

**CONSELHO ESTADUAL  
PARA DIMINUIÇÃO DOS  
ACIDENTES DE TRÂNSITO E TRANSPORTE  
(CEDATT)**

**DÉCADA MUNDIAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

**APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS**

**MARÇO/2011**

**CONSELHO ESTADUAL  
PARA DIMINUIÇÃO DOS  
ACIDENTES DE TRÂNSITO E TRANSPORTE  
(CEDATT)  
NO ESTADO DE SÃO PAULO**

**DÉCADA MUNDIAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

**Saulo de Castro Abreu Filho  
Secretário Estadual de Logística e Transportes  
Governo do Estado de São Paulo  
Presidente do CEDATT**

**Fabio Feres Ford Racy  
Secretário Executivo, CEDATT**

**Breno Simões Magro Junior  
Relator, Conselheiro do CEDATT**

**CONSELHO ESTADUAL PARA DIMINUIÇÃO DOS  
ACIDENTES DE TRÂNSITO E TRANSPORTE  
(CEDATT)**

**DÉCADA MUNDIAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

**APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS**

**Sumário**

**1 Composição dos Grupos de Trabalho**

- I – Educação
- II – Fiscalização
- III – Infraestrutura
- IV – Saúde
- V - Segurança Veicular

**2 Propostas dos Grupos de Trabalho**

- 2.1 Educação
- 2.2 Fiscalização
- 2.3 Infraestrutura
- 2.4 Saúde
- 2.5 Segurança Veicular

**3 Convergências de Ações Propostas**

**4 Comentários Finais**

**Anexos**

# CONSELHO ESTADUAL PARA DIMINUIÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO E TRANSPORTE (CEDATT)

## DÉCADA MUNDIAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

### APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS

#### 1 Composição dos Grupos de Trabalho

##### I – Educação

Membros:

Fernando Celio de Brito Nogueira – *Ministério Público de São Paulo*  
(Coordenador)

Maria da Penha Pereira Nobre – *Instituto de Engenharia* (Coordenadora)

Adile Manfredini – *Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência*

Alberto Branco – *ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina do Tráfego*

Ana Lucia B. P. Furquim – *Secretaria Estadual de Educação*

Breno S. Magro – *ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego*

José Paulo Biagioni – *SEST/SENAT – Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte*

Maria Cecília Travain Camargo – *Secretaria Estadual de Educação*

Mario Luiz Sarrubbo – *Ministério Público de São Paulo*

##### II – Fiscalização

Membros:

Tenente Carlos Henrique Muniz – *Polícia Militar Rodoviária* (Coordenador)

Carlos Alberto Felizola Freire – *ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias*

Carlos Campos – *ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo*  
*Edson Ferreira Costa Junior e Paulo Eto – DER - Departamento de Estradas de Rodagem*

Horácio Augusto Figueira – *ABRASPE – Associação Brasileira de Pedestre*

Maira Maciel Leite – *Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos*

Maria de Fátima Fernandes Dantas – *Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos*

Paschoal Vargas Sobrinho – *DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S.A*  
Silvio Patente – *ABTLP – Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos*

### III – Infraestrutura

Membros:

Roberto Antonio Farah – *Instituto de Engenharia* (Coordenador)

José Luiz Pereira – *NTC – Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística*

Antonio Lauro Valdívia Neto – *NTC – Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística*

José Vitor Mamede – *FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo*

Moacyr Paes – *ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas*

José Edison Parro – *AEA – Associação Brasileira de Engenharia Automotiva*

Mario Imura – *Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional do Estado de São Paulo*

### IV – Saúde

Membros:

José Costa Montal – *ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina do Tráfego* (Coordenador)

Adile Manfredini – *Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência*

José Daros – *Abraspe – Associação Brasileira de Pedestre*

José Oka -

### V - Segurança Veicular

Membros:

José Edison Parro – *AEA – Associação Brasileira de Engenharia Automotiva*

Andre Luis Horta Silva – *Cesvi – Centro de Experimentação e Segurança Viária*

## 2 Propostas dos Grupos de Trabalho

### QUADRO DE PROPOSTAS

Grupos	
<b>GT EDUCAÇÃO</b>	
Coordenadores: Fernando C. Nogueira e Maria da Penha Pereira Nobre	
<b>Propostas:</b>	<b>Considerações Apresentadas:</b>
1) Introduzir a temática “Dificuldades de mobilidade e acessibilidade” como conteúdo programático da educação formal e estimular a constante realização de campanhas educativas que levem as pessoas, em geral, a respeitar os pontos de acessibilidade para utilização com segurança e autonomia (deixando livre a passagem em guias rebaixadas, rampas, piso podotátil, linha guia, e outros) e vagas de estacionamento, destinadas às pessoas com deficiência, em locais públicos e privados de uso coletivo.	O material deve conter temas transversais, projetos e atividades, com ênfase na mobilidade e acessibilidade da pessoa com deficiência.
2) Elaborar material didático de apoio, sobre o tema Trânsito, conforme normas de acessibilidade de comunicação, para distribuição às escolas públicas e privadas e aos organismos e entidades que desenvolvam atividades educacionais para tratar do tema trânsito de forma transversal e nas disciplinas Português, Matemática, Física, Cidadania, Ética, Física e outras.	O material deverá ser produzido em parceria com entidades privadas e outras' e distribuído às escolas para ampliar a cobertura da divulgação do tema trânsito, inclusive com abordagem transversal.
3) Elaborar material didático de apoio, sobre educação para o Trânsito, conforme normas de acessibilidade de comunicação, por faixa etária para distribuição aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, para utilização nas atividades educacionais obrigatórias.	O material deverá ser produzido e distribuído às escolas para ampliar a cobertura da divulgação do tema trânsito.
4) Revisão do processo de concessão da Habilitação, incluindo vivências sobre Direção Defensiva e Preventiva, além dos atendimentos práticos de Primeiros Socorros em situações de emergências e acompanhamento das atividades dos motoristas profissionais, como, transporte de escolares, motoristas de ônibus e caminhões e outros. Ademais, o CEDATT ressalta neste aspecto, que: (a) menção	A observação do cotidiano demonstra que os indivíduos precisam receber maior instrução prática, tanto ao receber sua primeira habilitação como ao efetuar suas renovações periódicas.  O limitado preparo prático, mas com maior ênfase na parte teórica, põe em circulação motoristas com poucas condições de desempenhar-se no trânsito, em especial nas grandes cidades e nas rodovias.

<p>específica sobre a necessidade do aumento do número de aulas práticas, visando o efetivo treinamento do candidato a motorista; (b) alteração no procedimento do exame de habilitação que comprove o atendimento do candidato às exigências rotineiras do trânsito (prova de ladeira, manobra em faixas, tráfego em ruas movimentadas etc.).</p>	
<p>5) Criar a Semana Estadual de Trânsito de 8 a 14 de maio (incluindo dia 11 de maio referente ao lançamento da Década Mundial de Segurança no Trânsito), nos moldes da Semana Nacional de Trânsito que ocorre do dia 18 ao dia 25 de setembro.</p>	<p>Embora as questões relacionadas ao trânsito devam ter uma atenção perene e ao longo do ano, recomenda-se a criação de uma Semana de Trânsito no Estado de São Paulo, em maio, como reforço da Semana Nacional, visando fortalecer a importância do tema junto à população e, de maneira específica, junto às empresas, prefeituras, escolas, legislativo, judiciário, ou seja, despertando para o estabelecimento de uma cultura de paz e cidadania no trânsito</p>
<p>6) Divulgar e envolver organismos públicos, como o Ministério Público, nas questões relativas ao trânsito do Brasil, demonstrando o alto grau de importância e comprometimento que o tema exige.</p>	<p>O envolvimento do Ministério Público é fundamental para a colaboração no sentido de lograr o cumprimento dos aspectos previstos no Código</p>
<p>7) Criar Programas Nacionais de Educação para o Trânsito para os diversos públicos-alvo com e sem deficiência: crianças de faixas etárias diferentes, jovens, adulto jovem, adulto de média idade, terceira idade, pedestres, ciclistas, patinadores e “skatistas” de rua, cavaleiros, charreteiros, motoristas, passageiros, motoqueiros e outros.</p>	<p>O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que passou a vigorar a partir de 22 de janeiro de 1998, contém capítulo exclusivo à educação, determinando que a educação para o trânsito deve ser implementada em todos os níveis de ensino. A criação de Programas Nacionais de Educação para o Trânsito deve destacar a importância da adequação da sinalização de trânsito no entorno das escolas e no itinerário dos alunos e da realização de atividades específicas como Concursos Nacionais, Estaduais e Municipais que incentivem a discussão do tema TRÂNSITO. Nesse sentido, os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito devem ser estimulados a realizar as atividades obrigatórias previstas no CTB com relação à Educação para o trânsito, orientando-as quanto às atividades pedagógicas adequadas à sua situação específica.</p>
<p>8) Ampliar o alcance da Res. 351/10 do CONTRAN, introduzindo a veiculação de propagandas pela <i>internet</i> na obrigatoriedade de introduzir verbetes</p>	<p>Todo esforço deve ser feito no sentido de ampliar a divulgação sobre a segurança no trânsito dirigida a toda a população.</p>

<p>sobre trânsito, ampliando a abrangência dos temas anuais.</p>	
<p>9) “Descontingenciar” as verbas arrecadadas pelo Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito-FUNSET e criar mecanismos para aplicação dos recursos financeiros em Programas Nacionais de Segurança e Educação para o Trânsito, incluindo os recursos do DPVAT e outros.</p>	<p>É preciso valer-se dos recursos que existem para que os programas de segurança e educação para o trânsito sejam utilizados de maneira a maximizar os esforços em prol dos benefícios da sociedade.</p>
<p>10) Divulgar de forma permanente o conteúdo do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, reforçando as normas e regras de comportamento e suas conseqüências, com a observação de que todo material impresso seja acompanhado e/ou disponibilizado em versão acessível às pessoas com deficiência visual.</p>	<p>O conhecimento dos termos do CTB deve haver por todos os envolvidos com o trânsito – tanto usuários, como pedestres, bem como as autoridades para que o Código possa ser cumprido.</p>
<p>11) Introduzir o tema Trânsito como conteúdo dos cursos superiores relativos às áreas de: Engenharia, Arquitetura, Direito, Pedagogia, Medicina, Psicologia, Ciências Sociais, Gestão e Administração Pública, entre outros, estudando o CTB e suas implicações em cada área de estudo.</p>	<p>Reitere-se os comentários inseridos no item 7, acima.</p>
<p>12) Tornar obrigatória a disponibilidade de exemplares do CTB, conforme as normas de acessibilidade de comunicação, em locais estratégicos, como: locadoras, concessionárias, hotéis, locais de uso público, entre outros.</p>	<p>O conhecimento do CTB poderá ter efeito positivo para todos os usuários do trânsito no Brasil.</p>
<p>13) Envolver os líderes da sociedade, sejam religiosos e comunitários, assim como os das associações de bairros e os conselhos municipais de segurança, na divulgação dos conceitos de trânsito e cidadania em suas campanhas e atividades, rotineiras ou não.</p>	
<p>14) Propor a implementação de cursos de capacitação de técnicos de segurança no trânsito, em níveis de extensão universitária e de pós-graduação em segurança no trânsito, a fim de preparar profissionais aptos a atuarem na gestão do trânsito e nas ruas, e também prepará-los como ‘educadores’ de trânsito, tendo em mira os mais variados públicos que se relacionam com eles nas vias.</p>	<p>O fator motivador dessa proposta é permitir a inclusão das pessoas com deficiência para que possam usufruir da segurança no trânsito nas mais diferentes situações com que se deparam.</p>
<p>15) Criar uma comissão voltada ao estudo permanente da legislação de trânsito em</p>	<p>Comissões nesse sentido podem ser implantados com a criação de Conselhos</p>

<p>sua inteireza, no âmbito do CEDATT, visando propor seu constante aprimoramento e formulando, efetivamente, proposições nesse sentido, para encaminhamentos ao Governo do Estado, Secretária de Estado de Logística e Transportes e às Casas legislativas pertinentes, lideranças parlamentares e outras, encaminhando sugestões de Resoluções ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, quando for o caso.</p>	<p>Estaduais para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes em todos os estados e com a competência para contribuir para a segurança viária.</p>
<p>16) Articular iniciativas entre entidades públicas voltadas à problemática do trânsito e a busca, também, de parcerias com empresas privadas, a fim de que haja, de forma permanente, em rádios, TVs, jornais, revistas, 'outdoors' e na <i>Internet</i>, campanhas educativas e preventivas em matéria de trânsito e transportes. Buscar sensibilizar e chamar à assunção de sua responsabilidade social nesse tema as entidades representativas de fabricantes de veículos automotores em geral e afins.</p>	<p>Conforme já mencionado anteriormente, deve haver a busca de uma situação de atenção à segurança no trânsito de forma perene, e não apenas na Semana do Trânsito e em algumas esporádicas ocasiões durante o ano.</p>
<p>17) Todo material impresso para divulgação e fomento das ações de educação no trânsito deve observar as normas legais de acessibilidade de comunicação, proporcionando assim a utilização de outros padrões como letra ampliada, Braille ou áudio, conforme o que for mais pertinente, objetivando o alcance das informações à população com deficiência.</p>	<p>Inclusive com respeito às situações das pessoas com deficiência.</p>
<p>18) Mapear e reforçar a sinalização no entorno das escolas públicas estaduais e municipais do Estado, com vistas a prover maior segurança às crianças e aos jovens.</p>	
<p>19) Estimular a criação de escolas vivenciais de trânsito, por meio de parcerias com instituições especializadas ou prefeituras, visando atender regionalmente as escolas e seus alunos.</p>	
<p>20) Criar banco virtual de idéias e práticas bem sucedidas, sobre o tema Trânsito, onde se possa disponibilizar vídeos, cartilhas, textos em vários formatos e níveis, fotos, estatísticas e etc. para que estudantes e professores de todos os níveis previstos no CTB, bem como jornalistas possam obter conhecimento e referências sobre o tema.</p>	

## GT FISCALIZAÇÃO

Coordenador: Tenente Carlos Henrique Muniz

### Propostas:

- 1) Construir uma Política de Estado com envolvimento de toda a sociedade organizada.
- 2) Criar selo de qualidade na fiscalização de trânsito.
- 3) Priorizar campanhas fiscalizatórias no âmbito nacional.
- 4) Elaborar diagnóstico da fiscalização exercida pelos agentes.
- 5) Padronizar procedimentos fiscalizatórios no âmbito nacional e incluir obrigatoriedade de maior número de fiscalizações “*in loco*” – efeito demonstração – multando infratores no ato do cometimento da transgressão.
- 6) Fortalecer a capacidade de gestão do Sistema Trânsito.
- 7) Criação de programa de transferência de jurisdição de trechos urbanos de rodovias (desafetação) para os municípios.
- 8) Promover a fiscalização quanto aos fatores de risco de acidentes na condução veicular.
- 9) Priorizar a fiscalização das condutas infracionais com maior potencial de vitimização.

### Considerações Apresentadas\*

\*Maiores considerações apresentadas pelo GT encontram-se na seção **Anexos**, mais abaixo.

Atualmente, não há nenhuma previsão de incentivo aos bons condutores.

Sugere-se implementação de campanhas pela mídia e cobertura nacional da atividade de policiais, não só fiscalizando alcoolemia, mas também operações policiais voltadas a todos os tipos de fiscalização (motociclistas, controle de velocidade, saneamento etc), vez que são muito significativas para aumentar a probabilidade percebida nos condutores.

Propõe-se o aumento de infrações possíveis de serem fiscalizadas por meio de equipamentos não metrológicos e assim potencializar a capacidade de monitoramento do trânsito.

Porém, não basta apenas propor o “aumento de infrações possíveis de serem fiscalizadas por meio de equipamentos não metrológicos”, mas sim, descrever quais seriam estas infrações.

## GT INFRAESTRUTURA

Coordenador: Roberto Antonio Farah

### Propostas:

#### I-POLÍTICO:

- 1) Estruturação organizacional do órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) – Denatran, para atender a demanda mínima de infraestrutura de suporte aos órgãos do SNT necessária para a implantação de ações;
- 2) Reconhecimento da importância da causa e vontade política dos segmentos legislativo, executivo e judiciário, inclusive com apoio explícito da Presidência da República para assegurar os programas, ações, convênios, para a redução de acidentes.
- 3) Incentivo a utilização de Transporte Público; Ex. :Apoio ao projeto em tramitação na câmara do REITUP (regime especial de incentivo ao transporte público);
- 4) Premiação aos órgãos integrados ao SNT que tenham atingido metas, demonstradas através de indicadores padronizados( vide item no tópico gestão);
- 5) Incentivo à criação de Conselhos Estaduais para Diminuição de Acidentes de Trânsito, representando os mais diversos segmentos da sociedade, para participação em Fóruns, grupos para elaboração de Projetos e Audiências Públicas. Ex.: CEDATT- SP

#### II- GESTÃO

- 1) Padronização Nacional das estatísticas de acidentes de trânsito;
- 2) Fóruns Nacionais / Estaduais/ Municipais contínuos e permanentes para definições de políticas e ações;
- 3) Capacitação / profissionalização dos funcionários dos órgãos do SNT inclusive administradores e gerentes;
- 4) Fornecer diretrizes e acompanhar os CFCs em suas atividades principalmente no aprendizado dos motoristas;

### Considerações Apresentadas

Existe projeto no congresso nacional desde 2004 para criação da Autarquia e quadro de pessoal para atendimento e auditoria aos quase 1200 Órgãos integrados ao SNT.

Países que tiveram sucesso , onde envolvimento maciço de todos os segmentos inclusive de Presidente da República.

O transporte coletivo, além de melhorar a fluidez, diminui em muito o risco de acidentes.

O FUNSET contingenciado pelo governo Federal poderia através do artigo 320 do CTB incentivar os órgãos do SNT.

Os CEDATTs ( Estaduais), poderiam auxiliar o governo federal, participando de fóruns onde atualmente participam órgãos do SNT levando demandas dos segmentos envolvidos com trânsito,tendo assim sua representatividade.

**Este é um dos itens mais importantes , necessários para tomada de qualquer ação e definição de prioridades.**

O calendário tem que ser fixo, contínuo e divulgado no início do ano com reuniões ordinárias do ano, para um planejamento mínimo.

O que tem sido feito é ínfimo, tudo começa pela capacitação, para que se obtenha engajamento e retorno.

As atividades devem ser rigorosamente

<p>5) Incentivar a celebração de convênios entre os órgãos do SNT e em especial em trechos urbanos de rodovias ( item contido no material do Denatran);</p> <p>6) Marketing para divulgação nas diversas mídias de programas e ações a serem executados;</p> <p>7) Auditoria do DENATRAN nos órgãos do SNT para o cumprimento das Resoluções do CONTRAN;</p> <p>8) Literatura / elaboração de manuais /estudos referenciais para divulgação e aplicações para os órgãos do SNT facilitando assim a evolução e desempenho dos mesmos; Ex1: Elaboração / implantação de planejamento estratégico de mobilidade em órgãos de trânsito. Ex2: Utilização de indicadores para órgãos de trânsito.</p> <p>9) Criação de indicadores padronizados em todas as áreas de trânsito para acompanhamento de progresso do órgão;</p> <p>10) Prover retaguarda de infraestrutura (recursos matérias e pessoais)para a fiscalização e operação para o cumprimento mínimo das atividades;</p> <p>11) Aumento na Fiscalização e implantação de locais para balanças.</p>	<p>fiscalizadas, pela responsabilidade delegada.</p> <p>Devem existir modelos para convênios onde o município, o estado e a federação tenham conflitos na manutenção e fiscalização.</p> <p>Deverá existir um grupo especializado de marketing dentro do Denatran que deverá estar focado nas ações e na melhor maneira de divulgação.</p> <p>Atualmente, encontramos a grande maioria dos órgãos do SNT não cumprindo suas resoluções.</p> <p>A divulgação maciça de materiais técnicos (bibliografias) ajudará na formação e organização dos órgãos do SNT. Necessidade de criação de referenciais.</p> <p>Sem indicadores não existirá sistema de avaliação que sobreviva para melhoria de qualidade.</p> <p>A fiscalização e operação de trânsito necessitam de legislação com relação às condições de trabalho dos agentes; necessidades mínimas com relação as condições para exercício de suas atividades.</p> <p>A falta de fiscalização permite acidentes com os veículos de carga. É preciso que haja Fiscalização mais intensa nos veículos de carga.</p>
<p><b><u>III - VIÁRIO / TECNICO:</u></b></p> <p>1) Aumento na Fiscalização e implantação de novos locais para balanças;</p> <p>2) Educação de trânsito para as comunidades lindeiras às rodovias;</p> <p>3) Apoio nas estradas aos caminhoneiros com filmes e palestras educativas de trânsito e cidadania;</p> <p>4) Projetos: Devem conter filosofia/diretriz</p>	<p>As concessionárias e órgãos de trânsito devem fazer ações conjuntas para a diminuição de acidentes. Este momento é único para aproveitar e melhorar o conhecimento e a educação dos motoristas. Os projetos devem ser submetidos a especialista de tráfego, correção posteriores serão mais difíceis de correção.</p> <p>Os projetos devem ser submetidos a</p>

<p>sobre sua concepção. Serem concebidos à luz da <u>engenharia de tráfego</u>, evitando pontos críticos em potencial, prevendo a circulação segura e continua dos diversos atores do trânsito;</p> <p>5) Geometria: Exigência de análise para aprovação, implantação e fiscalização para prédios, loteamentos, novas vias e obras de arte;</p> <p>6) Sinalização: A Sinalização Nacional deve ser única em todo o país, sem variações e de acordo com a legislação em vigor para evitar interpretações dúbias pelos condutores e pedestres;</p> <p>7) Implantação de Projetos/obras: Fiscalização pós-implantação com foco do atendimento do objetivo e riscos ainda existentes;</p> <p>8) Manutenção de viários: Os órgãos gestores / agências devem avaliar periodicamente as condições e sistematizar ações para manutenção das vias.</p>	<p>especialista de tráfego, correções posteriores serão mais difíceis de se proceder correção.</p> <p>O condutor nacional deve estar condicionado a aprendizado único de interpretações.</p> <p>O projeto deve ser acompanhado na implantação evitando riscos.</p> <p>As vias sem manutenção aumentam sobremaneira os acidentes de trânsito.</p>
---	--

## GT SAÚDE

Coordenador: José Costa Montal

### Propostas:

- 1) Visar uma mobilidade sustentável e segura (considerando critérios do Desenho Universal), que preserve a qualidade de vida e a própria vida e integridade dos usuários das vias, com especial atenção a aqueles mais frágeis (pedestres, ciclistas e motociclistas);

- 2) Elaborar políticas e ações que visem a segurança, priorizando esses usuários mais frágeis;

### Considerações Apresentadas

- 1) Integração da Saúde, no que couber, na elaboração de políticas e ações de prevenção relativas ao controle dos já identificados grandes fatores contribuintes: álcool e direção, limite de velocidade, universalização do uso de recursos de proteção aos ocupantes (cintos de segurança, capacete e dispositivos de transporte de crianças) e sono e fadiga na direção.

- 2) Elaboração de política e ações de comunicação que visem prevenção, com estratégias e orientações específicas para cada público alvo (faixas etárias, tipos de vítimas mais frequentes, pessoas com deficiência, pessoas fazendo uso de medicação em tratamentos médicos etc.).

<p>3) Priorizar o transporte coletivo público frente ao individual, considerando também as necessidades de mobilidade dos atores dos serviços sociais básicos (saúde, segurança pública, bombeiros etc.);</p>	<p>3) Aperfeiçoamento contínuo dos sistemas de resgate, pronto atendimento, tratamento hospitalar e reabilitação física e psíquica das vítimas trânsito, incluindo atendimento aos familiares.</p>
<p>4) Considerar que o tema é multidisciplinar/multifatorial, exigindo ações coordenadas por órgão com tenha nível hierárquico, dotação orçamentária, infraestrutura e recursos humanos adequados para exercer essa coordenação;</p>	<p>4) Estabelecimento de resolução sobre a obrigação dos profissionais de saúde realizarem a devida orientação aos seus pacientes sobre os efeitos do tratamento e medicação que possam contribuir para ocorrência de acidentes, que preveja também o registro da ciência pelo cliente sobre a orientação realizada.</p>
<p>5) Considerar a necessidade de sistema que gere e disponibilize as estatísticas periódicas e atualizadas necessárias, que fundamentem o planejamento, elaboração, implantação e avaliação de políticas e ações, servindo também para realização de pesquisas e análises sobre os diversos fatores contribuintes para ocorrência de vítimas e acidentes de trânsito.</p>	<p>5) Fortalecer a intersetorialidade entre os órgãos de saúde e trânsito.</p>

## GT SEGURANÇA VEICULAR

Coordenador: José Edison Parro

### Propostas:

- 1) Implementar cintos retráteis de três pontos em todas as posições dos bancos traseiros dos veículos M1.

- 2) Programa de inspeção veicular – implementar a inspeção técnica de

### Considerações Apresentadas:

- 1) Diante de todas as limitações dos cintos estáticos, sejam sub abdominais ou de 3 pontos atualmente utilizados nos bancos traseiros, sejam na posição central (sub abdominal) e nas posições laterais (estáticos de 3 pontos), de vários veículos da frota brasileira, recomendam-se revisões na resolução CONTRAN 48/98, visando tornar obrigatório o uso dos cintos retráteis de 3 pontos em todas as posições do banco traseiro dos veículos de passeio.

segurança veicular; implementar veículo seguro – verificar ABS, air bags, sensores e outros pontos de segurança, por meio das resoluções .	
3) Rever condições de fabricação de cadeirinhas para crianças.	3) As cadeirinhas para o transporte de crianças precisam de ajustes em relação à sua fixação nos bancos traseiros . Ademais, deve ser adequado o tamanho da cadeira em relação ao tamanho do veículo (ex., modelos sedãs pequenos x modelos grandes ou utilitários).
4) Avaliar maneiras de restringir os animais domésticos transportados em veículos e que podem causar acidentes.	As distrações ao volante representam a elevada taxa de 8 para cada 10 acidentes de trânsito em todo o país. E os animais domésticos levados a bordo, sem uma política de restrição definida, representam sérios riscos de acidentes.

### Temas de Caráter Geral

#### **Propostas** (pelo Relator):

- 1) Reavaliar a proposta de legislação parlamentar para a regulamentação das horas de trabalho dos caminhoneiros que se encontra “em análise” no Congresso Nacional” há cerca de dez anos.
- 2) Estudar a questão da impossibilidade de leitura da placa traseira dos caminhões pelos radares nas rodovias.

**Observação:** Esta é uma questão muito séria que deve ser debatida, pois a impossibilidade de leitura das placas traseiras dos caminhões pelos radares cria a possibilidade de evasão nos casos de transgressões.

- 3) Considerar a questão relativa ao cumprimento do capítulo referente à educação no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que determina que a educação para o trânsito deve ser implementada em todos os níveis de ensino. O **CEDATT** considera que as determinações do CTB devem ser cumpridas com todo esforço nesse sentido e que o Ministério Público deve colaborar no sentido de fazer com que haja comprometimento de todos os órgãos e instituições com responsabilidades sobre o tema Trânsito.
- 4) Encontrar maneiras de reavaliar a questão de punição para as transgressões no trânsito. Este **Conselho** acredita que Fiscalização sem condições adequadas de punição torna-se um sistema inócuo que precisa ser reconsiderado.

### **3 Convergências de Propostas**

#### **3.1 Implantar a Vigilância Epidemiológica no Trânsito Uniformizar Digitalizar e Dinamizar o Fluxo dos Dados Estatísticos sobre o Trânsito / Centralizar as Informações em um Órgão Específico**

##### **- Comentários do Relator**

Há convergência de propostas (GTs Fiscalização e Educação) com relação à necessidade de padronização das estatísticas oficiais sobre o trânsito e os acidentes que dele emanam. Essa é uma situação que precisa ser encarada pelas autoridades responsáveis pelo setor no País. Já em 2006, por ocasião da elaboração do estudo conjunto IPEA/DENATRAN, “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito no Brasil”, foi ressaltado o problema de não se ter uma fonte única e confiável que abrangesse todas as informações sobre o setor de trânsito e os transportes, e destacada a importância de haver essa uniformização de dados, com a centralização de um órgão específico, como o DENATRAN, por exemplo. Esse órgão poderia receber as estatísticas de outras fontes, como Polícia Rodoviária Federal, DETRANS, Polícia Militar Rodoviária nos estados, e outras mais.

#### **3.2 Implantar a investigação Epidemiológica nos Acidentes de Trânsito com Vítimas**

##### **- Comentários**

Identificação pronta da evidência epidemiológica (Ex mortes há 30 dias), conhecimento dos riscos e dos grupos de risco elaboração de intervenções e análise de eficiência das intervenções.

#### **3.3 Implantar a investigação Epidemiológica nos Acidentes de Trânsito com Vítimas**

##### **Comentários Adicionais**

Identificação pronta da evidência epidemiológica (Ex mortes a 30 dias), conhecimento dos riscos e dos grupos de risco elaboração de intervenções e análise de eficiência das intervenções.

### **4 Comentários Finais**

---

## **Anexos / Complementos das Propostas**

### **Grupo de Fiscalização**

#### **Propostas**

Foram apresentados nove tópicos para serem desenvolvidos pelo grupo.

#### **Sugestões pautadas pelo grupo por tópico:**

##### **1. Construir uma Política de Estado com envolvimento de toda a sociedade organizada:**

1.1. Por ocasião da reunião do grupo, não houve sugestões pontuais para este tópico.

1.2. Comentários enviados pelo Sr Paulo Eto (DER):

Desde 1997, tem-se dado ênfase à questão dos acidentes rodoviários. Mas foi a partir de 1998, quando se iniciaram as concessões de rodovias à iniciativa privada, que o assunto pôde ser mais bem conduzido, seja pela modernização e compromissos que as concessionárias são obrigadas a cumprir, seja porque se idealizou uma nova forma organizacional para o DER, com a criação de verdadeiras “unidades de atendimentos” responsáveis pela operação de suas estradas e estrito acompanhamento da gestão da segurança.

Foi montado um grupo de trabalho junto à Assessoria Técnica do Gabinete do Secretário dos Transportes. Os técnicos provenientes de todas as áreas ligadas ao sistema de rodovias começaram um longo trabalho de coleta de informações e de análises conceituais, que resultam no **Plano Estadual de Segurança Rodoviária**, ditado em agosto de 2001.

O Programa de Redução de Acidentes no DER teve início no ano de 1999, com implementação de várias ações com vistas à Redução de Acidentes, dentre elas podem-se destacar a implantação de sistemas de análise de dados estatísticos; levantamento, vistorias e estudos de pontos críticos; controle e acompanhamento de ‘Relatório de Análise de Acidentes’; análise e elaboração de projetos em pontos críticos; análise e vistoria em campo; elaboração de projetos operacionais; estudos de sinalização vertical, horizontal e geométrico, dentre outros.

1.3. Comentários enviados pelo Sr Horácio Augusto Figueira:

##### **“ENVOLVIMENTO DE TODA A SOCIEDADE**

1. Pesquisas de quantificação dos índices reais de infrações.

a. Pontos fixos

b. Acompanhamento

2. Ações para sensibilizar as mudanças de comportamento no trânsito

3. Palestras e workshops com os seguintes objetivos:

a. Sensibilizar o cidadão para o resgate dos valores humanos tais como

i. Respeito

ii. Solidariedade

iii. Aceitação de diferenças individuais

b. Conscientizar para a importância do condutor estar bem e com controle do estresse diário, para poder dirigir.

c. Público Alvo

i. Mídias

- ii. Agentes
- iii. Polícia Militar
- iv. Diretoria de Trânsito
- v. Representantes da sociedade
- vi. Rotary
- vii. Vereadores
- viii. Lions
- ix. Entidades religiosas
- x. Associações de bairros
- xi. Clubes de futebol
- xii. Associação Comercial
- xiii. SESC
- xiv. SESI / SENAI
- xv. Hospitais públicos e privados
- xvi. Seguradora DPVAT (COSESP)
- xvii. Artistas
- xviii. Entidades educacionais
- xix. Taxistas
- xx. Motoristas de ônibus urbanos

#### 4. Ações de marketing:

- a. Palestra / show
- b. Out-doors
- c. Pedágio educativo (carta educativa, adesivo da campanha e brinde)
  - i. Objetivo: Maior visibilidade da campanha uma vez que a maioria dos veículos que circulam na cidade estará usando.

#### 1.4. Posicionamento do Comando de Policiamento Rodoviário:

Além das iniciativas implementadas pelo DER, há também, por exemplo, o Prêmio Vida que é entregue às concessionárias e às Companhias do Policiamento Rodoviário que alcançam as metas de segurança estipuladas pela ARTESP para incentivar as concessionárias a implantar programas de redução de acidentes e, principalmente, atingir, até 2020, o padrão internacional relativo ao índice de mortos.

Quanto a este tópico, no Estado de São Paulo há o Plano Plurianual 2008–2011, instituído pela Lei nº 13123, de 8 de julho de 2008. Exemplificando, há os seguintes programas previstos:

Programa 1601

“PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO”,

Programa 1603 “REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DELEGADOS”,  
PERMITIDOS E AUTORIZADOS”,

Programa 1604 “SEGURANÇA E FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA”,

Programa 1605 “OPERAÇÃO E CONTROLE DE RODOVIAS”,

Programa 1606 “AMPLIAÇÃO, RECUPERAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA”,

Programa 1609 “CONSERVAÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA”,

Programa 1804 “SINAL VERDE” e os

Programas 3705, 3706, 3707e 3708, relativos ao TRANSPORTE METROPOLITANO – PITU.

Assim, no que se refere a este tópico e a nível estadual, sugerimos que se tome como ponto de partida um estudo mais aprofundado deste plano plurianual para apresentação de propostas que implementem o novo PPA e, conforme o caso, apresentar esta proposta a nível federal.

## **2. Criar selo de qualidade na fiscalização de trânsito:**

### 2.1. Propostas do grupo:

Quanto ao projeto de criação de selo de qualidade na fiscalização de trânsito, o grupo pautou pela necessidade de não apenas focar em fiscalização e conseqüentemente em aplicação de penalidades, mas sim em uma forma de premiar bons condutores, ou seja, aqueles que não são autuados e não se envolvem em acidentes de trânsito de qualquer natureza. Tais premiações, como proposta objetiva, poderiam incidir diretamente em redução do IPVA e DPVAT com premiações anuais, ou mesmo na redução dos impostos que incidem na aquisição de um veículo novo.

Nesta proposta, acrescentaríamos a participação das montadoras de veículos, as quais poderiam criar bonificações similares às promovidas pelas empresas seguradoras de automóveis, onde bons condutores seriam valorizados com políticas de redução de custos na aquisição de veículos novos e, em contrapartida, aqueles recorrentes em cometimento de infrações e/ou envolvimento em acidentes de trânsito seriam impedidos de adquirir seus veículos. Assim o foco seria o marketing da empresa em ter como proprietários/condutores de seus veículos fabricados aqueles que auxiliam na promoção da segurança viária.

### 2.2. posicionamento do CPRv:

Na história da legislação de trânsito nacional, houve apenas três ocasiões em que se previram planos de incentivo à direção segura. A primeira foi prevista no artigo 288 do Regulamento Geral de Trânsito para o Estado de São Paulo, instituído pelo Decreto n.º 6.856, de 1934. Tal dispositivo previa referências elogiosas aos condutores que não realizassem infrações por longo período de tempo; que comprovassem a realização de ato humanitário em acidente de trânsito; que restituíssem aos passageiros ou à polícia objetos de valor esquecidos em seu veículo ou encontrados em via pública, ou que prestassem auxílio espontâneo ou fossem requisitados pela polícia na intervenção de crimes. O segundo Regulamento, de 1938, também previu esta espécie de incentivo a bons motoristas, nos mesmos moldes do primeiro.

A segunda ocasião foi através da Resolução CONTRAN n.º 122/01, que previu a concessão de CNH com faixa dourada ao condutor que passasse 3 (três) anos consecutivos sem cometer qualquer espécie de infração ao Código de Trânsito Brasileiro e não estivesse respondendo a inquérito policial ou ação judicial por delito de trânsito. Esta Resolução durou pouco tempo (um ano e dois meses), pois foi revogada pela Resolução CONTRAN n.º 133/02.

Atualmente, não há nenhuma previsão de incentivo aos bons condutores.

Exemplo interessante foi destacado por GERALD WILDE (WILDE, Gerald J. S.). O limite aceitável de risco: uma nova psicologia de segurança e de saúde: o que funciona? o que não funciona? e por quê? Trad. Reinier J.A. Rozestraten. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005. p. 274) no programa denominado *California's "good driver" incentive program*, que ofereceu uma extensão gratuita na licença para dirigir a motoristas que, a cada ano, dirigissem sem acidentes. O resultado foi a redução da taxa de acidentes em 22% no primeiro ano do programa.

Observamos que um plano de incentivo eficiente não exige prêmios grandiosos ou que impliquem em ônus à iniciativa privada que, por deliberação própria, a exemplo de

algumas companhias seguradoras, poderiam ser motivadas a promover programas de incentivo a bons motoristas, mas não por imposição legal.

Assim, segue o posicionamento do CPRv neste tópico:

2.2.1. concordância quanto a previsão legal de redução do IPVA e DPVAT àqueles condutores que não apresentam em seu prontuário o cometimento de infrações de trânsito nos últimos doze meses. A redução do IPVA exige alteração da Lei estadual 6.606/89 e a redução do DPVAT exige alteração da Lei federal 6194/74;

2.2.2. o benefício da conversão da penalidade de multa por infração leve ou média por advertência por escrito aos condutores que, no período de um ano, não registrassem o cometimento de nenhuma infração. Esta conversão seria providenciada, de ofício, pela autoridade de trânsito que impôs a penalidade, sem a necessidade de requerimento por parte do condutor. Tal medida implica na alteração da redação do art. 267 do CTB;

2.2.3. criação de um programa gratuito de renovação da licença para dirigir àqueles que não apresentarem infrações de trânsito nos últimos doze meses. Tal medida implica na alteração da redação do art. 267 do CTB.

### **3. Priorizar campanhas fiscalizatórias no âmbito nacional:**

#### **3.1. Propostas do grupo:**

Neste tópico o grupo propôs a massificação de campanhas educativas, buscando espaço de divulgação nos órgãos de imprensa culminando em operações de fiscalização. Com isso, ganharíamos a notoriedade de campanhas já havidas como a do cinto de segurança; uso de capacete, alcoolemia, velocidade e assim por diante.

#### **3.1.2. Comentários enviados pelo Sr Paulo Eto:**

O órgão de trânsito deve intensificar as Campanhas Educativas com o objetivo de reduzir o número de vítimas de acidentes nas vias, através da utilização de diversos materiais, tais como: folders, panfletos, faixas entre outros.

Estas campanhas têm seus temas dimensionados a partir de problemas detectados em pontos estratégicos da região, propiciando a conscientização aos usuários quanto aos riscos.

Dessa forma, a sociedade é estimulada a participar das campanhas e também, a controlar os resultados que podem ser obtidos, através do site eletrônico, imprensa local, os diversos meios de comunicação (TV's, jornais, Rádios, etc.), além da assessoria de imprensa dos referidos órgãos.

#### **3.1.3. posicionamento do CPRv:**

A professora Ilana Pinsky, em tese de doutorado apresentada, no ano de 1999, ao Departamento de Psiquiatria da Universidade Federal de São Paulo intitulada *Dirigir Alcoolizado: perfil de risco entre jovens de São Paulo*, apontou que campanhas pela mídia e cobertura nacional da atividade de policiais atuando sobre o dirigir sob efeito do álcool são particularmente importantes para aumentar a probabilidade percebida, a sensação de que poderá ser detido ou sofrer punições, que é o que de fato influencia inicialmente a credibilidade das sanções (Turrisi, R. e Jaccard, J., 1992, Cognitive and attitudinal factors in the analysis of alternatives to drunk driving. *Journal of Studies on Alcohol*, 53: 405-414).

Desta feita, na esteira do que foi citado pela Professora Ilana Pinsky, sugere-se que sejam implementadas campanhas pela mídia e cobertura nacional da atividade de policiais, não só fiscalizando alcoolemia, mas também operações policiais voltadas a todos os tipos de fiscalização (motociclistas, controle de velocidade, saneamento etc), vez que são muito significativas para aumentar a probabilidade percebida nos condutores.

### **4. Elaborar um diagnóstico da fiscalização exercida pelos agentes:**

#### 4.1. propostas do grupo:

Primeiro passo seria a consolidação de dados estatísticos, em âmbito estadual e foco nas infrações que o grupo elencou como sendo as que mais ocasionam e potencializam os acidentes de trânsito, a citar: excesso de velocidade, consumo de álcool, uso de cinto de segurança e equipamentos de retenção apropriados ao transporte de crianças (infrações dos artigos 167 e 168 do CTB), acostamento e ultrapassagem.

#### 4.2. comentários enviados pelo Sr Paulo Eto:

“Como objetivo de estudar e determinar as causas dos acidentes para buscar soluções ou propostas de melhorias através de projetos operacionais ou projetos alternativos ou ainda projetos definitivos.

São desempenhadas as seguintes atividades dentro do processo de estudos:

- Análise de estudos e elaboração de projetos de Sinalização vertical, horizontal e geometria para a implantação de intervenções em pontos críticos de acidentes;
- Controle e Acompanhamento de “Relatório de Análise de Acidentes” (RAIA`S), referentes aos pontos críticos analisados;
- Estudos de Sinalização vertical, horizontal e geométrico;
- Levantamento, Vistorias e Estudos de Pontos Críticos;
- Análise de Restrições e controle do Transporte de Cargas;
- Análise de Pontos para Travessia de Pedestres em Passarelas.

São elaborados também, Relatório de Análise Instantânea de Acidentes, com o apoio dos técnicos das áreas envolvidas, para posterior Análise e a elaboração de propostas nos casos que envolvam situações especiais que mereçam algum tipo de tratamento. São feitos levantamentos dos dados dos acidentes, com informações e detalhes como possíveis causas e providências para soluções nos casos de necessidade de alguma intervenção, podendo ser uma solução operacional ou definitiva”.

#### 4.3. propostas adicionais do Sr Horácio Augusto Figueira:

Acréscimo das seguintes infrações: “não uso da seta para mudar de faixa ou para entrar ou sair da via nas conversões, dirigir com braço de fora (não uso das duas mãos), uso do celular, não manter intervalo de segurança do veículo à frente (distância), criança solta, semáforo vermelho, faixa de pedestre, placa de PARE, não uso do capacete”.

#### 4.4. posicionamento do CPRv:

O acompanhamento estatístico das autuações, de fato, deve centralizar-se em todas as infrações dinâmicas, ou seja, as que estão relacionadas ao comportamento do motorista na direção do veículo, independentemente da espécie de infração. Neste grupo de infrações podem ser elegidas algumas infrações que mereçam especial atenção, tais como:

4.4.1. as que, além de potencializar o risco do acidente de trânsito, também potencializam a

gravidade do acidente: neste grupo encontram-se duas infrações que possuem estas características reconhecidas mundialmente, ou seja, embriaguez ao volante (art. 165 do CTB) e excesso de velocidade (art. 218 do CTB );

4.4.2. as que potencializam o risco do acidente, tais como: art. 162, inc. I (direção inabilitada), art. 173 (racha), art. 175 (manobra perigosa), art. 186 (transitar na contramão de direção), art. 192 (distância de segurança), art. 191 (forçar

passagem), art. 202 e 203 (ultrapassagens irregulares), art. 193 (transitar pelo acostamento), art. 208 (semáforo vermelho), todos do CTB.

4.4.3. as que potencializam a gravidade do acidente, tais como: art. 167 (não uso de cinto de

segurança), art. 168 (transporte irregular de crianças), art. 244, inc. I e II (não uso do capacete), todos do CTB.

A nível nacional, esta tarefa é de competência do DENATRAN, nos termos do inciso X do art. 19 do CTB. Sugere-se que este acompanhamento seja implementado nos termos acima propostos.

No que se refere a dados estatísticos de acidentes, as propostas serão inseridas no subitem 3.8.

## **5. Padronizar procedimentos fiscalizatórios no âmbito nacional:**

5.1. propostas do grupo:

Quanto à padronização dos procedimentos fiscalizatórios, o grupo tem conhecimento do trabalho já desenvolvido pelo CONTRAN através da Resolução 371/10, assim aguardará esta normatização entrar em vigor.

5.2. posicionamento do CPRv:

Neste tópico o CPRv entende que a iniciativa do DENATRAN é extremamente oportuna e está desenvolvendo estudos desta Resolução para implementação operacional, quando de sua entrada em vigor. Contudo cabe salientar que o atual MBFT – Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito em seu volume I, não abarca a integralidade das infrações de trânsito capituladas no CTB.

## **6. Fortalecer a capacidade de gestão do Sistema Trânsito:**

6.1. propostas do grupo:

Como proposta no tocante a capacidade de gestão do Sistema de Trânsito, o grupo tem como objetivo propor o aumento de infrações possíveis de serem fiscalizadas por meio de equipamentos não metrológicos e assim potencializar a capacidade de monitoramento do trânsito.

5.2. posicionamento do CPRv:

A fiscalização por meio de equipamentos automáticos não metrológicos está disciplinada pela Resolução CONTRAN 165/04, seguindo os termos do § 2º do artigo 280 do CTB. O DENATRAN, através das Portarias 16/04, 26/05 e 263/07, descreveu quais as infrações que tais equipamentos podem registrar. Desta forma, não basta apenas propor o “aumento de infrações possíveis de serem fiscalizadas por meio de equipamentos não metrológicos”, mas sim, descrever quais seriam estas infrações.

Portanto, para definir estas infrações seria necessária disponibilização de tempo para discussão sobre o tema e, após a definição das infrações, verificar se há tecnologia capaz de registrá-las.

## **7. Criação de programa de transferência de jurisdição de trechos urbanos de rodovias (desafetação) para os municípios**

7.1. propostas do grupo:

Neste tópico o grupo chegou a um consenso de que em âmbito estadual, não haver necessidade de transferência de atribuição, a menos que surjam situações pontuais.

## 7.2. posicionamento do CPRv:

Em âmbito estadual caberia uma avaliação pormenorizada de cada trecho, com o intuito que ocorram tais delegações de atribuições, assim os municípios embora possuam a competência de gerir interesses locais, nos termos do inciso I do artigo 30 da CF/88 em âmbito de legislação de trânsito, deverá primeiramente preencher os requisitos para assunção de suas competências, as quais estão elencadas no artigo 24 do CTB c/c aos dispositivos da Resolução CONTRAN 296/08. Somente após o cumprimento dos requisitos legais os municípios terão condições de receberem tais delegações.

