

Agosto de 2007 Ano IV Edição 15

## CET-SP QUER MAIS TECNOLOGIA E INFORMAÇÃO

Ana Elisa Oriente/Vacom



Roberto Salvador Scaringella, presidente da CET paulistana: Siniav sim, pedágio urbano não

A CET-SP (Companhia de Engenharia de Tráfego) aposta na tecnologia e na informação aos usuários para amenizar os conhecidos congestionamentos paulistanos. Para Roberto Scaringella, presidente da CET, não existe uma única solução no trânsito, mas “a soma de infinitésimos para conseguir resultados”.

De acordo com Scaringella, a CET-SP será o primeiro órgão de trânsito do país a implantar o Siniav (Sistema de Identificação Automática de Veículos), ainda na gestão do prefeito Gilberto Kassab, ao passo em que descarta a instalação do pedágio urbano na capital. Confira um pouco do que faz e pensa o principal gestor de trânsito brasileiro em entrevista exclusiva ao **Abramcet News**. **Páginas 6 e 7**

### NOVA ZONA AZUL APOSENTA TALÃO

Vânderson Pires/Vacom



Em computador de mão, agente checka carro estacionado

A CET coloca em teste a cobrança digital do estacionamento rotativo, conhecido como Zona Azul. A novidade permite que o motorista pague a conta pelo celular e “guarde” minutos para usar depois. **Página 3**

### MAIS MONITORAMENTO EM SÃO PAULO

Adriane Fonseca/Vacom



Martinez: mais câmeras e novo portal

Segundo Adauto Martinez Filho, diretor de operações da CET-SP, o órgão se prepara para mais do que dobrar a fiscalização eletrônica e lançar uma nova página virtual, com informações mais detalhadas sobre trânsito. **Páginas 4 e 5**

### VELOZES, MAS POUCO VIRIS

Reprodução



Filme da campanha australiana é dirigido a jovens

Motoristas que correm têm pênis pequeno. Pelo menos é o que sugere a mais nova campanha de trânsito da Austrália, que mostra mulheres desanimadas após a passagem de carro em alta velocidade. **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.
- Bit Engenharia 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
- Polimpecto Comércio e Serviços Ltda.
- Politran Tecnologia e Sistemas Ltda.
- Pró Sinalização Viária Ltda.
- Serget 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)

## Editor

Victor Agostinho  
(victor@vacom.com.br)

## Reportagem

Adriane Fonseca  
(adriane@vacom.com.br)  
Vânderson Pires  
(vanderson@vacom.com.br)

## Pesquisa

Samarkhanda Semyramis Agostinho  
(samar@vacom.com.br)  
Débora Ferraz  
(debora@vacom.com.br)

## Arte

Luca Camargo  
(luca.camargo@vacom.com.br)

## Produção gráfica e editoração

Jotac Design e Comunicação  
(joao@jotac.com.br)

## Tiragem desta edição

6.000 exemplares

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

# EDITORIAL

Diogo Colognesi / Vacom



A maioria da população ainda não se deu conta da complexidade que é gerenciar o trânsito de uma cidade com 11 milhões de habitantes e uma frota de quase seis milhões de veículos. Não é tarefa fácil.

Para mostrarmos um pouco do quanto é complexo esse desafio, fomos buscar informações sobre a gestão do trânsito da cidade de São Paulo, o maior município brasileiro e uma das maiores aglomerações humanas do mundo, lá na CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), o maior e mais especializado órgão gestor do trânsito brasileiro.

Sob a presidência do seu fundador, o engenheiro Roberto Saringella, uma equipe de 3.710 colaboradores, gerenciados pelo engenheiro Adauto Martinez Filho, diretor de operações, tem a missão cotidiana de manter viva -literalmente- a cidade de São Paulo.

São 15,6 mil quilômetros de ruas e avenidas, 3,5 milhões de veículos e milhões de pessoas circulando freneticamente durante 24 horas por dia.

Não há dúvida que uma cidade com estes números somente poderá sobreviver com muita tecnologia e informação, como observam os nossos entrevistados. Programas de educação no trânsito, investimentos no transporte público de qualidade, regulamentação da circulação de cargas pela cidade de São Paulo e rigorosa fiscalização, são algumas das ações complementares que fazem parte da política da CET.

Como observa o engenheiro Scaringella, o espaço viário é um bem público escasso, portanto, administrar escassez é o desafio que a administração da cidade tem que enfrentar para garantir a qualidade de vida dos seus habitantes. É também uma questão de interesse econômico para a cidade e para o país, uma vez que expressiva parcela do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro circula por aqui, e cada hora perdida em congestionamento aumenta significativamente os custos operacionais das empresas e do próprio município.

