

Fevereiro de 2007 Ano IV Edição 13

## FÓRUM DEBATE CHIPS OBRIGATÓRIOS

Ana Elisa Oriente/Vacom



Especialistas e gestores de trânsito reúnem-se na abertura do Fórum Brasileiro de Tecnologia no Trânsito, em São Paulo

O Fórum Brasileiro de Tecnologia no Trânsito, promovido pela **Abramcet** em parceria com a Abetrans (Associação Brasileira de Empresas do Setor de Trânsito), reuniu especialistas e gestores de trânsito para discutir

aspectos técnicos e legais da obrigatoriedade dos chips veiculares. As placas eletrônicas fazem parte do Siniav (Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos), instituído pela Resolução 212 do Contran (Con-

selho Nacional de Trânsito). Silvano Médico e Angelo Leite, presidentes da **Abramcet** e Abetrans, respectivamente, mediarão os debates do fórum, que aconteceu nos dias 23 e 24 de janeiro.

**Páginas 4 e 5**

## PREGÃO ELETRÔNICO DOMINA LICITAÇÃO

Vanessa Teles/Vacom



O advogado André Guskow Cardoso (esquerda), especializado em licitações, durante palestra no fórum

No segundo dia do fórum, o advogado André Guskow Cardoso apresentou as vantagens e desvantagens do pregão eletrônico, cada vez mais utilizado para compra de produtos e serviços. Segundo Guskow, o pregão eletrônico, que utiliza a

Internet como ambiente de negociação, tem uso limitado à compra de bens e serviços comuns, não sendo recomendado para produtos/serviços do setor de trânsito que empreguem soluções novas em tecnologia ou engenharia. **Página 7**

## FILIADAS APOSTAM EM EDUCAÇÃO

Engebras e Perkons, associadas da **Abramcet**, participaram da produção de dois livros voltados para o trânsito. A Engebras patrocinou o "Manual para Análise de Recursos de Trânsito", direcionado às JARIS (Juntas Administrativas de Recursos de Infrações). Já a Perkons, em parceria com a ONG Criança Segura, desenvolveu um guia anti-atropelamento.

**Página 6**

## DETRAN/RS INVESTE EM ESTATÍSTICA REAL

**Página 8**

# 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

Arnaldo Marçula Jr.

### Diretor de comunicação

Paulo Luquetti

### Diretor financeiro

Rodolfo Imbimbo

### Diretor-secretário

Guilherme Cavalcante Ribeiro

## Empresas associadas

- Arion Comércio e Serviços Ltda.
- Brascontrol Indústria e Comércio Ltda.
- Consilux Consultoria e Construções Elétricas Ltda.
- Datacity Serviços Ltda.
- Dataprom Equip. e Serviços de Inf. Ind. Ltda.
- DCT - Tecnologia e Serviços Ltda.
- Engebras S/A Ind. Com. e Tecnol. de Informática
- Fiscaltech - Tráfego e Automação Ltda.
- GCT Gerenciamento e Controle de Trânsito Ltda.
- NDC - Tecnologia Informática Ltda
- Perkons S/A
- Polimparto Comércio e Serviços Ltda.
- Politran Tecnologia e Sistemas Ltda.
- Pró Sinalização Viária Ltda.
- Sergat Com., Construção e Serviços de Trânsito Ltda.
- Sitran - Sinalização de Trânsito Industrial Ltda.
- Sitran - Comércio Indústria de Eletrônica Ltda.
- Trana Construções Ltda.

## Coordenação editorial

V.A. Comunicações LTDA.  
([www.vacom.com.br](http://www.vacom.com.br))

## Editor

Victor Agostinho  
([victor@vacom.com.br](mailto:victor@vacom.com.br))

## Reportagem

Adriane Fonseca  
([adriane@vacom.com.br](mailto:adriane@vacom.com.br))  
e Vanessa Teles  
([vanessa@vacom.com.br](mailto:vanessa@vacom.com.br))

## Pesquisa

Samarkhanda Semyramis Agostinho  
([samar@vacom.com.br](mailto:samar@vacom.com.br))

## Arte

Luca Camargo  
([luca.camargo@vacom.com.br](mailto:luca.camargo@vacom.com.br))

## Produção gráfica e editoração

Jotac Design e Comunicação  
([joao@jotac.com.br](mailto:joao@jotac.com.br))

## Tiragem desta edição

6.000 exemplares

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

# EDITORIAL

Diogo Colognesi / Vacom



Realizamos em janeiro último, em parceria com a Abetrans (Associação Brasileira de Empresas do Setor de Trânsito), o Fórum Brasileiro de Tecnologia no Trânsito, onde tivemos a oportunidade de discutir o Siniav (Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos), que veio por intermédio da Resolução 212 do Contran, e o pregão eletrônico, que vem sendo muito utilizado pelos órgãos públicos para a aquisição de bens e serviços.