Cabe ainda o juízo de valor da autoridade competente, quanto a oportunidade, conveniência e sobretudo a necessidade.

## **8. Promover a fiscalização quanto aos fatores de risco de acidentes na condução veicular:**

### 8.1. propostas do grupo:

Este item está diretamente relacionado com o item 03 (três), assim haveria necessidade, sobretudo de acrescentarmos as fiscalizações nas infrações dinâmicas, com isso como proposta será revisto o projeto do Eng. Horácio Augusto Figueira.

### 8.2. propostas adicionais do Sr Horácio Augusto Figueira:

“Incluir a criação de indicadores quantitativos no Brasil, que permitam comparações e avaliações permanentes das metas da Década de Redução de Acidentes, os quais possam ser facilmente mensurados, auditados por um Organismo Nacional (DENATRAN ???) e correlacionados estatisticamente:

A- Índices reais de infrações, a serem obtidos, por amostragem, em pontos fixos e com o acompanhamento dos veículos.

B- Índices de acidentes, por tipo de veículos, procurando-se detalhar os tipos em subtipos.

C- Índices de autuações e de multas efetivamente pagas, por ponto/cruzamento, por trecho, por tipo de veículo e por tipo de infração”.

### 8.3. posicionamento do CPRv:

“Promover a fiscalização quanto aos fatores de risco de acidentes” exige primeiramente que se tenha uma base de dados de estatística de acidentes consolidada e detalhada e, a partir da análise estatística dos acidentes, implementar a fiscalização, direcionando-a às ações preventivas, definindo onde e quando aplicá-la, bem como definir o que fiscalizar.

Neste sentido, é fundamental que os boletins de ocorrência que registram acidentes de trânsito contemplem informações padronizadas. O inciso XI do artigo 19 do CTB atribui ao DENATRAN a competência de estabelecer um modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito. Assim, sugere-se que seja proposto ao DENATRAN que, nos termos do inciso XI do artigo 19 do CTB, fixe um modelo padrão de BOAT. Ressaltamos que a ABNT já produziu NBR sobre o tema, conforme segue:

8.3.1. NBR nº 10.696, de Jun89, que estabelece os símbolos gráficos a serem usados nos diagramas de acidente de trânsito e nos Boletins de Ocorrência em estudos e levantamento de acidentes de trânsito;

8.3.2. NBR nº 10.697, de Jun89, que define os termos técnicos utilizados na preparação e execução de pesquisas relativas a acidente de trânsito e elaboração de relatórios;

8.3.3. NBR nº 12.898, de Nov93, que fixa o relatório a ser empregado na coleta de dados estatísticos de acidente de trânsito rodoviário e urbano, para fins de unificação nacional de coleta de dados e com registro público das suas circunstâncias, causas e conseqüências.

Após a fixação de um modelo padrão de BOAT, partir-se-ia para a definição das informações que seriam inseridas no RENAEST, nos termos da Resolução CONTRAN 208/06. Finalmente, após estas etapas, haveria plena possibilidade de direcionar a fiscalização relacionada aos fatores de risco de acidentes previamente identificados.

## **9. Priorizar a fiscalização das condutas infracionais com maior potencial de vitimização:**

### 9.1. propostas do grupo:

Por fim neste tópico coube salientar que como a fiscalização está diretamente relacionada ao Princípio da Legalidade, em que o agente de fiscalização, é um servo do que diz a lei, se esta não conter os subsídios necessários e adequados torna inexecutável o trabalho dos órgãos a quem compete fiscalizar. Assim exposto, o grupo viu como estratégico a Resolução 214 do CONTRAN que regulamenta a fiscalização de velocidade, a qual cabe uma análise imediata bem como o artigo 306 do CTB, cuja alteração promovida pela “lei seca”, inviabilizou a ação penal. Neste diapasão o grupo então deliberou pela priorização dos dispositivos legais que favoreçam a fiscalização, assim como a implementação e/ou aceleração do SINIAV.

### 9.2. sugestões enviadas pelo Sr Paulo Eto:

- I) Intervenções físicas no local;
- II) Ações Educativas com auxílio inclusive de tecnologia de ponta;
- III) Implantação de Dispositivos Ostensivos de Fiscalização”.

**“Outras Sugestões:** Melhoria no sistema de monitoramento e de comunicação com os usuários que podem receber informações de trânsito, alternativas de tráfego, melhores horários, além de orientação para uma viagem tranquila e segura através do serviço de atendimento pelo telefone **“0800”**, além dos painéis de mensagens variáveis fixos e móveis, materiais educativos distribuído em pontos estratégicos, e por endereço eletrônico”.

### 9.3. Propostas encaminhadas pelo Sr Carlos Alberto Felizola Freire:

“A fiscalização não deve se ater apenas ao **controle da velocidade**, mas também ao **excesso de peso dos veículos de carga, inclusive com o veículo em movimento**.

Para o efetivo exercício da fiscalização – em ambos o casos, é indispensável que haja **sinalização adequada**, sem o que será inócua.

**É indispensável que os postos de pesagem funcionem 24 horas por dia, e que a autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via esteja sempre presente.**

A **presença de agente de trânsito nos locais de fiscalização** é condição indispensável para dar eficácia às penalidades aplicáveis.

Seria de todo conveniente que as Agências Reguladoras também pudessem atuar na fiscalização, contando especialmente com meios eletrônicos, como prevê a lei de sua criação.”

#### 3.9.4. posicionamento do CPRv:

Concordância com as propostas do grupo apresentadas na primeira reunião.

A fiscalização de excesso de peso dos veículos de carga é importante em que pese a escassez de dados e informações que apontem qual a real contribuição desta infração para a causa dos acidentes.

Estancar a fiscalização, em especial o policiamento, nas balanças seria desprestigiar a fiscalização de outras infrações dinâmicas que poderiam estar sendo observadas com o policial no trecho rodoviário. Ademais, esta fiscalização pode ser realizada por meio de balanças e por meio de verificação da NF.

Registre-se que o PPA do Governo do Estado de São Paulo contempla metas de implantação e operação de postos de pesagem.

Outro aspecto é a existência do GT de caminhões criado pelo CEDATT cujos trabalhos, ainda não conclusos, convergem para um consenso de realização de operações específicas de fiscalização de peso com todos os órgãos envolvidos. Portanto, parece-nos prudente aguardar a finalização dos trabalhos deste GT para então definir esta proposta como exeqüível.

Por fim, sugere-se:

- 1) a análise de alteração do parágrafo 1º do artigo 99 do CTB, ampliando as hipóteses de fiscalização de peso, contemplando a cubicagem da carga, metodologia que era possível até 21 de janeiro de 1998;
- 2) a avaliação quanto a proibição expressa quanto a circulação de motocicletas e similares entre veículos, nas faixas de rolamento;
- 3) o estudo de aferição de velocidade média em trechos homogêneos, como proposta de acréscimo a discussão da Resolução do CONTRAN 214.

#### Grupo de Trabalho - Infraestrutura

- **Definição/Interpretação do termo Infra estrutura:** São premissas, pré requisitos e ações básicas para dar apoio a todas as ações a serem implantadas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito objetivando a diminuição dos acidentes de trânsito.
- **Cronograma de implantação/priorização:** Dependerá de estudos detalhados com grupo de trabalho para cada item em específico, descrevendo: atividades, recursos materiais e pessoais, benefícios e avaliação de custo/benefício e recursos a serem disponibilizados para definição do cronograma.
- **Características dos itens:**
  - a) preventivo ou corretivo;
  - b) para curto, médio ou longo prazo;
  - c) Utilizar quaisquer tecnologias.

- **Estruturação dos itens/Focos:**

I- Político,

II- Gestão

III- Viário/Técnico.

