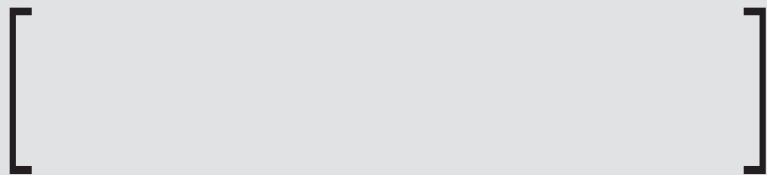


FECHAMENTO AUTORIZADO - PODE SER ABERTO PELA ECT



Maio de 2009 Ano V Edição 20

ABRAMCET PARTICIPA DE SEMINÁRIO

Maria Costa/Vacom



A partir da esq., Victor Agostinho (Abramcet), Waleska Peres Pinto (ANTP), Atílio Pereira (Emdec, Campinas) e Marcus Vinicius (Autarquia de Trânsito de Fortaleza)

A Abramcet apresentou no seminário “Desafios para o Trânsito no Brasil”, realizado em Campo Grande (MS) na última semana de abril, os conceitos que devem ser utilizados na implantação de um sistema eletrônico de segurança no trânsito. O seminário foi organizado pela ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos) com apoio da Agetran (Agência Mu-

nicipal de Transporte e Trânsito), de Campo Grande.

Representando a entidade, Victor Agostinho mostrou em sua palestra a tecnologia que existe à disposição dos gestores de trânsito, desde os diversos tipos de “radares” até sistemas de monitoramento capazes de registrar instantaneamente a situação real de fluxo em determinada região da cidade.

Durante o debate que se seguiu, a principal dúvida da platéia foi o custo inicial de implantação de um sistema integrado (resgate, fiscalização, defesa civil e guarda municipal) de segurança numa cidade com cerca de um milhão de habitantes. “Com R\$ 5 milhões é possível interligar os órgãos municipais”, informou Agostinho. -:-

Leia mais à pág. 4



Vanessa Teles/Vacom

MAIS 8,5 MIL JÁ USAM BICICLETÁRIO

Mais de 8,5 mil paulistanos já estão utilizando os bicicletários em 15 estações do metrô. Nesses pontos, os ciclistas podem alugar bicicletas ou estacionar a sua própria e seguir de metrô. O projeto UseBike

quer estimular a população a utilizar esse modal ecologicamente correto. Depois de se cadastrar, a primeira hora é gratuita e o usuário paga R\$ 2,00 cada hora seguinte. Mais informações: (11) 3661-0332. -:-

REFLEXÕES SOBRE O TRÂNSITO NO BRASIL

O tenente da Polícia Militar de São Paulo e especialista em policiamento de trânsito, Julyver Modesto de Araujo, lançou o livro “Trânsito – Reflexões Jurídicas”. Voltado para especialistas, o livro traz considerações detalhadas sobre a “Lei Seca” (Lei 11.705/98). A publicação, com 232 páginas, será vendida por R\$ 40,00, se retirada no escritório do autor, e R\$ 45,00, se o envio for pelo correio. Os interessados devem solicitar o livro pelo e-mail julyver@ceatnet.com.br, ou pelo telefone (11) 3237-2033. -:-



EXPEDIENTE

Abramcet (Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito)

Av. Ibirapuera, 2.120, conjunto 53, cep 04028-001, Indianópolis, São Paulo/SP
Fonofax: (11) 5054-6510
www.abramcet.com.br
abramcet@terra.com.br

Diretoria

Presidente

Silvio Médici

Vice-presidente de Monitoramento

Francisco Renato Lobo de Macêdo

Vice-presidente de Sinalização

Luiz Gustavo Montoro

Diretor financeiro

Rodolfo Valentino Imbimbo

Diretor-secretário

Guilherme Cavalcante Ribeiro

Diretor de comunicação

Roberto Badke

Diretor-técnico

Rainer Helmut Conradt

Empresas associadas

- Arion Comércio e Serviços Ltda.
- Bit Engenharia Ltda.
- Brascontrol Indústria e Comércio Ltda.
- Consilux Consultoria e Construções Elétricas Ltda.
- Contínua Indústria Comércio e Serviços de Sinalização Ltda.
- Dataprom Equipamentos e Serviços de Inf. Ind. Ltda.
- Data Traffic S/A
- DCT - Tecnologia e Serviços Ltda.
- Engebras S/A Ind. e Comércio de Tecnologia de Informática
- Faixa Sinalização Viária Ltda.
- Fiscaltech Tráfego e Automação Ltda.
- Fotossensores Tecnologia Eletrônica Ltda.
- GCT Gerenciamento e controle de Trânsito Ltda.
- Jardiplan Urbanização e Paisagismo Ltda.
- Meng Engenharia, Comércio e Indústria Ltda.
- Politrans Tecnologia e sistemas Ltda.
- Pró Sinalização Viária Ltda.
- Serget Comércio, Construções e Serviços de Trânsito Ltda.
- Sinalisa Segurança Viária Ltda.
- Sinalta Propista Sinalização, Segurança e Comunicação Visual Ltda.
- Sitran Sinalização de Trânsito Industrial Ltda.
- Sitran Comércio e Indústria de Eletrônica Ltda.
- Trana Construções Ltda.

Coordenação editorial

V.A. Comunicações LTDA.
(www.vacom.com.br)

Editor

Victor Agostinho
(victor@vacom.com.br)

Redação

Joyce Martins Passarelli
(joyce@vacom.com.br)
Vanessa Teles
(vanessa@vacom.com.br)

Pesquisa

Samarkhanda Semyramis Agostinho
(samar@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

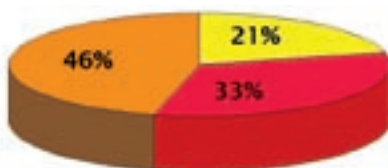
Textos assinados não representam, necessariamente, a opinião deste veículo.

EDITORIAL

Sempre que lemos ou ouvimos informações sobre mortes causadas pelo trânsito brasileiro, as fontes são as estatísticas oficiais, que, como sabemos, são pouco confiáveis.

Assim, omitimos informações mais precisas que poderiam chamar a atenção das autoridades e da sociedade em geral, sobre o genocídio que acontece nas ruas e estradas brasileiras.

O noticiário quando trata o assunto indica que as mortes no trânsito brasileiro são por volta 35 mil por ano. No entanto, a realidade é muito mais grave. Conforme dados da Seguradora Líder, pool de seguradoras



Quantidade	
Morte	57.116
Invalidez	89.474
DAMS	125.413
Total	272.003

Fonte: Seguradora Líder

que gerencia o DPVAT (Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre), os números são muito diferentes.

No ano passado, de janeiro a dezembro, foram pagos 57.116 seguros, portanto, são 57.116 mortes e não 35 mil como informam por aí. Além disso, foram pagos 89.474 indenizações por invalidez e 125.413 por atendimento médico hospitalar, que geram custo na ordem de R\$ 1,5 bilhão.

Não vou me alongar na análise dessa contabilidade sinistra que atinge a toda sociedade, mas fico na esperança que esses números sejam adotados pela grande imprensa, para, quem sabe, chamar a atenção da sociedade para esse gravíssimo problema que ainda não teve a devida atenção dos governos que se sucedem. Não podemos pensar em ser um país civilizado com números dessa magnitude.

Silvio Médici - Presidente

Mobilidade Urbana

PORTADORES DE DEFICIÊNCIA CONTAM COM FROTA DE TÁXIS ADAPTADOS NA CIDADE DE SÃO PAULO

Divulgação

A Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo (SMT) colocou em circulação, em fevereiro, 24 táxis adaptados nas ruas da cidade para o transporte de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Ao total, serão 80 táxis dessa categoria, que ficarão espalhados em diferentes pontos de São Paulo.

Os veículos adaptados são todos da marca Fiat, modelo "Doblò", e precisam estar de acordo com as normas técnicas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). O custo do carro adaptado gira em torno de R\$ 90 mil e fica por conta do próprio dono do veículo ou da empresa responsável pela frota.

Entre as mudanças exigidas no táxi, estão teto maior na parte de trás do veículo para que o passageiro possa ser transportado na cadeira de rodas, além de um equipamento para viabilizar o embarque e o desembarque. Os táxis também contam com rádio-transmissor, ar-condicionado e sistema



Veículo é adaptado para receber cadeiras de roda

de rastreamento, que permite mais agilidade no atendimento.