A nossa intenção ao promover este fórum foi trazer aos associados, gestores públicos de trânsito e especialistas, esclarecimentos sobre o Siniav, que introduziu o "chip" como elemento identificador dos veículos automotores no país. É um projeto de larga abrangência, sem precedentes no mundo, e com muitos pontos que ainda deverão ser esclarecidos ou melhorados.

O que realmente se pretende com esse sistema? Qual será a tecnologia utilizada? Qual a abrangência da aplicação dos recursos do sistema? Qual o investimento para a implantação do sistema? De onde virão os recursos? Enfim, são perguntas que o governo federal ainda não respondeu.

A cidade de São Paulo, sempre buscando sistemas para a melhoria da gestão do seu complicado trânsito, e onde está registrada a maior frota do país, já se manifestou pela utilização do sistema e pela contratação dos serviços por meio de parceria público-privada.

Claro, ainda não temos informação sobre como será essa parceria na cidade de São Paulo, mas entendemos que o projeto somente atingirá seu objetivo social e se viabilizará se propiciar o desenvolvimento do nosso setor.

Aliás, há mais de dez anos nosso setor investe no desenvolvimento de tecnologias para o monitoramento e controle eletrônico do trânsito brasileiro, propiciando aos gestores de trânsito importantes informações de fluxo, frota, infrações e infratores, ou seja, quando desenvolvemos equipamentos confiáveis, contribuimos, com nosso trabalho, para a melhoria da educação, segurança e fiscalização do trânsito brasileiro.

A participação do MCT (Ministério da Ciência e Tecnologia) no Siniav nos trouxe o alento da possibilidade de que algo será feito para o desenvolvimento das indústrias do nosso setor, que já tem, por esforço próprio, uma competente base industrial instalada no país. A possibilidade de parcerias com universidades, a possibilidade de financiamentos para o investimento no setor, aliada à vantagem de que as nossas associadas operam sistemas de monitoramento e controle de trânsito em praticamente todo o território nacional, poderão contribuir para o desenvolvimento e implantação desse sistema.

Outro ponto que discutimos, foi a utilização do pregão eletrônico na aquisição dos bens e serviços que agregam tecnologia e serviços de engenharia. É um assunto complexo, que no entendimento das empresas que desenvolvem produtos com alta tecnologia agregada e/ou serviços de engenharia, deveria ter uma definição muito mais clara e objetiva do que a lei proporciona no momento. Na prática, o que observamos é que os licitadores preferem o pregão como forma de facilitar seu trabalho e para não ficarem sujeitos aos questionamentos dos órgãos fiscalizadores da gestão pública. Até podemos entender essa situação, no entanto, não podemos abrir mão de defender aquelas empresas que desenvolvem tecnologia, geram empregos e pagam impostos, em detrimento de aventureiros que se apresentam no mercado.

Entendemos que temos que envolver o Confea (Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia) na discussão da interpretação e/ou de uma proposta de mudança da lei, definindo claramente o que pode ser considerado um produto que agrega tecnologia ou engenharia, evitando que qualquer lixo disponível no mercado possa ser considerado comum e, portanto, licitável por meio de pregão.

Certamente, essa discussão técnica poderá trazer o esclarecimento necessário à Lei 10.520/2002, evitando-se prejuízos às empresas e ao governo que poderá estar adquirindo um bem sem a garantia necessária.

**Silvio Médici - Presidente**

# MANUAL AJUDA EQUIPES DAS JARIS

Vanessa Teles/Vacom

Reprodução/Vacom

O tenente da Polícia Militar de São Paulo, Julyver Modesto de Araujo, especialista em policiamento de trânsito, e o arquiteto e urbanista Edilson Factori lançam o “Manual para Análise dos Recursos de Trânsito”. O livro é voltado para técnicos que integram as JARIS (Juntas Administrativas de Recursos de Infrações) e foi patrocinado pela Engebras, associada da Abramcet.

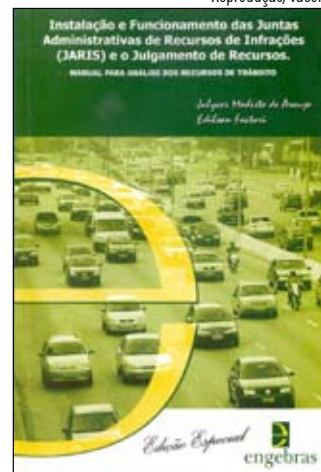
Desenvolvido para esclarecer as principais dúvidas sobre análise de recursos de infração de trânsito, o livro traz ainda noções básicas de fiscalização eletrônica.