Muitas ações ainda são dependentes de terceiros e muitas atrapalham quem tem a tarefa de gerenciar o trânsito nos municípios brasileiros. A edição de Leis, Resoluções e Portarias, que conflitam com os interesses da gestão municipal é uma das questões que os gestores de trânsito têm que enfrentar sistematicamente.

Basta verificar a quantidade de projetos de leis que estão em tramitação no Congresso Nacional, e muitos deles ainda procurando flexibilizar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para favorecer aqueles que atentam contra vida.

Basta ver os efeitos das últimas normas baixadas, a Resolução 214 e a Lei 11.334, que alterou os limites de velocidade para enquadramentos infracionais e de penalidades, e que estão contribuindo para o aumento do número de acidentes e mortes no trânsito.

Precisamos deixar de lado essa paixão por infratores. Precisamos sim é poupar as famílias brasileiras dessa matança indiscriminada que se tornou o trânsito no Brasil.

Há muito a administração da CET sabe disso e vem trabalhando no sentido de melhorar a circulação e, principalmente, baixar os índices de mortalidade no trânsito. A cidade já reduziu sensivelmente a mortalidade. Saímos de um índice de 11 fatalidades por 10 mil veículos em 1987 para 3,3 em 1998. No entanto, segundo o engenheiro Scaringella, ainda são quatro vítimas fatais por dia, 1.500 por ano. É um número expressivo que leva a CET a priorizar a segurança.

Hoje, a preocupação é saber a causa e não o culpado do acidente. Essa é uma abordagem inteligente para a prevenção dos acidentes.

Muito ainda tem que ser feito na cidade de São Paulo. A velocidade do seu crescimento é muitas vezes superior à capacidade de investimento, no entanto, temos a certeza de que todo o esforço do governo municipal no apoio a este importante órgão da gestão do trânsito se reverterá na melhoria da qualidade de vida da população da cidade.

Cabe um último registro: na edição 14, de junho deste ano, identificamos erradamente o autor da Lei 11.334, que alterou o Artigo 219 do CTB e flexibilizou, desnecessariamente, os limites de velocidade para efeito de enquadramento da multa. O autor da lei é o deputado Beto Albuquerque (PSB/RS).

Boa leitura.

**Silvio Médici**

# PALM TOP “DESPAPELIZA” ZONA AZUL

CET testa em São Paulo uso de computadores de mão para fiscalizar estacionamento rotativo

Por Vânderson Pires

**E**stá mais fácil monitorar o pagamento das vagas rotativas da Zona Azul paulistana. Ainda em fase de teste, os agentes da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) de São Paulo começam a controlar o estacionamento utilizando palm tops (computadores de mão). Ao digitar o número da placa do automóvel, a fiscalização terá a informação exata se o veículo está estacionado regularmente e quanto tempo lhe resta. Nas vagas testadas, o motorista fica liberado de deixar o comprovante de papel no painel do carro.

O monitoramento digital para a Zona Azul é um meio eletrônico que permite ao usuário controlar o tempo que deseja ficar na vaga. Esse formato de cobrança digital de Zona Azul é inédito no mundo e possui tecnologia 100% nacional. Em outros países, e até mesmo aqui no Brasil, há utilização de parquímetro, mas não existe nada parecido com essa operação eletrônica.

A nova Zona Azul Digital, como foi batizada em São Paulo, já opera em três pontos da capital (Largo do Arouche, bairro do Pacaembu e Aeroporto de Congonhas). A compra de créditos pode ser feita em terminais autorizados, bancas de jornal e por telefone. O valor é o mesmo do sistema antigo, R\$ 1,80 a hora.

O formato eletrônico pode trazer vantagens tanto para os motoristas como para os municípios que se utilizarem do sistema. Nele, o usuário não perde o tempo comprado, já que a operação eletrônica permite o controle total dos minutos gastos. Dessa forma, os créditos podem ser bloqueados e reutilizados pelo motorista em outra ocasião, em outro local. A cidade ganha em agilidade, pois a cobrança da multa é automática e o sistema, completamente informatizado.

E para quem não confia na “segurança” oferecida pelas flanelinhas, essa tecnologia de ponta também serve como arma contra eles. Dezenas circulam diariamente, por vários



Agente de trânsito controla com computador de mão os carros estacionados na Zona Azul



Equipamento usado na fiscalização

pontos da cidade. Alguns chegam a cobrar um valor fixo para “cuidar” dos automóveis.

Para o administrador de empresas, Francisco Rocha Filho, que utiliza as vagas fiscalizadas, o novo sistema de cobrança facilitou sua vida. “Antes, eu tinha que descer do carro, procurar um fiscal para a compra do talão. Em seguida, precisava voltar até o veículo, preencher o formulário e colocá-lo no pára-brisa. Toda essa operação era muito demorada. Ainda mais quando se está atrasado para um compromisso”, disse.

O ponto piloto do projeto foi instalado na Praça Charles Miller, em frente ao estádio do Pacaembu. Segundo o operador de caixa Joas Marinho, da Rede Ponto Certo, empresa que administra a compra de créditos, os motoristas ainda têm dúvidas sobre o funcionamento do sistema: “As pesso-

as perguntam muito sobre como é feita a recarga, mas todos aprovaram a idéia”. Cerca de 600 horas por dia são comercializadas naquele perímetro, diz Joas.

Segundo a CET, estudantes de escolas a até 200 metros da praça, poderão utilizar o serviço da Zona Azul por R\$ 40 ao mês. O cadastramento deve ser feito nas secretarias dos colégios. Nessa região do Pacaembu, existe um fluxo muito grande de alunos que utilizam as vagas diariamente.

Outra vantagem importante em tempos de aquecimento global é a “despa-

pelização” promovida pelo uso dos palms, já que o processamento é totalmente eletrônico. Isso elimina a possibilidade de erros de transcrição, fraudes e sujeira nas ruas, além de reduzir o tempo necessário para lavrar a multa.

De acordo com Paulo Luqueti, diretor de Comunicação da **Abramcet**, este novo conceito em tecnologia oferece mais eficiência e comodidade. “Com esse método de fiscalização totalmente digital, existe a garantia plena de maior rotatividade, garantindo que todos tenham o direito ao uso do mesmo espaço”. Segundo o diretor, até o final do ano outros pontos serão instalados. O número pode chegar a cinco mil, assim que for autorizado pela CET.

Se o motorista quiser alterar seu tempo de permanência na vaga, terá apenas que enviar uma mensagem via celular. Caso não tenha condições de usar o aparelho, basta ligar de um telefone público para 0 800 100 045. O sistema funciona das 7h às 24h.

Além de São Paulo, o sistema também está sendo testado em cidades turísticas como Campos do Jordão (SP). Nessas regiões de alta temporada, os turistas sempre encontram muita dificuldade para estacionar. Geralmente, o primeiro que ocupa a vaga, deixa o carro durante todo o dia e só retira à noite. Agora, com o monitoramento informatizado, a tendência é a democratização das vagas. Mais informações: [www.zonaazul.com.br](http://www.zonaazul.com.br) -:-

# APOSTAS DA CET: INFORMAÇÃO E TECNOLOGIA

Órgão quer democratizar vias públicas para vencer congestionamentos

Adriane Fonseca/Vacom

Por Adriane Fonseca

**P**ioneira na implantação da engenharia e tecnologia de trânsito no país, a CET-SP (Companhia de Engenharia de Tráfego) é considerada uma referência entre os órgãos gestores de trânsito da América Latina. Com a tarefa de controlar uma frota de quase 6 milhões de veículos, a companhia é responsável por viabilizar a circulação de riquezas, mercadorias e pessoas na segunda maior cidade do mundo, onde vivem mais de 11 milhões de habitantes.

Para melhorar o caótico trânsito paulistano (aliás, marca registrada da cidade), Aduino Martinez Filho, diretor de operações da CET, admite que não existem fórmulas mágicas, mas é enfático ao afirmar que o órgão continua apostando na digitalização de dados, no monitoramento de vias e na rapidez das informações como antídotos contra os mega-congestionamentos que travam a cidade.

“A CET foi uma das pioneiras na utilização de câmeras para monitorar o trânsito, além de ser uma das primeiras a utilizar a fiscalização eletrônica de velocidade”, afirmou Martinez.

Para o diretor, as câmeras auxiliam da detecção de ocorrências nas ruas, agilizando a remoção da causa, e diminuindo o impacto sobre o trânsito. “Estamos com uma licitação em andamento, para aumentar a quantidade de equipamentos, e a implantação deve acontecer até o final do ano. Os 40 equipamentos fixos passarão a ser 170, e as 100 lombadas vão passar a ser 153”, disse.

O rodízio de veículos é uma “invenção” da CET na cidade, e foi criado



Martinez: mais tecnologia para domar o trânsito da capital paulistana

inicialmente para controle da emissão de gases poluentes. Martinez acredita que o rodízio democratiza o espaço urbano, que cresce em ritmo lento, comparado ao aumento da população e da frota paulistanas. Para efeito de comparação, há 31 anos, quando a CET foi criada, circulavam por São Paulo apenas 1,3 milhão de veículos.

A companhia, de acordo com Martinez, também aposta na criação das faixas exclusivas para ônibus e no controle da circulação de caminhões, em determinadas regiões e horários do dia, para melhorar a fluidez do trânsito. Portaria que entrará em vigor em novembro, amplia a zona de restrição de caminhões pesados na cidade.

A Zona Azul, outra novidade introduzida pela CET, está sendo digitalizada e já se encontra em fase de teste. Agora, quem estacionar o carro em uma das 33 mil vagas rotativas da cidade, poderá pagar pelos minutos exatos que fica estacionado, e não mais pela hora cheia (**leia reportagem na página 3**).

“Em breve”, segundo Martinez, a companhia colocará à disposição da população link com informações sobre trânsito, congestionamentos e ocorrências, em tempo real. A nova página disponibilizará informações precisas de cada região da cidade, dispostas em um mapa detalhado dos 840 km monitorados pelo órgão.

A CET também conta com o apoio espontâneo da mídia para a divulgação de informes de trânsito, com a situação do tráfego em cada região, para auxiliar a população em seus deslocamentos. “É um serviço de utilidade pública, a população pode reagir e buscar novos caminhos”, disse o diretor.

Segundo Egydio Bianchi, diretor administrativo e financeiro da CET, São Paulo precisa de um novo modelo de gestão do órgão, apoiado em mudanças tecnológicas e organizacionais da companhia. “O novo agente de trânsito, que está permanentemente na rua, próximo à comunidade, é o cartão de visita de uma nova CET”, afirmou Bianchi. :-

## METRÔ CEDEU PROFISSIONAIS

A CET foi fundada em 28 de maio de 1976, na gestão do prefeito Olavo Setúbal. A companhia foi idealizada e criada por Roberto Salvador Scaringella, seu atual presidente.

O órgão surgiu com o objetivo de dar estrutura ao crescente trânsito de São Paulo, anteriormente controlado pelo Detran - SP (Departamento Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo). Engenheiros recém-formados pela USP (Universidade de São Paulo) e 92 profissionais do Metrô iniciaram as atividades

da companhia, que trabalhava em função da municipalização do trânsito.

As primeiras ações da CET foram a implantação de faixas exclusivas para ônibus e a criação de calçadas.

O modelo municipalizado, segundo Aduino Martinez Filho, diretor de operações da CET, serviu como base para o novo código de trânsito. “A CET praticamente criou a engenharia de campo, a engenharia de operação”, disse. :-

## “MADE IN” CET

O rodízio de veículos, criado em 1997, é, ao lado dos sistemas eletrônicos, a criação mais conhecida da CET. Os primeiros semáforos controlados por computador, os relatórios com índices de lentidão e a fiscalização de semáforos, feita pelos “caetanos”, são inovações criadas pela CET, de acordo com o diretor de operações Aduino Martinez Filho. O uso de semáforos com coleta de informações em tempo real, câmeras com sistema OCR (leitura automática de placas) e centrais de tráfego em tempo real, também foram iniciativas da CET. :-

# RAIO-X DA CET



Frota circulante:  
5,8 milhões de  
veículos existentes;  
3,5 milhões nas  
ruas diariamente



São Paulo tem  
44 mil ruas e  
malha viária de  
15,6 mil km



São registradas  
700 ocorrências  
diárias, sendo 500  
acidentes (50 com  
vítimas. 4 fatais)



A cidade registra, em  
média diária, à tarde,  
160 km de  
congestionamentos



São 3.710 funcionários  
contratados pela CET



1.800 funcionários  
atuam diretamente  
nas ruas



São feitas cerca de  
4 milhões de autuações  
por ano. 50% são  
autuações convencionais  
e 50% eletrônicas



Orçamento anual:  
R\$ 420 milhões



São arrecadados por  
ano R\$ 400 milhões  
com multas



Radars:  
- 40 fixos, sendo 25 OCR  
- 26 estáticos  
- 100 lombadas eletrônicas,  
sendo 11 com OCR  
- 268 câmeras de  
monitoramento (133 em  
funcionamento)  
- 80 de avanço de sinal  
- 67 para faixa exclusiva



Existem, na cidade,  
5.500 semáforos, sendo  
1.200 "inteligentes"

Fonte CET/SP (Companhia de Engenharia de Tráfego)

# CET-SP QUER SER PIONEIRA

Em entrevista ao **Abramcet News**, Roberto Scaringella, presidente do órgão, afirma que seu foco hoje é a

Por Victor Agostinho

**O** mundo dá voltas. Em 1976, quando criou a CET-SP, Roberto Salvador Scaringella não imaginava que, 31 anos depois, voltaria a assumir a presidência da companhia paulistana. Pois assumiu. Agora, com o desafio de deixar um pouco de lado a fluidez e centrar esforços na segurança no trânsito. “Nossa grande preocupação é com pedestre e motociclista”, vaticinou.

Segundo Scaringella, a cidade de São Paulo, até o final da gestão Gilberto Kassab (DEM), será a primeira a implantar o Siniav (Sistema de Identificação Automática de Veículos), a polêmica placa eletrônica.

A seguir, os principais trechos da entrevista.

\*.\*

**Abramcet News** - *Como o senhor está vendo o desenvolvimento do Siniav e, na sua opinião, este novo sistema será uma boa ferramenta para o gestor de trânsito? Dentro dessa pergunta, o senhor não acha que o governo federal foi precipitado ao exigir o rastreador de fábrica enquanto se discute o Siniav?*

**Roberto Salvador Scaringella** - São duas coisas diferentes. Primeiro, esta nova portaria aí não estabelece um chip, mas um rastreador. Segundo: o que é Siniav e o que é o rastreador? Ambos são placas eletrônicas, identificáveis por meio de antenas colocadas em pontos estratégicos. O rastreamento é para percorrer continuamente o caminho do veículo. Ele, talvez, diga mais respeito à segurança patrimonial e pessoal do que para o trânsito. O Siniav é extremamente importante porque é uma ferramenta de gestão de trânsito. Você não precisa acompanhar continuamente a trajetória de todos os carros para ter informações de gestão do trânsito. É um monitoramento discreto, feito em pontos estratégicos. Para aquilo que o trânsito precisa, isso é mais do que suficiente. O segundo grande benefício do chip é ajudar na fiscalização, seja de veículo irregular ou de rodízio. O terceiro benefício é que o Siniav é um auxiliar secundário para a segurança pessoal e patrimonial (como é o outro também). Portanto, são duas coisas diferentes, mas o chip para a gestão de trânsito é muito importante como ferramenta tecnológica.

**Abramcet News** - *Não houve sobreposição de objetivos, interferência de um sistema no outro?*

**Scaringella** - A única coisa que está

acontecendo é que vai onerar quem vai comprar um carro e não quer ser rastreado, não quer contratar o sistema. Acho que é um problema que diz respeito mais a roubo e furto do que gestão de trânsito. Do ponto de vista de trânsito, o Siniav é suficiente. São assuntos diferentes.

**Abramcet News** - *O prefeito Gilberto Kassab (DEM) descartou a implantação de pedágios urbanos, mas o pedágio urbano é uma ferramenta eficiente para permitir o acesso e circulação de pessoas e mercadorias em regiões hoje constantemente congestionadas. Como o senhor vê o veto do prefeito e o pedágio urbano como conceito?*

**Scaringella** - O pedágio urbano está fora de cogitação na prefeitura. Sempre existiu no Brasil uma crença de que todos os problemas de trânsito seriam resolvidos com obras de capital intensivo, que eram os túneis, viadutos, metrô, ferrovias e as vias expressas. E sempre se desprezou as ações linkadas à operação e manutenção. É como se na mobilidade urbana só existisse atendimento de oferta. As soluções eram exclusivamente de grandes obras. Isso é uma parte da verdade. Acho que

**“Não tem uma única solução que resolva tudo. No trânsito, a gente precisa somar infinitésimos para se ter um ganho significativo”**

o Brasil absolutizou o poder da grande obra. Sem dúvida nenhuma, aumentar a capacidade diária do metrô, construir mais obras do metrô e melhorar o trem do subúrbio são coisas importantíssimas, porém não podemos dizer que a solução é só essa. Isto é uma abordagem de hardware urbano, de oferta. Durante muito tempo nós esquecemos da demanda. Ou seja, o que é possível fazer para utilizar adequadamente, otimizadamente, a estrutura existente.

**Abramcet News** - *Mas, na prática, como resolver, por exemplo, o nó que existe no trânsito?*

**Scaringella** - Quando se entende que o processo não é só de construção, mas também de operação inteligente, existe aí um campo enorme, não explorado. Nós temos o rodízio, que é uma medida operacional que tenta redistribuir de uma forma mais inteligente as viagens. O rodízio não resolve todos os problemas porque não tem uma única solução que resolva tudo. No trânsito, a gente precisa somar infinitésimos para se ter um ganho

significativo. O rodízio é um exemplo. Uma nova regulamentação de carga e descarga na cidade é outro exemplo. Mexer no sistema de uso e ocupação de solo, como Plano Diretor, lei de zoneamento e código de edificações pode interferir positivamente no trânsito da cidade...

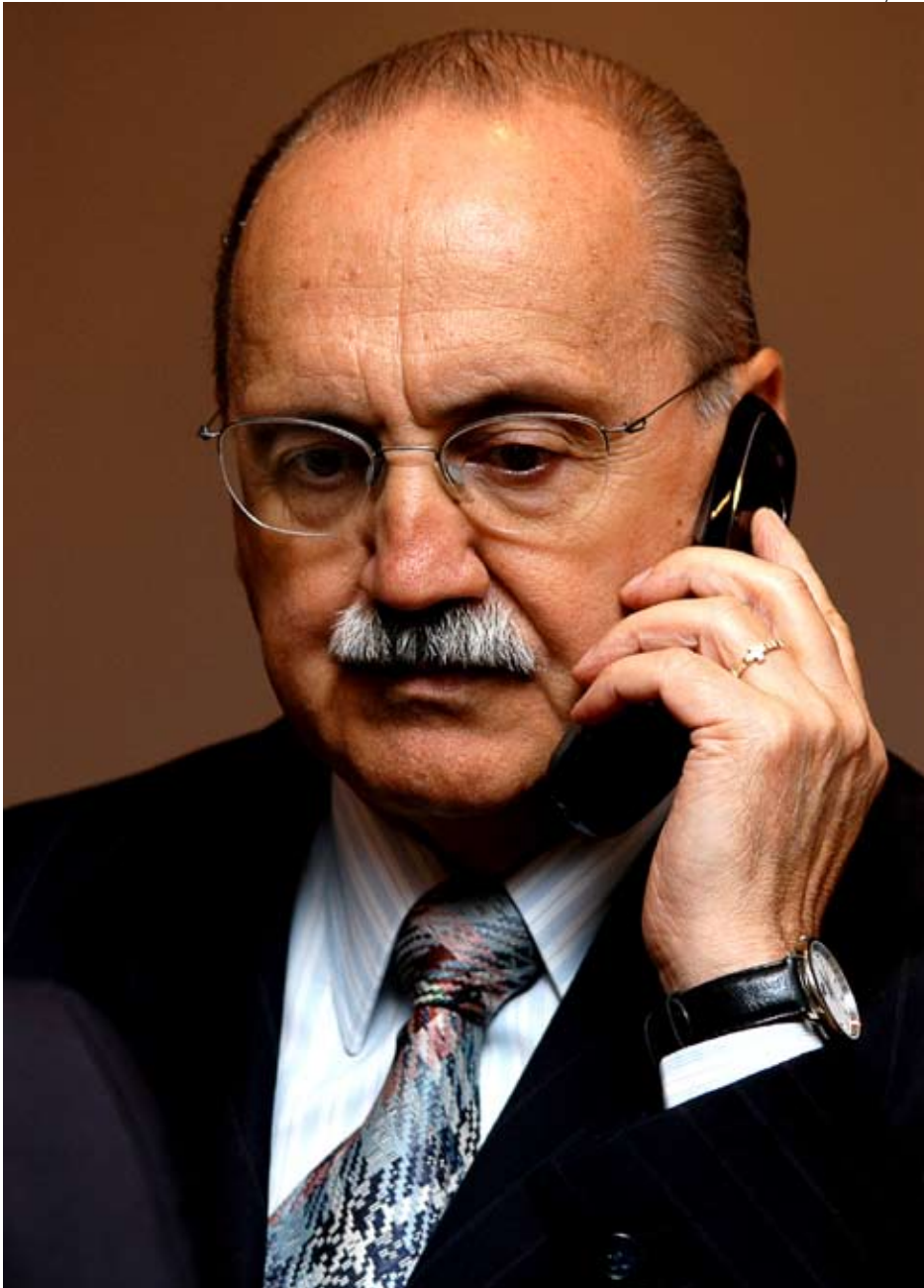
**Abramcet News** - *Seria como integrar o trânsito ao urbanismo...*

**Scaringella** - ...Sim. Por isso, estamos debruçados agora numa política para estacionamento. Quando se discute o trânsito, se fala de circulação e de acidentes, mas não se fala onde estacionar os veículos. É um problema gravíssimo. Normalmente, se debita o problema de falta de fluidez de trânsito como se fosse exclusivamente um problema do órgão de trânsito. Quando se busca tratar o assunto da mobilidade é preciso ter uma visão um pouco mais ampla do que o semáforo, as placas e a sinalização horizontal. O trânsito é uma função que deriva de uma série de outras funções; depende muito da política e da capacidade do transporte coletivo. Se não, ninguém deixa o carro em casa e pega transporte coletivo. Não cabe mais na cidade todo mundo pegar seu carro e querer exercer seu direito de ir e vir na mesma hora. Não cabe fisicamente. São Paulo recebe anualmente 25% dos carros produzidos no país. Este ano a indústria automobilística vai produzir 2,8 milhões de carros. O trânsito é resultado, sim, da atividade econômica. Quando a atividade aumenta, aumenta o trânsito. E são todos assuntos fora do domínio da CET. Além disso, temos o comportamento das pessoas e, porque não dizer, da performance do órgão de trânsito. Mas não só a performance, porque não existe engenharia de tráfego que coloque numa vaga, na mesma hora, dois carros. Existem limitações. Nós temos que administrar um bem público, que é o espaço viário, e que está cada vez mais escasso. Então, temos que administrar escassez. Hoje, faltam recursos para investimentos, mas, se tivesse à vontade, faltaria tempo, já que o crescimento da cidade é mais rápido. Se houvesse dinheiro e tempo, faltaria espaço. Daí porque temos que ter medidas operacionais para a administração dessa escassez do espaço viário. Temos que ir atrás de uma política de ocupação de solo e, principalmente, do monitoramento eletrônico de trânsito, que é uma ferramenta básica. Em todas as grandes cidades do mundo, como Nova York, Paris, Tóquio e outras, existe congestionamento, mesmo tendo transporte sobre trilhos muito maior e mais organizado que o nosso. O caminho que estamos perseguindo, e

# NA IMPLANTAÇÃO DO SINIAV

segurança no trânsito e diz que sistema de placa eletrônica nos veículos entra em vigor na cidade em 2008

Ana Elisa Oriente/Vacom



Roberto Scaringella, presidente da CET paulistana

eles já conseguiram lá, é que o monitoramento no trânsito possibilite detectar instantaneamente o problema e intervir imediatamente.

**Abramcet News** - Sem dúvida que o monitoramento dá informações para o órgão. Se ele for ágil, vai resolver o problema em menos tempo. Mas não é pouco?

**Scaringella** - O órgão tem que ter um canal competente para o motorista e para o pedestre. Lembro casos recentes que tivemos menos congestionamento na cidade que em dias normais: a visita do Papa, a visita do Bush e a cratera do metrô. O poder da comunicação foi tão grande que as pessoas evitaram aquele caminho, aquele horário e aquela hora.

Com isso, não se criou o congestionamento esperado. Um dos itens importantes do monitoramento de trânsito é a comunicação, ou seja, rádio, jornal, TV e, cada vez mais, a Internet. Nós temos os semáforos inteligentes e os convencionais. Quando se constata que o motorista perde 20 minutos a menos na espera do tempo do semáforo, fica claro o benefício. O painel com mensagens variadas, o computador de mão, a rádio-comunicação e o chip (a placa eletrônica), que vai possibilitar termos uma pesquisa de origem e destino *online*, além da fiscalização eletrônica, são essenciais para, efetivamente, monitorarmos o trânsito. Outro item importantíssimo é o circuito fechado de TV.

**Abramcet News** - O circuito permitiria que o usuário acessasse diretamente as câmeras, se linkadas na Internet.

**Scaringella** - Permitiria, principalmente, que a central monitorasse o trânsito. Temos cinco centrais de monitoramento. Vamos usar agora um sistema sem fio, que, portanto, vai permitir monitorar a periferia, e que tem uma performance de quatro quadros por segundo, o que, para a TV, é insuficiente, mas para o trânsito é mais do que suficiente.

**Abramcet News** - Tem algo importante que o senhor gostaria de abordar?

**Scaringella** - O trânsito é uma função derivada de várias outras funções, e, na maioria delas, o órgão de trânsito não interfere, não domina e não tem atribuição legal, mas que a gente precisa estar atento até para interagir, como é o caso do Plano Diretor. Vamos propor um modelo para os estacionamentos.

**Abramcet News** - Por meio de projeto de lei enviado à Câmara pelo Executivo?

**Scaringella** - De estudos técnicos, por enquanto. Depois, veremos os ajustes legais necessários. Quando discutimos assuntos ligados ao trânsito, a gente acaba debatendo a falta de fluidez. Mas, um problema tão ou mais importante do que este é a falta de segurança. Na cidade de São Paulo, 1,5 mil pessoas perdem a vida no trânsito. Isso significa, em média, que morrem quatro pessoas por dia. Isso é gravíssimo. Normalmente, as pessoas se dissociam deste problema e se associam só ao problema de congestionamento. Hoje, nós temos um programa que se dedica a descobrir a causa e não a culpa do acidente. Estamos defendendo hoje o primado da segurança em relação à fluidez. Hoje, nossa grande preocupação é com pedestre e motociclista.

**Abramcet News** - A criação do Fundo Municipal de Trânsito não seria uma ferramenta importante?

**Scaringella** - Será. A lei que autoriza o Executivo a implantar o Siniav está sendo regulamentada. Esta regulamentação vai também atingir o Fundo. Este Fundo será o garantidor da parceria privada administrativa. Quem vai pagar o chip não é o cidadão, mas a multa.

**Abramcet News** - Tem prazo para isso?

**Scaringella** - Nós estamos querendo implantar o chip dentro do prazo que o prefeito Kassab nos deu: começar no ano que vem. E São Paulo será a primeira cidade a fazer isso. ❖

# NA AUSTRÁLIA, QUEM CORRE TEM PÊNIS PEQUENO

Campanha publicitária aposta no bom-humor para conter excesso de velocidade entre jovens

Por Adriane Fonseca

**G**estores de trânsito do Estado de New South Wales, na Austrália, lançaram em junho passado uma campanha polêmica e bem-humorada para conter o excesso de velocidade. O slogan “Speeding. No one thinks big of you” (“Alta velocidade. Ninguém acha você grande”, em tradução livre), sugere que o motorista que desrespeita os limites de velocidade tem pênis pequeno.

O vídeo da campanha, sem falas, mostra mulheres que se entreolham, e, com expressão desanimada, fazem um sinal, com o dedo mínimo curvado, logo após a passagem de um motorista em alta velocidade. De acordo com a

Para a especialista Cristina Aragon, que desenvolveu em Salvador (BA) campanhas educativas que lhe renderam o Prêmio Volvo de segurança no trânsito, este tipo de campanha, que traz humor, além de informação, é mais um motivo para a adesão.

“A velocidade é muito associada ao poder, então, este tipo de campanha é uma desmistificação disso. Dizem que a gente muda pelo amor ou pela dor, e mexer com o ego do homem, com o que ele tem como um troféu, associando a alta velocidade a um problema, pode sim ser o caminho”, disse Aragon.

Segundo o jornalista J. Pedro, idealizador do prêmio Volvo de segurança no trânsito, a abordagem é válida já que as autoridades de trânsito estão

formava-se em um rato. “Na minha avaliação, havia um erro crasso de comunicação, porque você estaria agradando o seu cliente. Mas a campanha teve ótimo resultado, os acidentes diminuíram e o trânsito melhorou”, afirmou. Para o jornalista, uma campanha como esta talvez funcionasse apenas em algumas regiões do país, já que diferenças culturais e comportamentais marcam cada região.

Para o médico Fábio Racy, presidente da Abramet (Associação Brasileira de Medicina no Tráfego), a campanha australiana deveria ser copiada por outros países, incluindo o Brasil. “Relacionar a alta velocidade com o tamanho pequeno do pênis ou com a fraca virilidade, pode mexer profundamente com o orgulho do homem e

Fotos Reprodução



Propagandas na TV, Internet e ônibus mostram mulheres de todas as idades balançando o dedo mínimo quando vêem um motorista correndo



cultura local, o gesto faz alusão a “pênis pequeno”.

Segundo John Whelan, diretor da RTA (Autoridade de Estradas e Tráfego), departamento responsável pela campanha, a nova abordagem busca falar ao jovem usando sua própria linguagem. Whelan acredita que a violência exibida em larga escala na televisão e nos jogos de computador, tornou a nova geração insensível aos apelos das campanhas tradicionais, que mostram acidentes e feridos no trânsito.

buscando novas formas de comunicação com os jovens. “Dizer se esse tipo de campanha é boa ou má, baseado na nossa cultura brasileira, me parece um pouco preconceituoso. Costumo dizer que campanha boa é aquela que dá resultado”, disse o jornalista.

J. Pedro cita uma campanha realizada no Brasil, em que os motoristas que infringiam as leis de trânsito transformavam-se em animais com as mesmas características da infração, como por exemplo, o homem que avançava o sinal vermelho trans-

contribuir com uma causa maior, que é a vida”, disse Racy.

A campanha australiana custou cerca de R\$ 3,15 milhões, um terço dos cerca de R\$ 9,5 milhões gastos anualmente com acidentes que envolvem alta velocidade em New South Wales. Estes acidentes são responsáveis por cerca de quatro mil feridos e 220 mortos, 40% das mortes do Estado. O vídeo da campanha pode ser acessado pelo endereço [http://www.rta.nsw.gov.au/cgi-bin/player.cgi?flv=noononthinksbigofyou\\_low](http://www.rta.nsw.gov.au/cgi-bin/player.cgi?flv=noononthinksbigofyou_low). -:

## OLIVETTO ABORDOU TEMA NOS ANOS 70

Divulgação

O publicitário Washington Olivetto, da agência W/Brasil, criou na década de 70 uma campanha de segurança no trânsito que associava alta velocidade à impotência. A diferença entre o filme criado por Olivetto e o australiano, está no tratamento do assunto. Por aqui, a campanha teve apelo dramático, em contraposição ao humor australiano.

O filme, protagonizado pela atriz Irene Ravache, exibia as queixas de uma mulher com relação ao marido que dirige em alta velocidade. Ela acredita que ele corra demais por ter problemas de impotência



Washington Olivetto: “Forte repercussão”

sexual. O mais interessante é que a expressão “impotência” não era usada em momento algum. Ao final do filme, o locutor alertava: “O homem que corre demais no trânsito

tem um problema. Se você não tem um problema, então por que você corre? Ou será que você tem um problema?”.

“O filme teve forte repercussão, gerou comentários, começou a transformar a população em ‘repressora’ dos irresponsáveis no trânsito, que eram chamados de impotentes, mas acabou saindo do ar, censurado pelos moralistas de plantão”, afirma Olivetto, fazendo referência à censura militar após a segunda semana de veiculação do filme. A campanha rendeu o prêmio Leão de Ouro ao publicitário. -: