

INMETRO DEVE PRORROGAR PORTARIA 544

Silvio Médici, presidente da Abeetrans, foi recebido em Brasília pelo ministro Marcos Jorge, da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, para discutir a prorrogação da Portaria 544, do Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia), que desde 16 de fevereiro exige que sejam instalados no país radares com nova arquitetura de software e hardware. A entrada em vigor da portaria deve ser prorrogada por seis meses.

“Mostramos ao ministro que a indústria nacional é a favor das inovações definidas na portaria, mas que o prazo para mudanças tão importantes e sofisticadas precisaria se estender por mais seis meses. Ele entendeu nossa argumentação”, disse Médici.

O Departamento Jurídico da entidade aponta três motivos para pedir a prorrogação do prazo da portaria: primeiro, o fato de os radares atualmente funcionarem em perfeitas condições.

Segundo, que, das cerca de 20 empresas que fabricam os equipamentos, apenas duas conseguiram aprovar novos produtos.

Por fim, que as empresas estão hoje participando de licitações baseando seus preços em equipamentos antigos”, já que não existem modelos que atendam a 544 para abastecer o mercado.

Para Médici, o impacto imediato da Portaria 544 no trânsito brasileiro é a interrupção de instalação de radares. “Ficar sem radares, especialmente de velocidade, vai aumentar, certamente, as estatísticas de mortes e



Reunião da Abeetrans, Inmetro e o ministro Marcos Jorge, em Brasília

feridos no Brasil. Nós trouxemos aqui um alerta de interesse público da mais alta relevância”, disse o presidente da Abeetrans.

“O trânsito brasileiro mata hoje, com radares em funcionamento, mais de 40 mil pessoas e lesiona outras 500 mil por ano, gerando custos na ordem de R\$ 36 bilhões. Imagine sem fiscalização eletrônica”, disse Médici.

“Vou respeitar a autonomia administrativa do Inmetro, naturalmente, mas vou conversar com o presidente do órgão a respeito da prorrogação por seis meses”, afirmou o ministro Marcos Jorge.

Participaram da reunião como o ministro Marcos Jorge: deputado Luiz Carlos Hauly, Andrea Santini (Inmetro), Adalberto Romar (assessor parlamentar), Neuri Mantovani (assessor parlamentar), Nayhara Branquinho (Ministério da Indústria), Cristiane Amorin (Inmetro) e Victor Agostinho (Abeetrans).

EXPEDIENTE

A Abeetrans (Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito) é uma associação civil, sem fins lucrativos, sediada à Avenida Ibirapuera, 2120, conjunto 53, São Paulo, SP. Telefone (11) 5054-6510

Presidente Executivo

SILVIO MÉDICI

DIRETORIA EXECUTIVA

Diretor de Comunicação:

CARLOS G. BERGAMINI DA CUNHA

Diretor Técnico

ARNALDO MARÇULA JÚNIOR

Diretor Administrativo Financeiro

RODOLFO VALENTINO IMBIMBO

Diretor Sinalização e Serviços

RODRIGO MARTIRE

Diretor Tecnologia da Informação

NEWMAN MARQUES DA SILVA

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

MOISÉS DE MORAES

Conselheiros

JULIO BOFFA

ABEL CHANETON

MARCELO LIMA

PÉRSIO WALTER BORTOLOTTI

ABEETRANS NEWS

Abeetrans News é uma publicação da Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (Abeetrans), produzida pela VACOM

Jornalista responsável:

VICTOR AGOSTINHO

www.vacom.com.br

EDITORIAL

O Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), autarquia federal, vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, que é o órgão normativo do Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Sinmetro), após longa discussão com o nosso setor publicou a Portaria 544/2014, que substitui a Portaria 115/1.998, e que rege o controle legal dos equipamentos de monitoramento de velocidade de veículos automotores.

