora recebeu R\$ 3 mil, divididos entre o professor responsável pelo grupo, os alunos e a escola. O local que sediará o festival de 2004 ainda está sendo definido. (ACF)

Contatos: Volvo Brasil - (41) 317-8296, com Solange Fusco. Pedagoga Nereide Tolentino (para escolas que estejam interessadas em participar do projeto) Tel.: (11) 3085-1368.

"É CLARO QUE OS RADARES SÃO CONFIÁVEIS"

Arquivo Inmetro

Inmetro atesta credibilidade dos equipamentos que registram excesso de velocidade dos veículos

Por Victor Agostinho

“É claro que os radares são confiáveis. Os equipamentos verificados por nós são confiáveis, sim. O nosso trabalho é justamente dar confiança”. Desta forma, o engenheiro Roberto Luiz de Lima Guimarães, 57 anos, afasta, categoricamente, qualquer dúvida sobre o funcionamento dos radares de velocidade instalados nas cidades brasileiras.

Guimarães, diretor de Metrologia Legal do Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial), chefia o departamento responsável, entre outras tarefas, pela aprovação e aferição dos radares. O engenheiro se dedica há 33 anos à metrologia.

Obrigatoriamente, todo equipamento de monitoramento de trânsito (radares e aparelhos de avanço de sinal, por exemplo) só entra em operação, nas ruas ou estradas, depois de aferido e certificado pelo Inmetro. Sem a chancela do órgão, os autos de infração de trânsito produzidos pelos radares não têm validade legal.

Guimarães conta que são realizados ensaios e exaustivos testes para a aprovação dos aparelhos. A bateria de testes começa por análises do projeto técnico apresentado pelo fabricante do equipamento, passa pela análise física do aparelho e culmina na verificação, já nas ruas, do perfeito funcionamento do sistema.

Após constatar que o equipamento obedece os padrões corretos de funcionamento, o radar é lacrado. A cada seis meses, os equipamentos passam por novo périplo de checagem, são lacrados novamente e voltam a operar.

“É lógico que ao longo do tempo o aparelho pode descalibrar, mas isso é muito difícil. Mesmo assim, a gente faz aferições periódicas para evitar problemas”, diz Guimarães.

De acordo com o diretor, é mais fácil o velocímetro de um veículo estar marcando velocidades erradas do que um radar. “O velocímetro do carro não sofre o controle que o radar sofre. Além disso, há a tendência de os fabricantes colocarem erro positivo nos velocímetros dos carros, para segurança dos próprios condutores”, afirma.

O Inmetro é uma autarquia que emprega 950 funcionários e técnicos, além de 4,5 mil pessoas nos Ipem (Instituto de Pesos e Medidas) estaduais.



Vista aérea dos laboratórios do Inmetro, onde são feitas as análises dos equipamentos

Fotos V.A. Comunicações



Radar sendo testado no laboratório do Inmetro

Só na área de metrologia trabalham 120 técnicos. O orçamento anual do órgão é de R\$ 250 milhões, sendo 75% desse valor gerado por atividades próprias e 25% por repasse de verba do governo federal.

O Inmetro realiza hoje ensaios em peças e equipamentos que vão desde uma agulha até um avião. O órgão está sediado em Xerém (município de Duque de Caxias, no Rio), numa área total de 2,3 milhões de metros quadrados. Os laboratórios para ensaio e prédios administrativos ocupam 12 mil metros quadrados de área construída.

Mais informações: www.inmetro.org.br

PASSO A PASSO ETAPAS DE ANÁLISE DE UM EQUIPAMENTO



Para os radares, estas quatro etapas demoram cerca de 70 dias



Roberto Guimarães, diretor de Metrologia

ACIDENTES DE TRÂNSITO DE QUEM É A CULPA?

Especialistas discutem quem seria o responsável pela fiscalização do tráfego

Seis anos após a implantação do Código de Trânsito Brasileiro, ainda há dúvidas sobre as obrigações dos órgãos regionais de tráfego. Muito embora a lei defina as responsabilidades dos Estados e cidades em relação ao controle do tráfego (veja quadro nesta página), muitos municípios não assumem a tarefa de ordenar e fiscalizar a circulação de veículos.

O que mais se discute é o dever das prefeituras e dos governos estaduais em relação aos acidentes de trânsito. De acordo com o artigo 24 do Código de Trânsito, a fiscalização do tráfego e a implantação de dispositivos para o controle viário são obrigações do município. Portanto, a prefeitura que não regulamenta a velocidade em suas ruas poderia ser considerada responsável pelos acidentes que ocorrerem por causa da omissão (leia a opinião de especialistas no quadro ao lado).

No entanto, ainda há problemas para que o Código seja cumprido. Um recente exemplo da falta de entendimento da lei aconteceu em Santa Catarina, onde uma lei estadual de 2002 proibiu a compra e a instalação de controladores de velocidade nas estradas que cortam o Estado.

De acordo com a lei 12.142/2002, de autoria do deputado Paulo Bornhausen (PFL), só poderiam ser usados aparelhos que permitissem ao motorista, por meio de avisos sonoros ou luminosos, ser avisado da infração na hora – caso das lombadas eletrônicas.

Esta medida revoga uma lei anterior, de 2000, que legislava sobre como e onde os radares eletrônicos seriam instalados. Enquanto a Justiça analisa a situação, o monitoramento eletrônico nas estradas continua suspenso.

Por entender que é atribuição do município implantar o Código de Trânsito Brasileiro, o prefeito de Blumenau (SC), Décio Lima (PT), vetou lei que proibia a instalação de radares eletrônicos nas ruas da cidade.

Segundo dados do Serviço Autônomo de Trânsito e Transportes de Blumenau (Seterb), os nove equipamentos instalados ajudaram a cidade a evitar o desperdício de R\$ 88,2 mil em despesas hospitalares.

A Câmara Municipal precisa ainda acatar a decisão do prefeito. (ACF)

CONFIRA A OPINIÃO DE QUEM ENTENDE DO ASSUNTO

Fotos Divulgação



Roberto Scaringella, consultor de trânsito e ex-diretor da CET de São Paulo.

“É obrigação das prefeituras prever o exercício do trânsito seguro. O Código de Trânsito Brasileiro diz, em seu primeiro artigo, que a autoridade de trânsito responde pelo erro ou omissão. Por isso, o município responde diretamente quando não disponibiliza meios para garantir a segurança no trânsito. Um ponto fundamental para isso é a regulamentação da velocidade nas vias urbanas. Isso não é facultativo, é obrigatório. O município precisa monitorar. O radar ajuda nesta fiscalização, mas somente se ele for colocado depois de um estudo técnico que comprove a sua necessidade, para que ele não seja considerado apenas ‘indústria de multas’”.

“A competência dos Estados é a parte relativa aos veículos e aos motoristas – quando você vai licenciar o carro ou precisa de uma nova habilitação, você vai ao Detran do seu Estado. Ao município, cabe a parte relativa à circulação de veículos, como a colocação de placas de sinalização e a fiscalização de velocidade. E como o trânsito é da competência do município, ele pode ser acionado pelos cidadãos, seja, por exemplo, pela existência de buracos mal tapados na pista, pela inexistência de sinalização ou falta de fiscalização correta. Existem dois artigos sobre os direitos do cidadão no Código de Trânsito Brasileiro, e pouca gente sabe disso”.

Getúlio Hanashiro, ex-secretário de Transportes da cidade de São Paulo.



“Eu acredito que o Código de Trânsito não pode ser transformado em lei morta – é preciso garantir que as leis sejam cumpridas. Quanto aos outros prefeitos, não posso julgá-los, mas é preciso ter em mente que o prefeito tem que regulamentar a velocidade, ele é o responsável por isso. Não se pode ser negligente. Não podemos ser contra a vida. Os dados mostram que, nos locais os controladores de velocidade foram instalados em Blumenau, o número de acidentes caiu 46%. E, segundo estudos que fizemos, os infratores são apenas 0,11% do total de motoristas. Não posso colocar a vida da população em risco por causa de tão poucos.”

Décio Lima (PT), prefeito de Blumenau (SC).