A Secretaria Municipal de Transportes informou que as tarifas cobradas pelos táxis acessíveis têm o mesmo valor dos convencionais. A bandeirada custa R\$ 3,50 e mais R\$ 2,10 por quilômetro rodado. Já o valor da hora parada é de R\$ 28,00. Os passageiros pagam ainda uma taxa adicional de R\$ 3,50 por ser rádio-táxi, sistema que disponibiliza ao passageiro chamar o táxi pelo telefone do Centro de Operações das empresas associadas. -:

PROIBIR O CONDUTOR DE DIRIGIR NAS RODOVIAS DURANTE O PRIMEIRO ANO DE HABILITAÇÃO VAI DIMINUIR ACIDENTES?

Eduardo Biavati, especialista em segurança no trânsito e autor do livro "Rota de Colisão. A cidade, o trânsito e você"

"Defendo integralmente a idéia de que o usufruto da concessão para condução de veículos automotores nas vias abertas à circulação, urbanas ou rodoviárias, deve ser graduado e, por conseguinte, monitorado pelo poder público. Entre 15 e 25 anos, o jovem brasileiro morre por agressões de arma de fogo ou por acidentes de trânsito. Nada mata mais nesse período da vida e é nele que encontraremos o maior contingente de incapacitados físicos do país. Esse é o tempo, também, em que a quase totalidade dos jovens adquire a primeira habilitação e inicia uma vida de direção veicular, especialmente sobre duas rodas. Será mera coincidência que o primeiro ano de habilitação seja marcado por um alto risco de envolvimento em acidentes rodoviários e urbanos?"



Arquivo Eduardo Biavati



Vacom

Fernando Diniz, presidente da TRAN-SITOAMIGO - Associação de Parentes Amigos e Vítimas de Trânsito

"Na minha opinião, a carga horária tanto para as aulas teóricas do Detran, que eram anteriormente de 30 e passaram para 45 horas, quanto para as práticas são insuficientes se comparadas aos testes aplicados em alguns países mais desenvolvidos. Da mesma forma, as aulas práticas não são em número suficiente e não contemplam a condução em rodovias.

Dessa forma, o recém-habilitado não tem nenhuma experiência em dirigir nas estradas. Normalmente, eles se deslocam para elas aos finais de semana ou feriado, onde o volume de tráfego é excessivo e com velocidade superior a das vias urbanas, local onde ele foi treinado".

Mauri Adriano Pannitz, especialista em Segurança Viária e autor do livro "Álcool-Direção - a causa oculta dos acidentes de trânsito"

"Dirigir em rodovias de tráfego intenso exige muito mais desenvolvimento de mecanismos de percepção dos estímulos visuais e dos



Marcos Colombo/ Divulgação

reflexos condicionados dos condutores do que dirigir em meio ao tráfego urbano. A experiência inicial deve ser introduzida e acompanhada por instrutores ainda na fase de treinamento das autoescolas ou dos centros de formação de condutores. Por essa razão, é que entende-se que deva ser mudado o tempo do período de experiência da carteira de habilitação, devendo ser aumentado de um para dois anos, para então ser concedida a carteira de habilitação definitiva".



Rodrigo Dalcin/UnB Agência

David Duarte Lima, doutor em Segurança de Trânsito e professor da Universidade de Brasília (UnB)

"Proibir o aprendiz de ir para rodovia só vai postergar o aprendizado que ele terá. O que precisamos fazer, a meu ver, é melhorar a formação desses aprendizes. A idéia é boa, mas, na prática não vai funcionar, porque não tem como fiscalizar.

O aprendiz sai muito mal preparado da autoescola. Há estudos internacionais que apontam que para adquirir a grande maioria das habilidades para dirigir é necessário que o condutor iniciante dirija cerca de 100 mil quilômetros, porque, na verdade, dirigir é novidade para eles.

Por outro lado, no Brasil, os condutores saem mal preparados, e os exames do Detran são falhos, porque não medem todas as habilidades ou a maioria delas em um condutor.

Para dirigir é preciso saber manejar bem o carro, é estar em situações de tráfego intenso, em condições adversas, entre outras várias situações.

É preciso, especialmente, uma série de técnicas de paciência para que as pessoas se relacionem melhor no trânsito, reconhecendo realmente as dificuldades dos outros. É preciso, além disso, uma questão de ética.

Infelizmente o que as escolas e o Detran ensinam fica muito aquém das habilidades do aprendizado técnico, porque a formação do condutor é ineficiente".