Durante o tempo decorrido entre a edição da portaria e a entrada em vigor, ficou claro que o grau de exigência e as indefinições na sua interpretação, não seria superado, tal qual aconteceu, ou seja, na entrada em vigor da portaria em 12 de fevereiro, apenas dois modelos estavam aprovados, modelos estes que não atendem a demanda das rodovias e vias brasileiras.

Pode o nosso leitor perguntar por que decorrido tanto tempo ainda não foi aprovado nenhum modelo? Simples: o alto grau de sofisticação do projeto, indefinições técnicas e interpretativas da Portaria, causaram ao longo do tempo grande perda de tempo, obrigando as empresas a sucessivas adaptações dos seus projetos ao sabor do entendimento dos técnicos de plantão.

O resultado desse estado de coisas nós já sabemos.

Em primeiro lugar, o descarte de milhares de equipamentos instalados em todo país que estão operando com alto grau de segurança, causando grave prejuízo às empresas e ao país. Ato contínuo, o país ficará sem fiscalização eletrônica de velocidade, fato gerador de graves acidentes de trânsito e responsável por milhares de mortos e inválidos em todo Brasil.

O trânsito brasileiro mata mais de 40 mil brasileiros e lesiona outros 500 mil por ano, na sua maioria por excesso de velocidade, gerando custos na ordem de R\$ 36 Bilhões, dinheiro que falta na educação e na saúde.

A ABEETRANS não poderia ficar silente frente a esse grave problema gerado pela Portaria 544, e, nesse sentido, recorreu ao ministro da Indústria, Comércio Exterior e Serviço, Marcos Jorge, que, sensibilizado, comprometeu-se a avaliar o problema juntamente com o presidente do Inmetro, Carlos Augusto de Azevedo, no sentido de prorrogar o início da vigência na portaria.

Essa medida é de ordem administrativa e não irá gerar custo ao Estado, atendendo aos interesses da indústria nacional e da sociedade brasileira.

A ABEETRANS acredita que prevalecerá o bom senso na decisão que será tomada.

Boa leitura!



SILVIO MÉDICI
Presidente Executivo da Abeetrans

20 ANOS DO CTB

ACIDENTES CUSTARAM R\$ 36 BILHÕES POR ANO

No mês passado, o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) completou 20 anos de vigência. Nem o fato de ser considerado um dos códigos mais completos do mundo, no entanto, fez com que houvesse redução significativa no número de mortos e sequelados por acidentes de trânsito no período.

Desde então, a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, teve 33 leis que alteraram a redação original do ordenamento e mais de 700 resoluções regulamentaram temas importantes.

Estudo feito pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, parceiro da Abeetrans, indica que, desde 1998 até o final de 2017, vigência do CTB, foram gastos aproximadamente R\$ 36 bilhões por ano com acidentes de trânsito. Ou seja, R\$ 720 bilhões acumulados durante 20 anos. O valor representa 12% do PIB (Produto Interno Bruto) de 2015 de todo o Brasil ou 1,5 vezes o PIB da cidade de São Paulo.

De acordo com os dados do Ministério da Saúde, morreram 662.219 pessoas de 1998 a 2015 em decorrência dos acidentes de trânsito. Os pedestres são os que mais morreram, seguidos dos ocupantes de automóveis, depois pelos motociclistas, ciclistas, ocupantes de caminhões e, por fim, de ônibus.

A maior parcela dos que morreram está

classificada na categoria "outros" do Ministério. "Um número tão elevado de vítimas sob esta classificação 'outros' nos faz refletir ainda na falta de cuidado no registro das pessoas mortas por acidentes, num distanciamento à vida perdida e às conseqüências que isso traz aos familiares e amigos. O acidente de trânsito precisa deixar de ser um 'acaso' e ter a responsabilidade apurada de quem o comete", afirma o diretor-presidente do Observatório,

José Aurelio Ramalho.

Segundo Ramalho, é dramático afirmar também que o Brasil não tem dados estatísticos que demonstrem o número de sequelados permanentes gerado pelos acidentes de trânsito.

