



IMPRESSO
ESPECIAL
7220715500-DR/SPM
ABRAMCET
CORREIOS

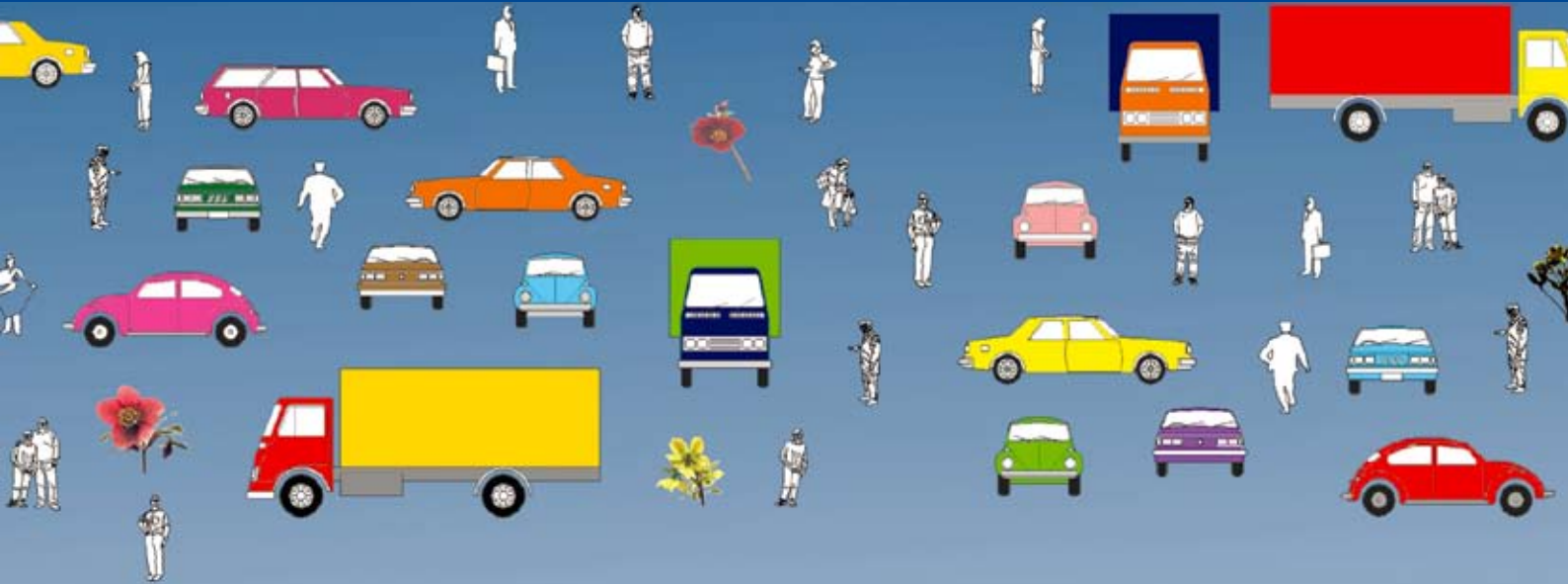
IMPRESSO

ABRAMCET

Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito

news

novembro de 2004 Ano I Edição 4



RADAR - 10 ANOS

ARARANGUÁ: AULAS ATÉ NO IML

PRAIA GRANDE IMPLANTA MEGAMONITORAMENTO

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) 5054-6510

www.abramcet.com.br

abramcet@uol.com.br

Diretoria

Presidente

Silvio Médici

Vice-presidente

Roberto Varella Gewehr

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.
- Dataprom Equip. e Serviços de Inf. Ind. 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 Equipamentos Eletrônicos Ltda.
- 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)

Produção gráfica e editoração

Jotac Design e Comunicação

(jotac@jotac.com.br)

Capa:

Ilustração de Luca Camargo

Tiragem desta edição

5.000 exemplares

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

EDITORIAL

Diogo Colognesi / V.A. Comunicações



Neste ano, estamos comemorando dez anos da introdução do equipamento eletrônico no monitoramento de trânsito do Brasil, e a Abramcet, que congrega as maiores empresas do país no setor, não poderia deixar de fazer um registro comemorativo.

Foram anos de árduo trabalho das empresas no desenvolvimento tecnológico e de luta para introduzir um novo elemento de auxílio às autoridades que têm a responsabilidade de gerenciar o trânsito no Brasil.