Ailton Brasilense, presidente da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos)

"Quando o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) esteve em tramitação no Congresso Nacional, entre os anos de 1993 e 1997, a questão para impedir que o condutor conduzisse em rodovias ou em vias de alta velocidade, acima de



Vacom

60 km/h foi considerada. Mas, na época, acabou sendo rejeitada pelo Congresso.

Na minha opinião, isso deveria ser mantido, porque a percepção de velocidade é adquirida ao longo dos anos. Essa questão também deveria ser entendida pela sociedade, porque não precisamos necessariamente de uma lei aprovada e, sim, de uma questão de bom senso".



Arquivo Celso Mariano

Celso Alves Mariano, diretor da Tecnodata Educacional e consultor do Portal do Trânsito

"A primeira observação que faço é que não sabemos exatamente qual é a participação dos recém-habilitados nos acidentes. Todo mundo imagina que quem tem pouca experiência se envolve ou provoca mais acidentes. Intuitivamente, tomamos isso como verdade, mas, na prática muitos acidentes são provocados por condutores com boa experiência de volante.

As habilidades e os conhecimentos esperados de um condutor são resultados da sua formação e da experiência acumulada. No Brasil, infelizmente, com raras exceções, temos um processo de formação de condutores abaixo do desejado. Mas, há um fator que pode fazer toda a diferença na hora de se evitar um acidente de trânsito: a percepção do risco.

Assim, mesmo com pouca experiência um condutor recém-formado pode ter um comportamento razoavelmente seguro no trânsito. Já um condutor bastante experiente, por não dar a devida importância ou por ter perdido o medo, pode ser o causador de um acidente.

Na minha opinião, os recém-habilitados deveriam, sim, receber um cuidado especial, porém, segregá-los não é necessário, nem seria viável do ponto de vista prático. O fundamental para melhorar a segurança no trânsito é nós brasileiros levarmos a sério a importância do processo de formação de condutores.

Nem os pais quando levam seus filhos para a autoescola, nem os órgãos de trânsito envolvidos no processo estão percebendo a gravidade da situação. A quantidade de veículos e de condutores aumenta sem parar, o que deveria se refletir em um aumento de qualidade no rigor do processo de formação de condutores.

Para tornar o trânsito brasileiro mais seguro, precisamos de uma mudança de comportamento de todos os envolvidos: dos pais, dos candidatos e dos órgãos fiscalizadores. E isso só é possível por meio de um processo de educação". -:

CARRO: O VILÃO DA MOBILIDADE

Por Victor Agostinho

“Qual cidade queremos construir e para quem vamos construir?”. Em tom de provocação, o diretor do Instituto Movimento, Eduardo Vasconcellos, iniciou sua palestra no seminário “Desafios para o Trânsito no Brasil”, promovido pela ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) em Campo Grande.

Depois de ver os dados apresentados por Vasconcellos, entende-se claramente onde ele quis chegar com seus questionamentos. A opção dos gestores públicos pelo transporte individual, em automóveis, segundo levantamento de Vasconcellos, é a mais cara, a mais poluente, a que demanda mais recursos para sua administração e a menos inteligente de todas, quando a comparação é feita entre ônibus, trem e automóvel.

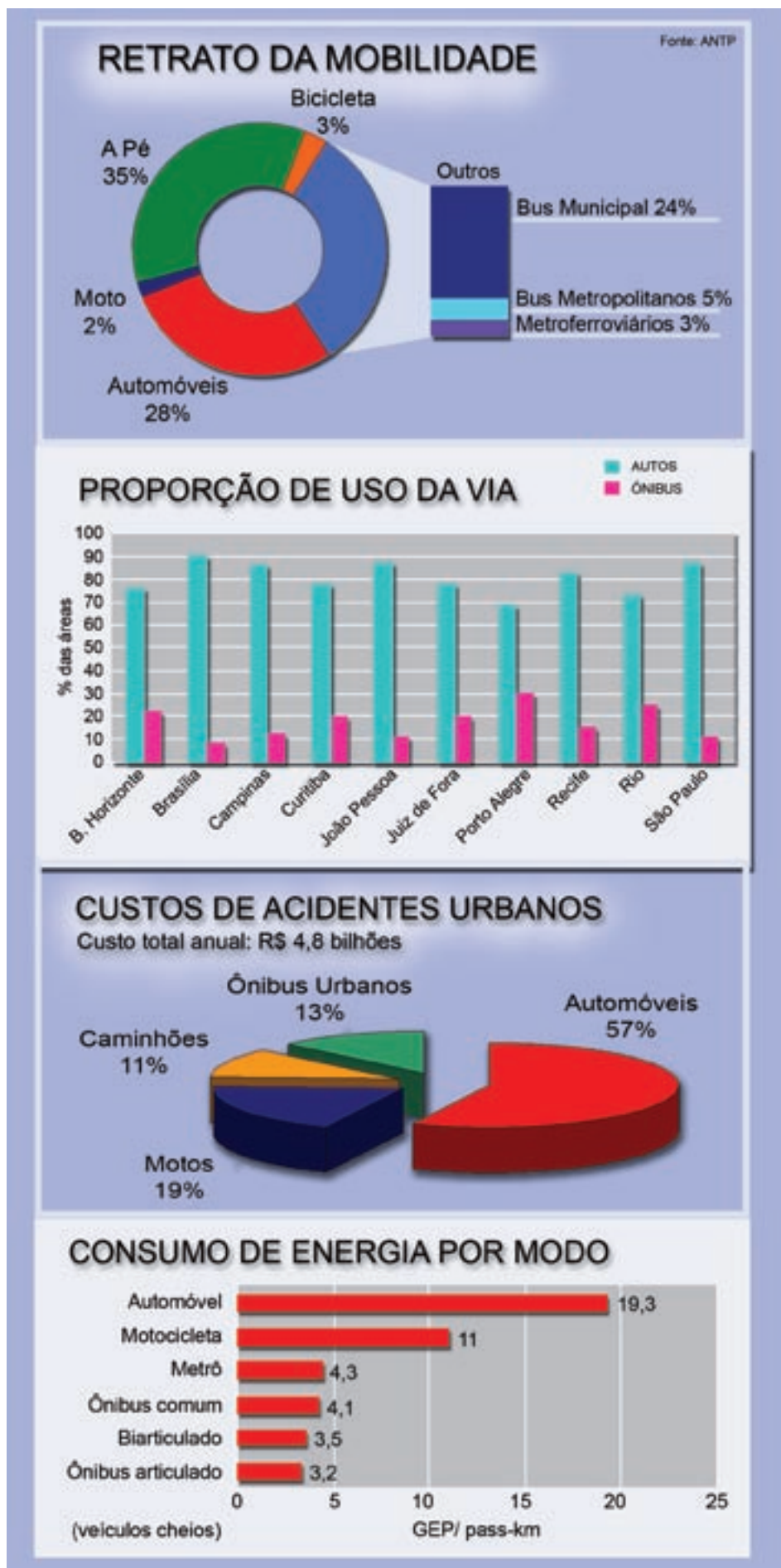
Se a ótica da análise for o custo dos acidentes urbanos, percebe-se que o automóvel consome 57% do custo geral dos acidentes, as motos 19%, os ônibus urbanos 13% e os caminhões 11%. Gasta-se no Brasil, por ano, R\$ 4,8 bilhões.

Caso a análise da realidade da mobilidade brasileira seja feita levando-se em consideração os custos gerados pela poluição, os automóveis consomem 62% dos recursos contra 5% das motos, 9% dos ônibus metropolitanos e 24% dos ônibus municipais. A poluição no Brasil custa cerca de R\$ 4,2 bilhões ao ano.

Vasconcellos foi além. Apresentou o custo geral da eficiência energética que cada modo de transporte consome por passageiro/km percorrido. Analisando os veículos cheios, enquanto um automóvel gasta 19,3 gep/pass-km, a moto consome 11 gep/pass-km, o metrô 4,3 gep/pass-km, o ônibus 4,1 gep/pass-km, o biarticulado 3,5 gep/pass-km e o ônibus articulado 3,2 gep/pass-km.

Além de gastar mais energia e poluir mais, os carros são o modal que mais ocupam espaço na via por passageiro transportado. Uma pessoa a pé ocupa 1m² da via. Já num ônibus, o transporte dessa pessoa vai ocupar 2,5m², contra 5m² se estiver de bicicleta, 20m² no caso de estar de moto e 40m² se estiver sendo transportado de carro.

Enfim, fica a pergunta de Vasconcellos: qual cidade queremos construir e para quem vamos construir? :-



INFRAESTRUTURA/VIAS		
Tratamento Especial	Extensão (km)	Parcela do Sistema Viário (%)
Ônibus	410	0,14
Pedestre	71	0,02
Ciclistas	426	0,15
Extensão total de vias: 282.000km		

Fonte: ANTP