Estimativas apontam que eles são de oito a dez pessoas para cada vítima fatal registrada.

Para o diretor do Observatório, esse exército de sequelados causa, para além do drama pessoal e da completa mudança da rotina da família, gastos para a Previdência e para o Sistema de Saúde Pública. E ainda, segundo o Ministério de Trabalho, o acidente de trânsito é o principal motivo de afastamento do empregado.

"O país não pode gastar R\$ 36 bilhões por ano consertando o que deveria ser resolvido preventivamente, com investimentos em educação, engenharia e fiscalização", disse Silvio Médici, presidente da Abeetrans.

O QUE FAZER COM R\$ 720 BILHÕES

pagar 5 anos da Previdência Pública

24 mil novos hospitais

Triplicar escolas (hoje são 190 mil)

66 mil km de ferrovias

zerar déficit habitacional do país

204 mil km de rodovias

20 ANOS DO CTB MORTE DE MOTOCICLISTA SOBE

1.158%

Devido ao crescimento da frota de motocicletas e à falta de uma política de segurança para veículos de duas

rodas, esse modal foi o que apresentou o maior crescimento do número de vítimas fatais nos 20 anos de existência do Código de Trânsito Brasileiro, de acordo com estudo realizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária.

Em 1998, foram 1.047 mortes (ou seja, três mortes por dia), enquanto que em 2015 foram 12.126 mortes (33 mortes por dia), representando 11 vezes mais mortes por dia ao longo dessas duas décadas. Os motociclistas são, de acordo com os dados mais atuais, as principais vítimas de acidentes de trânsito no país.

“Diante de tantas vidas perdidas são necessárias ações imediatas como a introdução da nova formação do condutor, da educação de

trânsito nas escolas de ensino fundamental como um tema transversal, do investimento em fiscalização e infraestrutura viária, pois se temos um Código de Trânsito tão completo, não justifica matarmos tanta gente”, afirma José Aurelio Ramalho, do Observatório.

Para Ramalho, para reverter a situação, são necessárias diretrizes objetivas para os próximos 20 anos, como sugere a Lei 13.614, que institui o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e, por consequência, novos comportamentos da sociedade.

ACIDENTES NO PERÍODO DIVIDIDOS POR MODAIS

Ano	Pedestre	Ciclista	Moto	Automóvel	Caminhão	Ônibus	Outros	Total
1998	11.227	396	1.047	3.736	275	103	14.106	30.890
1999	9.886	555	1.599	4.767	306	94	12.362	29.569
2000	8.696	789	2.492	5.442	488	127	10.961	28.995
2001	9.720	1.008	3.130	6.047	502	93	10.024	30.524
2002	9.947	1.240	3.773	6.514	550	135	10.594	32.753
2003	9.991	1.263	4.292	6.650	594	143	10.206	33.139
2004	10.166	1.389	5.067	7.467	708	212	10.096	35.105
2005	10.320	1.523	5.995	7.341	732	166	9.917	35.994
2006	10.147	1.668	7.198	7.903	786	235	8.430	36.367
2007	9.657	1.649	8.118	8.273	767	183	8.760	37.407
2008	9.474	1.615	8.939	8.387	718	179	8.961	38.273
2009	8.799	1.573	9.306	8.438	753	177	8.548	37.594
2010	9.944	1.513	10.894	9.401	780	160	10.152	42.844
2011	9.244	1.475	11.485	10.112	848	194	9.898	43.256
2012	8.819	1.492	12.544	10.525	863	193	10.376	44.812
2013	8.220	1.348	12.040	10.084	818	173	9.583	42.266
2014	8.082	1.357	12.652	10.409	838	239	10.203	43.780
2015	6.979	1.311	12.126	9.178	739	235	8.083	38.651
Total	169.318	23.164	132.697	140.674	12.065	3.041	181.260	662.219

Fonte: Observatório Nacional de Segurança Viária