De acordo com Araujo, o principal objetivo do livro é que ele sirva como um manual pra quem vai julgar. “O objetivo é proporcionar uma ferramenta para o julgador de recurso saber se orientar no seu trabalho”.

Como a escolha dos integrantes de uma junta de recursos, em qualquer órgão de trânsito, independe do conhecimento técnico específico do convidado, e, também, como não existe treinamento prévio, o livro vai ajudar a tirar as dúvidas do examina-



Os autores Julyver Modesto Araujo e Edilson Factori



Manual voltado para JARIS

dor, acredita Araujo.

“Hoje, se a pessoa é indicada para representar uma entidade da sociedade ou para representar um órgão de trânsito, no julgamento de recursos, ela passa a exercer esta atividade sem demonstrar nenhum conhecimento. Então, muitas vezes isso acaba acarretando em um julgamento injusto porque a pessoa não conhece a sistemática do

trânsito, a sistemática do processo e as questões que envolvem uma multa de trânsito” finaliza.

A publicação, com 179 páginas e tiragem inicial de mil exemplares, será distribuída gratuitamente para os associados da Abramcet. Os interessados em obter o livro podem enviar e-mail para [marketing@engebras.com.br](mailto:marketing@engebras.com.br) solicitando o manual. (VT) -:

## ONG CRIA GUIA ANTI-ATROPELAMENTO

Reprodução/Vacom

A ONG (Organização Não-governamental) Criança Segura, de Curitiba, produziu o guia “Como Trabalhar o Trânsito Em Sua Comunidade”. A publicação, tendo como ponto de partida práticas já consagradas, visa orientar escolas e comunidades a desenvolver programas de segurança no trânsito onde existam riscos de acidentes envolvendo crianças. O livro foi desenvolvido em parceria com a empresa Perkons, associada da Abramcet.

Segundo dados do Ministério da Saúde, em 2003, 2.446 crianças com faixa etária de 0 a 14 anos, morreram vítimas de acidentes de trânsito no Brasil, sendo que 1.192 eram pedestres, 497 eram vítimas de acidente com veículo não especificado, 623 ocupantes de veículo e 134 eram ciclistas.

De acordo com Alessandra Françóia, coordenadora regional da ONG, o intuito do guia é possibilitar que professores que não estejam em São Paulo, Curitiba e Recife, áreas onde a ONG atua, tenham condições de desenvolver programas de redução de atropelamentos.

O livro ensina que antes de iniciar um



Capa do Guia do Programa Criança Segura

programa de prevenção de acidentes é importante fazer um levantamento das pessoas que correm maior risco quando estão a pé.

Para isso, de acordo com Françóia, as escolas e professores interessados devem solicitar dados a respeito

dos acidentes, como, por exemplo, a localização do acidente, o tipo de acidente, a faixa etária dos envolvidos e o dia e horário do acidente. Os dados podem ser fornecidos pelos órgãos de trânsito locais, polícias Militar ou Civil, Secretaria Municipal de Saúde e hospitais.

Depois de vencida esta primeira etapa, que é o levantamento de dados, o projeto começa a ser esboçado. Segundo Françóia, as informações preliminares são necessárias para que seja feito um mapeamento das ruas da cidade, considerando possíveis melhorias ou modificações no local, que devem ser solicitadas à prefeitura.

Em suas 91 páginas, impressas em papel reciclado, o guia traz também informações gerais de como acontecem os atropelamentos, como melhorar a segurança das crianças, as principais normas de trânsito para pedestres, ciclistas e ocupantes de veículos, além de disponibilizar informações de como desenvolver o programa de prevenção de acidentes.

O guia é distribuído gratuitamente. Mais informações: [www.criancasegura.org.br](http://www.criancasegura.org.br). (VT) -:

# FÓRUM DE TECNOLOGIA DE

Evento promovido em São Paulo pela Abramcet e Abetrans, dias 23 e 24 de janeiro, discutiu aspectos técnicos

Por Victor Agostinho

**A** Abramcet e a Abetrans, as duas associações que reúnem mais de 95% das empresas que atuam no monitoramento de trânsito brasileiro, promoveram nos dias 23 e 24 o Fórum Brasileiro de Tecnologia no Trânsito. O objetivo do evento era, dentro de uma visão democrática e pluralista, esclarecer as dúvidas de seus associados a respeito do Siniav (Sistema de Identificação Automática de Veículos) e do pregão eletrônico, nova modalidade de aquisição de produtos e serviços.

O Siniav entrou em vigência em 13 de novembro do ano passado, quando foi publicada a Resolução 212 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito). Como define a 212, o Siniav é um sistema composto de placas eletrônicas (chips de identificação) obrigatórias instaladas nos veículos, antenas leitoras e centrais de processamento.



Abertura do Fórum Brasileiro de Tecnologia no Trânsito, a partir da esquerda: Rogerio Belda (ANTP), Silvio Medici (Abramcet), Angelo Leite (Abetrans), Fernando Pinheiro Pedro (Banco Mundial)

*Nenhum veículo automotor, exceto os de uso bélico, poderá ser licenciado ou transitar sem o dispositivo eletrônico de identificação.*



## OBJETIVO É TRAZER SEGURANÇA

Para Mauro Vincenzo Mazzamati, coordenador-geral de Planejamento Normativo e Estratégico do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) e um dos criadores do Siniav, a segurança do veículo e do motorista é o foco da implantação do Siniav.

Segundo Mazzamati, o Siniav deve ser usado para saber se a documentação do veículo está em ordem, para fiscalização e para repressão ao furto e roubo de veículos e cargas, já que o órgão gestor de trânsito terá, automaticamente, informações em tempo real do veículo e do trajeto escolhido.

Em sua palestra, Mazzamati defendeu a implantação do Siniav, que vai trazer melhorias na área de tráfego de transportes no Brasil, garantindo a integração com os cadastros nacionais.

“Os Detrans (Departamentos de Trânsito) deverão ser responsáveis pela implantação em nível estadual, associados a alguns municípios que poderão fazer parte do Siniav em conjunto com o Denatran, Ministério da Ciência e Tecnologia e os demais ministérios que fazem parte desse projeto”, disse.

Segundo o coordenador-geral, ainda não está definido o local exato, no veículo, onde será instalado o chip, mas o acessório poderá ficar alojado atrás do espelho retrovisor, até que uma nova tecnologia possibilite outras formas de leitura das informações, como por exemplo, pela parte mecânica.

De acordo com Mazzamati, “o processo de implantação do chip, com base na resolução, deve ser iniciado em até 18 meses, a contar de novembro do ano passado, e o prazo limite para implantação é de 42 meses, após o início da implantação, totalizando cinco anos”. (Vanessa Teles) -:



## “TEM QUE VIRAR LEI”

O advogado Antonio Fernando Pinheiro Pedro, ex-secretário do Meio Ambiente do município de São Paulo e consultor do Banco Mundial, entende que a Resolução 212 é ilegal, já que não se apóia em nenhuma lei da Constituição Federal.

Segundo Pinheiro Pedro, a garantia de segurança à população, um dos objetivos da resolução, é dever do Estado exercido pelas polícias, e só é possível por meio de política pública própria, amparada por lei. Como não estaria amparada em lei, a Resolução 212 é inconstitucional.

Para Pinheiro Pedro, a resolução, como editada, também ultrapassa a esfera de competência dos órgãos de trânsito. Ele classificou como abusiva a determinação do Contran, explicando que a norma fere a liberdade e a intimidade dos futuros usuários do sistema.

“Da forma como está escrita, abre espaço para uma ação invasiva do Estado no ‘ir e vir’ dos indivíduos, estejam eles cometendo infrações de trânsito ou não. Uma coisa é captar aquele que infringe a lei. Outra, é captar a todos, a todo momento”, enfatizou.

Em sua palestra, Pinheiro Pedro foi taxativo: “O Siniav, implantado com base em uma resolução, é frágil e pode causar riscos aos investimentos, aos investidores, e às concessionárias, já que a qualquer momento uma ação judicial poderia anular absolutamente a resolução”.

Pinheiro Pedro apresentou uma possível solução para a irregularidade: a Resolução 212 do Contran deve ser transformada em projeto de lei para que passe por apreciação do Legislativo. “Tem que virar lei”, afirmou. (Adriane Fonseca) -:

# DEBATE CHIP OBRIGATÓRIO

Aspectos técnicos e legais da Resolução 212 do Contran, que criou o Sistema de Identificação Automática de Veículos

Fotos Ana Elisa Oriente/ Vacom



Angelo Leite, José Silvério (MCT), Mauro Mazzamati (Denatran), Roberto Scaringella (CEI/SP) e Marcelo Araújo

Para esclarecer o setor sobre o Siniav, Abramcet e Abetrans convidaram espe-

cialistas como Mauro Vincenzo Mazzamati, coordenador-geral de Planejamento

Normativo do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) e um dos autores do Siniav, o advogado Antonio Fernando Pinheiro Pedro, consultor do Banco Mundial e ex-secretário paulistano do Verde e do Meio Ambiente, o advogado Marcelo Araújo, professor universitário, e José Antônio Silvério, coordenador de Incentivo e Desenvolvimento Econômico do Ministério da Ciência e Tecnologia, que representou o ministro Sérgio Rezende no fórum.

Sobre o pregão eletrônico, as associações foram buscar no Paraná o advogado e professor universitário André Guskow Cardoso, especializado em licitações (leia na página 7).

Com discussões acaloradas, mas em tom propositivo, foram levantados aspectos positivos e negativos da Resolução 212, que vai afetar o cotidiano de todo o país.

Leia nesta edição o resumo das palestras e teses defendidas por profissionais da mais alta competência. -:



## MCT QUER SOLUÇÃO NACIONAL

José Antonio Silvério, coordenador de Incentivos ao Desenvolvimento Tecnológico do Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT), representando o ministro Sérgio Rezende no fórum, defendeu uma solução nacional para o desenvolvimento e fornecimento das placas eletrônicas.

Segundo Silvério, o MCT, como membro ativo do Contran, vê no Siniav oportunidade para alavancar a engenharia brasileira, levando governo e indústria a se unir em torno do mesmo objetivo.

Em sua palestra, Silvério enfocou a importância da conscientização de empresários e investidores a respeito da nacionalização de produtos e do potencial brasileiro para o desenvolvimento de tecnologia e componentes eletrônicos, principalmente no setor de trânsito.

“Como temos conhecimento a respeito da tecnologia mundial, vamos tentar ajustar um procedimento eficaz às condições do Brasil. À medida em que agregamos conhecimento a um produto, e colocamos dentro deste processo a indústria e a engenharia nacional, começamos a ficar mais próximos do real crescimento do setor tecnológico”, disse.

Segundo o representante do ministro, “existe agora a necessidade de o governo definir o protocolo para que todo o Brasil possa conversar sobre o mesmo sistema. Ainda estamos desenhando o Siniav para que ele possa funcionar. Precisamos de respostas para várias questões, e isso tem sido alvo das reuniões dos grupos de trabalho de ministros e dos Detrans”. (AF) -:



## “PRECISA APERFEIÇOAR”

O advogado Marcelo Araújo, professor universitário de Direito no Trânsito, entende que a Resolução 212 precisa ser aperfeiçoada.

Segundo o especialista, uma questão elementar deve ser revista. Ele alerta que é necessário ser reproduzido no chip a placa completa do veículo. Araújo explica que na placa real, de metal, existem quatro números e três letras. A Resolução 212 determina que se passe para o chip apenas os números.

Outro problema levantado por Araújo é o fato de a Lei Complementar 121 falar em dois anos, a partir da publicação da Resolução 212 que o Contran faria para a implantação do Siniav. Já a Resolução 212 fala em cinco anos para o sistema ser concluído. “Temos que definir melhor essa questão. Afinal, o que vale?”.

Araújo citou uma lacuna da Resolução 212 que poderá trazer problemas sérios após a implantação: “Imagine que três carros numa oficina mecânica precisem trocar o pára-brisa quebrado. O chip não terá identificação externa, portanto, se o mecânico, por engano, reinstalar errado um dos equipamentos, criará constrangimentos sérios para o proprietário ou motorista”.

O advogado alerta ainda que o CTB (Código de Trânsito Brasileiro), da maneira como está hoje, não prevê nenhum item de identificação virtual, como, por exemplo, a colocação desta outra placa eletrônica.

“A Resolução 212 precisa ser aperfeiçoada. Como está incompleta, pode trazer, num futuro próximo, problemas para todo setor. (VT) -:

# O QUE ELES PENSAM DO CHIP OBRIGATÓRIO

Confira a opinião de especialistas sobre a placa eletrônica

Fotos Ana Elisa Oriente/Vacom

**Silvio Médiçi, presidente da Abramcet** - A Resolução 212 é um projeto sem precedentes no mundo e, se bem conduzido, poderá ser uma referência. Não podemos pensar em gestão do trânsito sem a utilização



da eletrônica. A participação do Ministério da Ciência e Tecnologia no processo do desenvolvimento da tecnologia que será utilizada para o "chip" é de grande importância para alavancar parcerias entre o setor privado e as universidades brasileiras. As empresas do nosso setor vêm, há muitos anos, investindo sem nenhum apoio governamental. Geramos uma base tecnológica e industrial que agora será útil para o desenvolvimento dessa tecnologia. Precisamos de esclarecimentos técnicos e ajustes legais, mas estamos otimistas, pois o "chip" poderá ser um valioso instrumento no desenvolvimento do setor, na gestão e fiscalização do trânsito brasileiro. -:

**Roberto Scarin-gella, presidente da CET/SP** - Vejo como um grande ganho para segurança do trânsito, fluidez no trânsito e regularização das condições da frota circulante. Acho que é um benefício, contribui para segurança pública, tanto pessoal como patrimonial, e também regulariza ou ajuda regularizar a frota pirata, a frota que não paga multa, que não paga IPVA, que não licencia. Essa frota é muito grande.