Os primeiros equipamentos começaram a ser desenvolvidos em 1992, e, logo a partir de 1993, Campinas pioneiramente começava a introduzir o sistema no Brasil (entrou em operação em 1994), seguido pelo Estado de Santa Catarina. Hoje, não é exagero afirmar que o país tem instalado o maior sistema de monitoramento eletrônico do mundo e já exporta essa tecnologia a países de Primeiro Mundo.

Nestes dez anos evoluímos dos sistemas que usavam uma tecnologia adaptando equipamentos fotográficos comuns, com coleta de dados efetuada pela troca de mídia, que nada mais era que um "hard disk" trocado no campo a cada período, para a transmissão de dados "on line". Hoje, os equipamentos podem fazer diversas leituras de campo e ainda transmiti-las a uma central de gerenciamento de trânsito que toma as decisões necessárias à manutenção de fluxo e segurança imediatamente.

Os equipamentos passaram a fazer parte da vida nos motoristas e não tardaram a ser chamados pela população de "radar", "pardal" e "dedão". Seja como for chamado, na verdade é um avanço tecnológico que ajuda não somente a fiscalização, mas também na manutenção do fluxo de veículos nas vias. Em épocas de violência, como a que vivemos, ele também auxilia a identificação de veículos roubados, seqüestros, enfim, tem uma larga aplicação e um grande potencial a ser explorado pelos usuários.

Também inovamos no que diz res-peito à forma de negociação do

produto. Muita polêmica foi criada sobre o assunto. Pareceres de Tribunais de Contas, juízes, renomados juristas, enfim, manifestações de toda ordem foram dadas com a finalidade de ordenar as contratações que estavam sendo efetuadas pelas prefeituras.

Logicamente, não vamos aqui analisar a questão da legalidade das contratações. Nossa posição é do fiel cumprimento da legislação vigente, mas, independentemente das diversas visões sobre o tema, dois pontos são interessantes. O primeiro é que o setor de certa forma antecipou-se às chamadas PPP (Parceria Público Privada), na medida que instalava os equipamentos evitando custos aos municípios e liberando os recursos para aplicação em saúde, educação e outros investimentos do interesse público.

O segundo ponto, e mais importante, é, sem dúvida, a expressiva redução de acidentes e vítimas fatais. Em 1997, na cidade de São Paulo, o trânsito matava 6,5 pessoas/dia. Em 2002, o número caiu para 3,7 pessoas/dia, ou seja, redução de 43%, ao mesmo tempo em que a frota aumentava 83%. Em Campinas, a redução foi de 65,56%, com um índice de 1,77 mortes para cada 10.000 veículos, o que coloca a cidade em patamares até melhores do que países do Primeiro Mundo. Estamos diante de evidências incontestáveis quanto à eficiência do sistema de monitoramento eletrônico de trânsito. Nestes dez anos foi sem dúvida um forte instrumento para as políticas de segurança e fiscalização. No entanto, temos a consciência que o país tem muito a evoluir na educação, na melhoria do sistema viário e na política de urbanização -ações que combinadas realmente poderão reverter esse caótico trânsito brasileiro.

Até breve e boa leitura.

Silvio Médici
Presidente

ABRAMCET E ABETRANS JUNTAS EM BRASÍLIA



Divulgação

Médici e Baltazar Neto em Brasília

Silvio Médici, presidente da Abramcet e Francisco Baltazar Neto, presidente da Abetrans (Associação Brasileira de Empresas do Setor de Trânsito) reuniram-se em Brasília para viabilizar a participação das duas entidades em assuntos institucionais que interferem no cotidiano das empresas associadas. -

AULA DE TRÂNSITO NA SALA DO IML? ARARANGUÁ TEM

Fotos Arquivo Delegacia Regional



Adolescentes conhecem e assistem aula de segurança no trânsito na sala do IML de Araranguá

O projeto Habilitar para a Vida, do município catarinense de Araranguá, distante 210 km de Florianópolis, adotou uma pedagogia radical para passar a adolescentes entre 15 anos e 17 anos noções de segurança no trânsito: parte das aulas é ministrada no IML (Instituto Médico Legal), onde os alunos podem ver in loco os resultados da imprudência no trânsito.

O projeto nasceu no final de 2003 e teve sua primeira turma em março deste ano. Já participaram da iniciativa cerca de 500 adolescentes.

A psicóloga da Secretaria de Segurança de Santa Catarina Márcia Balthazar, 45 anos, que desenvolveu o Habilitar para a Vida, conta que o projeto fala da atração que o carro exerce sobre os adolescentes e, também, das consequências que um acidente de trânsito pode trazer para as vítimas.

“O objetivo principal é evitar que os jovens dirijam antes de estar habilitados. Queremos que eles aprendam a ter paciência e pegar o carro só depois de estarem aptos. Queremos



Márcia Balthazar (de azul) e equipe do Habilitar Para a Vida

os jovens como parceiros”, diz Balthazar.

Antes da palestra no IML, os alunos recebem duas horas de aulas com conceitos sobre segurança no trânsito. Só depois disso é que são encaminhados à segunda etapa, que é a aula na câmara fria do IML.

“Muitos jovens ficam ansiosos para ir ao IML. Outros, não se sentem muito bem. Mas nós não mostramos cadáveres. É o clima todo que queremos passar. Quando o jovem entra na sala e vê os equipamentos já

começa a se conscientizar. O objetivo não é o de agredir ninguém”, diz a psicóloga.

Márcia Balthazar, que trabalha há 18 anos com trânsito, afirma que a Delegacia Regional de Araranguá, município com cerca de 80 mil habitantes, ainda não possui estatísticas ou números que comprovem a eficácia do projeto, mas assegura que, pela quantidade de pais que a procuram e comentam que os filhos “estão mais pacientes” o projeto está no caminho certo.

Depois da aula no IML, todos se dirigem à delegacia, assistem a um filme preparado especialmente para os jovens e o projeto é encerrado com o depoimento de pais que perderam filhos em acidentes de trânsito.

De acordo com Balthazar, os custos para manter o Habilitar para a Vida são quase inexistentes. “Temos uma equipe com cinco pessoas que já recebem salário da Secretaria de Segurança, as escolas arcam com o transporte dos adolescentes e o filme foi doação. O resto é no amor”, diz. -:-

Na 21 de setembro de 1994, foi instalado oficialmente em Campinas (SP) o primeiro equipamento eletrônico de monitoramento de trânsito do Brasil. Hoje, cerca de 3.800 destes aparelhos, apelidados de radar ou pardal, permeiam as ruas e estradas brasileiras.

Mais do que fiscalizar maus motoristas, o início de funcionamento dos radares no país representou um passo no sentido de se tentar reduzir a barbárie no trânsito brasileiro, responsável, ainda hoje, pela morte de 30 mil a 50 mil pessoas por ano, de acordo com o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) e pesquisas realizadas por institutos ligados à área de trânsito.

Os primeiros equipamentos começaram a ser desenvolvidos em 1992, pela Engebras, associada da Abramcet. Naquela época, não existiam soluções eletrônicas para vigilância de trânsito. O sistema de atuação das infrações era arcaico e manual.

A partir de 1993, Campinas e Santa Catarina fecharam os primeiros contratos para a instalação dos equipamentos eletrônicos de trânsito. Como era uma novidade, os radares tiveram que ser submetidos a estudo do IPT (Instituto de Pesquisa de Tecnologia), em São Paulo, para que fossem feitas as aferições necessárias e depois liberados para instalação.

Atualmente, de acordo com levantamento realizado junto às empresas associadas da Abramcet, o Brasil conta com aproximadamente 3.800 equipamentos, entre radares fixos, radares estáticos (que ficam em tripés), lombadas eletrônicas e avanço de sinal vermelho.

“No meu entender, este número é ainda pequeno para as necessidades do país. Entretanto, o que é preciso se consolidar é o procedimento da instalação de cada equipamento. Cada instalação deve ser precedida de um estudo técnico para evitar a utilização inadequada dos radares”, analisa Roberto Scarin-gella, consultor de trânsito e ex-diretor da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) de São Paulo.

Não existem no Brasil números consolidados sobre a redução de acidentes e diminuição de vítimas após o início da operação com os radares, mas análise de dados de algumas prefeituras mostra nitidamente a contribuição dos equipamentos para a queda na

Fotos Arquivo Abramcet



Contorcionismo 1: vale-tudo para aparecer na foto

violência do trânsito.

Em 1997, quando foram instalados os primeiros radares na cidade de São Paulo, o trânsito paulistano matava, em média, 6,5 pessoas/dia. De acordo com dados da CET, de 2002, a quantidade de mortos diminuiu para 3,7 em média por dia, ou seja, uma redução de 43% em cinco anos. Neste mesmo período houve aumento na frota de veículos de 83%. Atualmente, a frota da maior cidade brasileira contabiliza 4,5 milhões de veículos.

Santo André, na Grande São Paulo, é outro exemplo de município em que a instalação do monitoramento eletrônico trouxe resultados positivos. Em 1997, foi implantado na cidade o Programa de Excelência de Trânsito (PETSAN). Naquela época, Santo André registrava 3,47 mortes por 10 mil veículos.

Com a adoção de uma fiscalização de trânsito mais rigorosa, programas educacionais e um sistema de monitoramento mais eficiente, o município paulista reduziu, em 2002/2003, 51,6% o número de vítimas fatais, ou



Equipamentos e sinalização na rodovia Imigrantes (SP) ajudam a conter o excesso de

DEZ ANOS CO

Cerca de 3.800 equipamentos, instalados em todo

seja, em Santo André morrem em acidentes de trânsito 1,67 pessoas a cada 10 mil veículos.

Com uma frota de, aproximadamente, 348 mil veículos e um contingente flutuante de 700 mil veículos/dia, Santo André conta com um total de 53 equipamentos de monitoramento de trânsito.

Sandra Sampaio, que em 1994 era Gerente de Multas de Campinas, conta que “naquela época a maior dificuldade encontrada era a oposição da opinião pública. Havia o medo de se criar uma indústria de multas com a instalação dos equipamentos”.

Hoje o cenário é outro. Campinas possui um dos melhores índices de acidentes de trânsito do mundo. Para cada 10 mil veículos, morre 1,77 pessoas no trânsito.

Balanco divulgado pela Empresa

Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC), em setembro deste ano, mostra que, entre 1995 a 2003, houve redução de 65,56% no número de vítimas fatais.

Em 1995, o número de mortes para cada 10 mil veículos era de 5,14. Em 2003, este índice caiu para 1,77. Estes resultados equiparam Campinas aos melhores índices do mundo: Japão (1,32), Alemanha (1,46), Estados Unidos (1,93) e França (2,35).

Atualmente, Campinas conta com 90 equipamentos (radares e avanço de sinal vermelho), que são utilizados em sistema de rodízio.

Quando os radares começaram a ser instalados, as filmadoras usadas para o registro da infração não eram desenvolvidas para este fim. Utilizavam-se os modelos comuns, o que facilitava muito



Contorcionismo 2: vale-tudo para não aparecer na foto



Bicicleta “voa” a 70 km/h; velocidade permitida no local é de 50 km/h



de velocidade

COM RADARES

o país, ajudam a diminuir a violência no trânsito

o furto dos equipamentos. A coleta de dados, por sua vez, era feita por meio da troca da mídia, ou seja, tirava-se o HD que continha os dados de dentro dos equipamentos e colocava-se no lugar uma outra memória vazia. Hoje a transmissão de dados é on-line.

Nos semáforos, eram usados os sistemas analógicos de câmeras, com filmes que precisavam ser revelados. Eles permitiam uma maior resolução de imagem e, portanto, uma melhor identificação de dados, mas o grande problema deste sistema era o processamento das informações. Por funcionarem com filme fotográfico, era necessário escanear as fotos numa segunda etapa. Este era um processo demorado e caro. Com o advento do sistema digital, a transmissão de dados tornou-se mais rápida.

Os equipamentos hoje conseguem fazer diversas leituras como a de campo, a iluminação da via, o fluxo de veículos, o tamanho dos veículos, o local exato em que estão instalados etc. Todos estes dados são captados e transmitidos on-line para uma central.

“O sistema já consegue também fazer a leitura de placas dos veículos. Isto permite uma fiscalização mais rigorosa da frota, pois é capaz de verificar se o carro é roubado, se ele tem licenciamento em atraso, se está em situação de irregularidade, se tem ordem judicial para apreensão ou se é um veículo suspeito de ser dublê. Este tipo de leitura é mais usado pelas polícias militares e rodoviárias”, esclarece Newman Marques, diretor de tecnologia que trabalhou no desenvolvimento dos primeiros equipamentos.

Outros recursos pouco utilizados no Brasil são as funções estatísticas. Os radares são capazes de coletar informações sobre todos os veículos que passam em determinada rua, mas as prefeituras não usam estes dados para orga-

nizar o trânsito. “Nós geramos para os nossos clientes uma quantidade muito grande de relatórios, dados para que eles possam fazer um acompanhamento estatístico completo. O sistema fornece quantidade considerável de dados que são muito utilizados por algumas prefeituras, mas, ainda hoje, o Brasil carece de especialistas nestas áreas para aproveitar tudo do radar”, explica Marques.

A miniaturização dos equipamentos e a portabilidade deles tendem a crescer com o passar do tempo. “Não dá para saber se o radar vai chegar ao estado da arte, mas há uma incorporação contínua de novas tecnologias no sistema de fiscalização e monitoramento. Hoje em dia, por exemplo, em alguns lugares há radares com visão panorâmica do trânsito na região”, acrescenta Marques. -



Pedestre atropelado na faixa de segurança por carro que desrespeitou o semáforo vermelho

84% APROVAM MONITORAMENTO

A última pesquisa nacional de opinião sobre trânsito realizada pelo Ibope, a pedido da Abramcet, mostrou que 84% dos entrevistados são a favor da instalação de radares eletrônicos nas ruas e estradas brasileiras.

Este estudo foi realizado em 2002 e mostrou ainda que apenas 12% dos brasileiros não querem a implantação dos equipamentos. O estudo ouviu 1.300 pessoas de oito capitais brasileiras (Recife, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre e Distrito Federal) e revelou o que pensa a população sobre o monitoramento eletrônico de trânsito.

De acordo com a pesquisa, os brasileiros acreditam que a instalação dos radares ajudou a diminuir o número de acidentes. Segundo o trabalho, 46% dos entrevistados disseram que a implantação dos radares contribuiu para a queda deste índice.

Multas - A pesquisa também revelou a opinião dos entrevistados sobre a cobrança das multas emitidas pelos radares. Para 43% das pessoas ouvidas, os valores das multas deveriam permanecer como estão. Há aqueles que acreditam que os valores deveriam aumentar (29%) e outros 20% gostariam que estes valores diminuíssem.

Ainda sobre a emissão de multas, a pesquisa mostrou que 51% dos brasileiros acreditam que as penalidades foram aplicadas justamente. Outros 20% acham que todas as multas foram emitidas de maneira correta. Somente 20% disseram que a maioria das multas foi injusta.

Apesar de aprovarem a emissão de multas, os brasileiros mostraram não saber quem é o responsável por estipular seus valores. 30% da população acreditam que o Código Brasileiro de Trânsito é o responsável pela fixação deste valor e 20% acham que é a prefeitura.

A pesquisa Abramcet/Ibope revelou que a população brasileira está desinformada sobre o papel dos órgãos reguladores de trânsito. Ainda segundo o trabalho, 13% dos brasileiros pensam que o governo estadual é o responsável pela determinação dos valores das multas e outros 13% acham que é o governo federal.

O responsável pela determinação dos valores das multas é o Código Brasileiro de Trânsito. Segundo ele, os valores variam de acordo com a gravidade das infrações, que podem ser classificadas em leve, média, grave e gravíssima. A multa por excesso de velocidade, falta registrada com maior frequência pelo monitoramento eletrônico, é de até R\$ 574,61 (infração gravíssima).

VERDADE OU MENTIRA?

Saiba como as Jaris analisam o recurso do infrator

Por Viviane Vecchi

O Código Brasileiro de Trânsito é bem claro: as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (Jari), “são órgãos da administração pública responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários”. Em outras palavras, as Jaris são organizações autônomas responsáveis por julgar os recursos das multas aplicadas pelos órgãos de trânsito municipal, estadual ou federal.

Formada por três pessoas, um presidente, um representante civil e um funcionário do órgão de trânsito, elas têm um prazo legal de 30 dias para deferir ou indeferir todos os pedidos de recursos que recebem. Em média, 30% destes pedidos são aceitos e as multas anuladas.

Para fazer tal julgamento, os membros das juntas levam em consideração critérios técnicos (sinalização errada, equipamentos defeituosos, problemas nas vias, etc.), situação de urgência ou emergência e razões pessoais motivadas por situações de forte apelo emocional, mortes de entes queridos, por exemplo.

O motorista infrator que desejar recorrer, em primeira instância, deverá res-pear o prazo legal de até 30 dias após o recebimento da multa para dar entrada no recurso.

Segundo Carlos Mattos do Valle, que coordena as Jaris de Curitiba, os técnicos que analisam os recursos são orientados a ter sensibilidade social, mas sem deixar de levar em conta



Sandra Sampaio, do DER/SP



Carlos do Valle, das Jaris de Curitiba

aspectos técnicos. “Temos, muitas vezes, que entender o motivo que levou o motorista a cometer a infração. Se for razoável e reunir provas que nos convençam, os recursos são deferidos”, afirma Valle.

O mesmo acontece na Jari do DER/SP. De acordo com a Sandra Sampaio, gestora de multas do DER/SP, por mais triste que seja a história apresentada pelo infrator, sempre será necessário que ele comprove o que está dizendo.

Mas Sandra Sampaio alerta: atestado assinado por médico é diferente de atestado fornecido por hospital. “Todo mundo tem um médico amigo que poderia ajudar na hora do aperto. Já um atestado de hospital acaba tendo mais peso na análise”. -

QUANDO A INFRAÇÃO TEM MOTIVO

Nem todas as desculpas alegadas nos recursos de multas são esfarrapadas. Além dos motivos técnicos, incontestáveis, há razões pessoais que também podem ser consideradas pelas Jaris na hora de deferir um recurso.

“Uma vez, um senhor veio até sede do DER/SP para mostrar aos membros da Jari que ele não poderia ser multado por não usar o sinto de segurança na estrada por motivos de saúde. Ele abriu a camisa e nos mostrou a cicatriz no peito. Este senhor havia feito uma delicada cirurgia no coração e o sinto de segurança raspava na cicatriz e provocava dor. O caso foi deferido”, conta Marisa Oliveira, assistente técnica da gestão de multa do DER/SP.

Segundo Marisa Oliveira, ainda houve o caso de uma mulher que já havia rece-

bido várias multas por parar em local proibido. Como não havia documentos que justificassem a infração, ela levou à Jari do DER/SP sua filha, que sofria de uma doença degenerativa, numa cadeira de rodas. “Esta mãe procurava diversos hospitais, ONGs, clínicas para buscar um tratamento para a filha”, lamenta Marisa.

O coordenador das Jaris de Curitiba, Carlos Mattos do Valle, conta outro caso que foi deferido: “Um senhor havia sido flagrado por radares em excesso de velocidade. Ele anexou o atestado de óbito do filho, o mapa do trajeto que fez, com os radares, e explicou que tinha acabado de receber a notícia de que o filho havia morrido, por isso corria tanto até o hospital. É claro que foi deferido”. -

DESCULPAS ESFARRAPADAS

“Eu não estive naquele lugar” e “eu estava sendo perseguido” são as desculpas mais comuns dos infratores que entram com pedido de recursos nas Jaris dos órgãos de trânsito municipal, estadual ou federal. Mas, há aquelas justificativas que, de tão inusitadas, tornam-se motivo de piadas entre os membros das Jaris.

Problemas pessoais, como incontinência urinária, suposta incapacidade de realizar duas tarefas ao mesmo tempo e, até, a curiosidade de descobrir quem matou o Lineu (personagem da novela Celebidades), são algumas das desculpas apresentadas por motoristas para se defender de multas.

Sandra Sampaio, do DER/SP, conta que um motorista entrou com recurso dizendo que não poderia ser multado porque no dia e na hora do evento ele se internava para fazer uma cirurgia de extração de pedras nos rins. Junto aos recursos o motorista anexou a pedra num saquinho plástico. “Quem estava sendo operado era ele e não o carro.

O veículo podia estar com algum parente ou a pedra podia até ser dele, mas retirada em outra época. Não é um recurso para ser aceito”, conclui Sandra.

Segundo a gestora de multas, ainda houve um outro caso em que um motorista recorreu de uma penalidade de estacionamento proibido, alegando que sofria de distúrbios intestinais e, no momento da infração, estava tendo uma forte crise e parou o carro em qualquer lugar para tentar usar o banheiro de um boteco.

“No recurso, ele descreveu tudo que estava sentindo: dores, calafrios, suores etc. Foi nojento”, diz Sandra Sampaio.

“Certa vez, uma pessoa entrou com recurso alegando que havia parado em local proibido devido a um problema no carro, e juntou ao recurso a peça quebrada de veículo. Como não estava anexado nenhum laudo técnico que comprovasse a veracidade da história. O caso foi indeferido”, relata Marisa Oliveira, assistente técnica da gestão de multas do DER/SP.

Para que os motivos pessoais sejam levando em consideração, é preciso que junto ao recurso de multas estejam anexados documentos que comprovem, de forma irrefutável, a autenticidade do fato. -

O QUE PENSA WELLINGTON ROBERTO

Para o presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara, projetos eleitoreiros devem ser rejeitados

Para o trânsito brasileiro, a Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados é de suma importância. Assuntos discutidos e encaminhados nessa comissão, depois de votados e aprovados, alteram de forma direta o cotidiano das cidades. Afinal, a legislação de trânsito começa a ser desenhada a partir de proposições feitas por deputados federais exatamente na CVT.

A seguir, um pouco do que pensa o deputado federal Wellington Roberto (PL/PB), presidente da CVT e parlamentar responsável por colocar em votação projetos de lei - muitos deles polêmicos - que interferem diretamente na vida dos brasileiros, tanto pedestres, como motoristas e autoridades de trânsito.

Abramcet News - Recente decisão da Justiça remete a regulamentação de trânsito para a União. Com isso, as Assembléias Legislativas ficam proibidas de legislar sobre o assunto e a Câmara Federal assume, mais do que nunca, a tarefa de estabelecer as diretrizes legais do trânsito brasileiro. Como o senhor avalia esta situação?

Wellington Roberto - A Câmara Federal, onde se legisla as leis, tem a obrigação com a sociedade brasileira de analisar, discutir e votar o que for melhor para o nosso povo. Por este motivo, acho absolutamente viável que a decisão sobre regulamentações futuras venha a partir desta casa, a fim de melhorar o nosso sistema de trânsito, dando mais segurança aos que precisam usá-lo diariamente, como é o caso dos pedestres e motoristas.

Abramcet News - Os interesses políticos dos deputados podem atrapalhar decisões técnicas que a Comissão deve tomar?

Wellington Roberto - Não, todos os projetos e requerimentos que chegarem a esta Comissão serão analisados e votados por decisão da maioria. Nós, da Comissão de Viação e Transportes, temos consciência que precisamos ter um trânsito cada dia mais seguro e melhor. Desta forma, para as decisões técnicas, tomamos como prioridade a segurança, através de normas que se adequem melhor à realidade do trânsito brasileiro.

Abramcet News - Existem tramitando na Comissão projetos de lei técnic-

os, que podem ajudar a população a ter mais segurança no trânsito e projetos meramente eleitoreiros, que pouco contribuem para diminuir acidentes e mortes nas ruas e estradas. A comissão faz algum tipo de triagem do que entra para ser analisado?

Wellington Roberto - Sim, fazemos a triagem, mas todos são analisados e votados; os Projetos de Lei técnicos são aprovados e os que tem fins eleitoreiros são analisados e rejeitados.

Abramcet News - Cerca de 40% da

Arquivo Wellington Roberto



Deputado Wellington Roberto

frota brasileira está irregular. Um dos fatores que dificulta o pagamento é o valor elevado da multa, especialmente aquela que pune o infrator que dirige em velocidade 20% acima da permitida. O que o senhor acha que deveria ser feito para tirar os veículos da clandestinidade? Reduzir o valor das multas seria uma alternativa?

Wellington Roberto - Na verdade, a lei foi feita para ser cumprida. Quando um veículo está irregular, seja por não atender as exigências mínimas de segurança ou por não terem sido pagas as taxas correspondentes ao licenciamento, IPVA ou mesmo multas, o que o órgão competente deveria fazer é retirar este veículo de circulação, pelo não cumprimento da lei. É certo que os nossos Detrans não têm capacidade de realizar, por meio de blitz, a fiscalização de todos os veículos do País, mas nem por isso significa que os veículos devem transitar de forma irregular. Temos alguns projetos que tratam da redução dos valores das multas, do parcelamento e da adequação dos limites de velocidades nas vias para a aplicação das multas. São projetos importantes, mas enquanto não forem transformados em Leis, teremos que cumprir o que o atual Código de Trânsito determina. Saber se a eventual redução no valor das multas diminuiria a clandestinidade, é um fator estatístico e que só poderá ser respondido quando for medido de forma correta. Vale ressaltar, no entanto, que existe tramitando na Câmara dos Deputados projeto da Inspeção Técnica Veicular, que já está em fase final, para ser votado e, com algumas mudanças, irá contribuir para reduzir este percentual de frota irregular.

Abramcet News - O que o senhor pensa dos sistemas de monitoramento eletrônico de trânsito?

Wellington Roberto - A velocidade da via deve ser respeitada em todo o trecho e não apenas onde se encontra o conhecido pardal ou barreira eletrônica. A conscientização do motorista deve ser feita, para que se cumpra o limite de velocidade e respeite os pedestres, mas o monitoramento móvel deve diminuir substancialmente os acidentes de trânsito. -

PRAIA GRANDE MONITORADA EM TEMPO REAL

Por Viviane Vecchi

A Prefeitura de Praia Grande implantou a maior rede de monitoramento eletrônico da América Latina. O objetivo do novo sistema é monitorar a cidade do litoral paulista em tempo real e ajudar a diminuir a violência urbana e no trânsito.

O programa, batizado como “Cidade Integrada”, possui 47 câmeras modelo Speed Domo, com capacidade de 360 graus de visualização, colocadas ao longo das vias de maior fluxo e em pontos com altos índices de criminalidade, e ainda outras 700 câmeras fixas instaladas nos prédios municipais, postos de saúde, escolas e secretarias.

Implantado ao longo de dois anos a um custo de, aproximadamente, R\$ 5 milhões, o “Cidade Integrada” funciona interligado por meio de um anel de 192 km de fibra ótica, que envia as imagens em tempo real para a Central de Monitoramento, instalada no Paço Municipal.

A central é operada pela Guarda Municipal, além de contar com agentes de trânsito e PMs. Trabalhando em turnos de oito horas, 16 operadores de câmeras se revezam 24 horas por dia. As imagens recebidas pelos oito terminais da central ficam armazenadas por 30 dias. Este sistema de transmissão on-line de imagens permite uma intervenção imediata em casos de emergências, de acordo com Wagner Milan, coordenador de integração e informação de Praia Grande.

O sistema foi concebido para, inicialmente, fazer a vigilância do trânsito e da criminalidade. Devido aos resultados obtidos nestas áreas, o “Cidade Integrada” foi expandido. “O objetivo do programa é potencializar esta integração para todos os serviços da prefeitura”, afirma Milan.

Em dois anos de implantação do programa os índices apontaram uma redução de 39% na criminalidade, segundo dados da prefeitura.

No trânsito, as câmeras são usadas com a finalidade de reduzir os congestionamentos e prevenir acidentes. Os equipamentos não emitem autos de infração.

Assim que as câmeras identificam veículos com problemas, o apoio é acionado e o motorista recebe ajuda necessária para fazer a remoção do veículo para um local seguro. Desta



Funcionária mostra câmera fixa em escola



Câmera Speed Domo, que gira 360 graus



Operador acompanha a movimentação da cidade pela Central

forma, diz Milan, evita-se que este veículo provoque outros acidentes ou que este motorista seja assaltado.

“Quando as câmeras captam alguma irregularidade na via, o agente de trânsito que está na central aciona, via rádio, o agente responsável pelo patrulhamento da área e este verifica o que está acontecendo. Se for necessário, ele chama ajuda ou autua o motorista”, segundo Luiz Eduardo Credídio, responsável pelo monitoramento de trânsito de Praia Grande.

Nos períodos de férias, feriados prolongados e finais de semana, o município, com população de 228 mil habitantes, costuma receber cerca de 600 mil turistas, com picos de um milhão no Carnaval e no Ano Novo. Para evitar os gigantescos congestionamentos, comuns na alta temporada, as câmeras também têm a função de monitorar o fluxo de carros nas principais vias da cidade.

Ligadas diretamente ao sistema de “semáforos inteligentes”, os equipamentos permitem à central colocar em operação a “onda verde”, que possibilita diferentes programações de tempo dos semáforos, de acordo com o volume de veículos na via, dando mais segurança e melhorando a fluxo do tráfego.

Além das ruas da cidade, postos de saúde, escolas, secretarias municipais e outros departamentos possuem câmeras instaladas em suas dependências. Caso as câmeras registrem qualquer movimento suspeito fora do horário de funcionamento das repartições, é disparado um alarme na Central de Monitoramento e a imagem

é colocada automaticamente em destaque nos telões com tarja vermelha. Ao perceber uma ação indevida, os operadores de vídeo enviam policiais para fazer a verificação do local.

Mas, não são só os operadores de câmeras que podem acompanhar o monitoramento da cidade. Os moradores, turistas ou qualquer pessoa que possua acesso à Internet também podem ver imagens captadas por algumas destas câmeras. O site da prefeitura de Praia Grande (www.praia grande.sp.gov.br) permite, por meio do ícone “Praia Grande ao Vivo”, a visualização destas imagens em tempo real. Em alta resolução, o internauta pode ver a orla da praia, entrada da cidade e o fluxo nas principais avenidas do município.

Para o orçamento de 2005, já está aprovada uma verba de R\$ 800 mil para o aperfeiçoamento do sistema e de novos projetos. A Secretaria de Planejamento de Praia Grande estuda a instalação de mais 300 câmeras fixas e 55 Speed Domo. “A ampliação da rede acontecerá de acordo com a necessidade do município”, esclarece Milan.

Está prevista ainda a instalação de câmeras capazes de fazer leitura de dados como placas de veículos, o que permitirá uma maior fiscalização da frota. Uma parceria com o sistema de monitoramento eletrônico da Ecovias, concessionária que administra as estradas que dão acesso ao município, para uma melhor vigilância das entradas e saídas da cidade nas épocas de grande movimento nas estradas, também faz parte dos planos da prefeitura. -