**Obs.: Parte dos Itens utilizados neste documento foram autorizados por Grupos de estudos de Trânsito do Instituto de Engenharia e ANTP.**

I- **POLÍTICO:**

- a) Estruturação organizacional do órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) – Denatran, para atender a demanda mínima de infraestrutura de suporte aos órgãos do SNT necessária para a implantação de ações;
- b) Reconhecimento da importância da causa e vontade política dos segmentos legislativo, executivo e judiciário, inclusive com apoio explícito da presidência da república para assegurar os programas, ações, convênios, para a redução de acidentes.
- c) Incentivo a utilização de Transporte Público; Ex. : Apoio ao projeto em tramitação na câmara do REITUP (regime especial de incentivo ao transporte público);
- d) Premiação aos órgãos integrados ao SNT que tenham atingido metas, demonstradas através de indicadores padronizados( vide item no tópico gestão)
- e) Incentivo a criação de Conselhos Estaduais para Diminuição de Acidentes de Trânsito, representando os mais diversos segmentos da sociedade, para participação em Fóruns, grupos para elaboração de Projetos e Audiências Públicas. Ex.: CEDATT- SP

II- **Gestão**

- a) Padronização Nacional das estatísticas de acidentes de trânsito;
- b) Fóruns Nacionais / Estaduais/ Municipais contínuos e permanentes para definições de políticas e ações;
- c) Capacitação / profissionalização dos funcionários dos órgãos do SNT inclusive administradores e gerentes;

- d) Fornecer diretrizes e acompanhar os CFCs em suas atividades principalmente no aprendizado dos motoristas;
- e) Incentivar a celebração de convênios entre os órgãos do SNT e em especial em trechos urbanos de rodovias ( item contido no material do Denatran);
- f) Marketing para divulgação nas diversas mídias de programas e ações a serem executados;
- g) Auditoria do DENATRAN nos órgãos do SNT para o cumprimento das Resoluções do CONTRAN;
- h) Literatura / elaboração de manuais /estudos referenciais para divulgação e aplicações para os órgãos do SNT facilitando assim a evolução e desempenho dos mesmos;

Ex1: Elaboração / implantação de planejamento estratégico de mobilidade em órgãos de trânsito.

Ex2: Utilização de indicadores para órgãos de trânsito.

- i) Criação de indicadores padronizados em todas as áreas de transito para acompanhamento de progresso do órgão;
- j) Prover retaguarda de infraestrutura ( recursos matérias e pessoais)para a fiscalização e operação para o cumprimento mínimo das atividades.
- k) Aumento na Fiscalização e implantação de locais para balanças

## **Grupo de Trabalho – Segurança Veicular**

### **Proposta**

#### **Implementação de cintos retráteis de três pontos**

#### **(em todas as posições dos bancos traseiros dos veículos M1)**

#### **Fundamentação:**

Diante de todas as limitações dos cintos estáticos, sejam subabdominais ou de 3 pontos atualmente utilizados nos bancos traseiros, sejam na posição central (sub abdominal) e nas posições laterais (estáticos de 3 pontos), de vários veículos da frota brasileira, recomendamos revisões na resolução CONTRAN 48/98, visando tornar obrigatório o uso dos cintos retráteis de 3 pontos em todas as posições do banco traseiro dos veículos de passeio.

Tal recomendação do ponto de vista da performance quanto à proteção ao ocupante leva em conta o seguinte:

1. Do ponto de vista da proteção ao usuário adulto
  - ✓ O cinto estático subabdominal não protege o tórax permitindo que este se desloque demasiadamente para frente aumentando consideravelmente o risco de choque da cabeça com os bancos dianteiros, o que prejudica este ocupante e aumenta as forças aplicadas no encosto do banco dianteiro podendo prejudicar seus ocupantes, inclusive com o risco que prejudicar a performance

do *air bag*, pois nas premissas de calibração do mesmo esta condição não se inclui.

- ✓ Como consequência do acima exposto, por não haver retenção na região torácica, a carga aplicada na região pélvica tende a ser muito maior, havendo assim uma concentração de esforços em uma única região.
- ✓ Nos cintos subabdominais é grande o risco de lesões nas partes moles da região abdominal, em função da probabilidade de ajustes incorretos do comprimento do catarço, visto que este é totalmente manual e depende da ação do ocupante. Este mesmo tipo de risco também se aplica aos cintos traseiros estáticos de três pontos, porque também dependem de ajustes manuais do comprimento do catarço.
- ✓ Ainda com relação ao ajuste de comprimento do catarço, além do aspecto acima, ainda os passageiros do banco traseiro, quando encontram dificuldades para ajustar o cinto tendem a deixar de utilizá-los, algumas vezes por esta razão e outras pelo fato do catarço não recolher este pode ficar em contacto com partes ou objetos sujos vindo a encardir e poder sujar a roupa do usuário.
- ✓ O cinto subabdominal apresenta maior de probabilidade de permitir o efeito “*submarining*” que se configura no fato do ocupante poder deslizar para frente tendendo a passar por baixo do cinto.
- ✓ Em outras circunstancias pode ocorrer o contrario, ou seja, o ocupante tender a deslizar para cima fazendo com que o contacto do cinto subabdominal com o corpo se faça na região do fêmur e com isto a região pélvica apresentar um giro em relação ao ponto de contato.
- ✓ Por último, convém lembrar que os veículos brasileiros, equipados com cintos subabdominais ou estáticos de 3 pontos, não estão em conformidade com os requisitos da norma europeia ECE R16 que desde 2002 , em seu anexo 16, exige cintos de 3 pontos retráteis em todas as posições dos veículos de passeio (M1).

## 2. Do ponto de vista da proteção à criança (utilização de cadeirinhas):

- ✓ A fixação da cadeirinha na posição traseira central é a condição ideal para propiciar a melhor proteção; porque nesta posição, a criança não corre o risco de bater com a cabeça na porta ou lateral do veículo, não tem acesso aos mecanismos de travamento e levantador de vidro, o acesso visual ou táctil para os pais é facilitado, e em caso de capotamento esta posição propicia um menor risco contacto com o teto, pois no centro do veiculo o teto tende a se deformar menos.
- ✓ No entanto, os cintos subabdominais não permitem a fixação de modo apropriado, pois não têm provisão para reter o encosto da cadeirinha.
- ✓ Assim sendo, a fixação acaba sendo feita nos assentos traseiros laterais onde as vantagens acima mencionadas deixam de existir.

- ✓ Por outro lado, se nos assentos traseiros laterais o veículo estiver equipado com cintos de 3 pontos estáticos, a fixação da cadeirinha ainda não é a ideal devido a dificuldades de instalação (requer mais habilidade e ajustes manuais) e também devido ao fato de não haver retrator para manter tração no cadoço, os ajustes iniciais, com a vibração do veículo pode se desfazer.

Proposta:

A resolução CONTRAN 48/98, em seus parágrafos 3.1.1.5 e 3.1.1.6, estabelece que:

3.1.1.5 - Os veículos produzidos a partir de 1/1/99 nos assentos traseiros laterais que não se enquadrem no item 3.1.1.4 deverão ser dotados de cintos do tipo três pontos, com ou sem retrator.

3.1.1.6 - Nos assentos traseiros intermediários, o do tipo três pontos, com ou sem retrator, ou do tipo Subabdominal.

A proposta para implementação do cinto retrátil de 3 pontos em todas as posições do veículo alterará o parágrafo 3.1.1.5 para o seguinte:

**“Veículos de passeio cat. M1 (novos projetos) lançados a partir de 01/01/2012 deverão ser dotados de cintos retrateis de 3 pontos em todas as posições do banco traseiro. Quanto aos projetos existentes, estes têm a opção de manter os cintos subabdominais nos assentos intermediários, no entanto, a partir de 01/01/2012, também deverão ser equipados com cintos retráteis de 3 pontos nas posições laterais.”**

Quanto ao parágrafo 3.1.1.6, este será eliminado.