Aqui em São Paulo, o prefeito Kassab decidiu que vai ser implantado sem ônus para o usuário, então, a prefeitura é que vai assumir todo esse gasto.

Eu acredito que o Contran e o Ministério das Cidades acertaram, porque no terceiro milênio nós não podemos mais deixar de contar com a placa eletrônica. A outra placa é identificável visualmente, e essa identificação visual muitas vezes é adulterada. -:

**Rogério Belda, presidente da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos)** - Esse sistema de controle de veículos vai se difundir muito rapidamente porque é quase que uma carteira de identidade do veículo. A finalidade disso é muito diversa. É um instrumento, ele em si, não é uma política.



Os carros já são fabricados com chip. Cada fabricante tem um chip diferente. Isso precisa ser unificado para, pelo menos, ter utilidade esses equipamentos. Senão, eles são colocados nos carros e não têm uso nenhum.

Melhora no aspecto de controle de movimento, orientação e até de resguardo da propriedade dos veículos. Mas, como todo instrumento, ele em si, não é nem solução e nem problema. Depende do uso que se fará. -:

**Marcos Bicalho, superintendente da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos)** - A gente tem que ser favorável à instrumentos que dêem maior controle sobre a frota. A frota hoje é um problema:



veículos não licenciados, veículos em débito com todos os IPVAs, multas, etc. Evidentemente, é importante ter um controle.

O chip sozinho não resolve. Se não houver uma ação operacional, e isso, basicamente, depende da Polícia Militar no Estado de São Paulo, não vai adiantar você ter chip com um monte de informações, um monte de tecnologia, se não tirar o carro irregular da rua.

O chip não pode ser apenas um fetiche, não pode apenas ser um negócio para vendedores de chip, tem que ser uma coisa associada a uma política maior, onde o Denatran e os Detrans, de fato, operem uma ação coordenada com as prefeituras para ter resultado. Senão, será ineficaz. -:

**Angelo Leite, presidente da Abetrans (Associação Brasileira de Empresas do Setor de Trânsito)** - Eu sou a favor do uso de tecnologia para melhorar a mobilidade e a segurança das pessoas no trânsito. E, se o chip vem pra isso, nós apoiamos a iniciativa, mas fazemos duas ressalvas importantes: que seja discutido amplamente a questão legal e que a tecnologia a ser implementada seja desenvolvida no Brasil, aberta e pública, para o setor industrial brasileiro se integrar.



A gente apóia a princípio, porque nosso setor defende o uso da tecnologia como um apoio à sociedade, mas acho que as questões jurídicas e tecnológicas precisam realmente ser melhor discutidas, como ficou claro nas palestras que organizamos para o Fórum Brasileiro de Tecnologia no Trânsito. -:

**Ailton Brasi-liense, assessor da Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo** - O chip será inevitável. Mas, não basta você ter o chip no carro se você não tiver uma fiscalização



que obrigue alguém a ter esse chip no carro. Porque os carros, por exemplo, já são identificados, eles têm uma placa na frente e outra placa atrás. Só que não existe fiscalização e, se não existe fiscalização, não existirá Código de Trânsito, nem tem como você cobrar. O chip é uma questão tecnológica simples, o poder público vai ser novamente beneficiado com isso e, principalmente, a sociedade civil.

O chip é uma questão fundamental, mas não ele sozinho, ele dentro de um projeto que envolve inspeção veicular e projeto educacional. Não adianta só botar um chip, senão, ele é somente um ponto tecnológico que as pessoas vão entender como uma forma de o Estado ir atrás delas e cobrar multa. -:

Vanessa Teles/Vacom

Vanessa Teles/Vacom

# PREGÃO ELETRÔNICO JÁ DOMINA LICITAÇÕES

Modalidade, no entanto, tem uso limitado na aquisição de equipamentos e serviços voltados para o trânsito

Adriane Fonseca/Vacom

Por Adriane Fonseca

No segundo dia do Fórum Brasileiro de Tecnologia no Trânsito, André Guskow Cardoso, mestre em Direito Econômico e professor universitário, apresentou as vantagens e desvantagens do pregão eletrônico, modalidade de aquisição de equipamentos e serviços cada vez mais usada pela administração pública.

Em sua palestra, Guskow Cardoso mostrou que o pregão eletrônico deixou para trás o pregão comum, tendo sido responsável por 71% das compras públicas realizadas pelo Governo Federal em 2006, um aumento de cerca de 6.500% em relação a 2002, um dos primeiros anos de utilização do sistema.

Simplificando o procedimento comum das licitações, com a facilidade e rapidez da Internet, a nova modalidade possibilita, após credenciamento prévio, que qualquer licitante possa participar do certame, já que não requer análise e aprovação antecipada de documentação de habilitação. Por meio eletrônico, por intermédio de sites próprios de negociação (municipais, estaduais ou federal), conhecidos como *e-government* ou *e-procurement*, os licitantes enviam propostas e a negociação acontece em tempo real, com lances sucessivos, sem a divulgação do nome de qualquer concorrente, antes da nomeação do vencedor.

