

## Momento histórico

# RADARES COMPLETAM 23 ANOS DE ATIVIDADE NO PAÍS

Associadas da ABEETRANS escreveram um capítulo importante na história do monitoramento do trânsito. Há 23 anos, em 20 de agosto, começou a funcionar a primeira lombada eletrônica do mundo. O dispositivo, desenvolvido pela Perkons e instalado em Curitiba, trouxe um novo conceito para medidor de velocidade: o de comunicação com o usuário, já que o equipamento mostra imediatamente ao motorista se ele está dentro dos limites de velocidade.

Vinte e um anos atrás seria a vez de Campinas, em 21 de setembro, por meio da Engebras, implantar o primeiro sistema brasileiro de monitoramento com os chamados "radares". Campinas é hoje referência nacional no monitoramento, tendo criado um Centro de Controle Operacional que virou uma espécie de vitrine para o setor.

A primeira lombada eletrônica de Curitiba, no bairro Xaxim, continua operando ainda hoje. A Lombada eletrônica da Perkons está entre as inovações destacadas no livro "101 Inovações Brasileiras", lançado em dezembro de 2008, pelo Monitor Group, empresa global de serviços de assessoria de gestão, em parceria com a revista Exame.



As lombadas eletrônicas são hoje uma das marcas da paisagem de Curitiba

## Os primeiros surgiram no Pós-Guerra

No final da Segunda Guerra Mundial, o engenheiro do Exército dos EUA John L. Barker teve a ideia de adaptar o equipamento de radar usado em combate para a fiscalização de tráfego. Em 1947, o sistema de Barker foi testado na cidade de Glastonbury, Connecticut, criando a primeira máquina de fiscalização por radar.

Ao final da década de 1970, todos os carros da polícia rodoviária de Nova York já tinham um radar de trânsito, chamado "radar gun".

O conceito de câmeras para registrar infrações de trânsito é bastante antigo: já em 1905 havia um pedido de patente nos EUA para um sistema que registraria imagens de um veículo se movendo entre dois pontos de uma estrada, com marcação de horário. As marcas de horários permitiriam o cálculo de velocidade, e a foto serviria para identificar o motorista.



John L. Barker

# EDITORIAL

## 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 Exevutivo  
**SILVIO MÉDICI**

### DIRETORIA EXECUTIVA

Diretor de Comunicação:  
**ABEL VIVO CHANETON**

Diretor Técnico  
**ARNALDO MARÇULA JÚNIOR**

Diretor Administrativo Financeiro  
**RODOLFO VALENTINO IMBIMBO**

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

**JÚLIO ANTONIO MARCELLO BOFFA**

Conselheiros

**FRANCISCO ALENCAR RODRIGUES**  
**LUIS GUSTAVO DA SILVA MONTORO**  
**ANDRÉ BAETA**  
**WALTER ALBERTO MITT SCHAUS**

### ABEETRANS NEWS

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

Jornalista responsável:

**VICTOR AGOSTINHO**

reportagem:

**SÉRGIO KULPAS**

[www.vacom.com.br](http://www.vacom.com.br)

Há exatos 23 anos o Brasil ingressava na era da tecnologia do controle eletrônico do trânsito com o funcionamento da primeira lombada eletrônica instalada no mundo. Este dispositivo desenvolvido pela nossa associada, a Perkons, instalado em Curitiba, disponibilizou para a sociedade um novo conceito para o controle da velocidade, onde o equipamento interage com o condutor do veículo, uma vez que o equipamento registra e mostra, em tempo real, se o condutor está dentro do limite de velocidade.

Dois anos depois, na cidade de Campinas, entrou em operação o primeiro sistema brasileiro de monitoramento de velocidade com os chamados "radares", instalados por outra associada, a Engebras, e que hoje é uma referência nacional com a criação de Centros de Controle Operacional.

No passado classificado equivocadamente como "indústria da multa", hoje, com a comprovada eficácia dos equipamentos, os sistemas de monitoramento eletrônico de trânsito são uma ferramenta indispensável para a redução dos acidentes.

Ao longo de duas décadas, estes equipamentos contribuíram com a fiscalização das ruas e estradas brasileiras, minimizando o efeito dos acidentes que causam mortes, lesões e grande impacto econômico ao país.

Infelizmente, estamos longe de comemorar uma significativa redução dos acidentes no país. Ainda somos uma das nações que mais mata no trânsito. Segundo o DATASUS, chegamos a 22 mortes para cada 100 mil habitantes (há estudos que indicam 30 mortes) contra 3,7 mortes no Reino Unido e 4,1 mortes no Japão, com impactos sociais e econômicos na ordem de R\$ 70 bilhões por ano, valor atualizado do estudo realizado pelo IPEA em parceria com a ANTP.

O fato concreto é que a solução para essa tragédia do trânsito brasileiro passa por uma profunda mudança na cultura da sociedade, que deveria começar pelos nossos jovens, introduzindo-se imediatamente no currículo escolar temas sobre cidadania, regras e comportamento no trânsito. Assim, se estará educando e preparando os jovens para uma sociedade mais amistosa em que as regras sejam naturalmente seguidas na ocupação do espaço viário das cidades e estradas.

Enquanto essa mudança não ocorre vamos continuar a assistir e a discutir a implementação de medidas paliativas para solução de um problema que diz respeito diretamente ao comportamento do cidadão no seu meio.



Boa leitura.

**SILVIO MÉDICI**  
Presidente Executivo  
da Abeetrans





Complexidade da implantação do programa "BR LEGAL" requer reuniões constantes

# CONTRIBUIÇÃO PARA UM TRÂNSITO SEGURO

Em julho, a ABEETRANS teve agenda cheia com encontros importantes em sua sede.

Entre outras reuniões, a associação recebeu a terceira reunião de Gerenciamento dos Contratos do Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária "BR LEGAL", com a participação dos gestores do DNIT e GTT (Grupo Técnico de Trabalho) das empresas associadas da ABEETRANS.

O "BR LEGAL" é um programa inovador que aborda conceitos de auditoria de segurança viária na concepção de seus projetos de engenharia, com foco na segurança dos usuários de toda malha rodoviária federal contratada. O "BR LEGAL" está sendo implantado em todo território nacional e abrange 55 mil km de vias.

Participaram da reunião o coordenador-geral de Operações Rodoviárias do DNIT, Alexandre Castro Fernandes, e sua equipe: Lucas de Araújo Boto, Ítalo Marques Filizola, Antonio Gabriel dos Santos, além do GTT, composto pelo presidente Silvio Médici e os especialistas Ulysses Carrara, Rodrigo Colleone, Pedro Peres da Silva e Jorge Capela. A reunião teve a assessoria jurídica de Flávia Rapatoni.

No final do mês, a ABEETRANS recebeu o Grupo de Trabalho da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) que está criando norma nacional para padronizar o uso de tachas reflexivas nas ruas e

rodovias de todo o Brasil.

O convite aos técnicos da ABEETRANS para colaborar com o Grupo de Trabalho foi feito porque a associação é referência nacional em tecnologias de trânsito, reunindo as principais empresas do setor.

A norma vai estabelecer padrão especificamente brasileiro para instalação das tachas reflexivas em vias de rodagem. Para se tornar uma norma da ABNT, o processo exige estudo detalhado da questão e reuniões de alto nível técnico.

A ABEETRANS é membro da ABNT.



ABNT e ABEETRANS: grupo de trabalho define norma das tachas reflexivas

# MULTA PELA MÉDIA DE VELOCIDADE GANHA FORÇA

Fotos Arquivo

A

Quem pensa que a polêmica implantação do sistema de multas por média de velocidade é um capítulo encerrado, pode estar enganado. É uma questão de tempo para o Brasil seguir o exemplo de outros países e modernizar seu aparato de fiscalização eletrônica de velocidade.

A tendência, que se discute de maneira oficiosa nas Câmaras Temáticas do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), é o sistema de monitoramento pela média de velocidade entre dois pontos na via, onde dois aparelhos registram a velocidade do veículo nos momentos de entrada e saída do trecho fiscalizado. Com isso, frear apenas ao passar no radar não vai adiantar. O motorista terá de se manter abaixo do limite de velocidade no percurso todo.

Além dos radares que registram a velocidade em um determinado ponto, que farão a leitura das placas dos veículos, estuda-se a implantação de chips eletrônicos nos veículos para calcular a média de velocidade entre dois pontos da via. A avaliação de excesso de velocidade seria feita com base nestes dados.

O ministro da Secretaria de Portos da Presidência da República, Edinho Araújo (PMDB-SP), apresentou, quando era deputado federal em 2012, o Projeto de Lei 3152/12, que tratava justamente da regulamentação desse sistema. O PL foi arquivado em janeiro de deste ano, mas pode retornar com nova redação.

Segundo o ministro Araújo, a expectativa do projeto era mudar o comportamento dos motoristas. Para Araújo, a ideia do projeto era mudar o comportamento do motorista. "A sensação de ter a sua velocidade fiscalizada pontualmente e também por trechos deve produzir um maior sentido de responsabilidade. No Brasil, por ser um país rodoviarista por excelência, isso contribuiria para a diminuição do número de mortes", defendeu.

A medição da velocidade média é utilizada de forma experimental em países da Europa. No Reino Unido, o sistema já está bastante disseminado nas rodovias. A Holanda foi o primeiro país a empregar a fiscalização por média de velocidade. Foi imitada pela Bélgica, Áustria, Itália, Portugal e outros países. No Brasil, cidades paulistas já fazem testes e, em Curitiba (PR), os radares por média de velocidade são avaliados, sem multar, desde o ano passado.



**Ailton Brasiliense Pires**, presidente da Agência Nacional de Transportes Públicos, lamenta que o Projeto de Lei tenha sido retirado da pauta de votação. Ele reconhece que o mérito do projeto era inegável, e concorda com o estipulado no texto. A fiscalização por média de velocidade seria uma conquista para a qualidade do tráfego no Brasil, disse ele.



**Newman Marques**, diretor de tecnologia da ABEETRANS, participou do debate no DENATRAN sobre a fiscalização por velocidade média no Código de Trânsito Brasileiro. Segundo Marques, essa seria a melhor forma de garantir o respeito à velocidade ao longo da via, pois sempre haveria tempo entre trechos de acordo com o deslocamento - não importando se o condutor está freando ou acelerando. "Só depende da vontade do Congresso alterar o CTB nesse sentido. Feito isso, a Resolução CONTRAN 146/03 deveria ser atualizada e regulamentar a fiscalização por velocidade média".



**Mauricio Januzzi**, advogado, presidente da Comissão de Direito Viário da OAB, disse que a inovação do sistema é interessante mas precisa ser testada nas vias públicas. Para Januzzi, um sistema por média vai acabar com a "mania do motorista frear apenas onde tem radar e depois desenvolver uma velocidade superior àquela para não ser multado". O advogado disse que o projeto parece interessante, mas acredita que seria necessário fazer uma experiência para amadurecer a ideia.

B