Enquanto no pregão comum só passam à fase de lances os concorrentes que tenham feito propostas até 10% superior à menor proposta apresentada, no pregão eletrônico reina a democracia, segundo Guskow Cardoso. Qualquer concorrente pode participar da fase de lances da licitação, requisito que tem como consequência a multiplicação de lances, o aumento da competição e a redução dos preços - a maior vantagem para o Poder Público.

Uma das restrições ao uso da modalidade, segundo a apresentação do advogado, é a limitação dos tipos de bens licitados. De acordo com a Lei 10.520/2002, a licitação por pregão eletrônico é aplicável apenas para bens e serviços comuns, ou, como definido no primeiro parágrafo da lei, "aqueles cujos padrões de desempenho e qualidade possam ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais no mercado".

Sendo assim, a licitação por pregão de produtos ou serviços que envolvam engenharia ou tecnologia avançadas e



O advogado André Guskow Cardoso, durante sua palestra para os associados

inovadoras, como bens ou serviços para controle de tráfego, tem sido alvo de grande polêmica. "A conceituação genérica de bens e serviços comuns, dando abertura à subjetividade, é justamente o que vem gerando maior número de controvérsias", afirmou o advogado.

No caso de produtos ou serviços de monitoramento de trânsito, ainda segundo o palestrante, o pregão eletrônico não é admitido em alguns casos. "Um serviço que use tecnologia ou engenharia pode também ser considerado comum e licitável através de pregão. No entanto, o uso do pregão eletrônico deixa de ser recomendável quando o produto ou serviço licitado é uma solução nova ou que ainda vai ser desenvolvida pelo licitante, do zero, de acordo com parâmetros estabelecidos pelo Poder Público. Neste caso, não seria possível avaliar tecnicamente as vantagens do bem ou serviço, no âmbito do pregão", afirmou.

"O prejuízo para a administração, nesta situação, é que ela pode adquirir um produto barato, que talvez não seja tecnicamente adequado às suas necessidades. Em curto prazo, ela poderá ter que gastar mais para consertar os equipamentos ou substituí-los", alertou.

Para o palestrante, o pregão eletrônico ainda é uma modalidade licitatória muito recente. "Este tempo não é suficiente para se observar todas as consequências da utilização do pregão. No entanto, a tendência é que a Internet venha a ser utilizada cada vez com mais vigor pela administração pública em todas as suas compras e contratações", declarou Guskow Cardoso. -:

## MODALIDADE PODE PERMITIR "PICARETAGEM"

A principal vantagem do pregão eletrônico pode transformar-se em um grande problema. A simplificação do procedimento licitatório, em que os lances são dados via Internet, com certa restrição de identidade, dá margem a possíveis irregularidades no decorrer do processo, de acordo com André Guskow Cardoso.

Como no pregão eletrônico é possível participar (oferecer produto ou serviço com preço reduzido) sem que toda documentação seja analisada previamente pela comissão organizadora do certame, empresas podem fazer propostas fictícias que eliminem concorrentes. O vencedor só terá a documentação analisada após o final do certame.

Assim, embora facilitado o processo, abre-se a possibilidade da participação de empresas ou pessoas que não estejam aptas a fornecer o produto requerido no edital. Descobrimo-se falta de competência ou seriedade do concorrente vencedor, mesmo podendo aplicar à empresa as penalidades previstas pela lei, a administração pública arcará com os prejuízos financeiros advindos do atraso nos resultados da licitação e na aquisição de produtos ou serviços, segundo Guskow Cardoso. Na maioria dos casos, pode haver ainda prejuízo para os demais licitantes que tenham participado do pregão, apresentando propostas sérias e compatíveis com o edital. -:

# DETRAN/RS APRIMORA AS ESTATÍSTICAS DE ACIDENTES

Por Vanessa Teles

O Detran (Departamento Estadual de Trânsito) do Rio Grande do Sul começou a implantar o SCAT (Sistema de Cadastro de Acidentes de Trânsito), um sistema de dados que aprofunda o estudo sobre acidentes de trânsito no Brasil. Esta nova sistemática vai permitir visão mais realista do número de mortos e feridos no Estado, além de permitir a elaboração de uma política de segurança no trânsito mais eficiente.

No Brasil, os dados referentes a acidentes de trânsito são coletados ainda no asfalto, ou seja, vítimas que enfrentam seqüelas ou que morrem depois do acidente não entram nas estatísticas.

Este ano, o Brasil contará com uma base nacional de estatísticas de trânsito que vai registrar, controlar e aprofundar o estudo dos acidentes de trânsito em todo território nacional.

A Resolução 208 do Contrans (Conselho Nacional de Trânsito), publicada no dia 10 de novembro do ano passado, estabelece as bases para a organização e o funcionamento do Renaest (Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito).

De acordo com Carlos Ubiratan dos Santos, diretor-presidente do Detran/RS, o SCAT foi idealizado e projetado pela Assessoria de Estatística do órgão e vem sendo desenvolvido pela Coordenadoria de Informática do Detran. "Já estamos em fase de implantação e o sistema será iniciado pela Empresa Pública de Transportes e Circulação do município de Porto Alegre", diz.

Santos explica que nos primeiros meses de 2007, os acidentes das vias municipais da capital serão cadastrados no sistema. "Os dados sobre cada acidente com vítimas, registrados nos boletins de ocorrência, serão inseridos no SCAT, disponibilizado pelo Detran (RS), por meio do representante da autoridade responsável pelas vias municipais, estaduais ou federais", completa.

De acordo com o Ministério da Saúde, em 2003 morreram 33.182 pessoas no país em acidentes de trânsito. Os números se referem somente às mortes no local.

Até mesmo o Ipea (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas), quando fez o levantamento dos acidentes nas rodovias brasileiras, teve que separar os



Carlos Ubiratan dos Santos, presidente do Detran gaúcho, defende estatísticas mais realistas

Estados da federação em dois grupos, de acordo com a especificidade das informações dos boletins de ocorrência. No primeiro grupo, com dados mais precisos, aparecem São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Distrito Federal, Ceará e Espírito Santo. Já no segundo grupo, foram elencados os Estados restantes, por conta de suas informações não terem o mesmo rigor estatístico.

O resultado da pesquisa do Ipea apontou que o Brasil gastou R\$ 24 bilhões com os acidentes nas rodovias entre 2004 e 2005.

Farão parte do novo sistema de dados gaúcho a Empresa Pública de Transporte e Circulação do município de Porto Alegre, a nona Superintendência Regional (RS) do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, o Comando Rodoviário da Brigada Militar (RS), a Brigada Militar, os órgãos de trânsito dos municípios com fiscalização de trânsito municipalizada e o Detran/RS.

Carlos Ubiratan dos Santos explica que o sistema possibilitará aos órgãos e entidades informações mais detalhadas e consistentes sobre acidentes e vítimas de trânsito, o que certamente, irá facilitar o controle dos acidentes com

vítimas ocorridos no Estado.

"O SCAT permitirá que se estabeleça o perfil do condutor, do veículo, da vítima, da via e do acidente, porque o cadastro terá todas as informações que a autoridade responsável pela via inserirá no sistema.", afirma.

**RENAEST** – De acordo com a Resolução 208, o Renaest é um sistema de registro, gestão e controle de dados estatísticos sobre acidentabilidade no trânsito, e será integrado ao Renach (Registro Nacional de Condutores Habilitados), Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores) e ao Renainf (Registro Nacional de Infrações).

O objetivo do Renaest é estabelecer um padrão de registro de acidentes de trânsito, visando maior controle e aplicação de medidas a serem adotadas pelos órgãos de trânsito e entidades do SNT (Sistema Nacional de Trânsito).

Para Santos, o Estado do Rio Grande do Sul não terá dificuldade na implantação do Renaest, porque os técnicos do Detran (RS) participaram de um treinamento, em Brasília, no mês de novembro do ano passado. "Já concluímos a implementação de 90% das rotinas e estamos em fase de implantação junto aos órgãos de trânsito", afirma. -:

## IMPLANTAÇÃO CUSTOU R\$ 175 MIL

A implantação e a implementação do Sistema de Cadastro de Acidentes de Trânsito vai custar cerca de R\$ 175 mil, segundo o Detran/RS.

Do total, R\$ 30 mil foram gastos com analistas de sistema e banco de horas, que totalizaram mil horas trabalhadas. Os programadores custaram R\$ 45 mil, com carga horária de três mil horas.

Já os recursos tecnológicos, que dispõem de três computadores e um servidor para a gestão do sistema, custaram R\$ 32 mil. A qualificação da

equipe técnica, R\$ 18 mil.

Ainda segundo o Detran/RS, a infraestrutura administrativa, que inclui salas e manutenção, e a infra-estrutura de treinamento, utilizada em 300 horas de capacitação, custaram R\$ 10 mil cada.

O material de divulgação, 300 manuais, teve custo de R\$ 30 mil.

Os custos permanentes de manutenção serão de R\$ 27 mil por ano, sendo: R\$ 6 mil de licença do banco de dados corporativo e R\$ 21 mil de operação e manutenção do sistema. -: