



MESA DA ASSEMBLEIA

Presidente: Deputado Dinis Pinheiro
1º-Vice-Presidente: Deputado José Henrique
2º-Vice-Presidente: Deputado Inácio Franco
3º-Vice-Presidente: Deputado Paulo Guedes
1º-Secretário: Deputado Dilzon Melo
2º-Secretário: Deputado Alencar da Silveira Jr.
3º-Secretário: Deputado Jayro Lessa

SUMÁRIO

1 - ATAS

1.1 - 20ª Reunião Especial da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à Realização do Ciclo de Debates “Siga Vivo - Pelo Fim da Violência no Trânsito”

1.2 - 52ª Reunião Ordinária Interrompida da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à Realização do Ciclo de Debates “Siga Vivo - Pelo Fim da Violência no Trânsito”

1.3 - 21ª Reunião Especial da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à Realização do Ciclo de Debates “Siga Vivo - Pelo Fim da Violência no Trânsito”

2 - CORRESPONDÊNCIA DESPACHADA PELO SR. 1º-SECRETÁRIO

3 - MANIFESTAÇÕES

4 - MATÉRIA ADMINISTRATIVA



ATAS

ATA DA 20ª REUNIÃO ESPECIAL DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 5/7/2012

Presidência do Deputado João Leite

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Destinação da reunião – 1º Painel: Composição da Mesa - Execução do Hino Nacional - Palavras do Sr. Presidente – Exibição de vídeo - Palavras da Sra. Maria de Lurdes Camilli – 2º Painel: Composição da Mesa – Esclarecimentos sobre a dinâmica dos trabalhos - Palavras do Deputado Federal Hugo Leal - Palavras do Sr. Victor Pavarino - Palavras da Sra. Rita de Cássia Cunha - Palavras do Sr. Oliveira Santiago Maciel - Palavras do Sr. Ailton Brasiliense Pires – Esclarecimentos sobre os debates – Debates - Encerramento.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados e as Deputadas:

Arlen Santiago - Délio Malheiros - Elismar Prado - João Leite - Lafayette de Andrada - Leonardo Moreira - Liza Prado - Luzia Ferreira - Maria Tereza Lara - Rogério Correia - Sebastião Costa - Tiago Ulisses.

Abertura

O Sr. Presidente (Deputado João Leite) - Às 9h15min, declaro aberta a reunião. Sob a proteção de Deus e em nome do povo mineiro, iniciamos os nossos trabalhos. Com a palavra, o Sr. 2º-Secretário, para proceder à leitura da ata da reunião anterior.

Ata

- A Deputada Maria Tereza Lara, 2ª-Secretária “ad hoc”, procede à leitura da ata da reunião anterior, que é aprovada sem restrições.

Destinação da Reunião

O locutor - Destina-se esta reunião à realização do ciclo de debates “Siga vivo – pelo fim da violência no trânsito”, com os seguintes objetivos: difundir a realidade da violência no trânsito no Estado; apresentar o impacto dos acidentes de trânsito nas vidas das famílias e nos sistemas públicos de saúde e previdência; debater as causas e possíveis soluções para o problema; articular os agentes públicos do Estado para adoção de medidas visando à redução das mortes e do número de vítimas; sensibilizar a sociedade, por meio da educação e da mobilização, para um comportamento mais seguro no trânsito.

1º Painel

Composição da Mesa

O locutor - Convidamos a tomar assento à Mesa a Exma. Sra. Maria de Lurdes Camilli, Chefe em exercício da Polícia Civil de Minas Gerais, representando o Governador do Estado, Antonio Anastasia; o Exmo. Sr. Deputado Federal Hugo Leal, Presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro e Vice-Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados; a Exma. Sra. Deputada Maria Tereza Lara, Vice-Presidente da Comissão de Segurança Pública desta Casa e autora do requerimento que deu origem a este ciclo de debates; os Exmos. Srs. Cel. Musso José Veloso, representando o Presidente do Tribunal de Contas, Conselheiro Wanderley Ávila; Inspeitor Davi Stanley Bomfim Dias, Superintendente Regional da Polícia Rodoviária Federal em Minas Gerais; Major PM Agnaldo Lima de Barros, Subcomandante do Batalhão de Polícia Militar Rodoviária, representando o Comandante-Geral da Polícia Militar de Minas Gerais, Cel. PM Márcio Martins Sant'ana; a Exma. Sra. Ana Cláudia da Silva

Alexandre, Defensora Pública-Geral em exercício; e o Exmo. Sr. Ailton Brasiliense Pires, Presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP.

Execução do Hino Nacional

O locutor - Convidamos os presentes a ouvir o Hino Nacional.

- Procede-se à execução do Hino Nacional.

Palavras do Sr. Presidente

Exma. Sra. Maria de Lurdes Camilli, Chefe da Polícia Civil de Minas Gerais em exercício, representando o Governador do Estado, Sr. Antonio Anastasia; Exmo. Sr. Deputado Federal Hugo Leal, Presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro e Vice-Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, a quem agradecemos muito o esforço de estar aqui – não é um esforço grande porque o querido Deputado é mineiro, de Ouro Fino, e nós o emprestamos ao Rio de Janeiro; Exma. Sra. Deputada Maria Tereza Lara, Vice-Presidente da Comissão de Segurança Pública desta Casa; Exmo. Sr. Cel. Musso José Veloso, aqui representando o Presidente do Tribunal de Contas, Conselheiro Wanderley Ávila; Exmo. Sr. Davi Stanley Bomfim Dias, Superintendente Regional da Polícia Rodoviária Federal; Exmo. Sr. Major PM Agnaldo Lima de Barros, Subcomandante do Batalhão de Polícia Militar Rodoviária, aqui representando o Comandante-Geral da PMMG, Cel. PM Márcio Martins Sant'Ana; Exma. Sra. Ana Cláudia da Silva Alexandre, Defensora Pública-Geral em exercício; senhoras e senhores, autoridades. Na verdade, lerei o pronunciamento do Presidente da Assembleia, Deputado Dinis Pinheiro. Antes, porém, quero agradecer muito o apoio de todos nesse esforço da Assembleia Legislativa de estar em todas as regiões de Minas Gerais para discutir esse problema tão sério que o nosso Estado está vivendo. Sabemos que o País também vive o mesmo problema, mas tivemos oportunidade de nos deslocar dentro do Estado de Minas Gerais e ter contato com a situação grave relacionada com os acidentes de trânsito.

Ficamos, em alguns lugares, chocados com a banalização dos acidentes de trânsito e com a posição da sociedade, que não se apercebeu do sério problema que estamos vivendo, porque está ausente das discussões e de buscar soluções para minorarmos essa situação tão grave que vivemos. Penaliza-nos e nos entristece o grande número de jovens que estão se acidentando, perdendo mobilidade, ficando sequelados tão cedo. Alguns conseguem chegar aos hospitais, porém muitos ficam mortos em nossas estradas, em nossas ruas e avenidas.

Queria dizer, assim como dirão a Deputada Maria Tereza Lara e a Deputada Liza Prado, que estão conosco nesta manhã, que, ao sairmos a campo para verificarmos a situação, ficamos chocados. É importantíssimo que a Assembleia Legislativa e as autoridades deem uma resposta à altura da situação que estamos vivendo, lamentavelmente, no Estado de Minas Gerais, em relação aos acidentes de trânsito.

Passo a ler o pronunciamento do Deputado Dinis Pinheiro. (- Lê:)

“Abrir esta reunião estadual do ciclo de debates “Siga vivo” é tarefa extremamente gratificante. O evento realizado por esta Assembleia em parceria com mais de 50 entidades públicas e privadas sinaliza a seriedade com que temos nos unido para enfrentar um dos mais difíceis e atuais desafios vivenciados por sociedades de todo o mundo: a violência no trânsito e as suas nefastas consequências.

O Legislativo mineiro, que tem o objetivo de ser reconhecido como o poder e a voz do cidadão na construção de uma sociedade melhor, tem, corajosamente, abordado problemas que necessitam de urgente solução, como o abuso do “crack” e de outras drogas, a renegociação das dívidas dos Estados com a União, a segurança pública ou a necessidade de recursos para a saúde.

Seguindo essa tradição de envolvimento em assuntos de grande repercussão no cotidiano dos cidadãos que representa, esta Casa abraçou a bandeira da luta por um trânsito mais pacífico e mais seguro, promovendo este ciclo de debates, que agora chega a seu ápice. Os oito encontros regionais trouxeram à luz valiosas informações sobre cada uma das regiões representadas, permitindo melhor compreensão das diferentes facetas desse assunto tão complexo.”

Quero fazer um comentário. Hoje já sabemos qual é a cidade com o trânsito mais violento de Minas Gerais. Temos a expectativa de que essa cidade e outras diminuam esse número assustador de acidentes de trânsito. (- Lê:)

“Essas reuniões mostraram que, embora normalmente associemos questões ligadas ao trânsito a grandes cidades caóticas, o campo e as pequenas localidades têm seus dilemas próprios e suas especificidades. Os moradores de zonas rurais, por exemplo, sofrem com os acidentes causados por colisões com animais, queimadas às margens das rodovias e elevados contingentes de motoristas dirigindo sem habilitação. Um problema frequente nos Municípios do interior é a ausência de unidades do Corpo de Bombeiros, que muitas vezes precisam percorrer longas distâncias para prestar socorro a vítimas presas em ferragens.

Percebemos ainda que, apesar de jovens do sexo masculino serem a maioria dos envolvidos nas catástrofes, crianças e idosos também são duramente afetados. Além disso, motociclistas e motoristas profissionais carecem de políticas públicas específicas.”

Quero comentar o número de pessoas idosas atropeladas por motos. Os especialistas dizem que os idosos não conseguem medir a distância entre a moto e a travessia que efetuará. Impressionou-nos o número de pessoas idosas atropeladas por motos no Estado. (- Lê:)

“Precisamos nos lembrar, ainda, de que há uma estreita relação entre o trânsito e a deficiência física: metade dos 2 milhões e meio de deficientes do nosso Estado foi vítima de acidentes de trânsito. Há um consenso entre especialistas e autoridades de diferentes áreas de que a reversão desse quadro depende fundamentalmente de uma ampla mudança de atitude, pois a maioria dos desastres é causada por imprudência ou negligência de motoristas, passageiros e pedestres. A essa profunda mudança comportamental, motivada por um amplo esforço educativo, devem se somar medidas para melhorar as condições das vias públicas, aprimorar a segurança veicular e solucionar a crise da mobilidade urbana.” (-Lê:)

Senhoras e senhores, depois de acompanhar esses encontros regionais, cheguei à conclusão de que não é possível termos um motorista que passou apenas pelo centro de formação de condutores, pois precisamos de um motorista que já aprendeu a sê-lo e a ser pedestre desde o ensino fundamental. Precisamos que eles tenham uma formação desde a infância, a fim de alcançarmos uma



mudança comportamental. Apenas por meio de uma educação continuada, poderemos mudar as atitudes que estamos vendo em nossas ruas e estradas.

“Todavia políticas públicas só terão real eficácia se forem baseadas em dados confiáveis e estudos sérios, a exemplo dos que têm sido apresentado neste ciclo de debates. Eventos como este são, assim, essenciais para que consigamos atingir nossas metas de reduzir drasticamente o número de acidentes, diminuir seu impacto no sistema de saúde, oferecer tratamentos mais adequados às vítimas e sensibilizar a sociedade para um comportamento mais responsável.

Agradeço, em nome do Legislativo mineiro, a todos os que uniram seus esforços em prol do sucesso deste ciclo de debates. Obrigado aos palestrantes por compartilharem conosco seus valiosos conhecimentos. Obrigado às autoridades que nos honraram com sua presença. Obrigado ao público, que, empenhado em contribuir para combater a violência no trânsito, presenciou as reuniões ou participou ativamente das discussões pela internet. Que Deus ilumine o caminho de cada um de vocês! Lembrem-se de que, independentemente de que caminho seja esse, o mais importante não é chegar rápido, mas seguir vivo, contribuindo para uma sociedade mais humana e uma cidadania efetivamente consiente. Muito obrigado.”

Exibição de Vídeo

O locutor – Convidamos os presentes a assistir a um vídeo produzido pela TV Assembleia relativo ao tema.

- Procede-se à exibição do vídeo.

Palavras da Sra. Maria de Lurdes Camilli

Bom dia. Quero homenagear e cumprimentar o Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Segurança Pública da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, Deputado João Leite, aqui representando também o Presidente da Assembleia, Deputado Dinis Pinheiro. De igual forma cumprimento e homenageio o Exmo. Sr. Presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro e Vice-Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, o Deputado Federal Hugo Leal. Seja muito bem-vindo ao berço do seu nascedouro. Cumprimento também a Exma. Sra. Vice-Presidente da Comissão de Segurança Pública, Deputada Maria Tereza Lara; o Exmo. Sr. Cel. Musso José Veloso, representando o Presidente do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais; Exmo. Sr. Davi Stanley Bonfim Dias, Superintendente Regional da Polícia Rodoviária Federal, que é um grande parceiro em toda essa movimentação; Major PM Agnaldo Lima de Barros, Subcomandante do Batalhão de Polícia Militar Rodoviária, representando o Comandante-Geral da PMMG, Cel. PM Márcio Martins Sant'Ana; Exma. Sra. Ana Cláudia da Silva Alexandre, Defensora Pública-Geral do Estado de Minas Gerais em exercício; Exmo. Sr. Ailton Brasiliense Pires, Presidente da ANTP; demais parlamentares; visitantes; autoridades; Dr. Oliveira Santiago Maciel, meu velho amigo e companheiro de grandes lutas; policiais civis e militares; guardas-municipais e os demais presentes.

Em nome do Governador do Estado de Minas Gerais, quero dar a todos boas-vindas e ao mesmo tempo desejar que os debates de hoje, que se prolongarão até amanhã, sejam muito profícuos e que consigamos elaborar políticas públicas que sejam capilarizadas para todos os Estados. Esperamos que os demais Estados copiem essa iniciativa a fim de minimizar tanto sofrimento, que não é apenas físico. Vemos pessoas mutiladas com dificuldade de locomoção e também pessoas doentes da alma pela perda de seus entes queridos. São muitas famílias que perecem por conta de ações pouco pensadas.

O Deputado João Leite foi muito feliz, ao reprisar as palavras do Deputado Dinis Pinheiro, que diz que a educação é a base de tudo. Realmente, Deputado. Concordo com V. Exa. Existe a educação da infância, a educação do próprio adulto e a educação continuada. A educação é a base de tudo. Aliás, gostaria que os senhores fizessem uma analogia do que eu até já vivenciei com meu sobrinho. Um dia, esse meu sobrinho, com 3 anos de idade, chamou a minha atenção porque ele aprendeu na escolinha que fumar faz mal à saúde. Sou tabagista até hoje, e ele me chama atenção até hoje, aos 12 anos. Ainda não tive a vergonha de parar de fumar, nem mesmo força de vontade. Faço essa analogia para dizer que uma criança de 3 anos tem a nítida sensação de sobrevivência. Quando digo sobrevivência é para mostrar que ela foi despertada para o fato de que o cigarro faz mal à saúde.

Da mesma forma, podemos fazer essa analogia com o abuso da velocidade. Correr exageradamente, ou seja, abusar da velocidade e não respeitar as leis de trânsito e a sinalização, bem como não respeitar e não enxergar o outro como a si próprio, também leva à morte. Seria de grande sensibilidade estar em casa, assistindo ao seu melhor programa de televisão, e o seu parente mais próximo ou o seu filho, uma criança, lhe dizer que, se for sair de carro, não corra. Sou cinquentenária. Tenho 57 anos e me lembro de que quando meu pai saía de carro, faz muitos anos, sempre usava o mesmo jargão: “Não corra, não mate, não morra”. Exatamente isso. Aliás, até comprei um imã com essa mensagem e dei de presente a meu pai no Dia dos Pais, e o coloquei no painel do carro dele.

Perdi meu pai aos 5 anos e meio, ou 6 anos. Tinha 5 anos quando consegui comprar esse dispositivo para fazer com que meu pai lembrasse que tinha uma família e que tinha filhos. Infelizmente, ele morreu, mas não foi dirigindo nem por acidente de trânsito.

Como vocês terão a oportunidade de participar de palestras exímias, com uma presteza muito grande de números estatísticos, não me delongarei. Na verdade, quero apenas cumprimentar a todos e a Assembleia Legislativa de Minas Gerais pela iniciativa. Realmente, as coisas têm de começar por aqui. Esta é a Casa do Povo. Estar aqui é a maior manifestação de cidadania.

Desejo a todos um bom evento e um bom-dia. Muito obrigada.

O Sr. Presidente – A Assembleia Legislativa manifesta seus agradecimentos às autoridades que participaram da abertura deste ciclo de debates.

2º Painel

Composição da Mesa

O locutor – Convidamos a compor a Mesa a Exma. Sra. Rita de Cássia Cunha, Assessora Técnica do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran –; os Exmos. Srs. Victor Pavarino, Assessor para Segurança no Trânsito da Organização Pan-Americana de Saúde – Opas-OMS –; Oliveira Santiago Maciel, Chefe do Departamento de Trânsito de Minas Gerais – Detran-MG –; Ailton Brasiliense Pires; e Deputados Federais Hugo Leal e Stefano Aguiar; e a Exma. Sra. Deputada Maria Tereza Lara.

Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos

O Sr. Presidente – Esclarecemos que, após as exposições, abriremos espaço para a apresentação de questões ou sugestões presenciais, por escrito ou oralmente, e de outras enviadas pela internet.

Para melhor organizar o debate, ainda durante as falas dos expositores, os participantes poderão encaminhar suas questões ou sugestões por escrito, no formulário próprio que está sendo distribuído pela equipe de apoio. Os que desejarem fazer sua intervenção oralmente devem especificar isso no formulário, devendo, para registro, entregar o conteúdo da intervenção também por escrito.

Informamos que os telespectadores da TV Assembleia também poderão participar, basta acessar o “site” da Assembleia, www.almg.gov.br, abrir o “link” do ciclo de debates e acessar o formulário disponível.

Com a palavra, o Deputado Federal Hugo Leal, para realizar a palestra magna deste ciclo de debates, sobre o tema “A realidade brasileira da violência no trânsito”.

Palavras do Deputado Federal Hugo Leal

Bom dia a todas e a todos os presentes neste ato; bom dia, Deputado João Leite, que tantas glórias já trouxe ao seu time e ao País; Deputada Maria Tereza Lara; demais parlamentares; demais componentes da Mesa; amigos que denomino Família Trânsito. Compõem esta Mesa a representante do Denatran; o Ailton Brasiliense, da ANTP; o Oliveira, do Detran-MG; e o Victor Pavarino, da OMS. Alguns aqui são nossos velhos conhecidos. Já tivemos oportunidade de debater esse tema.

Na pessoa do Deputado João Leite e na da Deputada Maria Tereza Lara, quero enaltecer e elogiar o trabalho da Assembleia Legislativa de Minas Gerais exatamente pelo oportunidade de colocarmos esse debate para a sociedade, para que esse tema seja disseminado por todo o interior de Minas Gerais, com mais de 800 Municípios, que, efetivamente, têm realidades diferentes. Nasci aqui em Minas Gerais, em um desses 800 Municípios, e tenho a dupla satisfação de poder estar hoje partilhando com vocês algumas dessas realidades, principalmente os caminhos para buscar eficiência nos resultados que pretendemos alcançar.

Inicialmente, vou fazer uma apresentação sobre a questão da Década e a realidade brasileira e falar da experiência que tive ao participar do 1º Congresso Mundial Ministerial sobre Segurança Viária, realizado em Moscou em 2009, como representante da delegação brasileira.

A realidade do interior de Minas - Norte, Noroeste, Triângulo Mineiro, Sul de Minas, Zona da Mata, enfim, todas as que foram descritas aqui e as oito localidades que foram estabelecidas - não é muito diferente da realidade da Rússia, Índia, China, principalmente dos Brics. Vamos abordar o que o mundo tem dito sobre essas circunstâncias, sobre a gravidade dos acidentes de trânsito. Abordarei rapidamente alguns conceitos para equalizar o nosso conhecimento. Muitos dos senhores e das senhores conhecem esses conceitos, mas precisamos repassá-los. Em seguida, vamos buscar alternativas, respostas. O debate será enriquecedor exatamente pelo fato de a Mesa ser composta por pessoas que conhecem essa tragédia do trânsito.

Em primeiro lugar, faremos a apresentação da Década, a realidade atual da violência no trânsito, a estimativa da tragédia no futuro, os números do Brasil, os objetivos e “slogans” da Década, os cinco pilares da Década e os alicerces da Década no Brasil. Vamos abordar o que a Organização Mundial da Saúde – OMS - propõe como pilar, como proposta, como ação, em nível mundial. Depois o Victor pode explicitar isso mais detalhadamente. Vamos também trazer aqui relatos sobre a nossa participação no debate realizado pelo Comitê Nacional sobre Segurança, Paz e Saúde no Trânsito, criado em 2007 pelo então Presidente Lula, o qual tinha o objetivo de discutir esse assunto. Vamos conciliar esse tema mundial com os temas nacionais. Abordaremos isso rapidamente, porque o nosso objetivo é debater ações concretas para a busca da redução em 50% das fatalidades ocorridas no trânsito.

Como eu disse, a Década do Trânsito Seguro estabelece o período de 2011 a 2020. Em maio do ano passado, foi lançada a Década no mundo. O Brasil, demonstrando o seu esforço, lançou por meio dos Ministérios da Saúde, das Cidades e dos Transportes um plano nacional, um esforço nacional, ainda muito aquém do que necessitamos para a nossa realidade. Em termos de números, que são bastante conhecidos, no mundo ocorrem 1.300.000 mortes por ano, com 20 milhões de feridos e um prejuízo em torno de US\$520.000.000.000,00 por ano, somente em acidentes de trânsito. São dados amplamente divulgados pela OMS e pela ONU.

Previsão de “ranking” de mortes no mundo. Em 2004, a lesão no trânsito era o nono item entre doenças do coração, cerebrovasculares, respiratórias e pulmonares. Em 2030, se nada for feito, a lesão no trânsito no mundo será a quinta maior causa de mortes. Essa busca da redução de mortes no trânsito é feita não apenas sob o ponto de vista dos planos federal, estaduais e municipais, mas também do plano mundial.

Essa é uma realidade com que nos defrontamos, responsabilidade no mundo, ou seja, os países desenvolvidos têm 70% da frota e 30% das mortes. O inverso ocorre nos países em desenvolvimento e nos chamados Brics - Brasil, Rússia, Índia, China - e África do Sul, que têm 30% da frota e registram 70% das mortes. Se essa realidade for levada para Minas Gerais, vamos concluir o seguinte: onde existe a maior frota, proporcionalmente, ocorre menor número de mortes que, por exemplo, em uma cidade média, em uma cidade do interior.

Essa é a realidade que acabou de ser mencionada pelo Deputado João Leite. No mundo, não é diferente. Nos países menos desenvolvidos, ocorrem mais mortes e há dificuldades.

No Brasil, a realidade já foi exposta. São 40.989 mortes computadas pelo Ministério da Saúde, em 2010. Houve registro, ainda, de 500 mil feridos, 40% com sequelas permanentes, 50% de jovens de 15 a 40 anos e 73% do sexo masculino. Esse é um sinal de que a tragédia atinge parcela significativa da população, especialmente da população economicamente ativa. Quem sofre acidente de trânsito, quem morre no trânsito, quem fica com sequelas normalmente são pessoas em plena capacidade física ou econômica. É pedestre, ciclista, motociclista, motorista ou a pessoa que o está acompanhando. No trânsito, não falece quem tem uma doença preconcebida. Não se trata disso. Não se trata de uma doença degenerativa. Morre no trânsito quem está em plena atividade, o que é o fator mais grave. Se nada for feito, principalmente em relação às motocicletas, em breve teremos um apagão de mão de obra no País, porque estamos perdendo jovens que estariam preparados para o mercado de trabalho. O mercado irá sentir falta desses jovens. Essa realidade já existe no transporte de cargas no Brasil. O setor já sofre com a falta de novas pessoas para substituir essas vítimas, porque estamos acabando com nossos jovens. O trânsito é um dos responsáveis, ao lado das drogas. Essa é uma realidade para a qual o Brasil



precisa acordar. Há muito tempo, o trânsito já deixou de ser uma questão de segurança pública, de sinalização, para ser uma questão de saúde pública, de previdência, de futuro do País. Deputada Maria Tereza Lara e Deputado João Leite, às vezes fico estarelecido ao ver como determinadas autoridades, as quais prefiro não nomear no momento, tratam o trânsito. É como se a sequele fosse uma questão natural. É uma catástrofe. Se somarmos o número de mortes em razão de “tsunami”, tragédias das enchentes, H1N1 e dengue não obteremos nem de perto do número de mortes por acidente de trânsito. Temos que discutir dentro dessa perspectiva. Fui alertado para o apagão da mão de obra e fiquei estarelecido com essa projeção. Trouxe esse dado que considero importantíssimo.

O custo do trânsito já foi mais que divulgado. No Brasil, gastam-se R\$30.000.000.000,00, ou melhor, perde-se esse valor em acidentes de trânsito. Esse estudo foi feito pelo Ipea, junto à ANTT, em 2006. Isso dá uma noção, pois se falava que o trânsito era uma questão meramente emocional, de perder vidas; mas também é uma questão econômica. Estamos perdendo dinheiro com isso. É estarelecido o fato de alguém chegar e dispensar R\$30.000.000.000,00 - que sejam R\$40.000.000.000,00 - com acidentes de trânsito e achar isso normal. Não é possível conviver com uma circunstância dessa natureza. Há alguma coisa errada.

Na Câmara, falo o seguinte: atrás de cada morte, há uma pessoa. E atrás dessa pessoa, há pai, mãe, avó, tio, sobrinha, noivo. Há rostos. Você não se sensibiliza com isso? O técnico do governo não quer saber quem morreu? Vira estatística.

Então você vai fazer o seguinte: olha quanto o País está perdendo em recurso. Se você não se sensibiliza com o fator humano, olhe o fator econômico, que está demonstrado. Não estou inventando esse número. Ele foi trabalhado detalhadamente, é realidade. O que mais você quer, se os rostos não lhe interessam, se o fator humano é apenas consequência, cálculo atuarial? Essa é a realidade do País.

Aí está Ban Ki-moon. A ONU estabeleceu que essa é a década para tentar reduzir o número de mortes, porque a OMS mostrou a tragédia de que estamos falando aqui. Fazer o quê? Estabeleceram essa tríade: acreditar, ousar e agir. Fiz uma inversão, numa licença poética, porque “wear” significa usar, quer dizer, vestir a camisa. Ao invés de “usar a camisa”, eu disse “ousar”. Precisamos ousar, avançar, fazer o que a Assembleia de Minas fez: ir ao encontro das pessoas, conhecer a realidade, não só a realidade técnica, mas a realidade humana das pessoas que foram e não voltaram, as sequelas deixadas, a perda da capacidade de produzir economicamente no País. Essa é a tríade: acreditar, ousar e agir. Chegamos a essa fase.

Os pilares foram estabelecidos pela OMS e pela ONU: gestão, vias, veículos, usuários e atendimento. Esses são os cinco pilares montados para a Década Mundial de Ações para a Segurança no Trânsito. Vamos detalhar rapidamente cada um deles.

A gestão é o fortalecimento, a instrumentalização e a profissionalização da capacidade institucional. Hoje está aqui o nosso querido amigo Stanley, representante da Polícia Rodoviária Federal, que tem feito esforço hercúleo para dar conta de 60.000km de rodovias federais. Minas é um dos casos mais graves do País. Minas Gerais e Santa Catarina são os Estados mais reconhecidos por número de acidentes de trânsito. Posso afirmar que é uma calamidade a quantidade de policiais rodoviários federais, se comparada à quantidade de rodovias. É uma vergonha. Tive oportunidade de falar sobre isso com vários Ministros. Por mais que a Polícia Rodoviária Federal se esforce, por mais ação que pratique, tenho certeza – acompanho essa questão, sou incentivador – de que está distante do que desejamos. Hoje há quantos policiais rodoviários federais em todo o País? Pode falar.

São 7.800 policiais rodoviários federais para tomar conta de mais de 60.000km de rodovia. Essa equação não vai fechar nunca. Há quantos policiais estaduais rodoviários em todo o Estado, Comandante?

São 1.500 policiais rodoviários. Há quantos na Polícia Militar?

Há 45 mil. São realidades díspares. Em Minas há 1.500 policiais rodoviários. Quando digo fortalecimento e instrumentalização, não é para ficar tapando o sol com a peneira. Ou enfrentamos ou fingimos. Não estou aqui para fingir. Tenho certeza de que nenhum dos senhores quer fingimento. Queremos a realidade, e isso é a realidade.

A ONU estabelece o organismo nacional com capacidade de coordenar nacionalmente planos, projetos e ações de prevenção e violência no trânsito. Não temos um organismo nacional que faça isso, com todo o respeito ao Denatran, ao Dr. Júlio Arcoverde, seu atual Diretor, e ao Ailton Brasiliense, ex-Diretor. O Denatran é um departamento, um órgão do quarto escalão na estrutura hierárquica nacional. Como um órgão do quarto escalão vai falar com os Ministros dos Transportes, da Saúde e das Cidades? Com todo o respeito, não há um órgão nacional que possa conduzir e estabelecer metas. O esforço é grande, tenho reconhecido isso, mas estamos distantes do processo de gestão para esse tipo de prevenção.

Aqui, no Brasil, foi proposta a criação, ainda na época do Ailton Brasiliense, Diretor-Geral do Denatran, de uma agência executiva. A proposta era transformar o Denatran num órgão autônomo como o NHTSA, nos Estados Unidos, além de outros exemplos.

Deveríamos ter um observatório nacional de trânsito para dizer qual é a nossa realidade, onde estão os problemas, onde e por que pontualmente os acidentes acontecem. Acho incrível, Deputado João Leite, termos aqui uma rodovia da morte e acharmos normal. Sou de Minas, nasci em Ouro Fino. Entre Ouro Fino e Borda da Mata havia um curva chamada Curva da Morte. Ficou lá durante anos, até que fosse feito outro traçado. Isso para mim é crime. Quem deixa uma curva chamada Curva da Morte continuar matando pessoas comete crime. Tem de responder pelo acidente tanto quanto aquele que o provocou. Como conviver com uma curva da morte? É conhecida de todos, mas ninguém faz nada? Isso é convivência. No direito criminal posso listar aqui vários qualificadores para isso. Não se pode ter uma rodovia ou curva da morte. Se isso acontece, há alguma coisa errada, o traçado está errado. Então, o observatório serviria para trazer esses dados. Além disso, temos o Registro Nacional de Estatística de Acidentes – Renaest. Também são necessárias ouvidorias, a criação de um sistema nacional de trânsito efetivo.

Outro ponto diz respeito à melhoria e à adequação das vias de circulação. Isso é óbvio na questão que estamos discutindo aqui. Citei outro exemplo, já no meu Estado. Na BR-040, no trecho de subida da Serra de Petrópolis, quase todas as semanas tomba um caminhão, numa curva. Fiquei mais impressionado ainda, porque ela se chama Curva do Leal. Não façam isso comigo, pois é uma agressão. Nessa curva tombam caminhões, criam-se congestionamentos, morrem motoristas. A curva continua. E vejam que se trata de uma rodovia concedida. Isso para mim é crime. É preciso que as pessoas respondam por esses crimes, pois ocorreram mortes de pessoas. Se sabemos onde isso está acontecendo é, no mínimo, conluio, convivência.

Ainda com relação às vias, temos prioridade para os usuários vulneráveis. Precisamos preparar as vias, principalmente as rodovias que passam por cidades. Hoje temos BRs que são verdadeiras avenidas dentro das cidades. Em Minas Gerais, há um caso típico que



utilizo, entre Estrela Dalva e Pirapetinga, próximo de Além Paraíba. Em Pirapetinga os motoristas passam por dentro da cidade, cumprimentam as pessoas nas ruas, nas janelas. Isso não tem cabimento. Posso citar um caso no Rio de Janeiro também, em Santo Antônio de Pádua, em que a estrada acaba e vai para dentro da cidade. Carros, caminhões passam próximos às janelas das pessoas, até as cumprimentam. Então, esse é um problema.

Assim, é preciso estudar uma forma de estabelecer as prioridades para o usuário. Além disso, temos de ter o planejamento viário, que é uma questão óbvia. No Brasil, no comitê, temos um programa de segurança de vulneráveis - pedestres, motociclistas e ciclistas - e a capacitação de gestores.

Há uma outra questão que é elementar: perícia e análise de acidentes. Normalmente, somos chamados para esses seminários, discutimos muito, mas a causa está com a perícia. Os técnicos estudaram exatamente para isso. Com a causa pode-se dizer se o acidente aconteceu por falha da via ou do veículo. Há axiomas aqui que não se discutem, como o de que 90% dos casos de acidentes de trânsito são causados por fator humano. Vamos até aceitar esse absurdo, mas e os outros 10%? Não podem ser a via, a sinalização, o traçado da curva, o veículo? Vamos enfrentar isso em que dia? Vamos esperar morrerem 100 mil para tomarmos as providências? Essa é a realidade que temos de enfrentar. A perícia tem de ter um papel preponderante, exatamente para ajudar na ponta, a fim de buscar junto às concessionárias, ao DER, a quem quer que seja, a correção do traçado ou uma definição melhor.

Isso é o mínimo que se pode fazer, é seu papel institucional. Quero deixar claro aqui que essa é uma das programações da discussão no comitê.

Vou acelerar um pouco para ficar dentro do meu tempo, porque o mais interessante, Deputado, é absorver um pouco deste debate, do que vocês captaram nos Municípios. É óbvio que os dados trazidos aqui foram discutidos mundialmente, em várias câmaras, em vários debates e foram produzidos esses cinco pilares, que são os principais. Para os veículos, é necessária a padronização de normas de segurança veicular e investimento em novas tecnologias. Isso é natural, pois os veículos devem aperfeiçoar-se.

Farei outra crítica abertamente, até por que temos nossa imunidade parlamentar. Não quero impunidade parlamentar, quero responder por todos os crimes, se um dia eu cometê-los. Agora, imunidade é eu poder falar o que penso e responder por essa realidade, tem de ser isso, tem de ser inerente ao nosso mandato. Hoje, no País vivemos a cultura da motorização. O País cresce, mas seu crescimento econômico está fundado na indústria automobilística. Isso não vai dar certo. Quem disse que, para chegarmos ao Primeiro Mundo, temos de ter 100 milhões de carros? Não é isso, é o inverso. Nossas cidades estão explodindo, não aguentam mais carros. Temos de investir no transporte urbano coletivo. Estamos na contramão, incentivando, dando isenção para os veículos sem pedir ao menos uma contrapartida. Já foi proposto pelo Sr. Eduardo Azeredo, Senador à época e hoje Deputado Federal por Minas Gerais, um projeto que estabelece que todos os carros tenham "air bags" e freios ABS. Para se conseguir aprovar isso em 2009 foi um absurdo, um sufoco. O mínimo que se poderia fazer para a indústria automobilística era exigir os padrões mínimos de segurança. Aquilo que se exporta tem de ter o mesmo padrão do que fica em nosso território. Estamos chegando lá, estamos avançando. Mas ainda estamos muito aquém. O País não quer incentivar? A economia não quer crescer? Mas como manter nosso padrão de economia baseado fundamentalmente na indústria automobilística? Para mim, isso está superado.

Investimento em novas tecnologias. Recentemente, vi um "air bag" de capô. A Volvo lançou um carro com "air bag" de capô para proteger o pedestre em caso de atropelamento. No momento em que há um acidente, o "air bag" não é só para o motorista. Quando a pessoa bate no para-brisas, o capô se levanta e sai uma proteção, amortecendo a queda do pedestre. Achei genial. Disseram que isso vai custar caro, mas mais caro é a pessoa atropelada que pode morrer. É uma vida. Todos os carros tinham de ser dessa forma. A Volvo lançou essa proteção recentemente. Essa empresa segue um dos mais altos padrões de segurança veicular do mundo; é uma das melhores fabricantes de veículos. Não sou pago pela Volvo, mas tenho de reconhecer que, dentro da realidade das normas de segurança veicular, é a mais eficiente. É uma alternativa, quem sabe? Não é a cereja no bolo, mas é uma alternativa, para reduzir sequelas de acidentes automobilísticos e mortes. Para o comitê, no Brasil, a instalação desses alicerces, como inspeção técnica veicular... Não é, Ailton Brasiliense, há quantos anos ouvimos falar disso? O Código de 1997, em seu art. 104, já trazia coisa semelhante. Há 15 anos. Mas quem sabe daqui a 50 anos conseguiremos entender essa dinâmica: desenvolvimento de veículos mais seguros, que é o padrão internacional?

Agora vamos para a parte mais sensível, que é a que mais sofre, que diz respeito aos usuários e que também faz parte desses pilares: atenção na preservação da vida humana.

Deputado João Leite, Deputada Maria Tereza Lara, todas as críticas que pudessem vir desse trabalho que vocês realizaram cairiam por terra, pois, só por darem oportunidade para seres humanos, para os usuários falarem, vocês já estão cumprindo o seu papel. O papel da Assembleia é exatamente esse; o papel do Legislativo é exatamente esse: a interação com a sociedade. Vocês estão de parabéns. Não vi, em outros Estados, essa dinâmica produzida por uma Assembleia Legislativa. Portanto, o grande papel é a atenção na preservação da vida humana. Os outros casos poderão ser discutidos, mas o principal deles é a vida humana.

Na atenção aos usuários, é nítida a campanha permanente de educação e ações de informação. Ouvi o Deputado João Leite comentar que a maioria dos acidentes tem como vítimas pessoas idosas e motociclistas. Isso é realidade. Houve um crescimento de acidentes com motocicletas, de 2004 para 2010, de mais de 300%. Não adianta realizarmos uma campanha bonita para ganhar prêmio internacional; estamos preocupados com uma campanha efetiva, que chegue às pessoas em Ouro Fino, em Pouso Alegre, em Varginha, em Guaxupé, em Poços de Caldas, em Machado etc. Em todas as localidades, pessoas morrem em travessias ou por atropelamentos. No momento em que se consegue interiorizar e internalizar nas pessoas essa ação de educação, tudo melhora. Temos a mania de achar que campanha de trânsito deve preocupar-se apenas com carros. Devemos fazer campanhas focadas em motocicletas. E não é só o poder público que tem essa obrigação: todos os parceiros têm de assumir essa responsabilidade.

O desejo do segmento desse comitê é fazer um plano nacional de comunicação entre Estados, Municípios e o poder público e realizar campanhas permanentes durante os 12 meses do ano. Também são importantes o diálogo e a gestão integrada.

Existe educação para o trânsito nos cursos regulares, o que consta do art. 74. Há 15 anos, travamos um debate sobre como inserir a matéria Educação para o Trânsito nas escolas. Acharam que seria melhor inseri-la como matéria transversal. Entendi a



transversalidade e nela aprofundei-me. Vamos criar essa educação através de ética e de cidadania. Não queremos apenas bons motoristas: queremos cidadãos formados com ética, com respeito às regras. Forma-se um bom cidadão, tem-se um bom motorista. Um bom cidadão forma uma boa sociedade. Essa é uma realidade prática com que temos de conviver. Não adianta achar que o regramento e a legislação colocarão ordem nisso. Quem coloca ordem é comportamento. Precisamos de mudanças no comportamento, e não de mudanças na legislação, até porque legislação já temos em excesso, e boa, por sinal.

Há ainda o portal de conhecimento do trânsito, em que um dos pilares é o atendimento às vítimas de trânsito e o investimento na rede pública de saúde. Temos o Sistema Único de Saúde que, conceitualmente, é o melhor do mundo, mas, na prática, nem sempre corresponde à nossa expectativa. No caso do Brasil, no nosso documento há atendimento hospitalar móvel, UTIs móveis para atendimento emergencial, ampliação e reabilitação e um sistema nacional de informação e estatística de vítimas de trânsito. Não podemos, num debate como este, esquecer as vítimas. O filme que antecedeu a nossa manifestação e o início dos nossos trabalhos apresentou dois depoimentos.

Difícilmente alguém vai deparar-se com um depoimento daquele e não se emocionar; é impossível. Posso listar uma série de pessoas que poderiam dar depoimentos reais. No Rio de Janeiro, o Fernando Diniz é uma pessoa que se diz órfão de filho. Ele perdeu o filho em 2005 e fez da vida dele um debate. Há a Fundação Thiago Gonzaga, do Rio Grande do Sul, da Diza, que transformou a própria vida nessa missão. São vários os exemplos, mas esses são os poucos que se colocam à disposição para fazer essa transformação da realidade. O grande debate não é só com as autoridades, é com quem sofre na pele, com quem dialoga com a sociedade. As instituições são fundamentais e têm o papel de dar equilíbrio, de ser moderador, de ser incentivador. Mas a resposta não vai ser do poder público, vem da sociedade. É ela que tem que entender que essa questão da mudança de comportamento é muito mais importante.

Então, para se construir pilar, tem que colocar o alicerce. Quem é engenheiro sabe disso, mas, como eu não sou, tenho licença poética para errar nesse argumento. Os alicerces são a base que você transforma para subir esses pilares.

Vontade política, ação administrativa e recurso financeiro: dizer que falta recurso financeiro não está certo. Tenho certeza de que só a arrecadação do Detran já daria para fazer uma série de atividades. Oliveira, não estou dizendo que você não faz. Cabe aí vontade política, ação administrativa, porque recursos existem. O trânsito não precisa pedir favor para ninguém porque ele tem arrecadação de IPVA, de multas, de taxas de licenciamento e de venda de placas. Posso listar pelo menos 15 itens de arrecadação do trânsito. E qual é o retorno que ele dá para a sociedade? Aumento de vítimas, sequelados? O trânsito não precisa pedir favor, mas mostrar o seu papel, o espaço que deve ocupar e os resultados que tem que trazer.

Por isso a saúde está preocupada; é claro que tem que estar preocupada, basta irmos a um hospital para vermos que, em 20 leitos de UTI, pelo menos 50% são ocupados por sequelados de acidente de trânsito. As outras pessoas que precisam de leitos não os têm porque eles estão ocupados com acidentados. É claro que o trânsito virou um problema de saúde pública, porque não se investe, apenas paga-se a conta. Não adianta deixar a caixa vazando e ficar pagando a conta de água, porque isso só vai aumentar o custo a cada dia: é preciso fechar o vazamento. E o trânsito está vazando pela linha da educação, porque não há uma ação efetiva, que são a fiscalização e a punição. Não existe mágica.

Encerrando, temos as políticas públicas e os planos de longa duração, com metas objetivas. Onde está acontecendo acidente? Vamos agir pontualmente, seja com fiscalização, seja com trabalho, seja com orientação. Se conseguirmos reduzir os pontos críticos daqueles espaços chamados de curva da morte, já existirá um plano de ação efetiva. Basta fazer um plano de longo prazo. Temos que aproveitar os recursos de infraestrutura para corrigir alguns erros que são fundamentais e que acabam tirando vidas. Então, são metas com objetivos e acompanhamento permanente.

Organismo nacional com autonomia e autoridade para coordenar as ações de prevenção e segurança: já falei sobre isso.

Aplicação da totalidade dos recursos previstos para a educação em segurança, sinalização e engenharia. Não vou nem perguntar quanto é a arrecadação do Detran daqui para não espantar as pessoas. Vou falar da arrecadação do Detran do meu Estado. Sabem quanto é? São R\$800.000.000,00 por ano. Quantos Municípios de Minas, dos 853, arrecadam R\$800.000.000,00 por ano?

Deve ser uma meia dúzia, 15 no máximo. Só o Detran arrecada R\$800.000.000,00. E não estou falando de IPVA não. Se colocarmos IPVA, vira uma festa. E os Municípios que têm sistema próprio? O que arrecadam com multas? O que efetivamente vai para a educação, para a saúde, para a segurança pública, para a sinalização, para a engenharia? Vamos cobrar; está na lei. Só não há punição, mas está na lei; é ação efetiva. Essa questão dos recursos é fundamental. A principal resposta que se recebe quando se pede alguma coisa é: não há dinheiro.

O Sr. Presidente – Hugo, não se esqueça de que temos aproximadamente 34.000km de estradas. O desafio é grande.

O Deputado Federal Hugo Leal – Aqui não é? Não vou discutir, o desafio é grande. Uma maratona tem 42km. Se você quer completá-la, você tem que andar; se você não começar a treinar e quiser correr uma maratona, não vai fazê-lo. Temos de internalizar esse objetivo e estabelecê-lo como política pública. Essa é a ideia. E a sociedade vai absorvê-la. Uma pessoa quer emagrecer, mas come tudo errado e não pratica esporte, então o seu plano não vai dar certo, não tem como dar certo; ela só vai ficar no discurso. Nós já alcançamos essa etapa, e isso já cansou.

Para encerrar, quero pontuar esse trabalho realizado pela Assembleia Legislativa de Minas. Chegamos a desenvolvê-lo no Rio e fazer debates sobre ele: é o Comunidade Segura no Trânsito. Existem muitos conselhos municipais, e há os conselhos municipais de trânsito. Sei que, em algumas cidades, o conselho municipal de trânsito existe, mas não quero discutir somente o problema do trânsito, quero discutir também os acidentes de trânsito. Vou fazer um desafio. Temos conselhos municipais tutelares, conselhos municipais da criança e do adolescente, vários conselhos, mas o Comunidade Segura no Trânsito age pontualmente com a Secretaria Municipal de Saúde, com a Guarda Municipal, com todos os organismos. Ele investiga o que causou o acidente, por que ele aconteceu. Isso dá conhecimento para que possamos estabelecer políticas. O Comunidade Segura no Trânsito é um propósito que incentivamos no Rio e que pegou em alguns Municípios, porque a matéria não empolga muito até que aconteça uma tragédia na sua vida familiar.



Temos de levar isso: ações específicas e pontuais com base nas características e peculiaridades regionais. Saí do mundo - digo que saí do mundo em relação a OMS, ONU, Brasil, metas - e encerro com uma singela sugestão. É só isso que tenho a oferecer? É. E as mudanças na legislação? Não, tenho a oferecer isso: ações específicas e pontuais com base nas características e peculiaridades regionais. Vocês viram isso, vocês se sensibilizaram. Perguntas, já temos muitas; respostas, já sabemos quais serão. O que é preciso é efetivarmos, unirmos as duas pontas. Deputado João Leite, demais Deputados, peço desculpas se decepcionei por não ter trazido a fórmula mágica, mas tenho certeza de que estou cumprindo o meu mister como parlamentar, como Deputado Federal, como Presidente da frente parlamentar, que é exatamente provocar isso. Às vezes, vamos para uma reunião dessas e pregamos para convertidos, falamos para quem efetivamente já conhece a realidade. Vamos sair daqui e continuar a disseminar essa ideia. Repito: se não convenceremos pelo amor ou pela dor, vamos convencer pelas dificuldades econômicas e financeiras. Temos argumentos para tudo, só não podemos ter argumentos para justificar as mortes que ocorrem diariamente. Muito obrigado e bom dia a todos!

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de “slides”.

O Sr. Presidente – Agradecemos ao Deputado Federal Hugo Legal sua exposição, sua contribuição e sua presença. Agradecemos as sugestões já recebidas pela internet.

Passaremos agora para o painel “50% menos mortes no trânsito: uma proposta para a década no mundo, no Brasil e em Minas Gerais”.

Palavras do Sr. Victor Pavarino

Bom dia a todos e a todas. Cumprimento os Deputados João Leite e Maria Tereza Lara, por cujo intermédio cumprimento as demais autoridades. Agradeço a oportunidade desse convite. Parabênico a iniciativa e o faço em nome do representante da Opas-OMS no Brasil, Dr. Joaquim Molina, que não pôde vir, mas enviou seus cumprimentos.

Vários pontos que devo trazer já foram abordados pelo Deputado Hugo Leal, o que me permite concentrar-me em alguns conceitos. Farei uma breve introdução para que haja um entendimento do que é a organização. A Opas é um organismo com mais de um século de experiência, voltada para a melhoria das condições de saúde nas Américas, faz parte do sistema da OEA e da ONU, atuando também como escritório regional da Organização Mundial de Saúde, com todos esses Estados-membros participantes e observadores.

Para falarmos sobre a década, é importante considerarmos o contexto que a trouxe, o porquê dessa década. Vocês devem estar se perguntando por que esse pessoal da área da saúde está metendo a colher nessa questão de trânsito e de transporte. Alguns dados apresentados pelo Deputado Hugo Leal já trazem algo sobre essa preocupação.

Desde os anos 60, tivemos as primeiras incursões da OMS em relação à maior mortalidade no trânsito. Vemos esses documentos de 1962, quando ainda se usava o termo acidente, que foi devidamente banido da OMS para tratar as mortes no trânsito. Há pouco falava a Deputada Maria Tereza Lara que as palavras têm força, sim. Isso faz diferença. Não é uma discussão inócua pensarmos na maneira como essas ocorrências são tratadas.

A partir de 1974, entendemos a maior mortalidade no trânsito como um problema grave de saúde pública, por intermédio de uma resolução da OMS. Podemos dizer que foi fundamentalmente a partir de 2000 que tivemos uma dedicação e um envolvimento mais intenso da OMS e da Opas em relação às mortes e às lesões no trânsito, devido à magnitude que a questão adquiriu em nível global, particularmente nos países em desenvolvimento. Algumas estimativas já foram apresentadas pelo Deputado. À época em que foi feito o relatório de 2004, eram 1.200.000 pessoas, mas já são 1.300.000.

O Deputado tinha colocado 20 milhões de feridos, mas são entre 20 milhões e 50 milhões. Diferentemente dos dados dos óbitos, é muito difícil estimarmos o número de feridos, em função de diferentes metodologias. O acidente é a terceira causa de morte na faixa entre 30 e 44 anos e a primeira, ressaltado, na faixa de 15 a 29 anos. Os custos estão próximos ao que foi colocado pelos estudos do Ipea: entre 1% e 3% do PIB dos países, tendo uma relação óbvia com o aumento do índice de motorização, particularmente nos países em desenvolvimento, que têm mais desigualdades e limitações infraestruturais e institucionais.

Esse quadro é particularmente preocupante nos países em desenvolvimento. Os principais atingidos – e estou falando em termos globais – são os usuários mais vulneráveis da via, que, nos países mais pobres, chegam a até 70% dos óbitos. Repito que são os países mais pobres exatamente os que têm menos condições de arcar com os custos da mortalidade no trânsito. Aliás, são as regiões mais pobres dos países mais pobres e os segmentos sociais menos favorecidos, as populações que menos têm acesso aos atendimentos de saúde. Enfim, de forma resumida, são os mais pobres entre os mais pobres. Isso tem que ser lembrado e levado em conta. A estimativa que temos da OMS, em nível global, é que, para cada 70 atendimentos de emergência, há cerca de 15 internações - obviamente esse número varia -, o que causará sempre uma sobrecarga muito grande nos setores de radiologia, de pronto atendimento, fisioterapia, reabilitação, etc. O trânsito, dependendo do lugar, é responsável por 50% da ocupação de centros cirúrgicos, principalmente em países pobres – sempre ressaltado isso –, e por 30% a quase 90% das hospitalizações, com uma média de 20 dias de internação.

Há um ponto em que me considero na obrigação moral de tocar, como pessoa que trabalhou em hospital de reabilitação – e fico feliz com a iniciativa desta Assembleia de chamar para vir aqui alguém do Sarah Kubitschek, local onde trabalhei por três anos -: existem aqueles custos menos tangenciáveis que tratam do impacto existente no círculo de convivência direta e indireta. Temos a dificuldade de medir quanto custa o sofrimento humano. Quanto custa perder um filho? Quanto custa perder um pai? Quanto custa perder um ente querido? E a questão principal é falarmos não apenas dos óbitos, de quem morre, mas também de quem fica. Como fica quem fica? Como fica quem fica com os que ficam? Essa é uma bomba que cai em uma família.

Deixei aqui vários estudos citados e também deixarei a apresentação. Há vários “interlinks” e uma referência bibliográfica para quem se interessar. Essa é uma forma de procurarmos ver outros impactos, os custos “invisíveis” - entre aspas - das mortes e lesões no trânsito. O nosso marco é 2004, pois, em 7/4/2004, o Dia Mundial da Saúde foi dedicado à segurança no trânsito pela primeira vez. Na época, eu trabalhava no Departamento Nacional de Trânsito sob a direção deste senhor que está ao meu lado. Realizamos uma sessão plenária inédita na ONU voltada ao tema, que resultou em uma resolução efetiva - na época, era ainda o Secretário Annan - que conclamou os países membros a adotarem ações mais rigorosas em relação a mortes e lesões no trânsito.



Esse Dia Mundial da Saúde culminou com o lançamento de um relatório de 2004 que é um marco para nós. Esse relatório pode ser baixado na íntegra em espanhol e em inglês. Para quem ficar com essa apresentação, clicando nele conseguimos baixá-lo direto, mas já existe uma promessa nossa de fazer a tradução pelo menos do sumário para o segundo semestre deste ano, que deve sair dentro de um projeto que desenvolvemos. Seria interessante lê-lo na íntegra. Foi um projeto que envolveu especialistas brasileiros na área de saúde, transporte, trânsito, engenharia e procurou descrever o impacto dos fatores de risco, das intervenções conhecidas, com o objetivo de chamar a atenção para a magnitude da previsibilidade disso, que chamamos, de forma errada, de acidente. Acho que valeu a pena eu insistir para termos a tradução em português desse relatório, não por causa dos dados que ele tem – são dados de 2004, não estão atualizados, mas isso pode ser conseguido pela internet –, mas principalmente em função dos conceitos que ele traz.

Desses conceitos, o que mais vale a pena trazer para vocês é a mudança no paradigma, na visão da questão da segurança no trânsito. Mostrou o que mudou da década de 60 para cá em relação à questão da segurança no trânsito, quando começou a se pensar isso na área da saúde. Vou trazer alguns desses conceitos aqui de forma resumida. Acho isso importante porque são conceitos básicos. Trouxe sete dessas premissas.

O primeiro ponto quer exatamente matar essa ideia da accidentalidade, que exige pessoas e governos de fazer o que têm que fazer, porque é muito cômodo passarmos o que acontece no trânsito, essas mortes, como sendo acidental, como sendo fatalidade, coisa do destino, pondo a culpa em Deus sempre por algo que pode ser extremamente previsível.

O segundo ponto chama a atenção para o fato de que a questão da segurança no trânsito não tem dono: não é da engenharia, não é da polícia, não é da saúde, mas de todo o mundo e tem que ser trabalhada junto. Sabemos que isso é muito difícil, mas não impossível. Temos experiências que devem ser relatadas aqui, hoje e amanhã. Trabalhar intersetorialmente já é algo difícil, imaginem falar linguagens diferentes.

Esse terceiro ponto, de certa forma, fala da importância de trabalharmos sistemas que acomodem erros humanos. As pessoas erram sim, e temos que ter uma infraestrutura e um sistema que possam acomodar isso. Não é simplesmente falar que foi o fator humano que errou e acabou. Por que a “curva da morte”, citada pelo Deputado, tem que continuar sendo a “curva da morte”?

O quarto ponto faz um parâmetro importante para mim, que é a vulnerabilidade do ser humano como parâmetro determinante nos desenhos do sistema de trânsito.

O quinto faz pouca diferença entre o que é a igualdade e o que é equidade. Os traumas no trânsito, a carga de lesões atinge de forma muito desproporcional os segmentos mais vulneráveis, então não tem que ser igualitário, tem que ser equitativo, que significa tratar diferentemente pessoas que precisam de diferentes necessidades. Fragilidades diferentes têm que ser priorizadas aqui. Essa é uma opção que se faz.

O quarto e o quinto pontos dizem que nem tudo que é bom para a Suíça ou para outro lugar necessariamente vai ser bom para o Brasil. São bons os parâmetros, mas têm que ser adaptados para as realidades locais.

Depois desse relatório de 2004, o que se propôs fazer foram vários outros relatórios, que procuraram acompanhar a evolução dessa discussão de 2004. Nós evoluímos, houve algum apelo ou algum resultado para o que se conclamou em 2004? Na OMS, propusemos fazer relatórios bianuais. Esse último é de 2009 e foi feito não só para as Américas, mas em nível global. Como o relatório é bianual, no final deste ano vamos terminar o relatório de 2012, com dados de 2010 e 2011, em todos os países. São mais de 170 países, com quase a totalidade dos países da América Latina.

Desse último relatório que trazemos aqui, alguns pontos já foram abordados pelo Deputado Federal Hugo Leal, apenas com uma pequena diferença de números. Novamente, a situação mais preocupante continua sendo a ocorrida de 2004 para cá, nos países em desenvolvimento. Na verdade, 90% das mortes ocorrem em países de baixa e média rendas, que detêm menos da metade da frota e que são os países que estão nessa faixa de 19 a 21 óbitos por 100 mil habitantes, que é o nosso caso.

São vários os pontos que vale a pena destacar nesse relatório, mas existe um em especial. Aliás, depois posso passá-lo a quem interessar. Tenho um compromisso pessoal com os pedestres. Historicamente, as medidas divulgadas para o trânsito têm sido voltadas para ocupantes de carros no mundo inteiro. Entretanto, em termos mundiais, a metade das vítimas de fatalidade são pedestres, ciclistas, motociclistas e usuários de transporte público, particularmente nos países em desenvolvimento. No Peru, quase 80% das vítimas são pedestres. É importante chamar atenção para isso, não que tenha alguma coisa contra as válidas e muito importantes iniciativas relacionadas com o cinto de segurança e a cadeirinha. Somos a favor de tudo isso, mas faço questão de lembrar aos senhores quem está do lado de fora do carro. Parece que existe uma iniciativa voltada para os pedestres que está acontecendo em São Paulo, e espero que em breve ela também aconteça em Belo Horizonte. A verdade é que muito pouco se fez em relação a esses segmentos vulneráveis, de 2004 para cá.

Sobre essa conferência de Moscou, que o Deputado Federal Hugo Leal citou e da qual participou junto ao pessoal do Ministério da Saúde e de representantes de ONGs, como é o caso da ONG Vida Urgente, representada hoje nesta Assembleia, foi a primeira conferência ministerial mundial a que esteve presente. O Brasil foi um dos signatários dessa conferência que resultou na confecção da chamada Declaração de Moscou, que, entre outras coisas, procurou estimular a aplicação das recomendações desses informes mundiais que eu trouxe. A Assembleia-Geral da ONU foi convidada a declarar essa década já citada. A ONU prontamente acolheu essa proposta da Conferência de Moscou e proclamou o decênio de 2011-2020 como a década de segurança no trânsito, com um plano de ação cujos pontos já foram abordados pelo Deputado Federal Hugo Leal. Trata-se de um plano mundial feito como base, e não como uma camisa de força. Aliás, os cinco pilares citados pelo Deputado são uma forma de inspirar os projetos locais que obviamente deverão atender às particularidades de cada país.

A ideia é que haja uma redução pela metade nas mortes causadas no trânsito. Após as projeções feitas, se não fizermos nada, ou melhor, se o Estado não fizer nada, chegaremos a 2020 com quase 2 milhões de mortos. Não queremos isso aqui. Há pouco, uma jornalista me questionou o porquê de ser 50%, e não 40% ou 60%, e respondi a ela que 50% foi o número que se entendeu possível e mais do que necessário.



Vale muito dizer que há que se ajustarem as realidades de cada um para sabermos se devem ser 40% ou mais, ou menos aqui. Gosto muito de lembrar o que diz o nosso colega de Genebra, Dr. Etienne Krug: a decisão sobre quanto cada cidade, cada Estado e cada país tolerará em acidentes de trânsito é de cada um. Quanto achamos que deve ser tolerado aqui: 20%, 30%? Quanto Minas está disposta a tolerar?

Houve o lançamento mundial da Década, como disse o Deputado, que esteve presente, no dia 11 de maio, no Rio de Janeiro, com ONGs e a OMS. Não poderia deixar de citar o que aconteceu em Minas Gerais. No dia 11 do ano passado, estive na Prefeitura de Belo Horizonte, ocasião em que houve esse lançamento da Década. No governo federal, houve o lançamento da Década como pacto nacional pela redução dos acidentes de trânsito, com a presença do Ministro da Saúde e do ex-Ministro das Cidades. Naquela época, houve o fechamento desse pacto. Esse é o “site” da Década, para quem quiser acompanhar o progresso em nível mundial.

Gostaria de falar um pouco sobre as expectativas que se tem em relação ao Brasil. Pelas viagens que fazemos e pelas discussões, percebemos que há uma expectativa muito grande em relação ao Brasil, muito em vista da posição em que se encontra e do fato de estar na moda. Há uma expectativa muito grande em relação ao novo posicionamento do Brasil no panorama mundial.

A Opas-OMS tem procurado dar apoio à cooperação técnica, ao projeto e ao intercâmbio entre outras iniciativas. Citarei uma para encerrarmos, não por ser um projeto nosso, mas por trazer em seu bojo vários conceitos que podem servir de inspiração para a Década, caso trabalhe aqui. Nessa mesma conferência de Moscou, de 2009, quando surgiu a ideia da Década, a Fundação Bloomberg, presidida pelo Prefeito de Nova York, financiou um projeto em 10 países de baixa e média rendas do mundo, com o nome Segurança no Trânsito em 10 Países. Esses 10 países estão nesse mapa, juntos, e representam metade das mortes em trânsito no mundo. Infelizmente, estamos na zona de rebaixamento desse campeonato.

No Brasil, esse projeto foi implementado com o nome Viva no Trânsito. Coloquei em forma de “interlink” para que possam clicar em casa, a fim de obterem maiores detalhes. Esse projeto, coordenado pela Opas e o Ministério da Saúde, teve início em 2010 e ocorre em cinco cidades brasileiras, entre elas Belo Horizonte, com os pontos focais representados pelo pessoal da Secretaria de Saúde e da BHTRANS. Espero que eu possa ter a chance de falar um pouco mais sobre esse projeto. Teremos mais autoridade para informar como o projeto tem sido desenvolvido aqui. O importante é que, principalmente, como a ideia é falar da Década, esse projeto traz, em seu bojo, várias inspirações desse relatório sobre o qual tinha feito menção. Em particular, cito a essencialidade da informação qualificada, que tem sido trabalhada com lincagem de dados que vêm das polícias, do Samu, da área da saúde, das delegacias e da Polícia Rodoviária Federal, para procurar qualificá-los e fornecer elementos para se trabalhar com evidências. A ideia era a abordagem sistêmica, como é feito aqui, e multissetorial no combate a lesões e mortes no trânsito, o desenvolvimento da capacidade institucional, como foi aqui citado, com o papel fundamental dos governos.

Esse aspecto político também me foi exposto. Estou contente em estar nesta Casa, pois sempre gosto de lembrar que essa questão é eminentemente política, embora muitos não gostem de tratá-la desse modo. A questão não é somente técnica, pois segurança no trânsito tem altos custos, seja do ponto de vista infraestrutural, seja do ponto de vista dos recursos humanos, pelo qual nem todos estão dispostos a pagar.

É importante que isso seja colocado; é uma questão de atitude, de posicionamento. Para os políticos, acho que várias medidas que podem ser adotadas não são, necessariamente, populares. Tem-se medo de adotar medidas mais rigorosas em vários lugares por não serem populares. Já vi as pessoas dizerem: “Sou a favor da Lei Seca, desde que ela não funcione ou não me seja aplicada” ou “Sou favorável aos radares, à redução da velocidade, contanto que me avisem onde estão todos os radares para eu parar no ponto específico”. Ou seja, há várias formas de se trabalhar segurança no trânsito sem se comprometer. Acho que deve haver comprometimento político com os custos.

Não poderia deixar de falar da importância da pesquisa, da construção de parcerias – este ciclo de debates está sendo um exemplo - e, particularmente, do estabelecimento de metas, para que não caiamos em programas que simplesmente repitam clichês. Somos a favor de reduzir as mortes no trânsito, somos a favor da educação no trânsito, mas, sem metas, será mais um clichê para a segurança no trânsito.

Agradeço muito a paciência de vocês e a oportunidade que me foi dada. Deixo o meu contato para quem desejar mais algum esclarecimento - também deixei uma referência bibliográfica -, mas ainda vou ficar aqui hoje. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de “slides”.

O Sr. Presidente - Agradecemos ao ilustre expositor.

Recebemos uma manifestação do sociólogo Eduardo Biavati, que está acompanhando este ciclo de debates - o Deputado Federal Hugo Leal lembrou os melhores palestrantes do Brasil sobre esse tema -, a qual diz o seguinte: “A paralisia do primeiro ano da Década no Brasil indica que a questão da segurança no trânsito é completamente marginal e ausente da pauta de questões nacionais. Imaginávamos que faltava clareza sobre a dimensão do problema, sobretudo da dimensão humana dramática, mas, 18 meses depois do lançamento da Década Mundial de Segurança no Trânsito, não resta mais dúvida de que o compromisso do Estado brasileiro é com a sustentação econômica da indústria automobilística, a manutenção de empregos, de rendas e de consumo. No segundo semestre de 2012 o PAC Equipamentos comprará diretamente da indústria 36% da produção nacional de ônibus e 66% da produção nacional de retroscavadeiras. O que é mais importante para o Estado brasileiro, salvar vidas ou salvar o capital e o emprego?”.

Palavras da Sra. Rita de Cássia Cunha

Bom dia! Na pessoa do Deputado João Leite e dos colegas de trabalho, cumprimento todos os presentes. Infelizmente, o Dr. Júlio, Diretor do Denatran, não pôde comparecer e pediu-me que o representasse neste ato e que parabenizasse esta Casa por esta iniciativa, por este projeto, por este trabalho. É bom saber que há uma Casa realmente preocupada com as questões de trânsito, principalmente em Belo Horizonte, em Minas Gerais, onde está a maior malha viária do Brasil. Não que isso justifique a quantidade de acidentes de trânsito, mas justifica a preocupação já explicitada aqui.

Pela manhã, liguei a tevê no canal que estou acostumada a assistir para ver se falariam algo sobre este evento, mas, infelizmente, não vi nenhuma nota.



Falou-se sobre o Carlinhos Cachoeira, a vitória do Corinthians – nada contra os corintianos -, mas nada sobre um evento de tamanha importância. Achei que encontraria este Plenário lotado de pessoas interessadas em debater esse tema. Infelizmente, como foi dito, essa questão é restrita, somente tocará realmente as pessoas se acontecer dentro das próprias famílias.

Falarei um pouco sobre o Denatran, para que vocês possam conhecer as suas atribuições. Citarei também alguns números. A maioria das pessoas falou sobre isso. Vou mostrar alguns números: 43 mil vítimas fatais, 620 mil vítimas não fatais, 420 mil acidentes com vítimas, 600 mil veículos envolvidos em acidentes com vítimas, principal causa da morte de crianças com idade entre 1 e 14 anos. Citei esses números, mas não ouvi ninguém admirar-se. As pessoas já não se comovem com esses números. Por mais que os explicitemos, as pessoas já não se importam. Como foi dito pelo Deputado Federal Hugo Leal e pelo Victor, as pessoas não enxergam pessoas nesses números, mas somente cifras. Nem mesmo cifras são levadas em consideração, ou seja, os custos desses acidentes.

Aí estão os custos, que também foram abordados aqui. Foi realizado um estudo pelo Ipea, de 2003 a 2006. Os custos anuais com acidentes de trânsito em 2006 eram R\$22.000.000.000,00. Hoje chegam a R\$33.000.000.000,00. Nem os custos estão sendo levados em consideração, para que realmente sejam tomadas algumas posições, algumas atitudes, a fim de que esses números sejam diminuídos.

Falarei um pouquinho sobre o Denatran, órgão máximo executivo de trânsito da União, responsável pelo cumprimento das atribuições estabelecidas na Lei nº 9.503/1998, que instituiu o Código de Trânsito. Nessa lei existe o art. 19, em que constam as competências e atribuições do Denatran. Ele foi criado pelo Decreto-Lei nº 237, de 1967, como órgão integrante do Ministério da Justiça, com autonomia técnica e administrativa. A partir de 1º/1/2003, foi transferido para o Ministério das Cidades, por força da Medida Provisória nº 103/2003, convertida na Lei nº 10.683, de 28/5/2003.

Por que o Denatran saiu do Ministério da Justiça e foi para o Ministério das Cidades? Como o trânsito é uma questão multissetorial, o Denatran foi para o Ministério das Cidades, porque ali o trânsito é tratado como uma questão das cidades. Lá estão saneamento, habitação e mobilidade urbana. A intenção era que esses órgãos, dentro de um só Ministério, trabalhassem as questões das cidades conjuntamente. Por exemplo, quando se pensasse num processo a respeito de saneamento ou de habitação, o trânsito deveria estar junto, mas até hoje isso não acontece. O trânsito, no âmbito do Ministério das Cidades, continua isolado, cada um continua fazendo a sua parte. A ideia foi levar o Denatran para o Ministério das Cidades, a fim de que tudo funcionasse de maneira harmoniosa. Infelizmente, isso não aconteceu até hoje. É uma pena, porque precisamos disso para colocar em prática a questão do plano da década, como foi dito aqui.

Existem algumas atribuições do Denatran, no art. 19. Listarei apenas algumas, para que vejam a dimensão da responsabilidade desse órgão e que realmente ele é considerado, além de seu apoio e reconhecimento nacional. Uma das atribuições é exatamente cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo Contrans. Proceder à supervisão, à coordenação e à correção dos órgãos delegados.

Estou no Denatran há cerca de 20 anos. Sua estrutura sempre foi a mesma; um órgão pequeno, considerada sua dimensão nacional. Trazemos essas atribuições para que vejam isso. Atualmente, não é diferente de quando o Ailton assumiu, em 2003, ao se pensar em quantitativo de pessoas, que devem colocar em prática todas as atribuições estabelecidas no Código de Trânsito.

Há outras atribuições, como apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, administração pública ou privada, referentes à segurança no trânsito. Deve, ainda, promover, em conjunto com o Ministério da Educação, a elaboração e implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino, conforme as diretrizes do Contrans. Aí entra a discussão trazida pelo Deputado Federal Hugo Leal: pode? Não pode? Pode ser inserido? Tem que ser datado como tema transversal, interdisciplinar? Como fica essa questão?

Temos pareceres do MEC em que ele diz “cada um no seu quadrado”. Ou seja, façam a parte de vocês, que é a elaboração de material para que as escolas possam trabalhar. Há essa necessidade? Sim, existe a necessidade de educação para o trânsito nas escolas, mas devemos ter cuidado com a maneira como deve ser ministrada.

Fala-se que devemos ter, futuramente, bons condutores. O Victor lembrou que não temos apenas condutores no trânsito. Há pedestres, crianças. Como crianças, devem ser tratadas e orientadas, conforme sua realidade. Não devemos nunca tratar as crianças como futuros condutores. Com certeza, futuramente essas crianças não precisam ser condutores. Se continuarmos esse incentivo econômico em relação aos carros, não pararemos em lugar nenhum. A instrução do cidadão deve abranger seu comportamento e o conhecimento de seus deveres e direitos. Isso é importante. Se, num futuro distante, essas pessoas ainda quiserem ser condutoras, sê-lo-ão de maneira consciente. Não devem ser incentivadas a ser condutoras. Hoje, colocam-se as crianças dentro de carrinhos para dirigir e aprender sinalização de trânsito. Essa é uma maneira equivocada de mostrar a realidade às crianças. Devem ser colocadas nas calçadas para que saibam como se comportar e para que conheçam a realidade das cidades.

São contextos que devem ser abordados adequadamente pela Federação, por Estados e Municípios. Há outras atribuições do Denatran como a questão do veículo, a emissão de certificados adequados à legislação de trânsito, a análise e a supervisão de processos de homologação e certificação de instituições técnicas, de ITLs, de licenciamento.

Hoje no Brasil o Registro Nacional de Veículos Automotores soma 70 milhões contra 60 milhões de condutores. As infrações, conforme dados de 2011, chegaram quase a 35 milhões.

É uma relação preocupante pela quantidade de carros e de condutores. Como deveremos proceder para que esses resultados, pelo menos em relação à infração de trânsito e à morte no trânsito, enfim, que isso seja realmente combatido e consigamos reduzir 50% dessas mortes? O Victor e o Deputado falaram sobre o plano, a Década, como se procedeu, como aconteceu e se chegou até aqui. O Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020 teve também como base a mortalidade provocada pelos acidentes de trânsito. Esses são dados do Ministério da Saúde e demonstram a média de 42 mil mortes por ano no trânsito. Podemos verificar no gráfico o crescimento do número de mortes. Temos de nos preocupar com isso e tomar atitudes concretas para conseguirmos reduzir esses números.



Como foi dito, o estudo da OMS mostrou a estimativa de 1,3 milhão de mortes em acidentes de trânsito, em 2009. Essa pesquisa foi feita em 178 países. O Brasil aparece em 5º lugar entre os recordistas em acidente de trânsito, precedido pela Índia, pela China, pelos Estados Unidos e pela Rússia. Essa resolução da ONU, de 2/3/2010, estabeleceu a Década de Ações para a Segurança no Trânsito, cujo lançamento foi feito em 11/5/2011. Como disse o Victor, junto ao lançamento no Brasil foi lançado o Pacto Nacional pela Redução dos Acidentes de Trânsito.

O Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020 no Brasil atende à resolução da ONU. O Ministério das Cidades, por meio do Detran, convocou em 30/3/2010 reunião ordinária do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, com o objetivo de discutir e elaborar proposta preliminar do plano brasileiro. Esse comitê foi citado pelo Deputado Leal.

O Ministério da Saúde, sendo o coordenador nacional do trânsito, e o Denatran, o órgão executivo nacional, mobilizou o comitê para ser feita reunião e dar início à elaboração do plano. Foram realizadas quatro reuniões em Brasília, com a participação de vários convidados, representantes de entidades, especialistas de vários segmentos da sociedade envolvidos com o tema trânsito, sendo recolhidas inúmeras contribuições e sugestões e, dessa forma, abrindo oportunidade para a manifestação da sociedade civil. Essas reuniões em Brasília contaram com a representação de todas os componentes do Sistema Nacional de Trânsito e de outras instituições a ele ligadas. Esse plano ficou, por tempo determinado, no “site” do Denatran, para recebimento de sugestões e a fim de se chegar a um denominador comum, para a finalização do plano. Em 10/8/2011, o comitê aprovou o texto final do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária, que foi encaminhado, na forma de recomendação, ao Ministério das Cidades. Posteriormente, na Semana Nacional de Trânsito, que se realiza no período de 18 a 25 de setembro, foi encaminhado à Presidência da República, onde se encontra adormecido em berço esplêndido até hoje. Até agora não recebemos nenhuma resposta sobre como proceder.

Vou explicar para vocês um pouquinho de como foi feito, quem faz parte desse comitê, enfim, quem são as pessoas que fazem parte da organização desse plano. Temos, aí, a organização do comitê nacional, que é o responsável pela observação e pelo cumprimento desse plano, do qual fazem parte o Ministério das Cidades, como coordenador, o Ministério da Saúde, o Ministério da Justiça, o Ministério dos Transportes, o Ministério da Educação, a Secretaria de Direitos Humanos, a Secretaria Nacional de Juventude e a Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas. Além desses, temos os membros indicados pelos representantes dos órgãos do governo federal, tais como, o Poder Legislativo – Câmara dos Deputados –, Ministério Público, Associação Nacional dos Departamentos de Trânsito – AND –, Associação Nacional de Transportes Públicos, Sest-Senat, Abramet, Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte Urbano e Trânsito, Fórum de Pró-Reitores de Extensão das Universidades Públicas Brasileiras, Conselho Nacional de Secretários de Saúde, Cesvi Brasil, OAB, CNTTT. Todas essas pessoas fazem parte desse comitê e foram as responsáveis, juntamente com os técnicos e especialistas, pela elaboração do Plano da Década no Brasil.

Foram abordados aqui pelo Deputado e pelo Victor os objetivos e onde deveriam ser tratadas essas questões. Dentro do que foi proposto pela ONU, o Brasil trabalhou e ficou nos seguintes pilares: sistema de gestão, fiscalização, infraestrutura, educação, segurança veicular e saúde. A partir deles foram desenvolvidas ações com metas bem definidas de como proceder e como fazer para conseguirmos chegar à diminuição das mortes no Brasil e, entre desses pilares, quais são as ações necessárias para conseguirmos a diminuição dos acidentes; criar a autarquia Denatran, que é o fortalecimento da instituição, para que consiga realmente dar conta e ser uma representação, de fato, em nível nacional, do trânsito no Brasil; criar o observatório nacional; criar o sistema integrado de informações de acidentes de trânsito, porque não temos a integração dessas informações em nível nacional; criar um fundo nacional de fomento às ações de redução de mortes por acidente de trânsito; produzir, dentro do observatório nacional, uma análise sobre a situação e a tendência e cenários dos acidentes de trânsito; identificar os principais problemas relacionados com a segurança de trânsito; desenvolver programas de estudos e investigações sobre segurança viária; fazer revisão de políticas e experiências exitosas de promoção de segurança no trânsito; propor recomendações de intervenções aos órgãos envolvidos com a saúde e segurança no trânsito; monitorar e acompanhar as ações do Plano da Década de 2011-2020. Esse observatório seria composto de representantes dos governos federal, estadual e municipal, de universidades e da sociedade civil.

Dentro do sistema integrado de informações de acidentes de trânsito, temos os seguintes objetivos: integrar os sistemas de informações de trânsito; fortalecer, modernizar e consolidar a gestão de sistema de informação de acidentes; gerar informações integradas e importantes para a escolha de soluções; disponibilizar recursos financeiros para a implementação de políticas públicas específicas, projetos e programas; fundo composto por recursos provenientes de orçamentos do tesouro das três esferas do governo, de multas de trânsito e outras fontes de recursos.

Dentro do eixo fiscalização, as principais ações são: padronizar procedimentos de fiscalização no âmbito nacional; avaliar periodicamente a fiscalização exercida pelos agentes; estabelecer ações prioritárias de fiscalização no âmbito nacional.

No eixo infraestrutura, temos: criar programas de proteção aos pedestres, aos motociclistas e aos ciclistas; criar programa de segurança viária para rodovias em trechos urbanos; criar programas de manutenção permanente e adequação de vias.

No eixo educação, temos as seguintes ações: capacitar, formar e requalificar profissionais do Sistema Nacional de Trânsito, professores e profissionais de educação básica e educação superior e profissionais dos centros de formação de condutores; elaboração de programas de acompanhamento e avaliação qualitativa dos cursos de formação; implementação da educação para o trânsito como prática pedagógica; realização de campanhas educativas frequentes, com foco nos principais fatores de risco de acidentes de trânsito.

Eixo segurança veicular: implementação da inspeção técnica veicular; estabelecer os conceitos e requisitos do veículo seguro.

Eixo saúde: implantação da vigilância de lesões, mortes, condicionantes e determinantes dos acidentes de trânsito; ampliação e consolidação do serviço de atendimento pré-hospitalar móvel, fixo e hospitalar e elevação da qualidade do socorro às vítimas no local do acidente.

Essas são as principais ações que apresentarei a vocês, mas existe muito mais. Todas essas ações são precedidas de metas estabelecidas pelo governo, tanto o federal como o estadual e os municipais.



Mas, como dito aqui, já se passou um ano, e até agora não recebemos resposta da Presidência da República sobre a aprovação do projeto desse plano nacional. Estamos aguardando. Sabemos que instituições e outros Estados já estão tomando a frente e trabalhando, independentemente dessa aprovação, como aqui em Minas estão acontecendo essas ações. Como o Victor disse, ações estão sendo implementadas pelo projeto Vida no Trânsito, nesses Estados. Ações estão sendo realizadas para que haja diminuição nos acidentes de trânsito nessas cinco Capitais.

No Denatran o tema da Semana Nacional de Trânsito de 2011 e 2012 foi baseado no que se espera para a década. Em 2011, o tema foi “Década de ações para a segurança no trânsito: juntos podemos salvar milhões de vida”. Agora, em 2012, o tema também é baseado na década: “Reduza a velocidade, preserve a vida”.

Dentro de suas possibilidades, o Denatran tem realizado ações para darmos continuidade a essas questões.

Aqui são as campanhas realizadas em 2011 e 2012. Sabemos que os resultados ainda são muito tímidos, mas já verificamos aumento no número dessas campanhas. Pelo menos até o meio do ano, foram realizadas cinco campanhas, em nível federal, exatamente sobre os temas estabelecidos pela ONU para se verificar a redução dos acidentes de trânsito. Procuramos fazer alguma coisa.

Se, através desse plano, conseguirmos o fortalecimento do Denatran, com certeza faremos muito mais. Foi dito aqui que recursos não são um problema para o trânsito. O trânsito tem recursos. Atualmente, o que mantém o Denatran são os recursos das multas. Mas, infelizmente, esses recursos são frequentemente contingenciados. Uma das pautas do plano de ação é a liberação desse dinheiro para ser utilizado naquilo que a gente quer. Sabemos da gravidade do tema, todos estão vendo que o trânsito tem provocado várias mortes e lesões. Então, pedimos por favor às pessoas que aqui representam várias entidades, ao Deputado Hugo Leal e a esta Casa que façam pressão junto à Presidência para que esse plano seja liberado, comecemos a trabalhar e tenhamos condição de fazer alguma coisa.

É isso que trago para vocês terem ideia do que está sendo feito, do que está sendo elaborado, do que está pronto. E para que vocês tenham conhecimento de tudo e, juntos, possamos lutar para que isso aconteça.

Repetindo, temos aí os números. Eles não nos causam nenhuma estranheza. Da mesma maneira que se disse aqui, esses números representam pessoas. Cada uma dessas vítimas tem nome, família, amigos, história, tinha sonhos, ocupação, estudava, trabalhava. Todos aqueles dados levantados pelo Ipea e pela ANTP trazem os custos totais dos R\$33.000.000.000,00, e estão aí. Então, não são apenas números. Quando vemos algum acidente de trânsito, seja nas ruas, seja nos noticiários, devemos ter em mente determinadas características. Essas pessoas têm nome, família e um sonho, portanto é importante ajudá-las. Que não pensemos no acidente apenas quando ele ocorre conosco ou com nossos familiares e amigos: pensemos nos outros também!

A palavra acidente é interpretada de maneira errada porque não existe acidente, que é algo que não pode ser evitado ou prevenido e traz uma ideia de fatalidade. Mas sabemos que os acidentes são previsíveis, podem ser prevenidos e evitados por meio de ações e planos que sejam realmente postos em prática.

Agradeço aos senhores. Foi um prazer informar-lhes o que está sendo realizado em nível nacional. Conto com a colaboração de todos. Deixo-lhes meus contatos e coloco-me à disposição dos senhores no Denatran. Muito obrigada.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de “slides”.

Palavras do Sr. Oliveira Santiago Maciel

Bom dia. Em primeiro lugar, cumprimento o Deputado João Leite e o parabênico por essa iniciativa fundamental, imprescindível, de grande valia não só para a sociedade, mas também para cada um de nós, gestores públicos que estamos aqui com a sociedade, na Casa do Povo, buscando aprimorar as nossas informações, acolher as sugestões e as propostas que advirão deste trabalho. Cumprimento o amigo e companheiro Deputado Hugo Leal, que é uma chama viva de esperança na luta por um trânsito mais seguro, mais humano. É uma guerra que leva tantas vidas, mas existem pessoas que não perdem o vigor, e o Hugo é uma delas. Ele sempre participa dos nossos debates e, antes de ser Deputado, foi Presidente do Detran do Rio de Janeiro, onde fez um bellissimo trabalho à frente desse órgão. Ele participa até hoje, sempre que possível, de todos os nossos encontros nacionais. Muito obrigado por sua presença. Cumprimento, na pessoa da Deputada Maria Tereza Lara, os demais parlamentares desta Casa. Cumprimento o nosso amigo Ailton Brasiliense, que foi Presidente do Denatran, hoje se encontra na ANTP e faz um trabalho bellissimo, também sempre presente nos fóruns e nos debates, contribuindo com o seu conhecimento, com a sua experiência para a diminuição dos acidentes no trânsito brasileiro. Cumprimento a Rita, representante do Denatran, agradecendo-lhe a presença.

Senhoras e senhores, venho, em nome do governo do Estado, dizer qual é o nosso papel e o que o Estado tem feito para contribuir para a redução de 50% de acidentes em nossas estradas. O cenário já foi apresentado pelos debatedores que me antecederam. A sociedade, lamentavelmente, trata o acidente como uma fatalidade, mas sabemos que os acidentes não ocorrem em razão de fatalidades, pois são previsíveis, podem ser evitados. E não é por outra razão que a OMS trata os acidentes como uma questão de violência, como uma questão de saúde pública.

Observamos os vários custos advindos dos acidentes, que, além da perda de pessoas, provoca, às vezes, a contaminação da água, grandes incêndios, falta de energia elétrica e exigem uma mobilização do poder público por meio do Samu, de hospitais, de equipes especializadas, etc.

Há poucos dias houve um grave acidente na Avenida Nossa Senhora do Carmo, o qual vitimou três pessoas e contou com uma atuação incisiva do poder público. E, para vocês terem ideia, como o Detran de Minas Gerais pertence à estrutura orgânica da Polícia Civil, temos feito questão, nesses acidentes graves em que a causa é a irresponsabilidade do condutor, de autuar este dentro do contexto do dolo eventual. A pessoa não quis produzir aquele resultado, mas assumiu o risco de produzi-lo. Então, o condutor da carreta foi indiciado, bem como o seu proprietário, que se encontra preso até hoje.

Estamos mostrando que as consequências são enormes. Já falaram muito sobre as mortes no trânsito. Temos mais de 117 mortes por dia nas rodovias do País. E Minas Gerais, lamentavelmente, contribui significativamente para esse impacto nefasto. E o que o Estado quer? Não é só querer, tem também o dever. O código diz que um trânsito seguro é direito de todos e dever dos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. O Estado de Minas Gerais, dentro desse contexto, dessa fatalidade, dessa guerra, dessa violência que



nos assola, tem procurado, através de seus dados, de seus indicadores, elaborar políticas e ações que, de alguma forma, façam face pelo menos à minimização deste estado caótico. Em Minas Gerais fica a maior malha rodoviária. Os acidentes urbanos rodoviários constituem um problema dos mais graves, até mais do que os homicídios. Vocês podem ver isso pelo gráfico.

Temos fatores preocupantes, que já foram ditos aqui, e um deles é o aumento da frota de veículos. Para vocês terem ideia, de 2010 a 2012 Minas Gerais houve aumento de mais de 113% da frota de veículos e 228% da frota de motos. Habilitados aumentaram 101%, mas sempre aquém do número de veículos, o que demonstra uma outra preocupação porque, além da formação, que não é adequada, dos nossos condutores, ainda existe uma grande maioria que não possui o documento de habilitação. Ou seja, um grande número de condutores não está capacitado para dirigir.

Já falamos sobre a malha rodoviária, mas temos a questão da integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito. Minas Gerais, com 853 Municípios, tem apenas 43 Municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito. O tema do trânsito é sempre tratado à margem do processo, nos vários níveis de governo, quer municipal, quer estadual, quer federal.

As infrações de trânsito como fator de risco para acidente de trânsito. Estamos vendo que o Estado tem investido maciçamente para detectar o excesso de velocidade. E vemos que, por mês, registramos quase 60 mil infrações relativas a excesso de velocidade. Isso é um fator de alto risco de acidentes graves. Temos também outras infrações preocupantes, como o motociclista que não usa o equipamento de segurança. Não usar o cinto de segurança é também um fator que causa muita ocorrência.

Qual é a resposta que o Estado de Minas está procurando dar? Primeiramente, é preciso que ele se organize, e a organização venha através da formulação pelo Estado do Plano Mineiro de Prevenção e Atendimento de Acidente de Trânsito Terrestre, que foi criado pelo Decreto Estadual nº 4.566/2010, cujo objetivo é de toda a sociedade.

E o objetivo é esse que está aí, o objetivo de todos nós, embora esteja inserido nas ações para reduzir essa letalidade. O objetivo é toda a sociedade reduzir a violência no trânsito por meio de: diretrizes metodológicas estratégicas, descentralização composta dos planos urbanos rodoviários de abrangência municipal e regionais e, sobretudo, articulação intersetorial com protagonismo dos diversos agentes públicos que compõem a fenomenologia do trânsito. Nesse contexto, foi criado, dentro do Plano Mineiro, o comitê gestor, que está em pleno funcionamento. Temos nos reunido constantemente. E fazem parte desse comitê todos os órgãos e todos aqueles que se interessam e se propõem a contribuir, como a Assembleia Legislativa e, sobretudo, órgãos municipais como BHTRANS, Agência Metropolitana, Secretaria de Saúde, Secretaria de Educação, DER, Polícia Militar, Polícia Civil, Detran e os mais diversos órgãos do Estado e até da União, por meio da ANTP, que também participa da formulação de propostas e de ações concretas. Precisamos trabalhar juntos para, mais rapidamente, atingirmos os nossos objetivos. Entendemos que é fundamental que essa articulação ocorra, porque o trabalho isolado de cada órgão pode contribuir, mas a convergência de esforços de forma articulada obviamente nos dará uma resposta muito mais potencializada e melhor aproveitada. É necessário integrar esforços para salvar vidas.

Já estamos trazendo para vocês algumas ações concretas do Estado. A intensificação das “blitze” da Lei Seca em Belo Horizonte tem contribuído significativamente para minorar a violência no trânsito. E as “blitze” devem ser potencializadas a partir da segunda quinzena de julho. Vamos estendê-las para outros Municípios, primeiramente para Governador Valadares, Juiz de Fora, Montes Claros e Uberlândia. As “blitze” têm a participação primeiramente da Polícia Militar, é óbvio, porque é a responsável pela fiscalização do trânsito, em convênio com o Detran e o DER, que fazem a fiscalização e a ação direta deles. Mas hoje também agregamos outros atores. Temos um projeto exitoso em Minas Gerais, que é o Vida Segura. É uma parceria do Estado com entidades privadas para formação de mão de obra, que busca trazer para o contexto da reflexão aquele condutor infrator que, anteriormente, somente pagava uma cesta básica, e ficava resolvido o seu problema perante a Justiça. Hoje, não; o Judiciário, a Secretaria de Defesa Social e diversos outros atores trabalham em conjunto quando um condutor se envolve em um acidente de trânsito que gera penalidade. O condutor é trazido para um contexto de reflexão devido ao ato que cometeu, porque somente assim ele saberá que provocou não raras vezes mortes, mas também um custo social muito grande, um custo público. Então, é preciso que ele reflita e, a partir dessa reflexão, possa se tornar um agente promotor de vida segura no trânsito.

O comitê já tem o mapeamento feito pela Polícia Rodoviária Federal, pela polícias estaduais e por diversos órgãos dos 10 pontos mais críticos, para que o Estado possa fazer uma intervenção mais eficiente e efetiva neles, a fim de buscar minorar a situação. Já foi citada a curva da morte e outros. É preciso que saibamos e conheçamos os fatores de risco das vias e rodovias para fazermos uma intervenção precisa e cirúrgica. Os pilares para a redução de acidentes dentro do plano Década já foram mais que enfatizados.

Enfatizo muito incisivamente a educação. É óbvio que há a fiscalização; é óbvio que há a infraestrutura; é óbvio que é necessário maior rigor na aplicação. Tudo isso é fundamental e imprescindível para minorarmos essa chaga que vivenciamos. Minha própria família vivenciou isso, pois, há mais de 30 anos, meu pai foi vítima de um acidente de trânsito em Belo Horizonte como pedestre; ficou na cadeira de rodas durante todo esse tempo e faleceu no final do ano passado. Sei qual é o custo familiar dessa chaga aberta na família: durante todo esse tempo, ele perdeu toda a mobilidade e era necessário que cuidassem dele. Foram mais de 30 anos de chaga aberta, com um custo familiar muito grande, mas também custo social e custo público, porque dependíamos sempre dos hospitais para os internamentos.

Chamo a atenção para a educação porque não vemos um trabalho efetivo nesse sentido. Há 30 anos, quando meu pai sofreu esse acidente, muito já se falava do aumento cotidiano e incisivo dos acidentes de trânsito, mas nenhuma providência foi tomada. No Carnaval e na Semana Santa, em razão do volume de acidentes nessas épocas, implementavam-se campanhas e as “blitze” se tornavam mais incisivas, mas, passado esse período, todos se acalmavam. Temos que investir em educação, sob pena de, daqui a 10, 20, 30 anos, falarmos as mesmas coisas e contarmos os mesmos números ou até piores. A educação é fundamental, porque permeia todas as nossas ações, a fiscalização, a infraestrutura e torna o cidadão crítico e reflexivo sobre suas ações. Quando falo conhecimento, habilidade e atitude é porque os condutores, os pedestres, os cidadãos, nesse processo de inserção para a cidadania, precisam capacitar-se, precisam voltar suas habilidades para um trânsito seguro. É preciso que suas atitudes sejam permeadas por uma reflexão crítica que produza efeitos reais em defesa da vida. Se nós, gestores públicos, agentes pertencentes ao Sistema Nacional de

Trânsito, temos como obrigação priorizar a defesa da vida - nela inseridas a preservação da saúde e a do meio ambiente -, é necessário entendermos e participarmos desse processo. A mudança não ocorre num passe de mágica, mas primeiramente por cada um de nós.

Veio-me à lembrança o André Trigueiro, jornalista e escritor, que disse o seguinte em relação à preservação do meio ambiente - e que também serve muito para nós: “Se somos parte do problema, é preciso que façamos parte também da solução”. Esse é o convite que deixo para todos: façamos parte da solução. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de “slides”.

Palavras do Sr. Ailton Brasiliense Pires

Bom dia. Agradeço o convite formulado pela Assembleia na pessoa dos Deputados João Leite e Maria Tereza Lara. Cumprimento o Hugo Leal, que era Diretor do Detran do Rio de Janeiro e, entre outras realizações importantes, iniciou a implantação do controle da Lei Seca, que efetivamente transformou o Estado do Rio de Janeiro numa das referências em relação a esse tema. Essa se tornou uma bandeira do Hugo. Espero que, um dia, você consiga transformar isso em uma lei efetiva e que ninguém venha com a arguição daquilo que não está na Constituição, mas, sim, do tal Pacto de São José, que não faz parte da Constituição e que defende quem não quer fazer provas contra si mesmo.

Estou revendo aqui alguns companheiros: o Osias, a Jussara, o Hélio, alguns outros que identifiquei, a Rita, do Denatran, o Victor, o Oliveira. Fui convidado como debatedor, portanto não tenho a preocupação de trazer mais dados. Vocês já ouviram todos. A minha preocupação, a partir do convite, é provocá-los para que vocês crivem esses senhores de perguntas e possamos fazer aqui o que o Oliveira determinou ao nos convidar: já que fazemos parte do problema, vamos fazer parte da solução.

Começarei com uma frase não muito feliz de um cidadão não muito querido que já morreu, chamado Joseph Stalin: “A morte de uma pessoa é uma tragédia, a de 1 milhão de pessoas é uma estatística”. Tanto faz se o número é 30 mil, 40 mil ou 50 mil, pois ninguém chorou por conta deles. Então, os milhares de pessoas que matamos e ferimos não nos farão mudar o nosso comportamento.

Algumas coisas precisam ficar claras. O diagnóstico que todos apresentaram e as soluções, provavelmente, são conhecidos por todos. Temos dinheiro. O trânsito, desde a lacração do veículo, passando pelas taxas no Detran e chegando às multas, arrecada por ano mais de R\$60.000.000.000,00. É um valor maior que o do orçamento de Minas Gerais, que é o segundo do Brasil, portanto sobra dinheiro. Conhecemos o problema, temos dinheiro, sabemos as soluções e não conseguimos sair do lugar.

O trânsito é um problema de diversos espaços do conhecimento humano: educação, saúde pública, médicos, psicólogos, etc. Debruçam-se sobre ele engenheiros, sociólogos, arquitetos, polícias ostensivas, etc. Precisamos de todos eles, e todos sabemos mais ou menos o que fazer. Temos um código que, bem ou mal, distribui obrigações para todo mundo, até para nós, cidadãos comuns. A pergunta então é: por que não conseguimos tirar resultados disso? O que nos impede?

O Oliveira citou que Minas Gerais tem 853 Municípios, mas também citou que só em 43 deles, 15 anos depois de o Código ter sido sancionado, os simpáticos Prefeitos assumiram suas responsabilidades. E os outros 810? O Brasil todo tem 5.600 Municípios, mas menos de 1.000 assumiram suas responsabilidades. E sabe-se lá em que nível. Em uma escala de 0 a 100, provavelmente, quase todos ficaram abaixo de 50.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais fez um convite amplo. Não recebi nenhum convite para comparecer a outra Assembleia. Talvez o Hugo, ou a Rita, ou o Victor tenham recebido. Nos outros 27 Estados, raramente há algum. Das 5.600 Câmaras Municipais, raríssimas promovem esse debate, talvez não cheguem a 10. O que está acontecendo com esse problema, que é grave, custa e dói, mas que não consegue ser prioridade?

A Rita citou os problemas da falta de pessoas no Denatran. Nem perguntarei ao Oliveira se ele tem o quadro de pessoal técnico de que precisa. Não perguntarei a nenhum Diretor de Detran, ou de DER, ou de órgãos municipais se eles têm estrutura, pois sabemos que não têm.

Falando sério, trânsito é um problema? Claro que é, mas não o é para a classe política. Daqui a três meses vai haver eleição. Ninguém põe o pescoço em risco dizendo que o cortará se não aparecer nenhum candidato a Prefeito ou a Vereador que vai colocar como seu lema de campanha política a redução de acidentes. Não vai ter. Raras vezes teve. Não é à toa que não vai para a frente. Para todos os nossos queridos Presidentes da República, para todos os Governadores, praticamente para todos os Prefeitos, Câmaras Municipais e Assembleias Legislativas, enfim, para a nossa classe política trânsito só é um problema na campanha política. Pode vir a ser um problema. Alguém questionou o Victor por que campanha é política. Experimenta-se multar três ou quatro pessoas que barbarizam. Porque um determinado Ministro colocou uma placa: “Pode andar na velocidade que quiser em qualquer lugar, menos aqui, que tem um radar que pode lhe pegar. Aqui, não”. Essa é a nossa cultura. Nossa classe política, que conhece o problema, não se debruça sobre ele e não age, porque nós, sociedade civil, não cobramos.

Vou dar uns exemplos chatos que aconteceram comigo e que acontecem provavelmente com quase todo mundo. Vocês não conhecem ninguém que pegou um garoto de 12 anos e falou assim: “Filhão, sente aqui que eu vou lhe ensinar a dirigir”? Vocês nunca receberam um amigo em casa que tenha bebido igual a um gambá e tenha ido embora? E nós o deixamos ir. Vocês não conhecem ninguém que tenha moto e que não usa capacete? Vocês não conhecem ninguém que exceda a velocidade todos os dias e, fantasticamente, continue vivo? Vocês não conhecem ninguém que tenha comprado ou tentado comprar carteira de habilitação? Vocês não conhecem ninguém que chega e diz: “Ferreira-me. Tomei uma multa por excesso de velocidade. Como você está com os pontos”? Agora temos a indústria dos pontos. Pelo menos em São Paulo vemos escrito assim: “Multa”, e junto a isso um telefone. Você vai lá e negocia. Um determinado Detran do Brasil, cujo nome não vou mencionar, pegou uma pessoa – sem querer, provavelmente – que tinha 100 mil pontos na carteira. Sei que vocês não estavam prestando muita atenção e não repararam que eu não falei 100, mas falei 100 mil. Com 20 pontos, Hugo Leal, a carteira é suspensa ou cassada. São 20 e não 20 mil.

Quer dizer, neste nosso querido Brasil, quantos amigos nossos frequentam nossas casas? Foram até ao Pacaembu ontem à noite. Aliás, ouvi a frase de um político mineiro, cujo nome não vou mencionar, porque não sei se vocês gostam ou não dele, mas é um político mineiro famoso, que diz que nada de importante acontece no Brasil sem que Minas aprove. Em nome da torcida do Corinthians vim aqui agradecer o apoio que vocês nos deram ontem. Vocês devem ter contribuído de alguma forma, torcendo muito a

favor ou torcendo um pouquinho contra. Então, temos um problema íntimo. Não temos que deixar de ser amigos daquele que barbariza na cidade, mas temos que chamar sua atenção. Há aquele cidadão que se elege falando isso, isso e aquilo, e não faz absolutamente nada.

O Hugo Leal tem uns amigos legais. Acho bom que não os tenhamos, deixa só ele. Há aquele que fala que 20 pontos é muito pouco e sugere que se comece a penalizar acima de 40 pontos. Outro amigo dele já amenizou a velocidade. Acho que hoje ele é Secretário de um Estado do Sul e é seu companheiro da Frente. O excesso de velocidade, que era falta gravíssima, passou para falta média.

Há um enorme número de pessoas do nosso convívio, da nossa casa e do nosso ambiente de trabalho que constrói a mentalidade de que matar 40 mil não dói; só dói se for um amigo ou um parente. Aí, olho para o Oliveira e digo: “Você não faz nada”. O meu papel de debatedor é provocá-los, mas, sinceramente, se o nosso comportamento, o comportamento das pessoas físicas continuar sendo cópia da postura dos avestruzes, será impossível mudar esse quadro. Quem tem dinheiro, conhece o problema, sabe a solução e não o resolve; então, resta saber se quer resolvê-lo ou se está apenas brincando. Enquanto não doer no fundo do coração dele, não haverá solução para esse problema. Obrigado.

O Sr. Presidente - Agradecemos ao ilustre expositor. Em função do tempo necessário ao debate, a partir deste momento, está encerrado o recebimento de perguntas dirigidas aos expositores desta mesa. Adiantamos, porém, que o recebimento de propostas e sugestões presenciais continua ocorrendo até o término do evento, por meio da internet. Até a próxima segunda-feira, será possível o envio de contribuições por meio do “site” www.almg.gov.br.

Gostaria de agradecer muito a todos os parceiros a realização deste ciclo de debates. São eles: Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte; Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana; Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT - Unidade Regional de Minas Gerais, Belo Horizonte; Associação Brasileira de Educação de Trânsito - Abetran -; Associação dos Taxistas do Brasil - Abrataxi -; Associação dos Usuários de Transporte Coletivo da Grande Belo Horizonte; Associação Mineira de Educadores Ambientais - Amea -; Associação Mineira de Medicina de Tráfego - Ammetra -; Associação Mineira de Defesa e Promoção da Cidadania e Dignidade - Astepe -; Autopista Fernão Dias, de Pouso Alegre; Batalhão de Polícia Militar Rodoviária do Estado de Minas Gerais; Câmara Municipal de Campos Altos; Câmara Municipal de Ijaci; Câmara Municipal de Madre de Deus de Minas; Centro de Formação de Condutores Moderna - CFC Moderna -; Centro de Formação de Condutores Sistema Ltda.; Centro de Vida Independente de Belo Horizonte; Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais - Cefet-MG -; Comando-Geral da Polícia Militar de Minas Gerais - PMMG -; Secretaria de Estado de Defesa Social; Concessionária Nascentes das Gerais, de Divinópolis; Condomínio do Edifício Mônica, de Belo Horizonte; Conselho Comunitário de Segurança Pública - Consep - da Acisp 4, de Belo Horizonte; Conselho Comunitário de Segurança Pública - Consep Acisp 6, de Belo Horizonte; Conselho Regional de Psicologia - 4ª Região, de Belo Horizonte; Consórcio Intermunicipal de Saúde da Rede de Urgência Macro Nordeste-Jequitinhonha, Teófilo Otôni; Coordenadoria Especial de Apoio e Assistência à Pessoa com Deficiência - Caad -, de Belo Horizonte; Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais - DPMG -; DER-MG, unidade de Ponte Nova; DER-MG; Departamento da Polícia Rodoviária Federal de Araxá; Departamento da Polícia Rodoviária Federal de Contagem; Departamento de Trânsito de Minas Gerais - Detran -, Chefia da Polícia Civil; Editora Trânsito Legal - ETL Projectar, de Divinópolis; Empresa de Transporte e Trânsito de Betim - Transbetim -; BHTRANS; Faculdade Promove, de Belo Horizonte; Fernandes Ferreira Advocacia e Consultoria, de Belo Horizonte; Fundação Aprender, de Varginha; Grupo de Estudos e Pesquisas em Direito Educacional - Gepede -, de Belo Horizonte; Guarda Municipal de Betim; Guarda Municipal de Contagem; Guarda Municipal de Belo Horizonte; Guarda Municipal de Itatiaiuçu; jornal “Repórter do Trânsito”, de Belo Horizonte; Minas Notícias Editora Ltda., de Belo Horizonte; Mister Bus Produtos e Serviços, de Contagem; Movimento Reage Goiânia, de Belo Horizonte; Núcleo de Penas Alternativas e Inclusão Social de Egressos; Central de Acompanhamento de Penas e Medidas Alternativas - Ceapa-MG-; Seds, em Belo Horizonte; ONG Transporte e Ecologia em Movimento, de Belo Horizonte; Polícia Militar de Minas Gerais; Polícia Rodoviária Federal em Montes Claros; Polícia Rodoviária Federal - 4ª Superintendência Regional, de Contagem; Prefeitura Municipal de Belo Horizonte; Coordenadoria de Direitos da Pessoa Idosa; Prefeitura Municipal de Betim; Prefeitura Municipal de Contagem; Prefeitura Municipal de Governador Valadares; Prefeitura Municipal de Itapacerica; Prefeitura Municipal de Ribeirão das Neves; RMV Consult, de Belo Horizonte; Secretaria de Estado de Ciência, Tecnologia e Ensino Superior - Sectes -; Secretaria de Estado de Saúde - SES -; Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas - Setop -; Secretaria Municipal de Saúde de Belo Horizonte; Secretaria Municipal de Saúde de Betim; Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Transportes de Ribeirão das Neves; Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial - Senac -, Administração Regional de Minas Gerais; Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitano - Sintram -, de Belo Horizonte; Sindicato dos Guardas Municipais do Estado de Minas Gerais - Sindguardas -; Sindicato Único dos Trabalhadores em Educação de Minas Gerais, unidade de Santa Luzia; Strata Engenharia Ltda., de Belo Horizonte; Superintendência Regional de Ensino de Caxambu; Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG -; Viação Serro Ltda., de Belo Horizonte; e Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais. Agradeço a todos os parceiros deste esforço da Assembleia Legislativa, como a Consultoria da Assembleia Legislativa e a GPI, que trabalhou para este ciclo de debates.

Esclarecimentos sobre os Debates

O Sr. Presidente - Neste instante, daremos início aos debates. Solicitamos àqueles que fizerem uso do microfone que se identifiquem e sejam objetivos e sucintos, dispensada a formalidade das saudações pessoais. Cada participante disporá de 3 minutos para a sua intervenção. A leitura e a apresentação oral de propostas serão feitas de acordo com o volume de sugestões recebidas.

Informamos aos participantes que, no Espaço Democrático José Aparecido de Oliveira, em frente ao Hall das Bandeiras, estão algumas entidades parceiras da Assembleia Legislativa na realização deste ciclo de debates, como o DER-MG, o Batalhão de Polícia de Trânsito de Minas Gerais, a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Militar Rodoviária Estadual, o Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais e a BHTRANS, que estão realizando exposição de material educativo e de orientações de segurança no trânsito.

Debates

O Sr. Presidente - O primeiro inscrito é o Inspetor Davi Stanley, Superintendente Regional da Polícia Rodoviária Federal.

O Inspetor Davi Stanley Bomfim Dias - Srs. Deputados, parabéns! Com muita paixão, ouvi as palavras de cada um dos senhores. Entendo que isso faz a diferença.

A Polícia Rodoviária Federal tem desenvolvido algumas ações. Convido-os a conhecer o nosso veículo, que é o Cinema Rodoviário. O cidadão é fiscalizado e, se for o caso, é autuado e também chamado para assistir a algumas realidades que, infelizmente, a imprensa, de modo geral, não mostra.

Como mineiro, gostaria de dizer que é um grande orgulho ver a Assembleia Legislativa de Minas Gerais e o Deputado Federal Hugo Leal abraçarem essa causa. Há 18 anos, Deputados, colegas e não diretamente os senhores, que sei que agiam sempre em outras áreas, operacionalmente, a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Rodoviária Estadual e outras entidades que atuavam diretamente nessa questão da redução dos acidentes de trânsito sempre se sentiam muito sós. Agora acreditamos em uma mudança, pois houve um comprometimento.

Sra. Rita, como a senhora, eu também me assustei com a Assembleia Legislativa um tanto quanto vazia. Poucas são as pessoas que têm a responsabilidade de vir aqui. Para se ter responsabilidade, é preciso ter, acima de tudo, coragem. A partir disso, todos nós, a Assembleia Legislativa e o Deputado Hugo Leal abraçamos essa causa. Ninguém quer encarar esse problema, como bem disse o último a se manifestar. As pessoas têm de ter coragem para assumir, mas não vemos isso acontecer.

Efetivamente, acredito em uma mudança. A partir da Década, que, como disse o sociólogo, ainda não foi efetivada, já estamos trabalhando com ações que terão continuidade. Agora estamos abraçados e unidos, apesar de todas as dificuldades citadas pelo Deputado, como falta de efetivo, falta de condições, falta de infraestrutura e falta do cumprimento da legislação.

Acreditamos que todas as pessoas aqui estão abraçando essa causa, como já abraçamos há, no mínimo, 18 anos, que é o tempo que temos de polícia. Vamos alterar a realidade, sim. O Ministério das Cidades fez algo interessante, e acho que o Denatran pode ajudar muito mais nisso.

Trabalhei em Brasília também e sei da dificuldade para envolver a nossa imprensa. Infelizmente, Deputado, temos algumas dificuldades. A má notícia, a desgraça - perdoem-me a expressão - vende muito mais que boas ações. É difícil fazer com que a imprensa desenvolva um trabalho de panfletagem, de educação, de fiscalização e de conscientização, para que o bêbado não se sinta aliviado e menos punido. Não deveria haver punição em decorrência de informações diversas divulgadas pela imprensa que não são a realidade. Infelizmente, só a notícia ruim tem tempo necessário neste Brasil. Quando fui chefe de delegacia, às vezes, tinha 30, 40 segundos para falar. Como foi falado mais cedo, a imprensa alardeia muitas coisas. Não sou contra ela, muito pelo contrário, acho que é uma das principais parceiras nessa luta. Pouco ouvimos falarem deste ciclo. Poucas pessoas estão aqui, mas isso não importa. O que importa é que queremos mudar essa realidade. Tenho certeza de que, com esse posicionamento do Deputado Federal Hugo Leal - que tive a oportunidade de conhecer ainda no Rio de Janeiro, quando chefi o policiamento daquele Estado -, do Deputado João Leite - que já conheço há algum tempo - e dos Deputados e amigos envolvidos, vamos mudar essa realidade e tentar chegar a essa proposta da ONU, que acho um tanto quanto difícil, mas factível. Temos condições, sim, se entendermos e continuarmos acreditando.

Agradeço a oportunidade, Deputado, e coloco a Polícia Rodoviária Federal à disposição dos senhores. Precisamos mostrar para a sociedade que algo está sendo feito, para que ela acredite e, como a senhora disse, também mude. Em Pouso Alegre, Sul de Minas, estamos realizando um trabalho com crianças, não para instigá-las a dirigir ainda novas, mas para que conheçam um pouco mais algumas regras que podem ajudar os seus pais. Esse trabalho está sendo feito por esses colegas que estão aqui. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Obrigado, Inspetor Davi Stanley, que será expositor amanhã e nos brindará com os seus conhecimentos.

Recebemos perguntas sobre a importância da educação para os Deputados. Encontram-se presentes pessoas da área da educação que acompanharam a Superintendência da Educação e as discussões deste ciclo nas regiões e também foram parceiras na elaboração deste ciclo de debates. As Comissões de Segurança Pública, de Saúde, de Educação, da Pessoa com Deficiência e de Transporte estão envolvidas. Foi questionado aqui por que não há punição severa, por que não há lei severa. Como disse o Deputado Federal Hugo Leal, temos muitas leis. O Detran, com a Polícia Civil, já está indiciando muitos motoristas pelo chamado dolo eventual, em que a pessoa assume a responsabilidade de cometê-lo. Segundo informações, o INSS tem processado os motoristas que, de alguma forma, têm trazido danos ao segurado do INSS. Imaginamos que daqui a pouco o Instituto de Previdência dos Servidores do Estado de Minas Gerais - Ipsemg - também vai começar a agir assim.

O Sr. Anderson Acássio, do Sindguardas, fará uma pergunta. Solicito que o Cap. PM José Procópio Corrêa Júnior fique preparado para que também faça o seu questionamento. Com a palavra, o Sr. Anderson Acássio.

O Sr. Anderson Acássio - Ouvi várias situações sendo colocadas aqui, principalmente no que diz respeito aos que trabalham na questão da segurança no trânsito, ou seja, os policiais federais, militares, a Polícia Civil, por meio do Denatran. Ouvi um comentário sobre integração. O Deputado João Leite fez comentários sobre a violência do trânsito em cidades do interior. Gostaria de alertá-los para uma situação: a Guarda Municipal de Belo Horizonte, que represento por meio do Sindicato de Guardas Municipais do Estado de Minas Gerais, está se empenhando num trabalho, está substituindo a BHTRANS - vemos isso com louvor -, empresa de capital misto que foi muito criticada em função de sua questão arrecadatória. A Guarda Municipal veio suprir isso.

Infelizmente - fica até como denúncia -, a Guarda Municipal de Belo Horizonte é comandada por ex-Coronéis da Polícia Militar, que coagem os Guardas Municipais a fim de que atuem como atuavam os servidores da BHTRANS, que eram obrigados a aplicar multas a qualquer custo, sem uso de discernimento para a situação, porque cada uma delas é única. Gostaria de chamar a atenção dos senhores para a situação desses servidores. Como municípios, poderiam estar em várias cidades. Ficamos tristes ao anunciar que a Guarda Municipal de Varginha, que cuidava tão bem do trânsito naquela cidade, hoje está impedida de fazer isso. Vemos essa situação como demonstração de ciúmes ou, talvez, um monopólio.

Isso não deveria estar acontecendo. O trânsito, pelo CTB, é de responsabilidade do Município. Devemos discutir isso também, não podemos ficar somente no âmbito do Estado. A Guarda Municipal de Belo Horizonte não participa do Conselho de Trânsito. Por exemplo, representantes da Guarda Municipal não vieram aqui falar sobre esse assunto. Esses servidores trabalham de forma precária,



não têm nenhum apoio nem são vistos como potenciais ajudadores de qualquer programa. Os Guardas Municipais também trabalham em escolas, onde poderiam fazer uma campanha conjunta de conscientização de estudantes.

Outro ponto importante é que os Guardas Municipais ganham mal, seiscentos e poucos reais. Em vez de um policial militar, poderiam utilizar um Guarda Municipal. Os policiais militares são bem treinados, bem preparados para intervir em situações muito piores. Os Guardas Municipais também estão bem treinados e possuem porte de arma. Como não são utilizados na segurança efetiva dos cidadãos, poderiam ser usados na segurança do trânsito. Isso não pode ser impedido.

Deixo essa sugestão, ou seja, é necessário pensar nessa questão da Guarda Municipal. Naqueles Municípios em que não é possível enviar policiamento, proponho seja criada a Guarda Municipal para contribuir na segurança do trânsito. Obrigado.

O Sr. Presidente - Obrigado, Anderson Acássio, sempre tão presente. É importante esclarecer que a Assembleia Legislativa convida todas as entidades parceiras. A escolha dos debatedores e dos temas não é feita por esta Casa, mas pelos parceiros organizadores dos eventos.

Com a palavra, o Cap. PM José Procópio Corrêa Júnior, da Diretoria de Meio Ambiente e Trânsito da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais.

O Cap. PM José Procópio Corrêa Júnior - Obrigado. Gostaria de fazer uma observação, que também é uma pergunta ao Deputado Federal Hugo Leal sobre a vistoria veicular. Ele mencionou, em sua explanação, o art. 104 e o art. 131, § 3º, que são importantes.

Quando falamos dos pilares, muita coisa evita a necessidade de mudança de lei. A legislação precisa de alguns ajustes, mas atende à demanda, se for bem cumprida. Ele já disse que está sendo feito um trabalho nesse sentido, o que nos deixa confortáveis. Minha preocupação é em relação ao apoio da mídia na mudança de comportamento do usuário. Essa é minha preocupação. Muito se falou sobre a situação do Corinthians, campeão da Libertadores. Falou-se a semana inteira sobre isso. O que a imprensa quer ela faz e consegue convencer o cidadão. Outro exemplo é o crime que chocou o Brasil, o esquartejamento do empresário. Todo dia se falou sobre isso, mas, todos os dias, várias pessoas morrem esquartejadas no trânsito e não são lembradas.

Minha pergunta é se existe algum trabalho, na Câmara dos Deputados, para fazer um projeto de lei obrigando os veículos de comunicação a inserir em seus programas e propagandas questões sobre segurança no trânsito, assim como foi feito na Espanha. Lá, conseguiu-se uma mobilização imensa no país no que se refere à consciência no trânsito. Vídeos impactantes foram exibidos no horário nobre. Há algum projeto, alguma proposta para que isso se insira na programação dos grandes veículos de comunicação, no horário nobre? São ações que provocarão a mudança de comportamento dos cidadãos. Que a questão do trânsito seja abordada durante uma novela. Hoje as propagandas mostram carros que correm e que conseguem fazer derrapagens. Deve ser mostrada a segurança do veículo para mudar o comportamento. Há algum projeto nesse sentido? Obrigado.

O Sr. Presidente - Com a palavra, Ricardo Batista, do CFC Sistema.

O Sr. Ricardo Batista - Boa tarde. Agradeço a chance da palavra e também ao Deputado João Leite por uma reflexão cuja bandeira carrego há cerca de 10 anos, tempo que trabalho com o centro de formação de condutores, na Autoescola Sistema. O senhor disse que a educação para o trânsito é um dos remédios que poderíamos ter para essa situação das estatísticas.

Na verdade, vim aqui para fazer uma pergunta direcionada ao Dr. Oliveira e à Maria Cristina, que representam, respectivamente, o Denatran e o Detran, sobre o que estavam fazendo em relação à segurança para o trânsito. Fiquei feliz com o que escutei, logo não farei mais a pergunta. Entretanto quero fazer um pedido diretamente a vocês. Olhem com mais atenção para o CFC. Há poucas pessoas boas no mercado. Infelizmente há mais pessoas não capacitadas. O primeiro passo de educação para o trânsito que todos vocês tiveram, inclusive eu, foi no CFC após 18 anos. Precisamos investir mais na educação fundamental, porque o processo de educação é muito mais longo que a carga horária exigida pelo Denatran e o Detran no CFC. Atualmente, somos fábricas de carteiras, porque, se não observarmos o objetivo único e exclusivo da maioria das pessoas que nos procuram, que é a carteira de habilitação, fechamos as portas. Precisamos investir nisso e mudar a mentalidade do povo brasileiro. A educação é fundamental, prova disso é que temos uma resolução exigindo freio ABS e "air bag" nos carros a partir de 2014. Aqui, é lei. Na Europa, é conscientização. Na Europa, não se vende um carro sem "air bag" e sem ABS, porque o cidadão reconhece a importância desses itens. Não há lei. Peço olhando no seu olho. Fiscalizem. Há pessoas boas lá dentro, como o Dr. Anderson, que carrega a bandeira de que, se continuarmos ensinando candidatos com 20 aulas práticas, iremos continuar morrendo.

Exemplo número um: Paulo Ademar, seu amigo, que está no hospital agora; a maior ironia da vida. É uma pessoa que carregava a bandeira da educação para o trânsito e está à beira da morte, por causa de um irresponsável que apareceu no caminho dele. Para mim, educação é o melhor remédio, para não ficarmos discutindo os investimentos para salvar alguém que está no Hospital João XXIII, à beira da morte. Vamos investir em educação, a solução de qualquer país. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Com a palavra, a Sra. Kátia Ferraz Ferreira, do CVI de Belo Horizonte.

A Sra. Kátia Ferraz Ferreira - Bom dia. Estou aqui, neste momento, como colaboradora deste evento e de vários outros. Temos percebido a sinalização desta Assembleia. Como Presidente de uma entidade de pessoas com deficiência, recebemos, além de vários tipos de ocorrência de deficiência, pessoas acidentadas no trânsito e famílias. Como vamos conduzir essas pessoas que se tornaram deficientes, em virtude de secção de medula, amputação e outros tipos de comprometimento físico? Temos participado nesta Casa de ciclos de debates sobre mobilidade urbana, segurança nas escolas, drogas, criminalidade e violência, quando resgatamos algumas questões relativas à droga e à violência no trânsito. Apoiamos a prevenção no trânsito. Em virtude da instalação da Comissão permanente de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência, uma reflexão do Presidente desta Assembleia e do sistema de governo, que procura trabalhar a rede integrada de desenvolvimento para que a sociedade consiga ser contemplada com todas as políticas públicas, queremos pedir o comprometimento dos Srs. Deputados, especialmente agora, com a ratificação da convenção da ONU pelo Congresso Nacional. Temos disseminado a convenção nesta Casa. Queria apresentar uma proposta à LOA - não sei se agora - e entregar um documento à Mesa. Vamos pedir à Coordenadoria Especial de Apoio e Assistência à Pessoa com Deficiência, em virtude de todas essas sinalizações e das nossas participações nesta Assembleia, que se desloque para a Governadoria, como entidade estratégica de apoio às políticas públicas de prevenção e de promoção da independência da pessoa com deficiência. Queremos pedir o



apoio dos senhores. Pensei em pedir a assinatura, neste documento, dos que aqui estão, mas vou preferir assiná-lo como Presidente da entidade. No fim deste evento, vou entregá-lo à Mesa, para que as Comissões envolvidas com essa temática possam empreender os esforços necessários para a alteração da lei delegada da Sedese, para que a coordenadoria se desassocie da Sedese e volte a fazer parte da questão estratégica da Governadoria, onde estava instalada anteriormente. Nesse sentido, queremos pedir o apoio de vocês. Que a coordenadoria possa dar esse tipo de apoio e de assistência às pessoas que a ela recorrem, bem como às nossas entidades, das quais somos colaboradoras. Recebemos contingentes de pais e outras pessoas que precisam estar incluídas no mercado de trabalho e que, mesmo em virtude da deficiência, desejam dirigir os seus veículos adaptados. Precisamos trazer essa reflexão a esta Casa. Logo mais, entregarei o documento a vocês. Obrigada, Deputado.

O Sr. Presidente - Obrigado, Kátia. Com a palavra, o Sr. Anísio Honorato Campos, da Secretaria de Saúde da Prefeitura de Betim.

O Sr. Anísio Honorato Campos - Boa tarde a todos. Gostaria de fazer uma reflexão começando com a fala do Deputado Federal Hugo Leal, ao dizer que ou enfrentamos a violência no trânsito, ou fingimos.

Preocupa-me quando nos voltamos mais para os aspectos visíveis dessa questão, que são os comportamentais. Entendo ser importantíssimo focalizá-los e dar-lhes atenção. Por outro lado, acredito que temos de olhar os aspectos não visíveis aí incluídos. Alguém da Mesa lembrou que se trata de uma questão política - e de fato é. Na década de 60, politicamente se fez uma escolha pelo automóvel, então essas questões não se acentuaram de uma hora para outra. Nesse sentido, peço que as ações e políticas públicas se voltem para o transporte coletivo.

Qual é a ligação entre violência no trânsito e transporte coletivo? Deveríamos investir no transporte de massa de qualidade. Lembro-me aqui do metrô da minha região, o Barreiro. Umás três vezes já vi até "outdoor" falando que, agora, o metrô chegará. Assim, temos de olhar para esse lado mais político, para essa questão mais estrutural. Analisando a questão das motos: o dinheiro com que o indivíduo paga a passagem de ida e volta para o bairro dele dá para comprar uma moto. Então, se não pensarmos na questão mais estrutural, continuaremos acreditando que violência no trânsito se resume ao aspecto comportamental. Ele é importante, mas não é fundamental. Se é um assunto político, continuaremos fingindo que estamos enfrentando o problema. Estamos numa Casa que tem de pensar o aspecto estrutural de uma política pública.

A pergunta é como a violência no trânsito está relacionada à mobilidade urbana, se não se investir em outra forma de pensá-la. Como elaborar uma política pública nessa direção mais estrutural? Já existem importantes e grandes propostas que vão ao encontro da questão comportamental. Repito: é um aspecto importante, mas não resolve o problema da violência do trânsito, principalmente se não se levar em conta o aspecto estrutural.

Assim, fica sugestão de pensarmos políticas públicas na direção dos aspectos que sublinhei. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Com a palavra, a Sra. Elizabeth Junqueira, do Senac Minas.

A Sra. Elizabeth Junqueira - Boa tarde. Farei uma reflexão e uma sugestão.

Acreditamos que falar de trânsito, antes de qualquer coisa, é falar de pessoas. Falar de pessoas, de mudança de comportamento é falar de educação, de disseminação de conhecimento e de valores. Assim, não acreditamos que consigamos mudar esse quadro se não trabalharmos a educação. Acreditamos, também, que essa educação não deve acontecer apenas no ensino fundamental, mas no médio e até no ensino superior. É claro que, nas universidades, a abordagem deve ser de uma forma diferenciada, com corresponsabilidade. Apresentamos esse projeto no ano passado, num evento no Rio, da ANTT. Ficamos muito felizes em apresentá-lo. Acreditamos que só vamos transformar essa realidade por meio da educação.

A minha sugestão é uma gestão compartilhada. O que se percebe é que cada um trabalha na sua responsabilidade. Por que não somarmos e começarmos um projeto piloto, experimental, ampliando-o pouco a pouco?

Do contrário, concordo com você, Oliveira, daqui a 20 anos todos, os órgãos, a sociedade civil e as entidades privadas, continuaremos discutindo e não chegaremos a lugar nenhum. Não vamos transformar nada. E essa educação não seria só para o indivíduo, mas também para os centros de formação profissional e donos de autoescola. Há muito trabalho a ser feito, mas é preciso dar o pontapé inicial. Gostaria que vocês pensassem nisso. É preciso realizar uma discussão mais profunda com o MEC, porque também temos as nossas interrogações em relação aos temas transversais. É só essa a contribuição.

O Sr. Presidente - Muito bem. Com a palavra, a Sra. Marcelina Carim Felix de Oliveira, da Escola Pedro Pacheco de Souza.

A Sra. Marcelina Carim Felix de Oliveira - Gostaria de fazer uma pergunta a vocês que representam a comunidade. Quando se pede socorro para um carro que levou apenas um risquinho, a Justiça chega em menos de 5 minutos, mas para uma mãe com 3 filhos, ameaçada por uma faca, a Justiça não chegou até hoje. Gostaria que vocês pensassem sobre isso. Por essa razão muitas mães estão morrendo. É esse o meu pensamento.

O Sr. Presidente - Mas essa é minha obrigação, elas têm de falar comigo. Quem é essa mãe ameaçada? Resolver essa questão é obrigação de todos nós.

A Sra. Marcelina Carim Felix de Oliveira - Hoje o problema já está resolvido.

O Sr. Presidente - Então está bom.

A Sra. Marcelina Carim Felix de Oliveira - Obrigada.

O Sr. Presidente - Está bem, obrigado pela presença. Com a palavra, o Sr. Humberto Rabelo de Freitas, da Ordem dos Cavaleiros da Inconfidência.

O Sr. Humberto Rabelo de Freitas - Vamos fazer um drama: Rua Rodrigues Caldas, faleceram os Deputados Hugo Leal e João Leite. Estamos no velório. Minas Gerais sempre se iniciou muito bem nas coisas que os mineiros quiseram fazer. Como disse o mestre Ailton, por covardia não temos nos movimentado. Vamos pedir aos Deputados Hugo e João Leite e também aos outros Deputados que iniciem, sem covardia, um movimento nacional para mudança no Código Nacional de Trânsito. Sem covardia e sem medo, porque estamos com vocês. É só disso que precisamos.

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Humberto. Com a palavra, o Sr. Hélio Moreira, da Associação Batista.



O Sr. Hélio Moreira - Primeiro, parabéns a todos, à Comissão, à Deputada Maria Tereza Lara, ao Deputado João Leite, porque alguém disse que só esta Assembleia discutiu esse tema. E morre mais gente no trânsito do Brasil que nas guerras do Afeganistão, do Sudoeste e do Leste, e nós não discutimos isso no Brasil. Só esta Assembleia discute o tema. Então todos estamos de parabéns por isso. O Brasil é um país de distâncias continentais. Pergunto duas coisas: por que não temos metrô, inclusive subterrâneos? Por que acabamos com as ferrovias, tanto para o transporte de passageiros como de cargas? Apesar de agora existir a Ferrovia Centro-Atlântica, do Eike Batista.

Outra coisa que nos deixa muito preocupados são os acidentes graves. Houve aquele acidente na Avenida Nossa Senhora do Carmo, também houve vários acidentes na BR-381 e no Anel Rodoviário. Não sei se farei a pergunta para a Rita ou para a Maria Cristina, porque cheguei atrasado. Minha preocupação é em relação à questão mencionada pela Elizabeth, do Senac, sobre a educação. Mas a fiscalização também deve funcionar. Como aquele moço que tirou carteira há seis meses chegou até aqui? Ele passou por barreiras. E aquele outro motorista que matou várias pessoas no Anel, e acho até que ele é menos culpado.

É como a questão dos menores, que deixamos chegar a um ponto em que eles são vitimados e nós queremos a redução da idade penal. É muito mais prático, mais fácil, não é? Gostaria de perguntar como vamos melhorar esse que é um problema de todos. Nós que aqui nos encontramos estamos preocupados com as pessoas que morreram no trânsito, com as pessoas que não andam ou sofrem outras sequelas.

Quanto ao transporte ferroviário, o metrô - Juscelino foi fantástico na melhoria das rodovias -, não se poderia acabar com a malha ferroviária. É tão romântico, gostoso e seguro viajar de trem. Precisamos fazer essa discussão.

Para não me esquecer do Inspetor Pimentel, lembro-me do Valdemar. Perguntem ao Deputado João Leite quem era o Valdemar. Era também um guarda-civil, Diretor do Alvorada, que aqui também queremos relembrar. Obrigado.

O Sr. Presidente - Gostaria de fazer uma retificação, dizendo que a Maria Cristina não compareceu e quem está conosco é a Rita de Cássia Cunha.

Nosso último inscrito, Rogério dos Santos Lara, fará uma pergunta oral.

O Sr. Rogério dos Santos Lara - Bom dia a todos. Estou satisfeito por me encontrar nesta Casa e muito alegre por aqui ver o Ailton Brasiliense, pessoa de grande conhecimento sobre o assunto. Lamento o fato de a situação ter chegado a esse ponto.

Não estou aqui como Presidente do Sindicato dos Motociclistas, mas como cidadão, como pessoa. Eu deveria estar trabalhando agora como motociclista, mas saí da empresa para vir aqui por considerar este debate de uma importância enorme.

Sou um daqueles conhecidos como cachorros loucos, bagunceiros de trânsito, irresponsáveis. É assim que somos conhecidos pela população: pessoas que não têm medo de morrer, que não têm nenhum escrúpulo no trânsito. É assim que a sociedade nos vê. E o governo nos enxergou pela estatística e não como um cidadão que precisa trabalhar para viver, como um pagador de impostos, como alguém que impulsiona o progresso. Viu-nos porque estamos fazendo um rombo no INSS, estamos enchendo os hospitais, estamos atrapalhando a BHTRANS. Quando cai um motociclista na Cristiano Machado, o trânsito para e já dizem logo: "Vê se pode... Está esborrachado lá". Portanto, além da repressão por parte da sociedade, que nos vê como maus e não como uma solução, estamos sendo responsabilizados por causar um problema que, para mim, é uma solução, pois só sou cidadão porque estou trabalhando em cima de uma motocicleta, pagando impostos, pagando dívidas, sustentando uma família e correndo para viver. Eu e meus amigos corremos para viver porque é por meio desse trabalho que respeitamos nossos pais, que nos ensinaram a trabalhar, e não a roubar. É dessa forma que dou alegria à minha família e aos meus pais.

Gostaria, portanto, que fôssemos considerados como uma solução e tratados com responsabilidade pelos governos federal, estadual e municipal, o que até hoje não ocorreu. Não temos visto, por parte dos governos, nada que possa melhorar nossa vida, a não ser uma sociedade que precisa de nós, que nos procura, que exige que corramos para levar um produto a quem o comprou ou um documento a quem dele necessita com urgência.

Gente, vamos pisar no freio, descer do ônibus e realizar uma reunião fora dele, porque cada um, em seu banco, dentro do ônibus, está comprometido com o próprio lugar em que está assentado, o que tem sido um empecilho para caminhar nas soluções a fim de que caia o índice de acidentes de trânsito. Precisamos ter uma visão mais ampla.

Como foi dito aqui, se eu sou o problema, quero fazer parte da solução desse problema, mas raras vezes sou convidado para fazer parte da solução dos problemas.

Quero fazer uma menção honrosa ao Dr. Oliveira, que, sempre que vai tomar uma decisão sobre o trabalho do motociclista, liga para o sindicato. A BHTRANS não toma essa posição, infelizmente. O "site" deles é uma vergonha. Quando entramos no "site" para encontrar uma explicação, sempre temos duas opiniões contraditórias. Para resolver o problema, temos que nos assentar à mesa e conversar. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Muito obrigado ao Rogério dos Santos Lara. O Rogério é um dos expositores de amanhã. Ele fará parte da mesa de amanhã, falando da vida dos nossos trabalhadores sobre duas rodas, que são as motos. É um drama que vimos em alguns lugares em Minas Gerais, que são os mototaxistas, sem regulamentação e com riscos permanentes. Está conosco, e convido para fazer parte da Mesa, o Deputado Federal Stefano Aguiar, do PSC, que está acompanhando esta reunião. Ele está acompanhado do Presidente Nacional do Partido Social Cristão, Everaldo Dias Pereira; os dois honram a Assembleia Legislativa com suas presenças nesta manhã.

Já estão distribuídas as perguntas para os expositores, mas mandaram algumas para os Deputados. Vou pedir à Rosely Fantoni, do DER, para me ajudar. A pessoa faz uma pergunta sobre a duplicação da BR 040, em Ribeirão das Neves, ligando Venda Nova. Isso não está correto, porque a 040 vem até o Anel Rodoviário. A ligação da 040 com Ribeirão das Neves é uma estrada estadual. Existe esse projeto de duplicação e parece-me que a pergunta está ligada a isso. Recentemente, a Assembleia Legislativa votou um empréstimo para o Caminhos de Minas e imagino que esteja incluída essa duplicação da ligação sem necessidade de ir ao Anel Rodoviário, para quem está indo para a MG -10, para o Aeroporto de Confins, que poderia usar essa passagem por Ribeirão das Neves, junto à Penitenciária Dutra Ladeira e José Maria Alkmin. Essa é a ligação. A pessoa está falando sobre arrecadação. O Hugo Leal deixou uma fumaça aqui entre nós quando falou sobre arrecadação. Gente, o dinheiro não some. O DER tem 28.000km de



rodovia para tomar conta, mas 4.000km de rodovias federais delegadas ao DER. Então, a arrecadação do IPVA é dividida com os Municípios. Se essa verba não foi usada nas questões do trânsito, ela será utilizada pelas Prefeituras em outros gastos que ela tem. Esse debate é importante para priorizar e utilizar esse recurso na educação de trânsito. Mas é importante dizer que a verba não desaparece.

Vou passar a palavra aos expositores, começando pela Rita de Cassia Cunha, que não é a Cristina. Ela é assessora técnica do Denatran, que tem algumas provocações a fazer. Agradeço à Rita, que dará algumas respostas.

A Sra. Rita de Cássia Cunha - A Márcia, do DER, pergunta: “Por que o Ministério das Cidades e o Denatran ainda não têm articulação e integração com o Ministério da Educação para efetivamente institucionalizar a educação para o trânsito nas escolas?”. Temos diferença entre duas leis, o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei de Diretrizes e Bases. A Lei de Diretrizes e Bases fala que trânsito deve ser tratado como tema local, nem fala como tema transversal. São realmente diferentes, as leis se chocam. O Código de Trânsito fala que deve ser inserida a educação para o trânsito em todas as esferas escolares. Existe, sim, uma conversação, sempre existiu uma conversação com o MEC. A última que solicitamos foi um posicionamento dele a respeito dessa questão. Não me recordo bem o número do decreto, acho que é o 22, de 2004, que deixa bem claro que a questão do trânsito não deve ser tratada como matéria, como disciplina e que o Denatran tem de fazer a parte dele, que é exatamente elaborar materiais para distribuição nas escolas.

Temos feito a nossa parte. Temos material próprio para a pré-escola, para o ensino fundamental e o ensino médio. Falta elaborarmos material para o ensino superior. O Denatran está elaborando um projeto para o ensino fundamental nas cidades onde há o projeto Vida no Trânsito. Há conversas, sempre estamos em contato com o MEC, a conversa não para. Apesar de deixarem claro para o Denatran fazer a sua parte e deixar a questão da regulamentação com o MEC, continuamos insistindo nessa questão. Até mesmo a educação para o trânsito tem sido diversas vezes falada com os assessores no MEC. O coordenador fala que o Denatran tem que procurar fazer o convencimento das secretarias estaduais, para elas se sentirem convencidas de que é importante tratar de trânsito nas escolas. É um convencimento que fica difícil quando sabemos que precisam ser tratados vários assuntos nessa questão e quando temos professores que geralmente têm um salário péssimo. Até entendemos a posição do MEC que diz que, quando se fala em trânsito, é preciso tratar outras questões também. Procuramos fazer a nossa parte. A conversação não está parada.

Isso responde, de certa maneira, a um outro questionamento: por que não é feito no ensino fundamental essa orientação? Acreditamos que é importante desde a pré-escola, em todos os níveis. O foco do Denatran é na conscientização do comportamento, conscientização de cada um. Falei para os senhores que não vamos tratar crianças como condutores: vamos tratá-las como pedestres, como passageiros, como ciclistas, como aqueles que usam a via para brincadeira. O tema é tratado de acordo com o nível escolar. É bastante complicado. O Denatran tem as diretrizes da pré-escola para o ensino fundamental, em que se delimita de que maneira deve ser tratado o trânsito nas escolas. Estamos fazendo a nossa parte.

Outra questão foi colocada pela Cláudia Maria Lisboa. Ela pergunta por que o Denatran não determina demarcação própria para os motociclistas, como há faixas exclusivas para os ônibus em todo o País. Só para esclarecer, o Denatran é um órgão executivo. O órgão normativo é o Conselho Nacional de Trânsito - Contran. Quem faz realmente a legislação e as resoluções é o Contran. Dentro das competências do Denatran, está o comprometimento de dar embasamento técnico para o Contran.

O Contran tem várias câmaras temáticas, cada uma tratando de um assunto específico: habilitação, assuntos veiculares, saúde e educação. Essas câmaras são compostas por especialistas e representantes dos Municípios, dos Estados, antes de nível federal e a sociedade.

Portanto, as sugestões de alteração da legislação devem ser encaminhadas ao Conselho Nacional de Trânsito para que sejam analisadas pelos componentes das câmaras temáticas e, quem sabe, saia alguma coisa nesse sentido. O Denatran não faz essas normas, ele faz, sim, algumas portarias complementando as resoluções do Contran.

Pergunta: “Por que o Denatran não altera as regras referentes à habilitação de motociclistas?” Mais uma vez, digo que o Denatran não regulamenta. Existe a Resolução nº 168, de 2004, do Contran. Um grupo de trabalho foi constituído para discutir alterações nessa resolução, inclusive a questão da habilitação do motociclista.

A última pergunta: “Gostaria de saber se existem campanhas para a educação de condutores de veículos automotores quanto à existência crescente de ciclistas nos grandes centros urbanos, visto que nos tempos de formação não são cobradas provas e comportamentos em relação a esse meio de transporte estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro”. As campanhas estabelecidas pelo Denatran, pelo Ministério das Cidades, obedecem ao critério dos itens que estão dentro da década: velocidade e álcool, em nível nacional. Essas campanhas locais deveriam ser estabelecidas como prioridade pelo órgãos estaduais e municipais. Isso não impede que o Denatran ou o Ministério das Cidades realizem campanhas nesse sentido. Na pauta apresentada para a Assessoria de Comunicação do Ministério das Cidades, há a questão do ciclista, mas ainda não foi feita nenhuma campanha nacional a esse respeito, embora seja um assunto a ser abordado.

O Sr. Presidente - Agradeço à Rita pela sua participação. Com a palavra, Victor Pavarino, para responder às perguntas encaminhadas a ele e para sua participação final.

O Sr. Victor Pavarino - Não recebi nenhuma pergunta. Agradeço a oportunidade de compartilhar nossas angústias e conhecimentos com todos.

O Sr. Presidente - Muito obrigado pela sua presença e participação. Com a palavra, o Dr. Oliveira Santiago Maciel, Chefe do Departamento de Trânsito de Minas Gerais – Detran-MG, para as respostas às perguntas encaminhadas e para sua participação final.

O Sr. Oliveira Santiago Maciel - Não recebi nenhuma pergunta, apenas uma provocação, que foi muito boa. Aproveito para conchamar o senhor e os demais pares, porque nesta Casa há um projeto de lei sobre a educação, obrigando que o ensino abranja o tema trânsito de forma transversal, desde o ensino infantil até o médio. É importante dar vazão a isso e fazer esse debate para termos em Minas Gerais essa referência, que é o ciclo de debates da Assembleia, que deveria se tornar uma referência nacional com a obrigatoriedade do tema trânsito de forma transversal.



O Sr. Presidente - O Dr. Oliveira faz menção a um projeto do Deputado Bosco, Presidente da Comissão de Educação da Assembleia Legislativa. Não vejo nenhum problema em convencer os Deputados desta Casa, pois todos estão de acordo. O convencimento terá que ser feito no Conselho Estadual de Educação. A dificuldade é grande em inserir essa matéria e outras no currículo. Mesmo transversalmente, há uma dificuldade muito grande em relação a essa questão. A Assembleia Legislativa está convencida disso. Com a palavra, Ailton Brasiliense Pires, Presidente da Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP, para sua participação final, a quem agradeço pela presença e pelas provocações.

O Sr. Ailton Brasiliense Pires - Primeiro quero agradecer o convite formulado pela Assembleia Legislativa, por meio do Deputado João Leite e da Deputada Maria Tereza Lara, e a oportunidade de ter participado com os companheiros da Mesa e com vocês, que nos estão ouvindo há quase quatro horas.

Tenho duas questões e espero respondê-las rápido, apesar de serem bastante amplas: uma é do Hélio Emiliano Moreira e outra, da Francisca Cândida da Silva, da Secretaria Municipal de Saúde de Betim. Elas envolvem a questão do transporte de cargas e de passageiros. Começam perguntando em que falhamos na recuperação da malha ferroviária. Respondo que, como sempre, foi o imediatismo: era muito mais rápido fazer rodovias que fazer ferrovias. Só esqueceram que a capacidade de transporte da ferrovia é cerca de 20 vezes maior. Por que a abandonamos? Pelos mesmos motivos. O que temos que fazer no futuro? O que o mundo faz há décadas. É possível transportar cargas muito grandes por caminhão, mas isso é muito caro. Por que o mundo opta por barcos, navios e trens? Porque é muito mais barato. Razões elementares fazem com que se escolha o modal mais apropriado. Entretanto, o imediatismo continua nos atropelando na tomada de decisões.

Mais ou menos por aí está a questão do transporte de passageiros. Em um determinado momento, entendeu-se que o Brasil poderia transportar todas as pessoas por ônibus. Entretanto, esqueceram-se de que, seja qual for o modal escolhido, ele tem limites. Aliás, finalmente, estão implantando aqui corredores descentes de ônibus na Antônio Carlos e na Cristiano Machado, com capacidade para 10 mil, 15 mil, 20 mil pessoas. Isso é muito melhor que tentar criar vias para transportar o mesmo número de pessoas por automóveis, pois seriam necessários espaços no mínimo seis a oito vezes maiores. Isso é caríssimo, politicamente absurdo, totalmente fora de propósito.

Quando as demandas são muito maiores, quem opta por construir metrô não é louco nem milionário. Trata-se da falta de opção. Imaginem ter que transportar 100 mil pessoas em uma determinada hora, do ponto A para o ponto B. Pode-se fazer de vários modos, cada um com seu custo. A forma mais barata é enterrar e colocá-las trafegando em apenas 11m de largura: passa um trem para lá e outro para cá. Em apenas 11m, conseguimos transportá-las sem fazer desapropriações, sem acabar com o patrimônio histórico, sem mexer com toda a vida econômica da cidade. Por isso, faz-se metrô, e só se faz quando a necessidade de transporte é desse tamanho. Não se faz para transportar 3 mil, 5 mil pessoas. Ai, já é um problema de loucura.

A outra questão é a relação entre transporte público e redução de acidentes. Essa é uma obviedade: colocar o maior número de pessoas em transporte público qualificado - e não falo dessa porcária que é oferecida em quase todos os Municípios do Brasil, não há quem defenda esse lixo de transporte público -, em vez de colocá-las em automóveis, evidentemente ajudará. Um bom transporte público ajuda a organizar a cidade, é muito mais econômico e permite reduzir drasticamente dois problemas: um é a acidentalidade, e o outro é algo que vocês não têm em Minas Gerais, mas em São Paulo. No nosso simpático inverno, mais ou menos de maio a setembro ou outubro, por dia, morrem, em decorrência de inflamação respiratória causada por poluição, de seis a oito pessoas. Ou seja, nesse período, em nosso Estado, morrem de duas a três vezes mais pessoas em decorrência do ar que respiramos que de trânsito. Estou dizendo que a questão ambiental é muito mais grave do que se pensa, apesar de a estarmos tratando com aspirina. Muito obrigado pelo convite.

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Ailton Brasiliense Pires. Com a palavra, para responder às perguntas e fazer suas considerações finais, o Deputado Federal Hugo Leal.

O Deputado Federal Hugo Leal - Obrigado, Deputado João Leite. Quero agradecer a série de perguntas feitas. Não sei se conseguirei responder a todas. Como eu disse, em um evento como este temos de aproveitar exatamente para ouvir as pessoas e perceber os sentimentos. Vejo que aqui isso ocorreu efetivamente. As pessoas estão atentas, muitos aqui estão afetos ao tema e outros não. Queria agradecer imensamente a oportunidade que me foi dada aqui pela Assembleia Legislativa de Minas Gerais e gostaria de estender isso para as outras Assembleias e Câmaras de Vereadores. Quero agradecer a paciência de todos os outros expositores, suas colocações brilhantes, e registrar a presença aqui de um diletíssimo amigo, colega da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Dr. Evandro Manoel Senra Delgado, hoje Procurador de Justiça no Estado de Minas Gerais. Obrigado por sua presença. Tanto o Ministério Público quanto o Poder Judiciário têm de estar efetivamente integrados nesse debate, porque grande parte dessa mudança de cultura, de comportamento, de visão em relação à acidentalidade passa também pelos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, no seu escopo de Defensores, Procuradores, Promotores e magistrados. Temos visto um debate intenso, tanto no Superior Tribunal de Justiça quanto no STF, em relação à questão da Lei Seca, um dos aspectos da questão da acidentalidade. Essa é uma questão muito relevante do ponto de vista jurídico e do ponto de vista da aplicabilidade, da questão prática.

Estamos construindo uma cultura, uma evolução para essa circunstância. Ainda estamos distantes exatamente pela ausência de um organismo federal que possa conduzir. Não obstante, aqui temos representação do Denatran. Sei muito bem, Rita, o esforço que vocês fazem com os poucos recursos que chegam, mas estamos muito distantes ainda de estabelecer como política pública.

Vou passar às perguntas. Muitas já foram manifestadas, como educação para o trânsito. A Rita foi muito feliz ao dizer da importância da transversalidade. Temos que começar. O Código tem 15 anos, já há previsão legal, resolução que fala sobre o tema, que tem de ser no ensino fundamental, no ensino médio, no ensino universitário e permanente. É preciso fazer. Existem algumas experiências exitosas; alguns Municípios que fazem, enquanto outros não fazem; alguns Estados que aplicam e outros que não aplicam. Então, precisamos ter alguma deliberação. Como falta uma meta nacional, como falta uma referência nacional, alguém que possa estabelecer, cumprir e ver como está se passando, vamos adiando o problema como se ele não fosse nosso.

Vejo aqui a pergunta da Léa, como também a manifestação da Elizabeth, que fala sobre a questão da gestão compartilhada. Ambas são do Senac.

Outra pergunta por parte da corporação da Polícia Rodoviária Federal é a respeito do meu posicionamento sobre campanhas educativas mais fortes. Sou 100% favorável a campanhas educativas mais fortes, com cenas e depoimentos reais. No início deste trabalho, vimos depoimentos de pessoas que perderam entes queridos em várias circunstâncias. Falei sobre pessoas que se dedicam a esse tema, como a Fundação Thiago Gonzaga, a nossa querida Disa e outros que eu poderia enumerar aqui. Tem de ter cena real, a realidade do dia a dia tem de ser falada. As pessoas precisam entender que ninguém é super-homem, que ninguém tem sete vidas e que isso não é ficção científica. Sou favorável a depoimentos e cenas reais. Perguntam se existem campanhas favoráveis a limitadores de velocidade e controle inteligente. A tecnologia tem de avançar em favor do homem, e não, em favor do lucro. Tem de funcionar em favor do segmento inteligência.

Outra polêmica trazida aqui foi a obrigatoriedade de habilitação na categoria em que a pessoa for comprar o veículo, exceto para transportadoras.

É um desafio que já foi discutido. Não sei se esse é um tema que pode ser efetivado, mas um debate seria interessante. Também foi falado sobre as concessionárias de comunicação, rádio e televisão, que, ao invés de as pessoas terem de pagar para fazer propaganda de saúde, por exemplo, essas concessionárias seriam obrigadas a ter essa demanda estimulada. Não estou me referindo àquelas campanhas institucionais de chapa branca a que ninguém gosta de assistir, mas, sim, ao estímulo ao debate.

Cap. Procópio, o senhor manifestou essa preocupação, e isso é importantíssimo. Trata-se de uma visão extremamente razoável, de quem tem uma missão a cumprir. Todas as concessionárias e concessionárias de televisão têm uma autorização do poder público para funcionar, que passa pelo Congresso Nacional e pelas suas comissões. Assim sendo, nada mais natural que se exigir delas, além da sua programação, essa participação efetiva nos resultados. Não tenho dúvidas disso.

Deputado João Leite, não me lembro quem falou, mas o que dá manchete é o acidente de trânsito em que morreram 10 pessoas. A morte dá manchete. Se você fizer uma campanha bonita e chamar a imprensa para divulgá-la, ela não terá efeito, ao contrário das manchetes sobre acidentes envolvendo mortes. Aliás, ontem, houve um acidente na Bahia onde morreram 10 pessoas e 8 ficaram gravemente feridas, num acidente envolvendo uma “van” de transporte ilegal e um caminhão. Foram 10 mortes nesse acidente, e nós vamos nos acostumando com as estatísticas. Não quero mais falar só de estatísticas. Quero falar de pessoas e saber o porquê daquele acidente. Todo acidente dá manchete, como foi o caso desse acidente em que morreram 10 pessoas.

Na realidade, praticamente há aqui um acidente de avião a cada dia ou a cada dois dias. Dependendo do tipo de avião, morrem 100, 200 pessoas a cada um, dois, três dias. No mínimo, 200 pessoas. É como se fosse um acidente de avião de grandes proporções, mas quando esse avião cai, as pessoas não morrem apenas num local. Elas morrem em Porto Alegre, em Palmas, no Tocantins, em Manaus, em Fortaleza e nos vários Municípios de Minas, aumentando esse quantitativo. Diferentemente dos acidentes com aviões, nos acidentes automobilísticos, o número de vidas perdidas é espalhado. E ainda assim achamos que continua sendo uma questão natural, e não podemos nos conformar com isso.

Houve uma pergunta específica, que achei interessante, sobre a questão dos R\$30.000.000.000,00 que são gastos por ano, sendo que quase R\$2.000.000,00 são gastos com o Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito – Funset –, que é contingenciado. O governo contingencia o orçamento que é para ser aplicado no fundo, e digo isso de cadeira, porque já participei, por duas vezes, da Comissão Mista de Orçamento da Casa. É um orçamento pequeno frente ao tamanho do orçamento do trânsito, como disse o Ailton Brasiense, de R\$60.000.000.000,00. O orçamento do Funset é até pequeno perto deste último. Ficamos fazendo cobranças do Funset, mas e os Municípios e os Estados que também não aplicam esses recursos? São R\$2.000.000,00 que são contingenciados. Há quem diga que é melhor contingenciar R\$2.000.000,00 e gastar R\$30.000.000,00. Uma conta que não bate é esta realidade aqui, como a Roberta disse.

A cobrança tem de ser feita exatamente em todos os aspectos e em todas as instâncias: municipal, estadual e federal, e não apenas na instância federal. Não é só cobrar do Funset, mas de todos os organismos para que cada um faça a sua parte.

Rapidamente, quero responder à pergunta do Sr. José Márcio Gomes Ferreira, do Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários em Transporte, dizendo que tivemos uma vitória, ainda que parcial, porque estamos na fase de execução, que é a publicação da Lei nº 12.619, de 2012, que estabeleceu o tempo de direção. Essa lei estabeleceu limitações ao tempo de direção. O motorista não pode dirigir mais que quatro horas. É claro que vamos precisar de muita infraestrutura para fazer a fiscalização e a execução, mas isso será possível por meio do tacógrafo. Existem tecnologias favoráveis para fazer essa fiscalização.

As grandes transportadoras, que têm compromisso e responsabilidade social, não são o foco desse trabalho, apesar de estarem também inseridas no cumprimento dessa lei. O foco desse trabalho são principalmente os motoristas autônomos. Temos a expectativa desse resultado, pois um acidente com um caminhão ou até mesmo envolvendo o transporte rodoviário de carga e de passageiros realmente traz números muito mais catastróficos. Então, nada mais justo que dar condições melhores para esses profissionais exercerem o seu trabalho.

Agradeço a participação da Kátia, que perguntou sobre a pessoa com deficiência e sobre a questão da inclusão. O Anísio Honorato falou algo importante, que são os aspectos não visíveis da responsabilidade no trânsito. Trata-se de vontade política, que trouxe muito “en passant” em minha apresentação. Temos de fazer esse questionamento. Ele falou sobre a questão do transporte coletivo. O Victor Pavarino, da Opas, falou sobre a questão do trânsito e trouxe um documento pela defesa do transporte público seguro e saudável, para uma maior participação da saúde na estrutura multissetorial. Não adianta somente falarmos sobre trânsito sem apresentarmos alternativas. Não sei se o Anísio Honorato está presente, mas sugiro que fique com esse documento, que é importante.

A Elisabeth falou sobre a questão do conhecimento e dessa gestão compartilhada.

O Humberto Rabelo assinou o meu atestado de óbito, mas espero que isso demore muito tempo para acontecer - entendi a sua forma de chamar a atenção. Da mesma forma, estamos aqui, mas pode ser que não estejamos mais amanhã; não somos nós que escolhemos

isso. Se formos prudentes, a nossa durabilidade será maior, mas, se formos imprudentes, ela será menor. Quanto maior a nossa imprudência, menor será a nossa permanência na seara terrena.

O Hélio apresentou a sua preocupação com os trens metropolitanos e a questão das ferrovias. Isso é nítido e já foi manifestado e conduzido na participação do Ailton Brasiense.

Por último, mas não menos importante, Rogério Lara, Presidente do Sindicato dos Motociclistas: quero dizer-lhe que há um trabalho realizado pelo Dr. Eduardo Biavati, sociólogo, em São Paulo, com a classe de motoqueiros que transportam valores e mercadorias. Excluo a questão dos mototáxis, pois tenho outra visão que não gostaria de apresentar neste momento. Os “motoboys”, que transportam documentos, valores e mercadorias, são hoje uma necessidade; então, temos de trabalhar a sua capacitação. Por mais que queiram conceituá-los como cachorros loucos, eles fazem o seu serviço, com regulamento, que cada vez mais se estabelece, e com pontuação de responsabilidade. E as empresas também passaram a se preocupar com eles. Isso tem uma vinculação.

O maior número de mortes em motocicletas não envolve o profissional, ou seja, não envolve o que presta serviços com a moto. Se seguirem os padrões de segurança, com capacete, com as proteções e com o colete, podem até sofrer acidentes, mas não representam o maior número de mortes. Meu colega Deputado Federal Stefano Aguiar, do meu partido, o maior número de mortes com motocicleta - que é um dos problemas mais graves que enfrentamos hoje - envolve a pessoa que, em vez de utilizar transporte público urbano, compra uma moto para ir e voltar do trabalho. Essa pessoa tem habilitação, mas não sabe conduzir moto, o que não é para qualquer um, principalmente com garupa. O maior índice de acidentes de moto envolve aquele que não está preparado para enfrentar o trânsito com esse veículo. Em vez de gastar R\$60,00 por mês com passagem, prefere pagar R\$60,00 com prestação da moto e acredita que, com isso, resolveu a sua vida, pois chega mais rápido. Hoje há um volume enorme de motocicletas e, na mesma progressão, há um volume enorme de sequelados e mortos por acidentes com esses veículos.

Essa é a realidade. Como vamos enfrentar isso? Em alguns Estados do Nordeste e no meu Estado, o Rio de Janeiro, há um uniforme oficial. O uniforme desse pessoal que usa moto de forma ostensiva - no Nordeste, hoje, o jegue, o burro, o cavalo foram substituídos pela moto - é sandália de dedo, bermuda, camiseta regata, porque o vento é bem agradável, e boné, para proteger a cabeça. Estou dizendo isso porque há constatação, as pessoas veem isso. O capacete e os outros itens de proteção são dispensados. Temos de atuar preponderantemente nessa questão.

Querido Rogério Lara, vocês são parte desse problema e parte dessa solução porque, como conhecem a linguagem dessas pessoas que não têm conhecimento nem capacitação - estão habilitadas, mas não estão preparadas -, podem conversar, podem orientá-las. Lá no Rio fizemos um trabalho em que os motociclistas profissionais são os orientadores, não aquela coisa chapa-branca. Muitas vezes isso tem gerado resultados. O que não dá é para descuidar da sua preparação, do seu conhecimento e da sua responsabilidade.

Entre outras várias manifestações, saio daqui mais feliz e com disposição para continuar lutando e me manifestando. Humberto, também queremos fazer uma revisão do código, mas, antes disso, precisamos fazer uma revisão de vida. Temos de pedir às autoridades, entre as quais me incluo, que façam uma revisão das suas políticas. Afinal de contas, o que mais nos interessa? Somente uma boa legislação ou uma legislação eficaz? Como resultado final de toda essa participação e da paciência das pessoas de estarem aqui até agora, acho que isso já demonstra que as coisas estão mudando.

Mais uma vez, quero parabenizar a Assembleia Legislativa de Minas Gerais na pessoa do Deputado João Leite e na da Deputada Maria Tereza Lara. Estamos plantando. Agora, só vamos colher daqui a 5, 10 anos o que plantamos. Não tenho nenhuma dúvida em reconhecer que Minas Gerais, até porque é o meu Estado de origem, está no caminho certo, abrindo o debate, transformando a realidade, e, obviamente, Oliveira, buscando as metas, reduzimos o que aconteceu do ano passado para este ano. O que vai acontecer para o ano que vem? Sem buscar metas, sem estabelecer números e diretrizes, dificilmente poderemos gerenciar alguma coisa. Mais uma vez, parabenizo a Assembleia Legislativa, pelo ineditismo e pelo trabalho brilhante, e a todos que permaneceram aqui até agora, desde as 9 horas, exatamente porque o trânsito, além de todo o esforço que estamos fazendo, temos de ter muita paciência para enfrentar. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Deputado Federal Hugo Leal, pela sua participação. Estamos quase encerrando, mas apresento a todos o Dr. Domingos André, Chefe da Cirurgia-Geral do Hospital João XXIII, que vai compor da Mesa da parte da tarde. Ele e a Deputada Maria Tereza Lara foram os grandes provocadores deste ciclo de debates. Em outubro do ano passado realizamos uma audiência da Comissão de Segurança Pública, e o Dr. Domingos André nos trouxe os terríveis números do Hospital João XXIII. Naquela altura já tinha atendido 16 mil pessoas acidentadas só no Hospital João XXIII, em Belo Horizonte. Das 16 mil, 8 mil eram motociclistas, “viu”, Rogério?

O Dr. Domingos André disse que não consegue mais amputar jovens motociclistas e fez um apelo à Assembleia Legislativa. Ele disse que costuma sair do Hospital João XXIII na sexta-feira, à noite, sem nenhuma pessoa no pronto-atendimento, mas quando retorna no sábado, pela manhã, nenhum mosquito consegue entrar, tal a quantidade de pessoas acidentadas. É imperdível a Mesa da tarde, porque ele trará os “slides” e todo o impacto da violência no trânsito. Deputado Hugo Leal, conheça o nosso Dr. Domingos André, este homem importante que nos levou a realizar este debate. Muito obrigado pela presença e pelo trabalho público que está realizando.

Gostaria de ouvir uma saudação do jovem Deputado Federal por Minas Gerais, Stefano Aguiar.

O Deputado Federal Stefano Aguiar - Cumprimento todos os integrantes da Mesa na pessoa do meu amigo Deputado João Leite. Cumprimento também o meu amigo Deputado Federal Hugo Leal, do PSC do Rio de Janeiro. Cumprimento as entidades parceiras na pessoa do Maj. Agnaldo. Farei uma pequena participação com o objetivo de saudá-los e parabenizá-los. Conforme um ditado, se todos nós varrêssemos a frente da nossa casa, teríamos ruas mais limpas. As pessoas boas, as pessoas de boas intenções não podem ficar caladas, cruzar os braços. Parabéns a todos vocês!

Sei que necessitamos de mais verbas, de mais educação, de mudanças no trânsito, de uma legislação que atenda à sociedade. Posso estar sendo romântico por dizer o que vou dizer, mas é preciso: a boca fala daquilo de que o coração está cheio. Acima de verbas e leis, precisamos de duas coisas que podem mudar significativamente a sociedade. Uma delas é amor ao próximo; a outra, amor-



próprio. A nossa sociedade precisa de amor-próprio porque quem se ama tem sentimento de responsabilidade, pensa em sua família, na sua vida e na vida do próximo.

Costumo dizer que, se eu colocar um revólver na cabeça de alguém, estou cometendo um crime, mas vejo coisas terríveis no trânsito. Quem anda comigo me chama de chato, e sou chato mesmo, não costumo ficar calado diante de tantos absurdos. As pessoas jogam o carro sobre as outras, provocam acidentes, mas isso não é visto como crime. O meu avô, que era paulista, costumava dizer que, em Belo Horizonte, as pessoas atravessam na frente do carro, fazem o motorista parar o veículo e dão uma risadinha. O trânsito está muito violento, as pessoas estão violentas, sem amor-próprio, sem amor ao próximo.

Quero parabenizar todos vocês. É necessário continuar este ciclo de debates que foi realizado nos grandes centros mineiros. Desejo que seja fechado com chave de ouro em Belo Horizonte e que se estenda mais e mais por nossa nação. Um grande abraço a todos!

O Sr. Presidente – Informamos aos participantes que as sugestões recebidas em todas as reuniões do ciclo de debates, além daquelas enviadas por meio do formulário disponível na internet, serão agrupadas em um documento final do evento, que será entregue às comissões específicas.

Encerramento

O Sr. Presidente - A Presidência manifesta a todos os agradecimentos pela honrosa presença e, cumprido o objetivo da convocação, encerra a reunião, convocando as Deputadas e os Deputados para a ordinária de logo mais, às 14 horas, com a ordem do dia já publicada. Levanta-se a reunião.

ATA DO EVENTO REALIZADO NA 52ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 5/7/2012

Presidência da Deputada Maria Tereza Lara

Sumário: Destinação da interrupção dos trabalhos ordinários - Composição da Mesa - Palavras da Sra. Presidente - Esclarecimentos sobre as dinâmicas dos trabalhos - Palavras do Sr. Marcílio Dias Magalhães - Palavras do Deputado Bosco - Palavras do Sr. Domingos André Fernandes Drumond - Palavras do Cel. BM Edson Alves Franco - Palavras do Maj. BM Sebastião Carlos Fernandes Reis - Palavras do Sr. João Gabriel Ramos Ribas - Palavras do Sr. Luiz Sérgio Vaz - Palavras da Sra. Gabriela Afonso Galante - Palavras da Sra. Ana Dall'Agnese - Esclarecimentos sobre os debates - Debates.

Destinação da Interrupção dos Trabalhos Ordinários

A Sra. Presidente (Deputada Maria Tereza Lara) - Destina-se esta parte da reunião à realização do ciclo de debates “Siga vivo - pelo fim da violência no trânsito”, com os seguintes objetivos: difundir a realidade da violência no trânsito no Estado; apresentar o impacto dos acidentes de trânsito na vida das famílias e nos sistemas públicos de saúde e previdência; debater as causas e possíveis soluções para o problema; articular os agentes públicos do Estado para a adoção de medidas, visando à redução das mortes e do número de vítimas; e sensibilizar a sociedade, por meio da educação e da mobilização, para um comportamento mais seguro no trânsito.

Composição da Mesa

A Sra. Presidente - A Presidência convida a tomar assento à Mesa a Exma. Sra. Ana Dall'Agnese, Diretora Institucional da Fundação Thiago de Moraes Gonzaga, de Porto Alegre; os Exmos. Srs. Marcílio Dias Magalhães, Superintendente de Atenção à Saúde da Secretaria de Estado de Saúde, representando o Secretário de Saúde, Antônio Jorge de Souza Marques; Domingos André, Chefe da Cirurgia-Geral do Hospital João XXIII; Cel. BM Edson Alves Franco, representando o Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais - CBMMG -, Cel. BM Sílvio Antônio de Oliveira Melo; Maj. BM Sebastião Carlos Fernandes Reis, do CBMMG; João Gabriel Ramos Ribas, Médico da Rede Sarah de Hospitais de Reabilitação; a Exma. Sra. Gabriela Afonso Galante, fisioterapeuta da Rede Sarah de Hospitais de Reabilitação; os Exmos. Srs. Luiz Sérgio Vaz, estatístico da Rede Sarah de Hospitais de Reabilitação; e Deputado Bosco, Presidente da Comissão de Educação desta Casa.

Palavras da Sra. Presidente

Estivemos em várias regiões do Estado. O Deputado Bosco realizou este debate em Ibiá, sua região, e contou com uma presença maciça da comunidade. O primeiro ciclo aconteceu em Betim. Desde já, agradeço publicamente à Transbetim. O Eduardo Lucas, Presidente da Transbetim, e a Prefeita Maria do Carmo nos ajudaram muito na mobilização em Betim.

Está aqui também o Dr. Márcio. Permita-me falar um pouco. O Dr. Márcio foi a vários debates. Trabalhou no Hospital Regional, ele que é Secretário Adjunto, e também no pronto-socorro. E, como o Dr. Domingos André, que vai falar daqui a pouco, ele fica muito incomodado com a situação que estamos vivendo, por isso tem assumido essa bandeira. Quero agradecer aos guardas municipais de várias cidades. Aliás, os de Betim estão aqui. Depois quero que me passem os nomes das cidades cujos representantes estão aqui para que eu possa anunciá-los. Estou falando os nomes dos representantes de onde moro, porque os conheço. Já das lideranças de outras cidades, além dos ilustres expositores e Deputados, vou pedir à assessoria que anote os nomes para registro.

Deputado Bosco, na parte da manhã observamos o altíssimo índice de acidentes de trânsito. Foi consenso de todos os palestrantes que a situação é de guerra. São gastos bilhões de reais por ano com acidentados, chegando a 48% do que investe o Ministério da Saúde. De R\$80.000.000.000,00, 48% são destinados ao tratamento de acidentados, ao auxílio-doença e a outros gastos - não vou falar em investimento. Com certeza, temos de cuidar dos nossos irmãos acidentados, mas temos de evitar os acidentes para que não precisemos gastar tanto. Mais recursos têm de ser destinados à saúde para investirmos em prevenção e em outras necessidades.

Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos

A Sra. Presidente - Esclarecemos que, após as exposições, será aberto espaço para o debate. Os interessados podem fazer perguntas oralmente ou por escrito, como ocorreu na parte da manhã. Os participantes poderão encaminhar questionamentos durante a fala dos expositores. Quem quiser fazer uso da palavra deve se inscrever. Informamos que os telespectadores da TV Assembleia também poderão participar. Basta acessar o “site” www.almg.gov.br, abrir o “link” do ciclo de debates e acessar o formulário disponível. Segundo a nossa assessoria, as pessoas estão realmente assistindo à TV Assembleia, que atinge mais de 300 Municípios em Minas



Gerais. Este debate está chegando a várias cidades, o que é muito importante. Se estivéssemos debatendo questões salariais de qualquer segmento, o que é justo e legítimo, ou outros assuntos relacionados à saúde e à educação, o Plenário estaria cheio. Mas ainda não existe sensibilização em relação ao trânsito. Como os palestrantes da manhã disseram, é como se caísse um “boeing” com mais de 200 pessoas por dia. As pessoas morrem, sofrem acidentes em lugares diferentes por todo o Brasil. Então, não percebem o conjunto. Por isso, ainda não existe tanta sensibilização. É lógico que quem está aqui se sensibiliza com essa causa. Refiro-me à sociedade de modo geral. É extremamente importante a participação de todos vocês. Temos de reverter esse quadro. Queremos que deste ciclo de debates saiam ações concretas.

O Deputado Federal Hugo Leal, Presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, que deverá chegar daqui a pouco, apresentou um relatório. Os membros da nossa Comissão de Segurança Pública pretendem ir a Brasília. Já conversamos com o Presidente, Deputado João Leite, e com o Deputado Bosco. Pretendemos fazer uma força-tarefa a partir de Minas, promover uma discussão maior com o Denatran, o governo federal, os Estados e os Municípios, além da sociedade civil.

Se a sociedade civil se mobilizar, teremos um avanço maior. É muito importante - a Cláudia da Transbetim está concordando - a união de forças, porque ninguém conseguirá sozinho. Sem o poder público, não temos condições, porque precisamos de recursos e de políticas públicas. Sem a sociedade civil demoraremos muito para avançar. Precisamos estar unidos, e o objetivo deste ciclo de debates é esse.

Passaremos a palavra agora ao Sr. Marcílio Dias Magalhães, Superintendente de Redes de Atenção à Saúde da Secretaria de Saúde, representando aqui o Secretário de Saúde, que disporá de até 20 minutos para sua exposição sobre o tema “O atendimento às vítimas de acidentes de trânsito”.

Antes de ele falar, quero dizer que chegou aqui o Cel. Jacinto, Superintendente de Segurança Pública da Prefeitura Municipal de Betim. Queremos agradecer-lhe. Já falamos das Guardas. Está conosco também o Dr. Márcio. Depois contaremos a historinha aqui, Dr. Márcio.

Palavras do Sr. Marcílio Dias Magalhães

Boa tarde a todos. É um imenso prazer estar nesta Casa. Estou aqui representando a Secretaria de Saúde. O convidado foi o Dr. Antônio Jorge, Secretário de Saúde, que, neste assunto - basicamente falarei sobre a nossa rede de urgência e emergência -, tem liderança muito grande na instituição, até nos outros setores do Poder Executivo, nos Legislativos municipais e no estadual, e tem desenvolvido muito a nossa rede de urgência e emergência.

Gostaria de cumprimentar a Deputada Maria Tereza Lara, em cuja pessoa cumprimento todos os componentes da Mesa.

Antes de fazer a apresentação dos “slides”, queria fazer uma breve introdução sobre o conceito de redes de atenção à saúde. Não temos como pensar em saúde só para uma pessoa, um bairro ou uma cidade. O Estado precisa pensar nos vários territórios, nas várias realidades culturais, econômicas, de infraestrutura; precisa pensar em quais são as estruturas e tecnologias que há em cada um desses territórios. Para pensar em um sistema de saúde que dê conta das necessidades de uma população, preciso fazê-lo de forma metodológica. Não dá para pensarmos mais, como aconteceu por décadas, num sistema de saúde fragmentado, que não consegue dar resolutividade às ações.

Diante dessa dificuldade, dessa fragmentação das ações de saúde que sempre imperou no Estado brasileiro, o governo de Minas, a partir da eleição do Senador Aécio Neves para Governador, começou a pensar a saúde por meio de redes de atenção à saúde. Então, começamos a trabalhar e a desenvolver projetos que realmente deem resolutividade a essas ações. O SUS é um sistema que existe há mais de 20 anos - recentemente comemoramos os 20 anos do SUS -, mas ainda tem muito a melhorar. Esse processo, no nosso entendimento, é dinâmico, mas é necessário, sim, o monitoramento e o aperfeiçoamento constantes. Nenhuma decisão política consegue ser absoluta e eterna. É necessário esse monitoramento e esse dinamismo no processo de estruturação do serviço de saúde.

Quando penso em redes de atenção à saúde, preciso pensar em três coisas basicamente, que são seus elementos constitutivos. Preciso pensar no território: que território é esse a que quero levar ações de saúde, qual é a realidade desse espaço geográfico, que população está ali e quais são as doenças que a acometem, qual é a tecnologia de que disponho para oferecer a essa população, quais são os serviços de saúde disponíveis, qual é o clima, se é uma região de indústria, de agricultura ou de pecuária. São realidades que tenho de considerar. Preciso, então, pensar nesse território, que é muito importante para podermos identificar o que dá para desenvolver, trabalhar e aperfeiçoar naquele espaço geográfico.

Um outro elemento constitutivo importante é que modelo de atenção à saúde pretendo implantar naquele território. Vamos continuar trabalhando um modelo fragmentado, em que as ações desenvolvidas naquele espaço não permitem resolutividade adequada? Não sei o custo real daquela prestação de serviço, que recursos humanos temos, de que estrutura de saúde dispomos, então não dá para ser do jeito que era. Precisamos organizar, integrar os vários pontos de atenção à saúde, definir e saber que modelo é esse.

A nossa população no Brasil, nossa pirâmide etária tem-se modificado ao longo dos anos. A tendência é que tenhamos uma população com mais pessoas adultas e idosos. Quando eu era criança, a nossa pirâmide era um triângulo perfeito, em que a maioria das pessoas eram crianças e poucas eram idosas. Hoje a expectativa de vida aumentou, e o número de pessoas que nasce é muito menor. A tendência, portanto, é diminuir. Com isso, teremos mais problemas crônicos atingindo a população. Assim, o meu modelo de atenção à saúde tem de pensar nessa população que terá necessidade e condições crônicas de saúde, que precisam ser identificadas, monitoradas, acompanhadas. É completamente diferente de um modelo anterior, que era de atenção a eventos agudos. Preciso, pois, saber que modelo é esse.

O outro elemento constitutivo da rede que é fundamental é saber qual a necessidade de saúde daquela população. Que população é essa que tenho, que necessidade ela tem e o que temos de oferecer a ela? Esses são, portanto, os três elementos constitutivos.

Saindo desses três elementos, que são fundamentais nesse processo de formatação de uma rede de saúde, tenho de pensar em como vou gerenciar essa rede. Gerenciar uma rede de atenção à saúde não é papel isolado de nenhum ente federativo, de nenhum prestador de serviço, de nenhum posto de saúde. A governança, a gerência dessa rede se dá por todos esses atores, inclusive alguns externos à questão da saúde. Hoje temos uma grande participação do Ministério Público acompanhando a gestão dessa rede de saúde que



estamos implantando, que vimos trabalhando. Assim, há vários atores no processo de acompanhamento e de gestão desses serviços. Os próprios laboratórios e prestadores de serviço têm de participar, bem como a sociedade, da gestão dessa rede de atenção à saúde. Se pensarmos que a rede de saúde é gerenciada por uma única pessoa, por um único ator, não conseguiremos avançar nem integrar as ações. Então, é importante pensarmos que em rede de atenção à saúde implica saber qual a necessidade, que modelo tenho, com qual território estou lidando e quais são as várias pessoas que trabalham em rede.

Um outro conceito que acho importante é pensar que, para termos um modelo de atenção à saúde que na verdade dê respostas efetivas, temos de pensar na atenção primária. De 80% a 90% das ações desenvolvidas na saúde têm resolutividade grande na atenção primária. Numa sociedade com uma população em condições crônicas, só consigo avançar com uma rede integrada e que realmente traga efetividade das ações para a população se tiver uma atenção primária forte que seja a condutora das ações de saúde daquele território.

Eu precisava falar um pouco desses conceitos de rede para entrar na discussão do tema propriamente dito, que é violência no trânsito. No Brasil, segundo o Sistema de Informação de Mortalidade - SIM-SVS -, morrem, por ano, cerca de 40.610 pessoas vítimas por acidentes de trânsito. Estima-se, em Minas Gerais, cerca de 120 mil acidentes a cada ano. Destes, 50 mil apresentam vítimas, e o resultado são quase 4 mil mortes, por ano, e aproximadamente 60 mil feridos. Estes, na sua maioria, tornam-se incapazes para o trabalho e para a vida, no dia a dia. Segundo a OMS, as perdas financeiras com acidentes de trânsito, na maioria dos países, equivalem a de 1% a 3% do PIB. Pesquisas recentes demonstram que, no Estado de Minas Gerais, além da lamentável perda de vidas e da incapacitação para o trabalho, entre outros problemas, os acidentes de trânsito causam um enorme impacto negativo na economia mineira. Pesquisas recentes demonstram que 50% das pessoas que falecem em virtude de acidentes de trânsito morrem instantaneamente, no local do acidente. Daqueles que são encaminhados, 35% vão a óbito nas primeiras 24 horas. Daí se conclui que, se a rede de urgência e emergência for perfeita, ela conseguirá evitar, no máximo, 50% das mortes em acidentes. Os outros 50% são alheios à questão da saúde. Portanto, esse dado ilustra que a ação não é só da saúde ou só dos agentes de trânsito ou só do poder público. Esses outros 50% de mortes talvez tenham como responsabilidade o próprio comportamento das pessoas, ou seja, o meu comportamento e o de todos.

Em Minas, os acidentes de trânsito ocupam a quarta posição no Índice de Anos de Vida Perdidos - IAVP -, um índice que relaciona a expectativa de vida da população com a idade média em que ocorrem os óbitos. Então, só perdem para as doenças infecciosas, hipertensão e diabetes.

O governo, por meio da Secretaria de Saúde, visa melhorar a atenção aos cidadãos vítimas de agravos em urgência e emergência, dentre eles as vítimas de acidentes de trânsito; e diminuir o tempo de resposta a esses pacientes. Tempo de resposta significa que eu não posso pensar que, para uma pessoa acidentada com trauma, seja necessário fazer o deslocamento rápido para a primeira porta de um serviço de saúde qualquer. Não posso mais pensar assim. Preciso pensar que o deslocamento deve ser rápido, bem feito e para o ponto adequado. A pessoa deve ser levada a uma unidade de saúde que disponha de tecnologia e tenha “know how” apropriado para lidar com essa vítima.

O governo também visa a um atendimento de qualidade e humanizado. Desde 2003, o governo vem promovendo ações para estruturar uma rede regionalizada de atendimento às urgências e emergências. Para isso, temos o Prouge, um programa de fortalecimento das unidades de urgência e emergência, conhecidas mais popularmente como os prontos-socorros. Temos dado incentivos e estímulos a essas unidades para sua sustentação financeira e melhoria das condições da infraestrutura e da qualidade do serviço, com capacitação e outras ações. Implantamos o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência, que conhecemos como Samu, na macrorregião. Então, hoje o Estado de Minas Gerais, do ponto de vista de distribuição da regional administrativa, tem 13 macrorregiões de saúde, e isso é baseado em um plano diretor de regionalização. Nesse plano, conseguimos identificar as macrorregiões e as microrregiões de saúde e fizemos a primeira implantação de uma macro, que foi a Macro Norte, região de Montes Claros, Janaúria e Janaúba. Criamos uma rede de resposta hospitalar às urgências e emergências nas macrorregiões e implantamos a classificação de risco ao Protocolo de Manchester, que visa identificar a gravidade do paciente quando ele chega ao hospital. Ele é classificado e a conduta e o desdobramento das ações, a partir dessa classificação, são em função da condição clínica do paciente naquele momento. Com isso, conseguimos salvar mais vidas e melhorar a nossa resposta.

Somente em 2011, o governo investiu cerca de R\$150.000.000,00 nas ações de investimento e de custeio da urgência e emergência; em 2012 esse investimento aumentou para R\$ 250.000.000,00; a expectativa é de que consigamos atender todo o Estado até 2014, e ainda não mensuramos o volume de recursos necessários para isso.

Hoje, o Estado de Minas Gerais, pioneiro na regionalização do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - Samu -, conta com três Samus macrorregionais em pleno funcionamento - o Samu da Macrorregional Norte de Minas; o Samu da Macrorregional Centro-Sul, que é a região de Barbacena; e o Samu da Macrorregional Nordeste e Jequitinhonha, que é a região de Valadares, Teófilo Ottoni, Araçuaí e Diamantina. Temos 79 unidades de suporte básico e 16 unidades de suporte avançado.

O Samu da Macrorregional Norte de Minas, implantado em 12/2008, conta com um complexo regulador, localizado em Montes Claros, que dispõe de uma infraestrutura, um número para o qual as pessoas ligam - o 192. Esse complexo regulador tem o papel de orientar as pessoas que ligam; orientar os profissionais que fazem o atendimento; acionar os hospitais e as outras estruturas de saúde que vão receber essas pessoas; e acionar as bases descentralizadas, que na Macrorregional que atende 86 Municípios são 37. É nessas bases que ficam as viaturas do Samu, que serão acionadas em função de todo o estudo feito nesse complexo, pensando na melhor opção de tempo de resposta e levando em consideração várias coisas, como a condição da pessoa, o local que dispõe da tecnologia necessária para aquele atendimento, a melhor malha viária para que o atendimento seja feito o mais rapidamente possível, etc. Nessa macrorregional, temos 40 ambulâncias de suporte básico de vida e 7 ambulâncias de suporte avançado de vida.

Na Macrorregional Centro-Sul, o complexo regulador fica em Barbacena; são 18 bases descentralizadas, para um universo de 50 Municípios; temos 18 ambulâncias de suporte básico de vida e 4 ambulâncias de suporte avançado de vida.



Na Macrorregional Nordeste e Jequitinhonha, o complexo regulador fica em Teófilo Ottoni; são 21 bases descentralizadas, para um universo de 86 Municípios; temos 21 ambulâncias de suporte básico de vida e 5 ambulâncias de suporte avançado de vida.

Contamos ainda com 60 hospitais que fazem parte do Prourge, que são aqueles que dão retaguarda para os atendimentos de urgência e emergência; 23 hospitais que compõem a rede de resposta hospitalar da Macrorregional Norte de Minas; 12 hospitais que compõem a rede de resposta hospitalar da Macrorregional Centro-Sul; e 23 hospitais que compõem a rede de resposta hospitalar da Macrorregional Nordeste e Jequitinhonha.

Seguindo o programa de regionalização na saúde, o Governo do Estado de Minas Gerais, por meio da sua Secretaria de Estado de Saúde, mantém como uma de suas prioridades a implantação de mais 10 redes regionalizadas de urgência e emergência até o ano de 2014. Neste momento, estamos implantando a Macrorregional Centro, que é basicamente a região de Belo Horizonte e seu entorno, e a Macrorregional Sul, do Sul de Minas, com Varginha, Pouso Alegre, Poços de Caldas, Alfenas, etc. Estamos trabalhando nessas Macrorregionais hoje e a nossa expectativa é que até o final de 2014 todo o Estado tenha cobertura, integrando as 13 Macrorregiões em uma rede estadual de urgência e emergência.

Implantando as novas redes regionais e trabalhando na consolidação das redes já implantadas no Estado de Minas Gerais, estaremos mais preparados para responder às demandas de saúde provocadas pelo trânsito.

Antes de agradecer, quero dizer que, com os investimentos que estamos fazendo em urgência e emergência, os R\$150.000.000,00, estamos estruturando uma rede de urgência e emergência, colocando profissionais qualificados e capacitados para fazer o atendimento. Às vezes, o profissional está ocioso em uma unidade, mas é importante que ele esteja ali, porque não sabemos a hora em que o paciente com trauma vai chegar. Portanto, esse investimento é necessário - é importante que o profissional esteja lá e que seja qualificado para isso.

Esses investimentos não se dão só pelo Estado.

Necessariamente, quando faço a estruturação de uma rede dessas, preciso estar articulado com os gestores municipais de saúde, com todos os Gerentes Regionais de saúde da região, e todos os prestadores têm que estar envolvidos nesse processo. A cumplicidade da sociedade na estruturação dessa rede é muito importante. Se eu não tiver essa governança e um comitê ou um conselho gestor acompanhando as ações, não consigo avançar e fazer com que essa rede dê a resposta necessária.

Eu trouxe toda essa articulação de uma rede integrada de ações de saúde, que não fica só na urgência e emergência, porque, a partir da urgência, é necessária a UTI, para dar suporte ao paciente que chegou traumatizado e que precisará ficar na UTI. Não estou falando só de acidente de trânsito, porque essa rede de urgência não é só para acidente de trânsito, mas também para quem chega infartado, com AVC, e com vários outros problemas. Além de mencionar a UTI, ressalto a necessidade de haver hospitais de reabilitação e clínicas de reabilitação, de melhorar a tecnologia no processo de habilitação e reabilitação das pessoas. Começo a agregar outras tecnologias e outros recursos humanos qualificados com aquela população. Essa UTI não atenderá apenas o paciente da urgência e emergência, mas também outros pacientes com outras condições clínicas. Então acabo atraindo outros e novos investimentos. A rede de urgência, além de todas as outras redes em que o Estado de Minas Gerais tem avançado, é muito mais do que apenas urgência e emergência. Necessariamente ela atrai novos investimentos e a incorporação de novas tecnologias.

Muito obrigado. Infelizmente o tempo é curto, e penso que dá para explorarmos muito esse assunto. Ficamos à disposição de todos vocês e da Assembleia Legislativa eu, a nossa Secretaria e o nosso Secretário.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

A Sra. Presidente - Obrigada, Marcílio Dias, aqui representando Antônio Jorge, Secretário de Saúde, que fez as suas considerações informando sobre a rede de saúde do Estado.

Antes de passar a palavra ao próximo expositor, quero justificar, a seu pedido, a ausência do Deputado Carlos Mosconi, que está viajando a serviço. Também estive conosco, no início desta tarde, o Deputado Inácio Franco.

Passarei a palavra ao Deputado Bosco, Presidente da Comissão de Educação, que também é organizadora deste evento, pois ele tem um compromisso no interior e, amanhã, coordenará os debates na parte da manhã, quando continua o nosso ciclo de debates. Para seus cumprimentos, com a palavra, o Deputado Bosco, atuante na Comissão de Educação.

Palavras do Deputado Bosco

Boa tarde a todos e a todas. Na pessoa da Deputada Maria Tereza Lara, quero cumprimentar todos os integrantes da Mesa de trabalhos, de forma muito especial os nossos convidados e os nossos expositores, que vieram aqui dar sua contribuição de forma graciosa, mas sobretudo comprometida com a questão da violência no trânsito. Quero saudar também todas as autoridades presentes, todos os membros representantes de segmentos e fazer, em breves palavras, um agradecimento muito especial, em nome da Comissão de Educação, Ciência e Tecnologia e das demais comissões parceiras deste evento, porque ele só está sendo possível graças à grande quantidade de parceiros que a Assembleia buscou, tendo encontrado uma resposta positiva por meio dos senhores e das senhoras. Trata-se realmente de um tema que merece uma atenção toda especial, não só no Estado de Minas Gerais, mas em todo o Brasil, porque lamentavelmente os números e os índices existentes são alarmantes, assustadores. Muito mais do que uma questão de epidemia, penso que a violência no trânsito é uma questão de guerra. Tenho sempre dito que os nossos carros viraram verdadeiras máquinas mortíferas, máquinas de guerra e que, na condução desses carros, naqueles motoristas irresponsáveis, temos os guerrilheiros, que vão para as ruas, nos perímetros urbanos e nas rodovias, sem o mínimo de comprometimento com a sua própria vida e com a vida do próximo.

Sabemos que o enfrentamento dessa triste realidade não é competência tão somente da nossa Polícia Rodoviária Estadual, da Polícia Militar, dos nossos bombeiros, da nossa Guarda Municipal, do Detran, enfim, dos órgãos que estão ligados diretamente à questão do trânsito. Essa é uma guerra ou uma situação a ser enfrentada por toda a sociedade. Conforme dito na parte da manhã, só teremos um resultado positivo e mudaremos essa triste realidade a partir do momento em que a sociedade estiver comprometida e sensibilizada com essa situação.



Sabemos que não basta melhorarmos as estruturas das nossas rodovias nem do trânsito dentro do perímetro urbano, pois, além de tudo isso, precisamos também de mais investimentos no transporte de massa, no transporte coletivo, para retirarmos um pouco de veículos das ruas e das rodovias, e, acima de tudo, de conscientização. Não há uma maneira ou um caminho mais viável para a conscientização do que a educação.

Como Presidente da Comissão de Educação, Ciência e Tecnologia, quero dizer que tivemos a satisfação, com uma grande parceria e contribuição do Detran - aliás, isso já foi mencionado aqui hoje pelo Dr. Oliveira Santiago e a Deputada estava falando sobre isso na parte da manhã -, de apresentar um projeto na Assembleia, que já está em tramitação, incluindo justamente o tema "trânsito" no eixo temático do ensino fundamental e médio.

Deputada Maria Tereza Lara, quero ler a introdução, o art. 1º. Depois os senhores e as senhoras poderão ter acesso a esse projeto e dar-nos uma contribuição. O projeto está em tramitação e certamente foi muito bem elaborado - repito - com o apoio do Detran. Acreditamos que ainda há espaço e momento para outras contribuições a fim de aprimorá-lo e de fazer com que seja convertido em uma lei efetiva, que possa ser executada. O art. 1º diz o seguinte: (- Lê:) "Os estabelecimentos de ensino da educação básica, educação infantil, ensino fundamental e médio das redes de ensino públicas e privadas ficam obrigados a incluir o tema 'trânsito' como eixo temático integrador do projeto político pedagógico de cada unidade escolar".

Então entendemos que temos de preparar as crianças, os nossos adolescentes e jovens, porque serão os motoristas de amanhã. Como bem dito ontem, no debate, pelo Deputado João Leite, nós, da atualidade, motoristas de hoje, já levamos bomba. A julgar pela maneira como estamos conduzindo os veículos e agindo no trânsito, certamente essa nossa geração já levou bomba, o que não significa que não temos condições de reparar os nossos erros, defeitos e vícios e melhorar essa situação. No entanto, é preciso investirmos no conhecimento e na conscientização dos futuros motoristas. O caminho melhor é o da educação.

Portanto, ficam essa nossa proposta e esse chamamento a todos os senhores para que contribuam conosco nesse projeto e em tantas outras ações que certamente virão com este ciclo de debates. Se Deus quiser - aliás, tenho certeza de que há de querer -, amanhã estaremos aqui coordenando os trabalhos juntamente com os senhores. Muito obrigado.

A Sra. Presidente - Deputado Bosco, quero parabenizá-lo por essa iniciativa e por esse projeto de lei. Sou professora e trabalhei durante 25 anos em escola pública. Portanto, sei da importância do projeto pedagógico e de incluirmos nele a questão do trânsito.

Toda a sociedade reunida já falou sobre a importância da educação. Se me permitem, em razão do debate que ocorreu na parte da manhã, quero também sugerir, após aprovado esse projeto - aliás, creio que certamente será aprovado, por unanimidade, nesta Casa -, que façamos uma visita, juntamente com a Comissão de Educação, Ciência e Tecnologia, ao Conselho Estadual de Educação, para que ele seja verdadeiramente implantado o mais rapidamente possível, e, certamente, à Secretaria de Estado de Educação. Essa definição também passa pelo Conselho. É lógico que, em se tornando lei, as disposições do projeto têm de ser cumpridas. Considero importante fazer essa interlocução pelas informações que obtivemos.

Quero cumprimentá-lo novamente por essa iniciativa e dizer que a Comissão de Educação, Ciência e Tecnologia desta Casa tem sido muito atuante e tem contribuído bastante com o debate e, mais uma vez, agora com a questão do trânsito. Deputado Bosco, aguardamos a presença de V. Exa. amanhã, pela manhã, para coordenar a Mesa.

Quero passar a palavra ao Dr. Domingos André, Chefe de Cirurgia-Geral do Hospital João XXIII. Antes de ele iniciar sua fala, gostaria de acrescentar algo ao que já foi dito. No ano passado, a pedido do Paulo da Associação Brasileira de Educação de Trânsito - Abetran -, solicitamos uma audiência pública para discutir a violência no trânsito e a Década de Ação pelo Trânsito Seguro, proposta pela ONU. Nessa época, o Deputado João Leite esteve em contato com o Dr. Domingos André, amigo dele, e ficou impressionadíssimo ao saber da situação sobre a qual o Dr. Domingos vai falar para nós agora. O Deputado João Leite assumiu imediatamente a ideia de realização de audiência pública. Então, com a iniciativa da Comissão de Segurança Pública e de outras comissões mencionadas aqui, realizamos este ciclo de debates.

O Dr. Domingos André foi peça importantíssima, juntamente com o Deputado João Leite, para realizarmos este ciclo de debates. Paralelamente a isso, o Dr. Márcio, Secretário Adjunto de Saúde de Betim, também trabalhou durante muitos anos no pronto-socorro e tem acompanhado de perto essa questão. No Hospital Regional de Betim, que atende não apenas Betim, mas toda a região, o problema não são apenas acidentes urbanos - não é isso, Cláudia? -, mas, sobretudo, acidentes nas rodovias. Dia 28 de junho ele contou para nós, em Divinópolis, que ficou impressionado ao ver que havia no hospital 140 pessoas internadas em virtude de acidentes de trânsito. Fui comentar isso, e um Guarda-Municipal de Betim disse que ele era um deles. Aconteceu um acidente, mas felizmente leve, não é, Cel. Jacinto, e ele está aqui conosco. Ele perguntou: "Quantas pessoas com dengue estão no hospital? Nenhuma. Quantas com tuberculose? Nenhuma. Quantos acidentados no trânsito? Cento e quarenta". Esse dado é para comprovarmos na prática essa situação gravíssima. Perdemos uma senhora grávida, em Betim, há poucas semanas. Ela foi dirigir uma moto, bateu em um elevado e morreu deixando três filhos sem mãe. Um empresário cuja família é nossa amiga estava viajando a serviço, e, perto de Pirapora, passou um boi na pista, e ele está há mais de 60 dias no CTI em coma.

Vamos somando fatos. São coisas que devem ser evitadas. Não podemos mais permitir que passem animais em rodovias estaduais e federais, porque essa situação é imprevisível, não se controla o animal. São coisas muito simples. Vamos realizar uma força-tarefa imensa aqui, Dr. Domingos André, para resolvê-las. Entusiasmei-me, mas não vou continuar falando muito, não. Quem tem de falar agora são os expositores.

Palavras do Sr. Domingos André Fernandes Drumond

Obrigado, Deputada Maria Tereza Lara. Boa tarde a todos. Estou aqui representando um dos setores do Hospital João XXIII, o setor de cirurgia. Agradeço ao Presidente desta Casa, Deputado Dinis Pinheiro, por esta oportunidade, e ao Deputado João Leite, Presidente da Comissão de Segurança Pública. Na pessoa da Deputada Maria Tereza Lara, cumprimento todos os componentes da Mesa.

Quero mostrar aos senhores uma realidade que é o nosso dia a dia em um ambiente intra-hospitalar, no atendimento às vítimas de trânsito. É prudente também que eu mencione que trauma, para nós, é uma doença eminentemente cirúrgica, porque sangra, mata ou deixa sequelas.



O que é trauma? É um acontecimento não previsto, que, de forma violenta, fere o corpo do indivíduo e traz alterações de várias ordens. Sintetizando essa explicação, a palavra “trauma” é um termo médico que traduz lesão, lesão de ordem física.

Hoje, nós que trabalhamos nessa área entendemos trauma como a doença do século. É uma doença da maior importância, porque é a principal causa de morte nas primeiras quatro décadas de vida. Muito provavelmente, a maioria de nós aqui tem uma história de um vizinho, de um familiar ou de um conhecido que perdeu a vida ou ficou definitivamente sequelado por causa dessa doença.

No Brasil, se falo em trauma, falo das causas externas de morte, de morte violenta. Estamos perdendo 130 mil brasileiros todos os anos por esse motivo. São 350 casos por dia. Falo sobre os acidentes de trânsito, falo sobre as agressões interpessoais, os tiros, as facadas; falo sobre os acidentes de trabalho, falo sobre o autoexterminio, as intoxicações, as queimaduras; enfim, todas essas causas de mortes violentas. Para cada indivíduo que morre em decorrência do trauma, estatisticamente três ficam sequelados definitivamente. Todos os anos, o Brasil está convivendo com a legião de novos aleijados nos seus domicílios; e muito pouco fazemos por esses indivíduos, quando chegam às suas casas e se tornam improdutivos. Diante de um cenário dessa natureza, ocorre uma desordem familiar. Isso deve ser considerado.

Em relação aos acidentes de trânsito propriamente, no Brasil, das 130 mil mortes, 50 mil ocorrem devido a acidentes com veículos automotor. É como se estivéssemos perdendo 136 brasileiros nas vias públicas e nas rodovias todos os dias. Estatisticamente, temos uma morte a cada 11 minutos. Esse cenário é trágico, porque, das citadas 50 mil mortes, segundo o Denatran nos informou no início da década passada, 20 mil se dão na cena do acidente. Esses indivíduos não têm a chance nem de chegar às dependências das instituições para tratamento, pois morrem no local do trauma, o que traduz a violência das mortes em decorrência dos acidentes com veículo automotor. Essa é a verdadeira tragédia do trânsito.

Vocês estão vendo uma imagem que só é possível de ser compreendida se ocorreu grande dissipação de energia, um impacto de alta energia, para que dois corpos estejam aí evidentemente decapitados. Isso se traduz pela velocidade. Não há grandes acidentes sem velocidade. E conhecemos essa relação da velocidade com o álcool muito bem.

Como foi comentado, 50% dos que morrem em acidentes com veículo automotor morrem no local do acidente; 30% morrem nas primeiras horas, já nos hospitais, e por muitas causas, mas, entre elas, as mais importantes envolvem sangramento; 20% das mortes ocorrem dias ou semanas depois, particularmente em função de infecção. As manchetes falam muito dos 50% das mortes que acontecem antes do tratamento, mas pouco se comenta das mortes dentro dos hospitais.

Senhores, o trauma é a doença do século. A literatura médica comenta isso de forma muito clara. O Brasil, aliás, é um país que ocupa uma posição de destaque no mundo inteiro por causa dessa doença, e o vetor dela está mudando. Nós nos cansamos de assistir aos acidentados pelos automóveis, mas o vetor da doença está mudando o nosso meio. Quero falar sobre os acidentes motociclísticos.

O hospedeiro é o mesmo, o homem; e as mais críticas lesões em hospitais que trabalham com trauma decorrem de acidentes motociclísticos. Já fomos alertados desde a década passada para a avalanche de mortos em decorrência dos acidentes motociclísticos em centros urbanos. Nesse gráfico ascendente de meados da década de 90 até a década passada, vai-se acumulando o número de mortes em decorrência dos acidentes motociclísticos. E pouco temos feito a esse respeito. Aumenta-se a frota, facilita-se a compra da motocicleta, existe uma irresponsabilidade embutida dos motociclistas, e são brandas as leis que vigoram no Brasil a respeito da condução desse veículo automotor. É uma tríade que conduz a esse resultado.

Essa é uma manchete da imprensa em letras garrafais: “Motociclistas lotam as ruas e os hospitais”. Antes de vir para cá, estava no Hospital João XXIII fazendo a rotineira corrida aos leitos dos pacientes internados da cirurgia e confesso que, se não houvesse os acidentados de moto naquele hospital, o meu trabalho seria muito menos árduo. Todos os pacientes críticos operados no Hospital João XXIII há muito tempo são pacientes vítimas de acidentes motociclísticos.

Todos lutam pela melhoria da condução do acidentado, que deve ser conduzido o mais rapidamente possível ao hospital apropriado. O Brasil foi povoado de ambulâncias na expectativa de se organizar o transporte dos pacientes e foi estruturado com boa logística para conduzir o traumatizado em tempo hábil até o ambiente hospitalar. O Samu está se organizando cada vez mais e levando ao tratamento pacientes ainda vivos com lesões muito críticas. Além disso, o poder público consegue criar o que todos estávamos desejando, um heliporto no Hospital João XXIII, para que a vítima chegue o mais rapidamente possível.

Recursos, recursos depois que tudo já aconteceu. Isso é importante, tão importante quanto a prevenção. Mas estamos precisando rever todos esses conceitos para investir pesadamente na prevenção do trauma. Estamos gastando muito com o trauma. Sei que a saúde não tem preço, mas tem custo. O poder público precisa entender que há muita despesa no tratamento das vítimas de acidentes motociclísticos com as lesões mais bizarras. Não existe padrão definido de lesão, não há um acidentado de moto igual ao outro, as lesões são diferentes e múltiplas.

Como vemos essa vítima por acidente motociclístico no Hospital João XXIII? Se avaliarmos a estatística de um semestre de 2010, 2011, 2012 em que está acontecendo o mesmo, até pior, os acidentados de moto prevalecem em relação aos acidentados de carro, atropelamento, etc. Em 2010, que nos marcou muito, de 16 mil ocorrências por acidente com veículo automotor - chegaram vivos ao Hospital João XXIII -, 8 mil foram acidentados de moto. São 50%. Existe alguma coisa errada no sistema, isso está muito claro.

O cenário que vocês estão vendo é cruel. Há as lesões do aparelho locomotor e as lesões abdominais. Muitas vezes não consigo fechar o abdômen, precisando criar situação alternativa para tal fechamento, tamanha a magnitude das lesões. Temos as avulsões de partes moles. Se entrarmos hoje no João XXIII, encontraremos vítimas de menos de 40 anos com amputações. Posso afirmar, com mais de 90% de chance de acertar, que é caso de acidentado de moto. É um sequelado definitivo grave. São amputações de membros inferiores, são amputações de membros superiores, são traumas crânio-encefálicos, são ferimentos críticos de partes moles. As pessoas acabam morrendo por infecção.

Há ainda as lesões que comprometem o períneo. Lembrem-se da posição do motociclista numa moto. Diante da desaceleração súbita, ele encontra um obstáculo, na frente de seu períneo, que é o guidom da moto. Ali há a laceração de partes moles, lacerações urogenitais irrecuperáveis do ponto de vista funcional e anatômico. O trauma de bacia nas vítimas de traumatismo de acidente motociclístico, na maioria das vezes, deixa sequelas definitivas. Além de todas essas situações, há ainda outra, que está nos



preocupando. Refiro-me ao acidentado de moto por atropelamento. Falo do paciente idoso que muitas vezes não enxerga ou não ouve o barulho da moto. Hoje temos vários pacientes idosos em nosso hospital atropelados em acidentes de motos.

Como é vista a vítima de acidente motociclístico no Instituto Médico-Legal? Existem duas situações extremamente frequentes. A primeira é aquela em que ocorrem ferimentos crânio-encefálicos, habitualmente acompanhados de fratura. Em 75% dos traumas decorrentes de acidentes motociclísticos, a morte é definida pelo trauma crânio-encefálico associado. É o chamado trauma de crânio. Temos aqui algo evidentemente lógico, que é o uso do capacete, que deveria ser obrigatório. Eu me recordo de que, há algum tempo, não muito longínquo, em frente à sede do poder público municipal de uma cidade do interior do Estado de Minas, motociclistas faziam campanha contra uma determinação naquela cidade do uso obrigatório do capacete. Foram contra esse uso. O que tudo isso traduz? Desinformação. A nossa sociedade precisa ser devidamente informada, educada. Por isso cumprimentei, antes de vir aqui, o Deputado Bosco por esta iniciativa. Temos de educar a sociedade. Essa é a nossa saída, aliás a saída mais barata e mais eficaz. Precisamos conversar com a sociedade sobre isso.

Temos aqui outra situação do Instituto Médico-Legal: amputações traumáticas, que traduzem muitas vezes a magnitude do trauma. Os nossos colegas legistas invariavelmente descrevem essas duas situações nos corpos daqueles que faleceram por acidente de moto. As geladeiras desse Instituto estão sendo povoadas por jovens acidentados por esse tipo de veículo automotor, que estão sendo conduzidos sem a devida habilitação e sem a devida orientação. A culpa não é deles, mas nossa. Esse é um problema da sociedade, que precisa se impor dizendo a cada um de nós o que quer.

Com o custo da doença trauma no Brasil, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, são gastos R\$22.000.000.000,00. Esses dados constam numa publicação de 2009, relativa a 2007. Por que essa doença é tão cara? Ela é cara porque envolve um atendimento inicial pré-hospitalar e intra-hospitalar, envolve recursos para socorro à vítima o mais rapidamente possível até um hospital apropriado. E envolve um custo impressionante no tratamento das lesões. Como a Deputada Maria Tereza comentou um caso, gostaria de dizer a ela que ficar 40 ou 60 dias em terapia intensiva, nesses casos, não é incomum, mas frequente. Eu e o Dr. Ribas, um amigo meu que está aqui, há pouco falávamos sobre os hospitais de reabilitação, que são poucos no Brasil. A maioria das pessoas não tem acesso a tratamentos de reabilitação em tempo hábil. Então, devolvemos às famílias indivíduos sequelados, porque, se o tempo passa sem que haja alguma intervenção, eles se tornam irrecuperáveis no que se refere a muitas de suas lesões. Há ainda a perda da capacidade de trabalho, parcial ou total, permanente ou temporária, sem falar da previdência. O custo social dessa doença é incalculável. Além disso, essa doença - trauma - provoca um desarranjo familiar. Devolvemos um indivíduo de 20 anos a uma família sequelado definitivamente por uma paraplegia, vocês já imaginaram o que se gasta com esse indivíduo, mês a mês? Isso propicia uma desordem social; a família altera o seu ritmo de vida, em função de uma seqüela dessa natureza.

Quais são as dificuldades e os problemas que enfrentamos? Indefinição de responsabilidades. É assim que nós, da área da saúde, do ponto de vista médico, entendemos. Falta de indicadores confiáveis no Brasil, do ponto de vista estatístico, e políticas equivocadas de prevenção. Falo muito sobre a prevenção, que é um bom exemplo que gostaria de deixar aqui. Há situações ocorridas às vésperas do carnaval, nas redes de televisão brasileiras, há as campanhas de prevenção de acidentes: "Se beber não dirija", entre outras. Só que as nossas campanhas de prevenção não são sustentadas ao longo do tempo; são soluções de prevenção.

Campanhas educativas, comentadas agora há pouco: é preciso falar de segurança. A moto é um veículo automotor que transporta, e quem gosta acha que ela é um belo transporte, mas é preciso fazer prevenção. Isso aqui é uma fotografia tirada de uma motocicleta de um país da Europa, e ela tem cinto de segurança. É provável que a velocidade desenvolvida seja compatível com a segurança do veículo. Quero resumir essa fala, por meio desta expressão, que achei mais apropriada: acidente motociclístico tem causado um grande impacto na saúde pública. Saímos do acidente do automóvel, que já conhecemos tanto, e passamos agora para um outro vetor dessa doença, que é a moto. Essa doença tem ocupado, de forma crescente, os leitos de nossos hospitais públicos. Para cada 10 leitos de hospitais públicos, de 4 a 5 deles são ocupados por pessoas com esse tipo de trauma. As lesões são complexas, deixam sequelas definitivas, que ocasionam perda de produtividade. E há ainda o custo do tratamento, que acabei de comentar, que é incalculável.

Para terminar, pensando essa situação no futuro, quero deixar a nossa visão a respeito desse assunto. Educação para o trânsito: todo mundo fala sobre isso, mas é preciso enfrentar tal dificuldade de peito aberto. Precisamos educar as crianças, é essa a nossa chance. Reavaliar a habilitação desses indivíduos, pois a maneira como esses indivíduos estão sendo habilitados para conduzir as motos é equivocada e o poder público precisa entrar nisso, e rápido. São políticas de prevenção. Por último, deixo nesta Casa a responsabilidade sobre isso, entendendo que aqui está a nossa esperança, viu Deputada Maria Tereza? Aqui está a nossa esperança. Se o poder público não entrar nisso, vejo o dinheiro, os recursos do cidadão, sendo perdidos, porque uma causa não está devidamente debatida e definitivamente solucionada. Agradeço pela oportunidade e pela atenção dos senhores. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se a exibição de "slides".

A Sra. Presidente - Dr. Domingos André, com sua experiência e dedicação, o senhor, assim como o Dr. Márcio, Secretário Adjunto da Prefeitura de Betim, têm contribuído muito com o debate dessa questão. O nosso Deputado Carlos Mosconi, que também é médico, Presidente da Comissão de Saúde, levou o debate a Poços de Caldas, no Sul de Minas, e esteve em Betim. A atuação dele também é muito importante. Hoje ele não está presente aqui por causa de um imprevisto.

Rosely Fantoni, estou vendo-a há um tempo. Quero dizer-lhe que aprendi a admirar o seu trabalho, principalmente quando fala na temática das motos e da necessidade de revisão do licenciamento para se dirigi-las. Levamos isso para o debate, pois temos de rever a questão. O representante do DER, Oliveira Santiago, esteve aqui pela manhã, falou e agora está presente novamente. Isso é muito importante. É um somatório. A Assembleia tem dado a sua contribuição e seu apoio por meio das comissões e da Presidência da Casa, mas precisamos da ajuda de todos. É uma rede.

Estou vendo também o nosso amigo César Lopes, da BHTRANS. A Transbetim ajudou muito, mas a BHTRANS está presente o tempo todo. Ficamos felizes em ver aqui representantes desses órgãos de trânsito, pois eles já sabem muito sobre o trânsito. Já falei do DER, da BHTRANS e da Transbetim, que estão se somando conosco. Não sei o nome do outro companheiro. É Ricardo Teixeira. Além deles, vi uma entidade de motos. Não sei o nome. Por favor, depois passem o nome das entidades à Mesa. Lá em Betim, os



mototáxis ficaram felizes ao saber de uma pesquisa: o índice de acidentes com mototáxi é menor do que com outros que usam moto. Isso ocorre porque eles são treinados. Tomara que cada vez mais ocorram menos acidentes. É importante que todas as entidades se unam.

A Kátia, do CBI, está sempre presente. Ela está na Comissão de Defesa das Pessoas com Deficiência. É uma mulher guerreira. Na cadeira de rodas, participa efetivamente dando a sua contribuição e exemplo para nós, que às vezes reclamamos por tão pouco. Como eu já disse, se houver outras entidades, por favor, passem-nos os nomes, pois daqui de cima não conseguimos identificar todas as entidades presentes. São 58 entidades parceiras deste evento. O Deputado João Leite já as nominou pela manhã. Isso é muito importante. Além disso, há outras entidades que não participaram tanto da organização, mas estão aqui conosco.

Passo a palavra ao Cel. Edson Alves Franco, neste ato representando o Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais, Cel. Sílvio Antônio de Oliveira Melo. A participação do Corpo de Bombeiros neste evento é fundamental, pois participam de perto na hora do acidente. Os Bombeiros têm salvado muitas e muitas vidas. Com certeza o Corpo de Bombeiros não quer que haja tantos acidentes assim para que precisem atuar nessa luta de salvar vidas por causa de acidentes graves. O Corpo de Bombeiros tem dado grande contribuição ao Estado ao salvar tantas vidas. Por favor, faça uso da palavra.

Palavras do Cel. BM Edson Alves Franco

Obrigado. É um prazer estar aqui. Cara Deputada Maria Tereza Lara, na pessoa de quem cumprimento todos os integrantes da Mesa; Deputados presentes; e nossa plateia, que é composta por nossos coirmãos: da Guarda Municipal, do Samu, da BHTRANS, da Transcon, de outras entidades de trânsito municipal e estadual e da nossa Polícia Militar. Esclareço que os motociclistas são do Corpo de Bombeiros. A nossa equipe está mais ao fundo.

Repito: é um prazer estar aqui. Esse tema comove a todos. É difícil falar após uma palestra tão significativa como a feita anteriormente. Fui vítima de acidente de moto, participei da estatística do pronto-socorro em 2008, fiquei afastado três meses, mais três meses parcialmente. Lutei durante seis meses na fisioterapia. Logo depois do acidente, vendi a moto. Dos integrantes da fisioterapia, 80% eram oriundos de acidentes de moto. Isso reforçou ainda mais a venda de motocicletas.

As unidades de resgate surgiram em Belo Horizonte em 1994. Antes desses 20 anos, pouco tempo, a comunidade sofria com o transporte do local do acidente até o hospital. As unidades de resgate fizeram parceria com a Prefeitura de Belo Horizonte. Depois, o governo federal expandiu a rede com a criação do Samu, o que auxiliou muito o Corpo de Bombeiros nessa etapa de resgate de vidas. Antes de passar a palavra ao Maj. Carlos, quero frisar que, em 2009, tivemos a Conferência Nacional de Segurança Pública, ocasião em que discutíamos o fato de viaturas do Corpo de Bombeiros e do Samu chegarem nas ocorrências gerando duplicidade. Foi por meio de um debate público que solucionamos esse problema. A partir de 2009 começamos a fazer palestras em Municípios, como Betim, onde trabalhei no Comando do 2º Batalhão até 2010. Estive junto com a Prefeita Maria do Carmo. Posteriormente, houve a conferência estadual, e o debate foi para Brasília, onde surgiram demandas e diretrizes que foram cumpridas. Em 2010, iniciou-se a fusão da informação do acidente para o Corpo de Bombeiros e para o Samu, quando passamos a ter uma tela integrada. Foi então que deixamos de enviar duas equipes ao local do acidente, o que gerava redundância. Isso facilitou bastante o trabalho, houve economia de pessoal e de desgaste logístico. Ainda podem ocorrer alguns casos, mas são isolados. A evolução decorre das demandas que vão surgindo.

Passo a palavra ao Maj. Carlos, que detalhará a atuação do Corpo de Bombeiros nos acidentes de trânsito. Muito obrigado.

Palavras do Maj. BM Sebastião Carlos Fernandes

Boa tarde a todos. Nossa palestra se destina a abordar a atuação do Corpo de Bombeiros Militar na prevenção e no atendimento a acidentes de trânsito. Iniciamos falando das nossas atribuições legais. As nossas Constituições Federal e Estadual definem que cabe ao Corpo de Bombeiros executar cinco atividades básicas: prevenção e combate a incêndios, perícia de incêndios, defesa civil, elaboração de normas de segurança e busca e salvamento, item destacado no “slide” porque envolve algumas especificidades, como o resgate. Busca e salvamento podem ser: salvamento terrestre; retirada de vítimas de ferragens; socorro às vítimas de soterramento, operações que exigem cursos e técnicas específicas; salvamento em alturas, ocorrência muito difícil de ser atendida. Esse é um caso real que durou mais de 2 horas de atendimento. Foi um sucesso, a vítima sobreviveu, teve alta hospitalar.

O mergulho também faz parte do salvamento. O salvamento aquático é uma ocorrência muito dramática. Como Minas Gerais é a caixa d'água do País, temos muitos balneários e uma capilaridade muito grande, deparamo-nos com essa ocorrência no nosso dia a dia. E o atendimento pré-hospitalar propriamente dito, que também podemos chamar de resgate, apesar de alguns outros Corpos de Bombeiros darem o nome de resgate ao que antes falei que era salvamento. Então, há essa confusão. Para nós, resgate é igual a atendimento pré-hospitalar por ser um serviço de ambulância, que é atribuição do Bombeiro, segundo nossas leis, portarias, o Conselho Federal de Medicina e portarias do Ministério da Saúde.

Como se articula o Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais? Inicialmente, cabe lembrar que nosso Estado tem 853 Municípios, cerca de 4.004 localidades e 20 milhões de habitantes. O nosso planejamento estratégico prevê que devemos estar nos 110 Municípios com mais de 30 mil habitantes. Atualmente estamos com unidades de Bombeiros – pelotão, companhia e batalhão – em 52 Municípios, que são os maiores, onde reside ou transita 55% da população mineira. Então, atendemos diretamente 55% da população mineira.

Temos um comando operacional, 11 batalhões – 10 batalhões de Bombeiros e 1 Batalhão de Operações Aéreas -, 9 companhias de Bombeiros e 32 pelotões.

As nossas ocorrências, distribuídas ao longo do ano, tem essa variação. Em 2011 atendemos cerca de 335.885 ocorrências. Existe uma queda acentuada em novembro porque é o mês em que acabam os incêndios florestais e em que as chuvas ainda não começaram a causar danos. O mês de maior índice de ocorrência é o de agosto. São as ocorrências totais, de todos os tipos; não estou falando só de atendimento de pessoas.



O quantitativo de ocorrências por grupos e por natureza atendidos pelo Corpo de Bombeiros segue mais ou menos essa ordem. O Grupo S, que é o salvamento de vítimas em todas aquelas circunstâncias, no qual está inserido o resgate, ocupa cerca de 45% dos nossos atendimentos.

Quando se fala em resgate, em atendimento hospitalar, a ênfase, conforme o que o Domingos André já lembrou, são os motociclistas. Essa coluna do meio representa, entre os cinco tipos de acidentes de trânsito que atendemos, o peso dos motociclistas. A primeira coluna representa os acidentes com veículo automotor; a segunda, resgate de ciclistas; a terceira, resgate de motociclistas, com 22.555 vítimas registradas no último ano; a quarta, resgate de vítimas de veículo automotor que estavam presas às ferragens no interior do veículo; e a quinta, vítimas de atropelamento, com 5.276.

Quando dividimos o atendimento de motociclistas por batalhão, entre todos os batalhões - é para esse atendimento que somos mais demandados -, vemos que no 5º Batalhão de Bombeiros o índice é bem superior aos demais. Nele, 5.465 vítimas foram atendidas no último ano, por exemplo. Os anos anteriores seguem esse padrão. Por que no 5º Batalhão o número é muito maior do que nos demais? Imputamos isso, além de características locais - Uberlândia e região - ao fato de que em Uberlândia não há ainda Samu. Então, todas as ocorrências de trauma, principalmente, são atendidas pelo Corpo de Bombeiros.

Essa distribuição dos traumas atendidos pelo Corpo de Bombeiros, bem como o registro deles em Minas Gerais e no Brasil, segue mais ou menos a distribuição de traumas em todo o mundo.

Segundo dados da OMS de 2002, os acidentes de trânsito ocupam 25% dos acidentes gerais; treinamento 6%; queda, 6%; queimadura, 5%; e violência, 17%. Acidentes de trânsito ocorrem, em termos globais, na ordem 25%, o que mostra que o trânsito, entre as atividades lícitas praticadas pelo homem, é a mais letal. Por isso é mais do que oportuna essa iniciativa da Assembleia Legislativa de se debruçar sobre esse assunto.

Em Minas Gerais, temos uma série histórica oriunda de dados do Ministério da Saúde e do Plano Mineiro de Prevenção e Atendimento de Acidentes de Trânsito que mostra a evolução de 1996 a 2009, entre homicídios e acidentes de trânsito. No ano de 2009, os acidentes de trânsito estavam acima dos homicídios. Os dados de 2010 mostram que tivemos 4.004 óbitos em Minas Gerais de vítimas de acidente de trânsito. Não temos grandes chacinas aqui em Minas Gerais. As nossas, infelizmente, ocorrem no trânsito.

Essa tendência não é geral em todos os países, como se existisse um determinismo, um destino. O próprio Plano Mineiro de Prevenção e Atendimento de Acidentes de Trânsito mostra que, da década de 60 até a década de 80, o Brasil registrou uma elevação crescente dos índices de acidentes de trânsito, enquanto outros países, como Alemanha, França, Japão, Itália e Grã-Bretanha registraram um decréscimo. Então, algum fator colaborou para essa elevação do número de mortes no Brasil e para o decréscimo em outros países. Vamos tentar falar o que ocorreu nesses outros países.

Quando se fala em acidente, vem aquela pergunta: o nome correto é acidente ou negligência? No português sempre falamos "acidente" de trânsito. No inglês há o "crash", que é o acidente que entendemos como tal, e a colisão. Acidente no inglês seria um caso fortuito, mas entendemos tudo como acidente de trânsito. O acidente é um evento indesejável e inesperado que causa danos pessoais e materiais. É um evento fortuito, imprevisível. Negligência seria um descuido, descaso, desleixo, menoscabo, que leva dano a outrem, dano este previsível. O fato de esse acidente de trânsito, entre aspas, ser um fenômeno previsível nos mostra que ele pode também ser evitado e evitável.

No Canadá, recentemente, foram veiculados vários vídeos de campanhas chocantes. Houve, inclusive, uma pergunta na parte da manhã a respeito desses vídeos e campanhas chocantes. Eles mostram muito bem o que é acidente e o que é negligência. Vamos exibir um deles rapidamente.

- Procede-se à exibição de vídeo em inglês.

O Maj. BM Sebastião Carlos Fernandes - Então, por que trauma é doença, como disse o Dr. Domingos André, e é a doença do século, como disse o Dr. Evandro Freire, treinado e médico? Porque ele tem um hospedeiro, um agente e um ambiente e é previsível. Se no ano de 2010 tivemos 4.004 óbitos no trânsito e, em 2011, foi semelhante, é previsível que haverá um valor igual. Então, sendo o trauma entendido e atendido como doença, a partir daí temos a possibilidade da cura. Do contrário, não temos como curá-lo. A própria Organização Mundial da Saúde alerta que acidentes de trânsito são previsíveis e podem ser evitados.

Trauma é problema de polícia. Os senhores concordam? Quem disse essa frase foi o Professor Osvaldo Chiara, um médico cirurgião italiano que, a convite da Secretaria Estadual de Saúde, nos visitou há uns três ou quatro anos. Ele nos falou essa frase: trauma é problema de polícia. Quando ele foi explicá-la, entendemos que é verdade. Não é necessariamente o atendimento em si do trauma, mas a sua prevenção. Ele nos mostrou alguns exemplos em que ações de fiscalização de polícia reduziram e muito, quase zeraram, as ocorrências de traumas, na Itália e na Europa. Trazendo isso para o Brasil, lembramos algumas atuações de fiscalização, no caso, de bombeiros - para mim é mais fácil relatá-las - que reduziram o trauma. Por exemplo, em quase todos os jogos no Mineirão, uma ou duas ou três pessoas caíam no foço do entorno do estádio. Não sei se os senhores se lembram disso. Junto ao Ministério Público, à Ademg e aos Bombeiros, fizemos uma simples medida: elevamos aquele balaustre em cerca de 10cm a 20cm, que ficou acima do centro de gravidade das pessoas que pulavam. Assim, não tivemos mais nenhum registro de morte. Na Represa Várzea das Flores - e gosto de citar esse exemplo -, já registramos, há uns 10 ou 15 anos, 15 óbitos, no Carnaval. Foram 15 cadáveres, no Carnaval. Com ações do Corpo de Bombeiros, da Defesa Civil de Betim e da Polícia Militar, delimitando a área, fiscalizando e impedindo que as pessoas se excedessem, nos últimos anos, registramos 3, 2 e 1 óbitos, no Carnaval. Ou seja, houve a ação de polícia para a fiscalização.

Vejam o que diz essa notícia do "Portal Globo": "Radares reduzem pela metade mortes em estrada perigosa de Minas Gerais". Em um determinado período, uma vez instalado os radares na 381, daqui para Valadares, as mortes foram reduzidas pela metade. Talvez um de nós deixou de morrer nesse trecho, em razão desses radares. Lembro-me, então, do que disse o Dr. Osvaldo Chiara: trauma é problema de polícia. Ou seja, se não houver fiscalização com rigor, dificilmente teremos a cura. É óbvio que outros fatores podem colaborar, como educação, engenharia e outros mais, mas devemos ter fiscalização.



Esse relatório da OMS a respeito de acidentes de trânsito também nos traz alguns dados interessantíssimos. Ele mostra a doença trauma, a partir da Matriz de Haddon, que estabelece o evento pré-acidente, o acidente e o pós-acidente, as medidas que podem ser tomadas a fim de evitar e minimizar e aquele ambiente em que esse acidente se torna mais grave e suas consequências são mais graves ainda. Como o Bombeiro pode estar inserido nessa Matriz de Haddon, quanto as nossas responsabilidades e atribuições? Na fase pré-acidente, o que cabe ao Bombeiro? Não temos poder de polícia no trânsito nem queremos ter, essa não é nossa atribuição legal, não é nossa praia. Então, temos projetos sociais e educacionais, cuja tônica é prevenção de acidente; campanhas preventivas contra acidentes gerais; e articulação com outros órgãos de atendimento de emergência. Na fase pós-acidente, cabe a nós, Bombeiros, socorro às vítimas, combate a incêndios e encaminhamento a hospital de referência.

Temos alguns projetos que mostram a nossa atuação nessa fase pré-acidente. Tentamos evitar acidentes com medidas preventivas ou minimizar os danos. São eles: Projeto Bombeiro Mirim, Projeto Bombeiro nas Escolas, Projeto Bombeiro Sênior e Curso Básico de Resgate. No ano passado, o 3º Batalhão de Bombeiros comemorou 3 mil socorristas formados do Curso Básico de Resgate, sendo a maioria na área de saúde. Temos ainda o Grupo de Teatro – Pelotão 193, que é internacionalmente reconhecido e fornece mais de 30 instruções de prevenção, sendo algumas delas de prevenção para acidentes.

Entre as outras ações que podemos fazer no pré-evento, no pré-acidente - ressaltando que sempre coloco a palavra acidente entre aspas, porque em nosso entendimento a maioria não é um acidente, no sentido de ser fortuito, mas sim negligência -, está a descentralização de nossas unidades nas rodovias federais, em convênio com a Secretaria de Fazenda, que nos cedeu alguns postos – esta que vemos aqui é na BR-040, no Ceasa e na região de Moeda, na Serra de Itabirito; as outras são em Nova União, Juatuba, Montes Claros e em Governador Valadares. A ideia é estar próximo ao acidentado para diminuir o tempo de resposta e fazer com que ele chegue o mais rapidamente possível ao hospital, em observância à hora de ouro.

Outra ação é a descentralização das nossas bases do Batalhão de Operações Aéreas. Hoje elas são centralizadas em Belo Horizonte, o que nos permite alcançar parte do Estado em 2 horas, mas nossa intenção é descentralizar essas bases para Uberlândia, Montes Claros, Governador Valadares, Juiz de Fora e Varginha, de forma que o tempo de resposta chegue a 30 minutos. Nosso padrão de atendimento indica o mínimo de tempo na cena e o máximo de cuidado no deslocamento para o hospital, a fim de que o paciente traumatizado possa receber as intervenções vitais, necessárias à sua sobrevivência, no ambiente hospitalar.

Nos últimos anos, a articulação com o Samu se intensificou muito. Temos, no Batalhão de Operações Aéreas, equipes de médicos e enfermeiros tripulando nossas aeronaves durante todos os dias. São equipes mistas de Bombeiros e médicos e enfermeiros do Samu. Também há um compartilhamento de bases entre o Corpo de Bombeiros e o Samu. Algumas viaturas do Samu ficam em nossas bases e algumas de nossas viaturas ficam em bases do Samu, o que acontece em Belo Horizonte, Contagem e Montes Claros, lembrando que estamos totalmente disponíveis e abertos para fazer o mesmo em qualquer outro lugar onde entendam necessário esse compartilhamento.

Em Belo Horizonte, Contagem e Montes Claros, na macrorregião Norte, temos seis Bombeiros em escala de revezamento na Central de Regulação do Samu, de forma a evitar o duplo deslocamento, desnecessário; diminuir o tempo de resposta; dividir de forma equânime as ocorrências e dar uma resposta mais rápida à população.

Considerando todos esses procedimentos e estratégias que temos adotado, em 2007, se não me engano, recebemos a notícia interessante de uma tese de doutorado de autoria do Dr. Roberto Marini Ladeira, colega do Dr. Domingos André no João XXIII, em que ele estudou a evolução da mortalidade por acidentes de trânsito em Belo Horizonte de 1994 a 2003, período em que ainda não tínhamos o Samu, mas apenas o resgate feito pelo Corpo de Bombeiros e pelas ambulâncias da Prefeitura de Belo Horizonte. O resultado da atuação desse resgate do Corpo de Bombeiros, com a tripulação mista, médicos e enfermeiros de Belo Horizonte, foi uma redução da mortalidade dos pacientes que davam entrada no João XXIII de 3,3% para 1%. Portanto entendemos que o nosso é um projeto de sucesso. Agradeço a todos e dedico essa apresentação a essa vítima politraumatizada.

- Exibe a imagem de Cristo crucificado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de “slides” e de vídeo.

A Sra. Presidente - Somos nós que agradecemos ao Cel. Edson e ao Maj. Carlos, do Corpo de Bombeiros, a valiosa contribuição a este debate.

Registramos e agradecemos também a presença do Sr. Hérzio Mansur, aqui representando o Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais – Crea-MG -, e do amigo José Abílio, que está aqui desde cedo e participou de quase todas as reuniões preparatórias – o José Abílio já é mesmo a cara do Crea; não tem mais jeito.

Agora ouviremos os profissionais da Rede Sarah de Hospitais de Reabilitação, importante demais, referência no Estado e no País, Dr. João Gabriel Ramos Ribas, médico; Sra. Gabriela Afonso Galante Maia, fisioterapeuta; e Sr. Luiz Sérgio Vaz, estatístico; que dividirão o tempo de até 30 minutos – 10 minutos para cada um -, sobre o tema “O atendimento às vítimas de acidentes de trânsito”.

Palavras do Sr. João Gabriel Ramos Ribas

Boa tarde a todos. Agradeço a possibilidade da unidade Sarah de Belo Horizonte estar presente neste evento de extrema importância. Meus cumprimentos à Deputada Maria Tereza Lara, aos demais componentes da Mesa e à plateia.

Achamos por bem dividir o tempo que nos foi destinado em três pequenos segmentos. Falarei uma parte; o Luiz Sérgio Vaz, nosso estatístico, também fará um pronunciamento, porque, diante do que aqui foi dito, é importante estarmos bem cientes das sequelas que esses traumas de trânsito trazem para o paciente; e finalmente a terapeuta Gabriela falará do processo de reabilitação propriamente dito.

A Rede Sarah tem hoje sete hospitais. Existem duas unidades em Brasília - Sarah Centro e Sarah-Lago Norte, que fica anexo ao Lago Paranoá -, e há também em Belo Horizonte, em Salvador, em São Luís, em Fortaleza, no Rio de Janeiro, em Macapá e em Belém.

Qual é o objetivo hoje da Rede Sarah? A Rede Sarah trabalha hoje com reabilitação em neurotrauma. Na verdade são doenças neurológicas, sendo que neurotrauma é apenas um apêndice das doenças neurológicas que acometem o indivíduo. O neurotrauma tem,



portanto, uma incidência bastante significativa. A finalidade é reabilitar os pacientes que sofreram algum trauma sobre o sistema nervoso central, que compreendemos como cérebro e medula espinhal. São as lesões cerebrais, as lesões medulares, e também a reabilitação infantil.

A Rede Sarah desenvolveu uma importante vivência com pacientes acidentados e suas necessidades no processo de reabilitação, salientando que trauma no sistema nervoso central é trauma incapacitante e geralmente deixa sequelas permanentes. O tratamento do paciente que tem seqüela neurológica é longo e bastante dispendioso. Ele é longo porque a doença neurológica habitualmente não tem reversão, deixa sequelas, e, muitas vezes, esse paciente necessita ser acompanhado por muito tempo ao longo de sua vida, porque traz complicações crônicas que exigem acompanhamento médico permanente. Além de tudo, são doenças que subtraem o indivíduo de seu trabalho, do seu estudo e da convivência em família.

A sociedade como um todo é que responde pelos custos humanos, sociais e econômicos dessa violência. Portanto isso constitui, como já foi dito aqui em diversas oportunidades, um grave problema de saúde pública. Então a pergunta que se faz é a quem responsabilizar pelas milhares de vítimas de trânsito no País. Essa é uma inquirição que todos nós aqui presentes temos continuamente.

Rapidamente gostaria de lembrar aos participantes o que é o sistema nervoso central. Ele é constituído pelo cérebro e medula espinhal. O cérebro está contido dentro do crânio, de maneira que as lesões que ocorrem ali são chamadas de traumatismo crânioencefálico. Ao passo que as lesões que ocorrem na medula espinhal são chamadas de traumatismo raquimedular.

A medula é um órgão que fica dentro da nossa espinha, da coluna vertebral. É ela que leva todas as nossas sensações ao cérebro. Sensações como dor, frio, calor, a vontade de urinar, de evacuar, enfim, tudo deve passar pela medula e chegar até o cérebro. Da mesma forma, as ordens para executarmos os nossos movimentos vêm do cérebro para que eles ocorram.

Se o trauma ocorre na coluna cervical, ou seja, nas vértebras do pescoço, a pessoa perderá os movimentos dos braços e das pernas. É o que chamamos de tetraplegia, pois são quatro membros. Por outro lado, se ele ocorrer da coluna torácica para baixo, ou seja, abaixo do pescoço até a região lombar, o paciente perderá o movimento das pernas. É o que chamamos de paraplegia.

Quais são as sequelas das lesões medulares? Se houve lesão da coluna torácica para baixo, ele ficará paraplégico e perderá o controle motor das pernas. Ao passo que, se for do pescoço, ocorrerá a tetraplegia, como disse. Além disso, o paciente, pelo fato de ficar restrito ao leito, terá várias sequelas devido ao seu imobilismo, como feridas no corpo, doença nas articulações que se tornam rígidas e outras mais. Ele perde o controle da bexiga e não consegue urinar; perde o controle do intestino e não consegue evacuar espontaneamente; tem dores crônicas, o que chamamos de dores neuropáticas, que são de difícil controle exigindo o uso contínuo e muitas vezes associado de diversos medicamentos.

Ele tem uma disfunção erétil e perde a sua capacidade reprodutiva. Além disso, tem problemas na sua reinserção social, que bem conhecemos, assim como dificuldades na reinserção no mercado de trabalho. Por sua vez, quando ocorre uma lesão cerebral, o paciente pode perder o controle de um lado do corpo – hemiplegia - ou do corpo todo – tetraplegia; ele tem alteração do comportamento, da cognição, da capacidade de relacionamento com as pessoas e com o meio ambiente, perde o controle dos esfíncteres – bexiga e intestino -, acompanhado de dificuldade para engolir de grau variado, sendo preciso criar uma via alternativa para se alimentar. Eles têm uma dependência variável de acordo com o grau da lesão cerebral - geralmente são danos permanentes -, incapacidade laborativa e dificuldade de reinserção social.

Aqui, vemos a estatística do Sarah Belo Horizonte, no período de 2007 a 2011, considerando 100 internações causadas por trauma. Em 2007, 41,5% das internações foram devidas a traumas no trânsito. Na medida em que o tempo passa, a incidência aumenta, e, em 2011, chega a 52,6%. Se analisarmos a faixa etária e o gênero, os homens estão mais expostos, sendo 75% de homens e 25% de mulheres. Quando distinguimos as diversas faixas etárias, as crianças respondem por 15%, e os adolescentes e adultos jovens, de 15 a 44 anos, respondem por 75%. Ou seja, são subtraídos da vida cotidiana indivíduos jovens na sua fase mais produtiva.

Aqui mostramos nossa experiência no uso de proteção durante acidente de trânsito. Estamos considerando os ocupantes da moto - o piloto e os garapeiros -, assim como todos os ocupantes do automóvel. Apesar de a incidência de uso de capacetes nos nossos pacientes ter atingido 92%, eles não têm proteção da coluna vertebral. A proteção na moto está restrita ao capacete, e ele está exposto a diversos traumas sobre a coluna e ortopédicos. No caso do uso do cinto de segurança dentro dos automóveis, o índice é alarmante. Apenas 38% dos ocupantes – motorista, carona ou ocupante do banco de trás – portavam cinto de segurança. Na nossa amostra, usavam cinto apenas 47% dos condutores, 50% dos passageiros da frente e 27% dos ocupantes do banco de trás. Temos a impressão de que, quando o ocupante de trás está desprotegido, só ele sofre o impacto, mas ele causa também impacto na pessoa do banco da frente. Muitas vezes ele não tem um trauma grave, mas seu impacto no banco da frente pode causar uma paraplegia ou uma tetraplegia no carona ou no motorista. Então, essa é uma política voltada para o uso do cinto de segurança na parte de trás do automóvel, medida que precisa ser tomada urgentemente.

Aqui são as internações por vítimas de trânsito, por tipo de seqüela, do Sarah. Qual a consequência maior? O trauma raquimedular, que determina tetraplegia ou paraplegia, que responde por 60% das internações. O trauma crânioencefálico responde por 31%. Outras lesões, incluída a ortopédica, respondem por 9%.

Esse é o número de internações de vítimas de acidentes de trânsito, segundo o meio de transporte que nossos pacientes utilizaram no período de 2007 a 2011. A taxa correspondente a acidente com pedestre oscilou em torno de 10%, ao longo desse período. Quando consideramos os acidentes ciclísticos, percebemos um nível estável, pouco menor que o do pedestre, ou seja, algo em torno de 5%, com alguma pequena variação. Quando consideramos outro meio de transporte, como ônibus e caminhões, o índice também é pequeno. Ao considermos acidente com automóvel, o índice é muito elevado, como os senhores podem ver, algo em torno de 40%, com pequenas oscilações. Ao analisarmos os acidentes motociclísticos, percebemos que o índice se manteve um pouco abaixo do índice com automóvel. A partir de 2010, esse índice é ascendente. No ano passado, na nossa casuística, o número de pacientes de acidentes com motocicletas ultrapassou o de pacientes internados por acidentes com automóvel.



O Sarah, além desse programa de reabilitação, tem um programa de prevenção de acidentes. É uma rede. Como já mencionamos, 50% dos pacientes internados foram vítimas de acidentes de trânsito. Esse programa de prevenção, existente no hospital, visa prevenir patologias traumáticas. É feita uma palestra para estudantes da 5ª, 6ª e 7ª séries do nosso ensino. Como isso é feito? É expedida uma carta-convite para todas as escolas públicas e privadas de Belo Horizonte. Quando aceitam o convite e respondem afirmativamente, o Sarah manda buscar as crianças na escola. Elas passam uma tarde no Sarah, diante desse processo educativo. Os vídeos foram baseados em informações educativas, médicas e científicas, que não causam choque. As crianças realmente vivenciam as diversas formas de violência, não somente as do trânsito. Elas vivenciam acidentes com queda, acidentes com mergulho, acidentes por arma de fogo, um problema de caráter alarmante na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Esse “slide” mostra como é realizada essa superaula. Atualmente ela é feita nas unidades de São Luís, Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza e Salvador. No ano de 2011, assistiram a essa palestra 110 mil estudantes em todo o Brasil.

Perguntei quem é o responsável por acidentes de trânsito. Podemos responder dizendo que há um mosaico de causas, que não existe uma causa única. Podem ser citados o aumento sustentado da frota, a engenharia de trânsito, com vias muitas vezes inadequadas, a engenharia automobilística, que precisa prover veículos de maior segurança, assim como a falta, como aqui bem mencionado - o grifo seria meu -, de responsabilidade dos condutores. Vejam a questão do alcoolismo. Além disso, há problemas com as leis, que são inadequada ou insuficientemente aplicadas aos infratores. Podemos citar ainda ausência de programas de educação continuada à população, como já dito aqui.

O processo de reabilitação é muito difícil, complexo e duradouro. Ele começa pela imagem que o paciente que ficou sequelado faz de seu próprio corpo e pela dificuldade dessa aceitação.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de “slides”.

Palavras do Sr. Luiz Sérgio Vaz

Boa tarde a todos os presentes, boa tarde à Mesa. É um prazer poder contribuir com a discussão de um tema tão importante. Para essa fala separei algumas estatísticas nacionais, para uma comparação do Brasil com alguns países, e de Minas Gerais em particular.

A ONU declarou esta década em que estamos como a de ações para a segurança no trânsito. Isso porque um estudo da OMS, em 2009, revelou que, no mundo, mais de 50 milhões de pessoas são vítimas de acidentes de trânsito por ano, o que gera um custo anual de aproximadamente US\$520.000.000.000,00. Essa cifra, aliás, é superior ao PIB da 22ª economia do mundo - no caso, o Egito, maior país africano.

As perspectivas são ruins, segundo revelou esse estudo. Se nada for feito, em 2030, os acidentes de trânsito podem alcançar a 5ª causa de morte em todo o mundo. Essa situação é um pouco mais grave nos países de baixa e média rendas, porque a taxa de mortalidade neles é muito elevada e eles concentram um maior número de casos. Aproximadamente 90% dos acidentes de trânsito acontecem nesses países. O Brasil não escapa a essa realidade. Hoje ocupamos o 5º lugar em mortes considerando o número total de eventos; e o 2º lugar em mortes de motociclistas, o que foi muito discutido aqui. Isso gera uma sobrecarga para todos aqueles que integram o setor de atendimento a essas vítimas, a começar pelo Samu, pelo Corpo de Bombeiros e pelas instituições de saúde, como os prontos-socorros, os serviços de radiologia, situação que se consolida o diagnóstico, a fisioterapia e os hospitais de reabilitação.

Aqui, temos uma evolução do número de óbitos de 10 em 10 anos desde 1961. Nessa primeira coluna, os senhores podem observar que há um aumento no número de óbitos ocorridos e registrados, digamos de passagem. Em 1961, 3 mil pessoas morreram no Brasil; em 2000, esse número chegou a 20 mil. Observem que, de 1991 para 2000, houve um pequeno decréscimo. Por outro lado, em 2008, que corresponde ao dado mais recente que temos, houve um acréscimo, chegando-se a quase 34 mil óbitos. Esse número hoje se encontra em aproximadamente 50 mil óbitos, atingindo o que era inimaginável um tempo atrás, que é a estatística de homicídios. Caso nada seja feito, os acidentes de trânsito, em breve, superarão os homicídios. O número de feridos é absurdo. Em 2008, por exemplo, 620 mil pessoas aproximadamente sofreram algum tipo de lesão e tiveram de recorrer a um hospital ou a algum serviço de saúde em menor ou maior grau. O número de óbitos a cada 10 mil veículos caiu por conta do aumento da frota. Há um “slide” um pouco mais à frente que aborda esse assunto. O número de óbitos por 100 mil habitantes voltou a crescer em 2008, atingindo-se 17,8 óbitos para cada 100 mil habitantes.

Comparando o Brasil com alguns países do mundo, observamos que esse indicador, taxa de óbitos por 10 mil veículos - aliás, no caso do Brasil, 6,8 -, está bem aquém de países de Primeiro Mundo como Japão, Alemanha, Estados Unidos e França.

Aqui há uma estatística geral mais atualizada, disponibilizada pelo Denatran. Observem que, em 2008, houve 430 mil acidentes, que envolveram 600 mil veículos. Desses 600 mil veículos, há um equilíbrio entre motocicletas e automóveis, o que chama a atenção, porque sabemos que a frota de automóveis é bem maior que a de motocicletas. O número de vítimas é 654 mil, sendo que, naquele ano, 34 mil morreram nas estradas, rodovias e aglomerações urbanas. Isso gerou aproximadamente 95 mil internações, que foram pagas pelo SUS.

Aqui há um comparativo das duas populações entre veículos e motos. Peço a atenção de todos para a última coluna, que é a variação. Observem que a variação na frota de motos foi cinco vezes maior de 1998 para 2010. Enquanto a frota de automóveis aumentou 118%, a de motos aumentou quase 500%. Os óbitos de motociclistas cresceram também numa velocidade muito maior, ou seja, 610% em relação a 1998. Os óbitos por 100 mil veículos, no caso das motos, foi maior. Houve até um decréscimo no caso dos automóveis, porque o aumento de frota foi maior em velocidade que o aumento do número de óbitos. No entanto, em relação às motos, isso não aconteceu. Em relação aos óbitos por 100 mil habitantes, se eu quiser relativizar essa estatística pela população, observem que 491% foi a variação para motos, enquanto a de carros foi de 46%.

Aí se demonstra uma série histórica, de 1996 a 2010, do número de óbitos. Por que batemos muito nessa tecla? Porque essa é a estatística mais terrível do trânsito, a morte. Com a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro - CTB -, em 1997, houve um decréscimo do número de óbitos até 2000. Porém, aconteceu um fenômeno, e começou a haver um aumento significativo do número de mortes de vítimas de acidente de trânsito, uma taxa anual de quase 5% ao ano. Se eu somar todos esses valores que vocês estão vendo, chega-se a mais de 500 mil pessoas nesse período. Entretanto, quando retiro a série histórica de óbitos dos motociclistas,



observem a primeira linha, a superior, os óbitos de acidentes de trânsito seguem uma média de cerca de 27 mil óbitos para cada 100 mil habitantes. O que estava crescendo desapareceu quando retirei as motos. Concluímos, então, que o número de óbitos tem íntima relação com as motocicletas.

Observem esse gráfico na coluna Motociclistas. De 1996 a 2010, o número de óbitos simplesmente subiu de 1.400 para 13.400, praticamente 10 vezes mais, enquanto o número de óbitos de pedestres caiu, embora se mantendo elevado, com um índice de 12 mil. O número de óbitos em acidentes de automóvel cresceu em uma velocidade menor, de 7.200 para 11.400. Também chamo a atenção, apesar de o número absoluto ser pequeno, para os óbitos de ciclistas, que passou de 620 para 1.900. É também um percentual bastante elevado. Em relação a veículos pesados, também houve acréscimo, mas em menor monta.

A taxa de mortalidade por 100 mil habitantes, no que diz respeito aos motociclistas, coloca o Brasil, em uma amostra de 67 países, como o 2º país com maior índice, perdendo apenas para o Paraguai.

Na última coluna estão demonstrados países como Noruega, Austrália, Holanda, Estados Unidos e Nova Zelândia, que são os cinco países com maiores IDHs, hoje. A taxa de mortalidade dos nossos motociclistas é sete vezes maior que a dos países de maior IDH do mundo. Trazendo essa questão para o nosso Estado, observem que Minas Gerais ocupa, no ordenamento das unidades da Federação, o 18º lugar no “ranking”, com 20,6 óbitos para cada 100 mil habitantes. Lembro que na primeira transparência, 20 óbitos por 100 mil habitantes foi considerado um número bastante elevado pela ONU e pela OMS. Esses dados são de 2010. Quando avaliamos o Estado de Minas Gerais, no período de 2000 a 2010, observamos que houve um aumento significativo da taxa de óbitos, bem maior do que a da Região Sudeste do Brasil, aproximadamente 65% de aumento, enquanto a Região Sudeste teve um percentual menor, de 11%, e o Brasil, de 25,7%.

Aí está demonstrada a taxa de óbitos também para 100 mil habitantes, por acidentes de trânsito em Municípios de 15 mil habitantes ou mais do Estado de Minas Gerais. Observamos que a maioria dos Municípios, 77, possui uma taxa entre 11 e 20 mortos para cada 100 mil habitantes. Belo Horizonte está demonstrada nesta coluna. Mas há Municípios com mais de 70 óbitos para cada 100 mil habitantes. A taxa mais elevada que encontramos foi de 116 óbitos para cada 100 mil habitantes, anualmente.

O Ipea coordenou um trabalho com outras instituições, a ANTT, o setor de planejamento do Distrito Federal, o Hospital das Clínicas da USP e o Denatran, para tentar fazer uma anatomia do custo de acidente hospitalar. Reuniram dados de 49 aglomerações urbanas, encontraram um número muito expressivo de mortes e levantaram uma questão: a ação de prevenção, a entrada do cinto de segurança em 1990, que diminui bastante esse número.

Nessa tela vemos o trabalho que o Ipea fez em 2003. Lembro a todos que esses valores devem ser lidos não como milhões, mas como bilhões. O primeiro valor, perda de produção, o custo foi de mais de R\$1.500.000.000,00. Danos a veículos, atendimento médico-hospitalar são o segundo e o terceiro itens, respectivamente, que, somados, dão mais de 80% dos custos dessas 49 aglomerações urbanas. Há outro percentual que não está aqui, mas que, somado a esse total de R\$3.590.000.000,00, formam o total de R\$5.000.000.000,00. Mais ou menos no meio da coluna, observamos a reabilitação de vítimas, com R\$42.000.000.000,00. Apesar de os outros valores serem aparentemente e percentualmente pequenos, o menor custo, ou seja, o impacto familiar, é de R\$2.000.000.000,00.

Os gastos do SUS são muito mais elevados no tratamento de pacientes vítimas de lesões do que hospitalizados por causas naturais. Isso porque a gravidade desses acidentes requer uma maior estrutura de toda a instituição. Para se ter uma ideia, o custo médio de cada acidente ocorrido no Brasil naquele ano foi de R\$8.700,00. Quando há vítima, esse custo pula para R\$35.000,00, tendo como referência o preço de 2003.

Nesse “slide” há uma observação interessante. No caso das motocicletas, a participação nos custos dos acidentados é maior que nos da frota das motocicletas no Brasil.

Observamos pelos números que, no que se refere à severidade dos acidentes, no caso dos automóveis, um acidente tem um risco de fazer uma vítima a cada 6% a 7%, enquanto, com motos, isso é 10 vezes mais. Isso já impõe uma necessidade de formulação de políticas específicas para motocicletas, pois o risco e a gravidade são muito maiores.

Vou me distanciar, porque, durante minha fala, 15 pessoas foram feridas e uma, infelizmente, morreu. Boa tarde.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de “slides”.

Palavras da Sra. Gabriela Afonso Galante

Boa tarde a todos. Dando continuidade, falarei um pouco sobre reabilitação. Apesar de os dados refletirem muito a situação dos óbitos, decorrentes dos acidentes de trânsito, o número de indivíduos sequelados também é muito importante, como vários expositores colocaram. Esses pacientes enfrentam muitas dificuldades e muitas limitações funcionais, após essas lesões neurológicas, que já foram citadas. Normalmente, essas lesões são graves, muitas vezes com sequelas permanentes, para as quais a medicina até hoje não desenvolveu um tratamento de cura. Então, o tratamento de hoje é a reabilitação. Com qual objetivo? Trazer uma qualidade de vida melhor para esses indivíduos, mesmo que eles tenham algumas incapacidades.

Todas as lesões - tanto a tetraplegia, como a paraplegia - trarão implicações diretas em diversas atividades desse indivíduo no seu dia a dia. Então, as atividades de vida diária, coisas comuns que realizamos - como o cuidado do nosso corpo, a alimentação, o levar um copo à boca, escovar os dentes e se vestir -, serão difíceis para esse tipo de pessoa realizar. As atividades de vida prática, instrumental, incluem atividades tanto no domicílio, como cozinhar, lavar uma roupa, tomar suas medicações, e também suas atividades fora do domicílio, na rua, como pegar um transporte público, ir a um banco ou retornar ao seu trabalho. As atividades escolares laborativas e as atividades de lazer são abruptamente interrompidas, principalmente em um processo pós-lesão, num processo inicial, porque os pacientes focam muito no tratamento das lesões. Geralmente, não só o paciente tem essas atividades interrompidas, mas também os familiares, que prestarão auxílio a esse indivíduo.

O que é reabilitação? É reaprender a realização de atividades do seu dia a dia, que antes eram simples e fáceis, que se tornam difíceis, mesmo que esses indivíduos tenham de fazê-las de forma diferente, com adaptações. E a meta final é o restabelecimento das funções. Temos por objetivo também explorar o potencial máximo desse indivíduo, em diferentes domínios da sua vida, respeitando



suas limitações. Então, sempre frisamos muito para os nossos pacientes que o nosso objetivo é explorar as potencialidades deles, e não as incapacidades. Porque, a partir da instalação de uma lesão, naquele momento o indivíduo vai perceber muitas dificuldades. Então, sempre exploramos esse lado. O que é possível? Mesmo que você tenha de realizar de uma forma diferente, do que você é capaz? O que é possível para você levar a sua vida como antes?

Existem dois conflitos muito comuns, vividos com os nossos pacientes. Primeiro, é a diferença entre reabilitação e recuperação. Grande parte deles vai ao hospital buscando recuperação, e isso, na grande maioria das vezes, não é possível. Em contrapartida, oferecemos a reabilitação para eles. Outras dificuldades decorrem da distância entre a expectativa que eles trazem e o que é possível ser feito naquele momento, a realidade deles. Então, grande parte dos pacientes chegam com a expectativa de voltar a andar, de retomar o movimento das mãos, retomar a autonomia, depender menos das outras pessoas, mas, muitas vezes, isso não é possível. E aí tentamos trabalhar com a realidade: “Vamos ver o que é possível trabalhar com você hoje. Vamos trabalhar em cima disso, e não o que você gostaria, porque a gente não sabe... Talvez seja possível no futuro, mas a gente não tem essa certeza”.

Agora, falaremos um pouco dos agentes de reabilitação. A equipe de reabilitação com que trabalhamos no hospital é interdisciplinar, e depois falarei quais são esses profissionais. Trocamos experiências e conhecimentos relativos a diversas disciplinas, com o objetivo final de obter uma visão integral, sem fragmentações, desse paciente. Ainda há na medicina, e na área de saúde como um todo, uma abordagem muito fragmentada do indivíduo, e se tivermos essa abordagem fragmentada, não conseguiremos fazer a reabilitação. Então, é feito um trabalho global, visando explorar todas as potencialidades do indivíduo, como já falei. A nossa equipe é composta de médicos, enfermeiros, fisioterapeutas, nutricionistas, psicólogos, fonoaudiólogos, professores hospitalares de educação física, professores de arte e assistentes sociais. É uma equipe grande, e aí perguntamos: é possível trabalhar em equipe? É. Temos reuniões semanais, com toda a equipe, para discutir caso a caso. Temos abordagem também com os pacientes, sempre em equipe, para fazer esclarecimentos e falar um pouquinho da proposta de reabilitação.

Além dessa equipe de reabilitação, a parte que considero principal é o próprio paciente. Ele tem de estar no momento apropriado para iniciar a sua reabilitação. Nem todos os pacientes que se internam estão nesse momento. Às vezes eles ainda têm grande dificuldade de enfrentamento frente às incapacidades que adquiriram. Eles têm de “comprar” essa ideia. Por quê? No hospital, fazemos as orientações, mas a reabilitação propriamente dita vai ocorrer depois que o indivíduo vai para casa. Lá ele vai enfrentar as dificuldades, tanto no domicílio quanto na comunidade.

Outro agente essencial é a família, tanto no sentido de estimular o indivíduo a retomar a sua vida quanto no tratamento de pessoas que têm sequelas mais graves. Algumas pessoas não vão adquirir independência. Nesse caso, fazemos um treinamento familiar para que a família tenha um suporte de orientações e consiga auxiliar nos cuidados do paciente.

Não posso deixar de citar o ambiente. O hospital é um ambiente muito adaptado. Lá percebemos que eles desenvolvem uma independência às vezes completa nas atividades do seu dia a dia mesmo com o uso de uma cadeira de rodas. Só que, ao sair às ruas, encontram múltiplas dificuldades em virtude da falta de acessibilidade que existe ainda hoje. Aliás, há dificuldades no próprio domicílio: residem em prédios, em lugares com escadas ou em ruas muito íngremes que os impossibilitam de sair de casa. Então, isso traz muitas dificuldades.

Como é feito o processo de reabilitação. Serei breve. Para os pacientes entrarem no hospital, o primeiro atendimento é uma admissão. Essa admissão normalmente é feita em equipe. No caso, com médico, fisioterapeuta, psicólogo e enfermeiro. Esse é o momento em que vamos entrevistar o paciente, conversar com ele, saber o que aconteceu e quais são suas expectativas. Vamos fazer uma avaliação física dele. Durante a primeira semana de internação, outros profissionais vão avaliá-lo. No final da semana, fazemos uma reunião para definir as propostas para aquele indivíduo. As propostas sempre são individualizadas.

Então, ao longo das primeiras semanas, eles participam de grupos informativos para terem conhecimento sobre o que aconteceu com eles: o que é uma lesão medular e o que é uma lesão cerebral. Sempre que possível, o familiar também participa dessas aulas, que são sempre realizadas em equipe. Fazemos esclarecimentos sobre as alterações vesicais de bexiga, de intestino, entre outras informações relevantes. Eles precisam ter esse conhecimento para terem atitude frente à lesão que adquiriram. É muito comum a grande maioria chegar ao hospital sem ter orientação do que realmente aconteceu consigo.

Logo eles começam o atendimento de fisioterapia, com o objetivo de fortalecimento muscular, de prevenção de deformidades, de melhora de equilíbrio de tronco, de mobilidade no leito, entre outros, de acordo com a sequela que adquiriram.

Também há os grupos de atividades de vida diária, que sempre são feitos por pelo menos dois profissionais de diferentes áreas, o que inclui um treino de alimentação. No que se refere aos pacientes que não têm movimentos nas mãos, abrimos mão de órteses para que eles consigam essa independência. Aliás, temos uma oficina ortopédica que confecciona todas essas órteses. Há também treino de higiene oral: escovar os dentes, barbear e limpar o rosto. São coisas simples, mas que se tornam muito laboriosas. Os pacientes que dependem de cadeira de rodas têm treino de transferência, vestuário, escrita, uso de computador e outros.

Há a abordagem específica da educação física, cujo papel é primordial na reinserção social desses indivíduos, na integração, no resgate de atividades de lazer e também na autoestima. São várias as modalidades de esporte abordadas durante esse programa: tênis de mesa, basquetebol em cadeira de rodas, atividades aquáticas como natação e hidroginástica, expressão corporal, bocha. Ressalto que muitas dessas modalidades são feitas com pacientes com paraplegia e com tetraplegia, é claro que com algumas adaptações.

Existem também os grupos de estimulação cognitiva e de afasia. Afasia é uma dificuldade na expressão verbal ou na compreensão das informações. Esse grupo é específico para pessoas que tiveram lesões cerebrais. Normalmente são feitos por psicólogos, professores hospitalares e fonoaudiólogos.

Treinamos também a locomoção na cadeira de rodas ou com bengalas, andadores e o que for necessário para essa independência.

Com qual objetivo treinamos locomoção? Oferecer-lhes recursos para conseguirem sair de casa. Treinamos a transposição de barreiras arquitetônicas, como rampas, degraus e escadas. Temos o exemplo de descida de rampas, subida de meio-fio e treino de pacientes que andam e têm bom potencial de marcha.



Quanto às atividades de vida prática, para as mulheres temos treino de maquiagem, que é muito interessante, pois resgata o cuidado e a autoestima. Frequentemente fazemos uma sessão de fotos, trabalhamos com “scrapbook” utilizando técnicas de computador, feitas com professores de arte. Temos ainda as oficinas de artesanato e arte, atividades de lazer como opção de atividade laborativa que possa gerar ganho financeiro; e as atividades culinárias, que ajudam no resgate dessa função, pois muitas pessoas gostam disso. Nesse momento, damos orientações sobre adaptações necessárias no domicílio, evitando riscos, como a queima no fogão.

Saímos com os pacientes nas ruas para que possam se deparar com as dificuldades de acesso, que infelizmente ainda ocorrem. Utilizamos transporte público. Atravessar a rua pode parecer simples, mas muitos sinais têm um tempo curto de duração, e é preciso passar correndo. Às vezes o sinal abre, e eles estão no meio da faixa de pedestre. Tudo isso serve para incentivá-los a sair nas ruas. Todos têm medo. Ficamos com eles na primeira experiência para que vejam que é possível.

Também promovemos socializações diversas, vamos a “shoppings”, cinemas, boliches, corridas de rua e festas. O objetivo é buscar interação e vivência na comunidade. Tudo o que fazemos é com o propósito de nos aproximar da realidade dos indivíduos.

Depois os pacientes recebem alta e continuam o acompanhamento no hospital, com revisões de equipes. Avaliamos as dificuldades que eles enfrentaram e a forma como podemos auxiliá-los. Quando há dificuldades arquitetônicas de barreiras em domicílio, eles entram em contato conosco, e programamos uma visita domiciliar para ajudá-los. Também trabalhamos com a abordagem familiar, pois a família pode auxiliá-los de uma forma melhor.

Esta é uma frase do escritor João Carlos Pecci, que, na década de 60, sofreu um acidente automobilístico e teve paraplegia: “Meu andar não faz pegadas no chão, mas deixa marcas nas alturas do buscar, do aprender, do realizar. Meu andar agora é renascer aquisições de existência, acrescentar-me e evoluir”.

Agradeço a atenção de todos e o convite para falar sobre a reabilitação no Hospital Sarah. Muito obrigada.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de “slides”.

A Sra. Presidente - Agradeço aos profissionais da Rede Sarah. Eu dizia à próxima debatedora, Ana Dall’Agnese, que, felizmente, temos ilustres expositores homens, mas mulheres também. Temos de dar nossa contribuição. A participação dos profissionais que vieram para enriquecer o debate é importante. Com a palavra, a Sra. Ana Dall’Agnese, Diretora da Fundação Thiago de Moraes Gonzaga.

Palavras da Sra. Ana Dall’Agnese

Boa tarde. A Fundação Thiago Gonzaga agradece à Casa pelo convite para virmos aqui apresentar nosso trabalho de 16 anos contínuos, ininterruptos, para minimizar as consequências dos acidentes de trânsito e, se possível - é nosso grande objetivo -, os acidentes. Ouvi muito hoje, de manhã e de tarde, falar sobre estatísticas. São 40 mil mortos em nosso país. Quantas cidades de Minas Gerais desapareceriam por ano se retirássemos delas 40 mil pessoas? É isso o que acontece em nosso país.

Falarei um pouquinho de estatísticas também, mas não dos que estão nas ferragens, nas estradas, nos hospitais, dos que estão no Sarah se recuperando. Falarei das famílias que são vítimas, que se tornam vítimas quando toca o telefone, às 4 horas da manhã, e alguém diz que seus filhos, que nunca tiveram problema de saúde e que foram para uma festa, não voltaram para casa; das famílias cujo pai saiu de caminhão para trazer alguma carga para Minas Gerais, muitas vezes, e não volta para casa. São famílias às vezes incapacitadas também, amputadas emocionalmente, tetraplégicas emocionais, que fazem tratamento para o resto da vida. E não é um tratamento para restabelecer nada, porque não há nada a ser restabelecido; é um tratamento para aprender a conviver com a perda. Quando falamos em perda de filhos, podem ter a certeza de que estamos falando da pior perda que pode acontecer a um ser humano.

A Fundação Thiago Gonzaga nasceu de uma situação assim: os pais do Thiago foram recolhê-lo no asfalto, de madrugada. O que eles disseram quando chegaram à cena do acidente foi “vida urgente”, “vida urgente”. Vida Urgente dá nome ao programa da Fundação Thiago Gonzaga de ações educativas e culturais e têm como missão promover a valorização e a preservação da vida no trânsito, mobilizar a sociedade e convocá-la para fazer sua parte no trânsito. Os pais de Thiago sabiam que, sozinho, seriam só mais um casal que perdeu o filho e que se debateria muito. Não é o caso deles, mas em muitos, muitas vezes, não há nem julgamento coerente com o tipo de acidente em que a pessoa foi envolvida. Eles sabiam que precisavam unir forças, e convocaram a sociedade. A mãe do Thiago sempre diz que convocaram a sociedade, não para chorar nem para ficar se sentindo vítima e esperar, não para saber quem será a próxima vítima, convocaram a sociedade para reagir, exigir, propor, para participar efetivamente, para fazer o seu papel em todos os órgãos, em todas as situações.

Também estivemos - e hoje de manhã foi dito isso - no encontro ministerial que acabou ocasionando essa Década de Ação para a Segurança no Trânsito. Nossa participação lá não foi para falar exatamente de números, mas para dar rosto a esses números. Para a Fundação não interessa se são 50 mil, se 1 mil, se são 2, ou 1. As estatísticas para nós sempre serão rostos; as estatísticas para nós são famílias inteiras. Se falamos em 40 mil pessoas mortas, número catastrófico, vamos multiplicar esse número pelo menos por dois, que são duas outras pessoas diretamente atingidas. Essas pessoas estão diretamente envolvidas na perda de alguém.

No lançamento da Década, eu estava no México, a convite do governo de lá, para fazer uma apresentação da Fundação. Lá ouvi o Etienne, da Organização Mundial da Saúde, dizer que o trânsito é uma epidemia silenciosa. É uma epidemia silenciosa por tudo que já se falou aqui, porque mata um no Rio Grande do Sul, um em Minas Gerais, outro num bairro, outro em outro. É silenciosa também porque, muitas vezes, incapacita as pessoas até de acharem que tem jeito. Ela desestimula.

Foi justamente para sair desse silêncio que a Fundação Thiago Gonzaga foi criada, para dar voz a essa sociedade que já não quer isso. Sabemos que já não quer isso, porque temos percorrido este Brasil de todas as maneiras, em Assembleia, em seminários de saúde, de engenharia. O Brasil não quer isso. Está na hora de pararmos de fazer de conta que estamos tratando desse problema e passar realmente a tratar dele.

No lançamento da Década, estivemos presentes no México e se falou muito em estatísticas. Na fundação temos um painel em que dizemos que as estatísticas têm rosto. Lá há rostos de vários jovens que o que mais queriam era viver quando saíram de casa, quando foram para a faculdade, para o trabalho, quando ganharam o seu primeiro carro, quando conseguiram comprar a primeira moto para poder facilitar a vida num país onde o transporte público está muito aquém das nossas necessidades. Não é nem do que achamos que



seria bom, mas das nossas necessidades. Na Fundação as estatísticas têm rosto, voz. Em ruas de Porto Alegre, marcamos os locais em que há acidente com morte com borboletas brancas. Não são borboletas brancas para dizer a essas pessoas que o pior pode acontecer com elas. Mas são para dizer às pessoas para fazerem a parte delas, cuidarem da vida delas e da dos outros.

Passsei a manhã toda e agora no começo da tarde ouvindo falar sobre estatísticas, valores, necessidades de investimento na malha viária, na melhoria dos carros. Realmente, os carros 1.0 em nosso país vêm com 20 anos de atraso dos da mesma marca vendidos na Europa. Por quê? Valemos menos do que eles? Há muitas coisas da Europa que não se aplicam aqui no Brasil. Não precisamos nem tentar copiar. Aqueles números baixíssimos de acidentes de trânsito podemos copiar, e temos capacidade para isso. Não acho, particularmente falando, a temática “trânsito” chata. Não entendo por que isso aqui não está cheio. Trata-se de uma temática interessantíssima. Estamos falando de trânsito, de relação social. Trânsito são pessoas, não são carros. Estamos falando de vários atores, de crianças, de adultos, de pessoas idosas, das Polícias Rodoviárias e Militar, do Corpo de Bombeiros, de políticos, de educação, de tecnologia. Quer coisa mais interessante do que isso? A questão aqui não é ser ou não interessante, é ser frustrante. Se já sabemos a hora, o local, o porquê, os fatores agravantes, temos de tomar providências. Já não podemos negar o fato de que bebida e direção é uma agravante, senhores. Em 81% dos acidentes de maneira geral, há alcoolemia positiva; em 61% das mortes há alcoolemia positiva. Mesmo assim vamos discutir se a Lei Seca vai ou não pegar? O que é isso? Não estou falando daqui para fora, mas da nossa casa também. Dizem que não precisamos ser tão radicais, exigindo a alcoolemia zero. Radical, pessoal, é enterrar filho. Radical é talvez não sair do Sarah. Radical é o que vocês viram nas fotos que o Dr. Domingos passou. Lamento não poder fotografar a alma, o coração daquelas mais de 400 famílias que passam na Fundação Thiago Gonzaga. Tenho a certeza de que vocês enxergariam coisas bem piores do que essas.

Então, gente, se álcool é um grande problema, vamos enfrentá-lo. Podem dizer que há o poder econômico por trás. Vamos enfrentá-lo também. Outro problema é o excesso de velocidade, as malhas viárias, mas é frustrante porque já sabemos disso. Hoje já sabemos até que há dinheiro para enfrentar isso. Qual é a parte, então, que não estamos entendendo ou fazendo que não está dando certo?

Acho excelente que esse debate se dê dentro desta Casa, porque é daqui que se espera a diferença.

Temos de fazer alguma coisa, sim, Deputados. V. Exas. devem fazer alguma coisa. Nós já fizemos: elegemos V. Exas. para nos representar, votar a nosso favor e nos defender. Tomara que as pessoas, nos 300 locais que recebem o sinal da TV Assembleia, possam olhar e dizer: eu não vi o meu Deputado lá. O que o meu Deputado está achando desse assunto? Como é na nossa região? Do contrário, ficaremos dentro de casa chorando, enquanto as estatísticas continuarão aumentando.

A boa notícia é o que mais me alegra ver na Década de Ação pela Segurança no Trânsito, depois desse quadro de horror, com certeza é a palavra “ação”. Se o verbo agir for bem utilizado, tenho a certeza de que podemos ter uma realidade muito diferente logo, logo.

Ação. Desenvolvemos um programa que pretende, com suas ações, modificar essa cultura que hoje, pela manhã, o Ailton Brasiense expôs tão bem. Mil vezes nos perguntamos por que não está dando certo, se já sabemos, se temos as condições. Por que não está dando certo? Onde se falha? Sabemos que a nossa cultura influencia muito nisso, a cultura do jeitinho, a cultura do não dá nada, a cultura de confundir acidente com qualquer outra coisa. Não consigo me lembrar da palavra, Victor, que você disse. A organização já não usa “acidente”. Qual é a palavra que vocês usam? Lesão? Nós usamos a palavra “crime”, porque, se a perícia contar por que aconteceu o acidente, vocês verão que foi um crime. Meu coração chegou a doer quando aquele jovem disse que estava com sua namorada e aconteceu um acidente por causa de um racha. Isso é um crime. “Mas cadeia, no Brasil, não recupera ninguém.” Então, que se vá cometer crime na Europa. No Brasil, até o que poderia assustar as pessoas que diriam “vou sair de casa, vou beber e, se eu matar alguém, serei preso” é atenuante.

Que bom que estamos em um ciclo de debates, porque acredito que é daqui que sairão ações efetivas e contínuas. Educação é um processo contínuo. Temos de educar, sim, as nossas crianças e os seus pais, porque eles são os exemplos. A criança aprende com o que vê. Então, não adianta só querer educar as crianças. A demanda inverteu-se, e é ótimo, porque as crianças são ótimas e verdadeiras aliadas. Elas têm um poder imenso sobre os adultos, até um determinado ponto. Depois, elas vão querer imitar os adultos, e aí vocês já sabem o que acontecerá. Elas vão querer imitar e, se o seu herói viveu toda a vida tomando uma cachacinha e dirigindo, e não deu nada, por que com ela dará? Se nós adultos achamos que conosco não acontecerá, os jovens têm a certeza absoluta disso, e não tem como não “desinvertermos” essa demanda. Como se educa adulto? Dizendo que ele não precisa produzir provas contra si mesmo? Isso deseduca, desautoriza a polícia, que prendeu o indivíduo, mas não pode fazer nada, porque ele não pode produzir provas contra si mesmo. Então, está bom. Vou fazer o quê? Isso deseduca. Precisamos, sim, de legislação.

O nosso código é maravilhoso. Não precisa colocar muita coisa aí, é só ajustar um termo aqui, outro ali, um artigo. Tem que fazer valer, tem que fiscalizar, tem que punir. Se dermos uma olhada nos países próximos, veremos legislações para o uso da cadeirinha, do capacete, algo que muitos países ainda não têm. Agora precisamos fazer isso valer.

E, para fazer valer, não tem de ser só com a polícia parando e multando, porque muitos dos que aparecem nessas estatísticas não tiveram a sorte de serem pegos em uma “blitz”. Isso tem de começar por cada um de nós. E, quando falo cada um de nós, não me refiro aos que estão lá fora, mas a nós, que estamos aqui. Na Fundação, trabalhamos com um conceito que se chama voluntariado-atitude. Temos duas maneiras de trabalhar que são bem importantes: a educação e o voluntariado-atitude. Esse voluntário é aquele que não faz discurso; ele age. Temos mais de 18 mil voluntários cadastrados no “site”, em todos os Estados do Brasil. Às vezes recebo um “e-mail” lá do Amazonas, de alguém dizendo que estava procurando alguma coisa, viu o nosso trabalho pelo programa na TV ou no nosso “site” e quer saber como ser nosso voluntário lá em Manaus. A resposta é: atitude! A partir de hoje, ninguém mais anda em seu carro sem cinto de segurança - sim, no banco de trás. A partir de hoje, o senhor não vai mais andar sem capacete. A partir de hoje, o senhor vai cuidar da sua vida e preservar a vida das pessoas. Esse é o nosso voluntário. Do contrário, agradecemos, mas não precisa ser voluntário da Fundação. Precisamos de pessoas com coragem.

Antes, eu falava sobre a necessidade de enfrentarmos os males que já conhecemos em relação ao trânsito: o excesso de velocidade e a combinação de bebida e direção. Mas há um outro mal que precisamos enfrentar da mesma maneira: a impunidade. A impunidade



potencializa os outros dois; saber que não vai dar em nada potencializa os outros dois. Se nos propomos a trabalhar com educação, ela tem de ser muito efetiva; se nos propomos a trabalhar com leis, elas precisam ser muito efetivas.

Mobilizamos a sociedade de maneira geral. Nossas ações de educação, por exemplo, começam na educação infantil e vão até a universidade, passando pelo chamamento aos pais. Temos uma ação que se chama Transportadora da Vida, em que trabalhamos com 32 empresas de transporte de cargas. Primeiro, trabalhamos com as empresas; agora queremos atingir os agregados e os prestadores de serviço. Fizemos um trabalho com os motoboys, especificamente, lidando com as três pontas: com a pessoa que está em casa e quer receber uma “pizza” em 20 minutos, embora a pizzaria fique do outro lado da cidade; com o empresário, que sabe que o trajeto se faz em 40 minutos, mas promete a entrega em 20 minutos, porque o motoboy vai dar um jeito; e com esse profissional, para que ele não se sujeite a isso. O “slogan” da campanha é “Entrego encomendas, não entrego a minha vida”, e ela foi feita em parceria com a Associação dos Magistrados do Trabalho - Amatra -, que também está cansada de tantos processos trabalhistas com esse público. Temos de parar de julgar processos; temos de trabalhar antes.

Além da ação com as transportadoras, temos uma ação sobre o uso da cadeirinha. Para darmos início a ela, fomos ao Sindicato dos Médicos, à Sociedade de Ginecologia e Obstetrícia, à Sociedade de Pediatria e ao Sindicato dos Hospitais, até porque mobilizar a sociedade é convidá-la a fazer parte disso. Então desenvolvemos um projeto para dizer que “a segurança de seu filho está em suas mãos”. Ou seja, o obstetra, ao falar com a mãe, vai dizer: “Que legal, a senhora vai comprar o enxoval; mas já comprou a cadeirinha?”. O pediatra: “Que legal, vou ser pediatra do seu filho; ele vai sair do hospital na cadeirinha?”. Também no hospital, vão perguntar se ela tem a cadeirinha para levar o filho. Sete hospitais aderiram a essa ideia e adotaram o procedimento. Um deles já nos deu o retorno de que 78% das crianças que recebem alta estão saindo na cadeirinha. É claro que muitas vão embora de ônibus ou de táxi, que não tem de ter cadeirinha. Aí, esbarramos em outro problema, e o nosso próximo passo é uma parceria com o Sindicato dos Taxistas e com as cooperativas de táxis para que o próprio sindicato ou a própria cooperativa ofereça a cadeirinha a pelo menos um deles, de modo que, quando ligarmos dizendo que precisamos de um carro com a cadeirinha, eles tenham como atender.

Há muita coisa para se fazer, e posso garantir-lhes que vale a pena. Estamos há 16 anos trabalhando, e hoje estamos assistindo a uma mudança de cultura, bem menor do que gostaríamos, é claro, mas estamos assistindo.

No final da semana passada, fizemos um curso de capacitação para voluntários dirigido a 89 jovens - temos curso de capacitação para professores -, e esses jovens desenvolverão ações com todas essas pessoas aí, na beira da praia, na noite, com motociclistas, caminhoneiros, dentro dos ônibus, e vão educar se educando. Eles se educam e educam, e assim são 89 jovens, 15 escolas, algumas universidades, algumas empresas, algumas pessoas da sociedade, num sábado e domingo lindos, que já não víamos há muitos dias em Porto Alegre. Oitenta e nove pessoas lá, querendo fazer a diferença. Essa gurizada que estava lá, de 14, 15 anos, que já nasceu depois do código e da fundação, olha-nos, às vezes, com uma sensação de incredulidade, pensando como é difícil mudar. Eles têm um “workshop” em que devem desenvolver uma ação, e perguntem quem são os mais difíceis de serem trabalhados por eles: a família, pai e mãe.

O governo do Rio Grande do Sul está fazendo o seu papel intensificando as “blitze”, numa operação chamada Balada Segura. A média de idade da Balada Segura, das pessoas que são pegadas e que têm que ir para a casa com alguém que vá buscá-las, porque retêm seu carro, é 39 anos. De uma certa maneira, é aquilo que falamos, e é isso que dizemos para muitos dos nossos voluntários: os pais de vocês nunca ouviram falar nisso, então nos ajudem a educá-los. Mas sabemos que a ignorância nos tira do papel da acomodação. No momento em que temos a informação - saindo da ignorância de achar que acidente é coisa do destino, que foi Deus quem quis, que era a hora dele, mesmo embriagado, depois de uma festa, a 180km por hora -, a hora em que saímos desse papel é quando temos que começar agir. É isso que a Fundação faz, por meio de várias ações e projetos, que quero disponibilizar para o Estado de vocês, que nos convidou tão gentilmente, e para as comissões de vocês, para que conheçam e vejam o que se aplicaria e faria sentido no seu Estado. Não percam nunca o foco de que quem tem que construir essa realidade de trânsito em cada uma dessas regionais são as pessoas dessas regionais. Quando as pessoas se envolvem e acreditam, elas fazem parte. Então é nas mãos delas que temos que colocar.

Muito obrigada a todos. Espero ter colaborado com este ciclo de debates. Como sou a debatedora, a pergunta que tenho para fazer e que acho ser superclara é que já estamos sem escolha. Ou vamos correr atrás do prejuízo cada vez mais, e fiquei muito feliz hoje de manhã, quando o Dr. Domingos disse que veio falar da sua inconformidade diante dos casos gravíssimos do hospital, e não pedir verba para aumentar o hospital. Às vezes queremos verba para aumentar o hospital e o número de leitos, para não precisar trabalhar na prevenção. Isso já é um grande passo.

Então, o que podemos fazer? Se fosse dado ao pessoal do Sarah não mais a competência para reabilitar, mas para evitar, por onde começaríamos? O Corpo de Bombeiros e as polícias aqui presentes, tenho certeza de que sentiriam muito mais prazer em evitar do que em ter que recolher um corpo. Ninguém é preparado para isso, por isso é um assunto tão angustiante. O que poderíamos fazer? Vocês têm que poder dizer isso. Se forem investir em efetivo, então, como estamos na Casa, esse projeto tem que ser aprovado, não podemos brincar com isso. É muito sério, é a vida de muitas pessoas, senhores, que está em nossas mãos. Se estamos aqui, não é à toa. Se temos capacidade para estar aqui, não é para nos encolhermos dentro de casa e fazermos de conta que não é conosco, é porque temos a capacidade de fazer a diferença, e as pessoas sabem disso. Muito obrigada.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de “slides”.

A Sra. Presidente - Sra. Ana Dall'Agnese, sinto-me extremamente orgulhosa por essa exposição ter sido feita por uma mulher, porque estivemos e estamos na Mesa juntamente com ilustres expositores. Como tenho dito nesta Casa, nós mulheres nunca mais queremos estar atrás, mas sempre ao lado dos homens. Não é, Kátia? Já somos 52% da população no Brasil e sabemos que a nossa responsabilidade é muito grande, a fim de contribuirmos para uma sociedade mais fraterna junto aos ilustres companheiros homens, expositores. Certamente, com sua exposição, a senhora fechou o evento com chave de ouro.

Contamos aqui com representantes do Secretário de Estado de Saúde e polícias, e fica para nós de Minas Gerais um grande desafio. Ela pôs à disposição esse trabalho. Nós, de Minas, a convidamos para vir, e queremos essas sugestões. Como uma proposta deste ciclo de debates, creio que desejaremos implantar também em Minas um trabalho semelhante e trazer para cá... Representante do nosso



ilustre Secretário, posso afirmar isso, não é? O papel do Parlamento nesta Casa é esse trabalho de integração. Este é um espaço de debate para os órgãos executivos juntamente com as entidades. Ninguém resolverá nada sozinho. Agora essa mudança de mentalidade é o grande desafio. Aliás, de uma maneira atrativa, pois, conforme disse, se transmitirmos pela televisão só com uma propaganda institucional, muitas pessoas não assistirão a ela. No entanto, se conseguirmos levar este debate por meio de programas, do rádio, com radialistas conceituados e aceitos pela nossa sociedade, e da própria televisão, com apresentadores que são referência, certamente chamaremos a atenção. Posso afirmar que sua presença e exposição chamaram a atenção de todos nós e de todas nós.

Portanto temos de somar esforços. Todos que aqui estão, assim como os órgãos, é porque têm esse compromisso. Do contrário, não estariam aqui até este horário. Tenho certeza disso. Então Minas não se furtará a essas ações concretas. O debate já está sendo feito. Precisamos realmente dessa ajuda.

Esclarecimento sobre os Debates

A Sra. Presidente - Neste instante, daremos início aos debates. Solicitamos àqueles que fizerem uso do microfone que se identifiquem, sejam objetivos e sucintos e dispensem a formalidade das saudações pessoais. Pedimos também que entreguem antes sua contribuição por escrito à assessoria. Cada participante disporá de até três minutos para fazer a sua intervenção. Lembramos que a leitura e a apresentação oral de propostas serão feitas de acordo com o volume de sugestões recebidas.

Debates

A Sra. Presidente - Já estão encerradas as inscrições para o debate desta tarde. Convidaremos os nossos inscritos para a exposição oral. Peço-lhes que, ao se apresentarem, citem o nome. Cada um disporá de até 3 minutos. Com a palavra, para suas considerações, o Sr. José Maria Pereira, da Associação Comunitária do Bairro Taquaril.

O Sr. José Maria Pereira - Boa tarde. É lamentável ter de aguentar esse (...). A violência se combate por meio da nossa consciência e educação. Se não temos educação nem para comer e para beber café, acabamos morrendo, até violentados com a própria violência da gente na comida. Temos de ter educação no trânsito e respeitar o sinal vermelho. Enquanto está fechado para a gente, está aberto para o veículo. No verde, abre seta para a gente, e, se o outro abriu, é para o veículo passar. Existe a faixa preferencial da gente, para atravessar, e temos de prestar atenção no trânsito. Os motoristas de veículos e de motos também têm de respeitar a própria vida. A pessoa vai à concessionária para comprar moto e investe uma grana violenta para rodar, mas perde a vida no trânsito trombando com um veículo. Assim como foi passado no painel, um sujeito veio com uma moto e mandou o outro para 50m à frente (...). Foi para o pronto-socorro. A concessionária ficou (...). O pior é que a moto foi para o ferro-velho. Ele passou ali com a cabeça toda danificada e com o corpo todo avacalhado. E por causa de quê? Por imprudência no trânsito. Não respeitam nem a família deles. A gente fica velho (...) por educação, aí que menos respeitam a vida da gente. Se a gente não souber respeitar a vida da gente, o veículo na rua não está nem aí. O outro está embriagado, cheio de droga, avançando sinal, o pessoal não respeita, falta guarda no trânsito para corrigir. A gente tem de ter educação com a gente mesmo até para comer; não caminhar na linha de trem; ajudar a pessoa que não enxerga para não sofrer acidente, e as demais pessoas, senão a coisa vai complicar. Temos de cobrar mesmo da fiscalização para estar sempre presente ali, para não deixar acontecer, para combater essa violência no trânsito. Muito obrigado a todos.

A Sra. Presidente - Obrigada, Sr. José Maria. É isso mesmo. São coisas muito simples, como respeitar o sinal vermelho. Se todos respeitarmos o sinal vermelho, toda a legislação, vamos mudar essa situação, o alto índice de acidentes. Com a palavra, Dr. Márcio Melo Franco, Secretário Adjunto de Saúde de Betim.

O Secretário Adjunto Márcio Melo Franco - Boa tarde. Gostaria de cumprimentar todos os presentes. Em nome da Deputada Maria Tereza Lara, cumprimento todos da Mesa e pelo alto nível dos pronunciamentos. De maneira espetacular, cumprimento a Lúcia, que soube tocar no córtex pré-frontal ventromedial, exatamente onde se trata das emoções. Sempre fui muito cético em relação a esse tipo de educação no trânsito. Aqui no Brasil, a prova é que as estatísticas demonstram o aumento de acidentes. Hoje, o Brasil ocupa o 2º lugar em acidentes com motocicletas. Comungo com a ideia de levar em consideração os princípios da epidemiologia e fatores como hospedeiros do ambiente e do agente, e não apenas a questão da educação no trânsito. Então, devemos agir nas vias, que seria o ambiente, e no veículo, que seria o agente.

Temos ainda de levar em consideração a questão da legislação, da fiscalização e da punição, mesmo que seja pedagógica. Em 1985, já denunciava a falta de fiscalização e punição, no livro que escrevemos, no Hospital João XXIII, sobre emergência em pronto-socorro. Não acredito que vamos obter êxito nesse trabalho, que se encerrará amanhã, aqui na Assembleia, se não olharmos bem essa questão da fiscalização. O exemplo disso é que os acidentes com motos está aumentando nitidamente. O Brasil ocupa o 2º lugar no mundo. De 2011 até hoje, os acidentes com motocicletas, em Belo Horizonte, tiveram um aumento de 72,9%. Dos acidentes com motos, 52% ocorrem exatamente nos corredores, entre os veículos.

Gostaria de fazer uma pergunta ao pessoal da Mesa. O que vocês pensam a respeito do veto ao art. 56 do Código de Trânsito? Esse art. 56 previa exatamente a produção da circulação entre (...). Se estudarmos esse código do ponto de vista do estabelecimento de outra forma jurídica para uma boa incorporação da produção, seria um avanço. Queria perguntar aos senhores o que pensam do veto a esse artigo. Obrigado.

A Sra. Presidente - Sr. Márcio, a Mesa responderá todas as perguntas de uma vez, mas queria fazer-lhe uma pergunta. A Kátia Ferraz fez uma pergunta ao Dr. Domingos, mas, como justifiquei, ele é médico do Hospital João XXXIII, tinha um compromisso e não pôde ficar até o final. A Kátia, aliás, disse que gostou muito da sua palestra e fez uma pergunta relacionada ao Hospital João XXXIII. Mas, quanto ao Hospital Regional de Betim, gostaria de saber se os dados de acidentes de trânsito que citou, 140 pessoas acidentadas no dia 28, e que chegam ao hospital, devem ser enviados a algum órgão estadual ou municipal para se fazer exatamente esse monitoramento, para que entrem nas estatísticas. Há esse encaminhamento?

O Secretário Adjunto Márcio Melo Franco - O Brasil está passando por um fenômeno de transição epidemiológica. Antes as pessoas adoeciam por doenças infecciosas e transmissíveis, agora vemos que o acidente de trânsito está se sobrepondo a essas causas. Hoje, no hospital regional, em torno de 65% a 70% dos pacientes internados são vítimas de causas externas, sendo a maioria por acidente de



trânsito. Em relação ao encaminhamento dos dados, isso varia de hospital para hospital e para onde encaminhá-los: o Ministério da Saúde, Polícia Rodoviária. Varia de acordo com cada hospital.

A Sra. Presidente - Os dados do hospital de Betim são enviados a algum órgão ou apenas quando há uma pesquisa?

O Secretário Adjunto Márcio Melo Franco - Eles são encaminhados ao Ministério da Saúde.

A Sra. Presidente - Ministério da Saúde, porque se trata de SUS. Obrigada. É o sistema de vigilância. É bom termos essa informação. Obrigada, Dr. Márcio. Agora ouviremos Manoel Messias de Jesus, do Cersam Betim. Ele não está mais presente. Rogério dos Santos Lara, do Sindicato dos Motociclistas de Minas Gerais.

O Sr. Rogério dos Santos Lara - Boa tarde. Mais uma vez, estou alegre por estar nesta Casa, porque raras vezes venho aqui, mas quando venho e tenho oportunidade de encontrar algumas pessoas, ou seja, os Deputados, eles geralmente estão em suas bases: Estados Unidos, França e Alemanha. Então é complicado falar com alguns deles.

Queria citar outro dado que o sindicato tem levantado. Na verdade, não é um dado estatístico, que colocam gente na rua para pesquisar, mas coisa que vivemos no dia a dia, que aparece no sindicato e que vemos nas ruas quando estamos trabalhando. Com quatro meses de trabalho, o garoto compra uma moto, e a família apoia isso com uma certa vantagem, pois está adquirindo um bem, está se integrando na sociedade. Agora ele não é mais um pedestre, mas um homem, tem um veículo e se posiciona de outra forma na sociedade. Infelizmente, o fato de adquirir um veículo o coloca em outro patamar na sociedade. As leis, os órgãos públicos não têm esse olhar, essa realidade.

Como instituição, vejo um futuro duro, dramático, crescente, difícil de ser combatido e de ser enfrentado. Porque, como foi dito, ao longo do tempo as autoridades são passivas; os atos são (...) são minguados, a realidade é dura, e o trânsito é negligenciado pelas autoridades, pelo Congresso, pelos Deputados, seja lá por quem estiver no comando. Ele é visto como principal, como (...) que realmente deve ser combatido em primeiro lugar, que é a vida. Hoje o trânsito gera mais pessoas no hospital que a própria doença. Foi provado pelas estatísticas dos hospitais. Por que só se fala em trânsito quando não há outro assunto? Pelo amor de Deus! Daqui para a frente, vamos começar a tomar vergonha. Sou um cara trabalhador, não sou político. Já me falaram para ser político, suave, educado, mas não consigo, porque vejo meus amigos jogados no chão, com o sangue descendo no meio-fio. Digo para a mãe que o filho não vai voltar para casa, digo para a esposa que o marido não vai voltar. Isso dói muito, machuca muito, é mais duro dizer que o marido e o filho não vão voltar do que ver a pessoa cair no chão, porque estou vendo isso toda hora. Isso passa a ser uma rotina para nós. Por que passa a ser rotina, uma coisa natural? Porque é assim. É assim, assim. Caiu mais um, mais dois, o resgate chegou. Muito obrigado pela situação do jeito que está, porque acredito que não vai melhorar tão cedo.

A Sra. Presidente - Obrigada. Só a sua presença aqui significa que acredita que a situação vai melhorar, ou não estaria aqui. Não podemos desanimar nunca, por pior que seja a situação, pois, quando estamos no fundo do poço, começam a aparecer as soluções. Queremos partilhar com você a esperança de acreditar que as coisas podem mudar, dependendo de cada um de nós. É o que a nossa debatedora disse, começa da nossa ação concreta.

Com a palavra, o Sr. Ricardo Teixeira, o Mister Bus.

O Sr. Ricardo Teixeira - Boa tarde a todos. Com ônibus ou sem ônibus? Parabéns por este ciclo de debates, parabéns a todos os palestrantes. Amanhã vou participar de novo, pois está sendo ótimo para o meu trabalho lá fora. Gostei de todos os palestrantes, e da última, a Ana, que perguntou o que devemos fazer para sermos voluntários em ações contra acidentes de trânsito no dia a dia. Tive uma ideia muito bacana. Sei que todos têm compromissos quando saírem daqui, mas, BHTRANS, DER, Guarda Municipal, Bombeiros, Denatran, todos vamos fazer a nossa parte. O que aprendemos aqui hoje é lição de casa. Assim que sairmos, vamos ter um comportamento seguro, cada um no seu meio de transporte, a pé, de ônibus, de carro ou de moto. Não se esqueçam de usar o cinto de segurança, inclusive no banco de trás, de aguardar a travessia na calçada, de esperar o sinal verde; o motociclista não deve se esquecer de abaixar a viseira, nem o pedestre de utilizar as passarelas. Tive uma ideia. Poderíamos nos juntar ao sair e fazer uma ação educativa no cruzamento, na porta da Assembleia. Gosto muito disso, participo das ações educativas com o DER, a BHTRANS e outros órgãos. Se não der, vamos pensar em uma situação que pode colaborar para a segurança de todos. Ao sair daqui, eu já posso dizer: não esqueça o cinto, abaixe a viseira, aguarde o sinal verde. A lição começa em casa, continua no trabalho, na rua e aqui. Todos estão de parabéns.

A Sra. Presidente - Obrigada. O Mister Bus é até uma maneira de chamar a atenção e de contribuir.

Recebemos uma mensagem do Cap. Orleans. (- Lê:)

“Senhores, boa tarde. A educação no trânsito foi mencionada por diversas palestras. A PMMG possui uma Transitolândia, que é reconhecida internacionalmente, pela qual já passaram 1.400.000 crianças em 28 anos de existência.”

Peço ao Cap. Orleans que nos fale sobre a Transitolândia por dois ou três minutos. Queremos saber onde ela se localiza.

Enquanto ele se dirige ao microfone, como algumas pessoas já estão saindo, quero dizer-lhes que amanhã contamos com todos vocês na última fase de debates. Peço a cada um que nos ajude trazendo mais um convidado. O assunto é extremamente importante. Contamos com vocês. Teremos uma palestra magna, amanhã, do Osias, que é consultor de trânsito. Ele esteve aqui durante toda a manhã. Ele, que é muito estudioso, entende do assunto. Além disso, teremos outros ilustres palestrantes, da mesma forma como aconteceu hoje. Teremos representante da PMMG, de vários órgãos públicos e da sociedade civil. Faça esse apelo.

Convido também o Deputado João Leite, Presidente da Comissão de Segurança Pública, para também estar conosco nesta reta final. Ele, que coordenou os trabalhos na parte da manhã, foi quem realmente organizou e acreditou neste trabalho. Conversei com o Dr. Domingos André, que incentivou o Deputado João Leite a realizar este trabalho. O Deputado João Leite realmente assumiu a ideia. Há necessidade de discutir o assunto, e a Assembleia de Minas sai na frente neste debate, com as várias comissões aqui já mencionadas. Acreditamos que daqui sairão propostas concretas, que serão executadas. Assim mudaremos o quadro atual. Por isso quero convidá-lo a participar dos trabalhos, Deputado.

Com a palavra, Cap. Orleans, para, em dois minutos, falar um pouco sobre a Transitolândia. Vale a pena obtermos informações dessa ação concreta da polícia, existente há 28 anos.

O Cap. Orleans - Boa tarde. Gostaria, inicialmente, de parabenizar a Deputada Maria Tereza Lara, assim como o Deputado João Leite, pela iniciativa dos trabalhos. Eu os cumprimento em nome de todos.

Há 28 anos, desde 1984, trabalhamos com a educação no trânsito, na Transitolândia. Hoje, desde o início das palestras, falaram sobre educação. Pergunto se alguém aqui já esteve na Transitolândia. Alguém já a conheceu? Alguém aqui já fez parte das estatísticas desses 1.400.000 estudantes? Alguns poucos aqui já a conhecem.

Hoje a Transitolândia tem papel muito importante para o trânsito. Começamos a trabalhar com crianças de 4 a 12 anos. Trabalhamos também com adolescentes, com aqueles que querem tirar suas carteiras e irem para as ruas. Além disso, trabalhamos com a terceira idade, com pessoas que não têm muita condição física para atravessar a rua ou até mesmo para reconhecer um sinal de trânsito.

A Transitolândia está localizada no Bairro Gameleira, numa área de 2.200m², bem arborizada. Tratamos de meio ambiente e de diversos conceitos relacionados com o trânsito. Trabalhamos com travessia de criança, com uso de faixa de pedestres. Temos lá uma minicidade montada, que retrata praticamente toda a cidade. Lá há passarelas, assim como sistema de recolhimento de lixo. Mostramos à criança que ela precisa proteger a cidade, e não sujá-la. Na Transitolândia existe também uma caixa de correio, que funciona diariamente. Por que temos a caixa de correio? Para mostrar à criança que ela tem de proteger o patrimônio.

Além disso, existe lá um minitelefone público, que funciona. A criança pode inserir um cartão nele e ligar para sua casa e falar com os pais. Por que temos esse telefone? Nós o temos para mostrar à criança que, no caso de acidentes, ela pode utilizar desse aparelho, desse meio de comunicação para acionar o 190, o Corpo de Bombeiros ou o Resgate.

Como tenho pouco tempo para falar sobre a Transitolândia, prefiro convidar todos os presentes a conhecê-la, na Gameleira. Ela fica no número 6.227, em frente ao Parque de Exposição, ao Expominas. A Transitolândia funciona de segunda a sábado; só não funciona aos domingos. Pode ser programada uma visita com nossos auxiliares. Durante o dia, recebemos praticamente 120 crianças de escolas municipais e estaduais. Qualquer visita pode ser programada pelo telefone 2123-1276, diretamente com o Sgt. Gilberto. Estamos à disposição para dar prosseguimento a esse trabalho. Muito obrigado pela oportunidade.

A Sra. Presidente - Eu que agradeço, porque realmente essa é uma informação importante, e não só para quem está aqui, mas também para os que nos assistem pela TV Assembleia. Sabendo da Transitolândia, todos poderão visitá-la, sobretudo os jovens e os estudantes. Portanto quero agradecer-lhe pelas informações.

Com a palavra, o Sr. Anderson Acássio, do Sindguardas.

O Sr. Anderson Acássio - Fiquei muito preocupado, ao ouvir várias defesas do motoboy, que é um profissional. Isso porque também tenho moto, mas não sou um profissional. Acho que o meu colega e Presidente do Sindicato dos Motoqueiros há de convir que a experiência de motoboy se dá na vida, no dia a dia, a partir do momento em que a moto é bastante usada. Eu a uso para deslocar-me até a faculdade e, sem ela, com certeza, não conseguiria fazer isso. Então, há quem se defende: ah, o motoboy... Há a questão do corredor, mas, se não se puder usar o corredor, é melhor não ter uma moto, porque, se for para ficar atrás da fileira de carros, não compensa, não é necessário ter moto.

Então, a discussão não é apenas essa, e creio que deve haver um debate até com esses que não são profissionais, porque não se pode coibir o direito do próximo de também transitar. Talvez a solução seja criar uma faixa específica para moto ou até mesmo todos passarem a usar bicicleta, o que vai ser saudável para todo o mundo, tirar os carros das ruas. Os acidentes acontecem muitas vezes não só por culpa dos motoqueiros. O motorista tem aquela vontade de ultrapassar, pois nós, brasileiros, somos muito oportunistas, temos sempre de estar à frente dos outros, por isso fechamos o corredor, muitas vezes fechando os outros condutores. Assim, há essa situação também, e preocupa-me muito ficar focado apenas no motoqueiro profissional. Fica até parecendo “lobby” de montadora de carros: “Ah, motos, não! Só carros”. E essa quantidade de carros, isso não vai parar nunca?!

Agora, novamente vem a questão da municipalização, da fiscalização do trânsito, porque, ao que me parece, a primeira coisa é fiscalizar. A maioria das pessoas não tem disciplina para obedecer às leis. Existem várias, mas, se a pessoa não está na lente de um agente fiscalizador, elas sempre serão descumpridas. É aquele jeitinho do brasileiro de ficar na frente dos demais.

Essa é a contribuição que eu queria deixar aqui. Obrigado.

A Sra. Presidente - Muito obrigada. Foi bom que a sua fala vem registrar a presença do Sindguardas, que é um sindicato extremamente importante. Agora quero chamar, para seu pronunciamento, o Superintendente de Segurança Pública de Betim, Cel. Jacinto de Oliveira Neto.

O Cel. Jacinto de Oliveira Neto - Boa tarde. Gostaria de cumprimentar a Assembleia Legislativa, na pessoa da Deputada Maria Tereza Lara, pela brilhante e importante iniciativa. A discussão deste seminário é fundamental para que possamos ter uma atitude proativa diante do problema do trânsito. Gostaria ainda de cumprimentar a Ana, por suas considerações, e dizer que concordo com ela. Acho que o adulto não tem mais de ser educado para o trânsito e que, realmente, deverá haver a fiscalização. Agora gostaria de fazer uma pergunta ao representante do Detran. Ele está aqui?

A Sra. Presidente - Ele teve de sair, mas amanhã estará conosco no debate.

O Cel. Jacinto de Oliveira Neto - Quería apenas fazer uma manifestação. Temos um depósito de veículos em Betim que, desde o ano passado, está superlotado, por isso não há como a Transbetim e a Polícia Militar fazerem o recolhimento de veículos, não há espaço. Deveria ter sido feito um leilão há muito tempo, mas até hoje isso não aconteceu.

O meu questionamento é: o que o Detran está fazendo para melhorar a velocidade da ação para resolver a situação? A falta de ação estimula a sensação de impunidade. O condutor anda com o veículo totalmente irregular e sabe que não vai sofrer nenhuma sanção. É essa a minha manifestação.

A Sra. Presidente - Certo, Cel. Jacinto. Vamos apresentar seu questionamento ao representante do DER, que estará conosco amanhã. Essa questão é importante. Há uma parceria permanente da Prefeitura com vários órgãos do Estado, portanto essa questão precisa ser resolvida.

A ata deste ciclo de debates será publicada no “Diário Oficial” do Estado, na edição de 25 de julho, na seção “Diário do Legislativo”.



Antes de passar a palavra aos ilustres expositores para responderem às perguntas e fazerem as considerações finais, esclareço que deveríamos, após os debates, apresentar as propostas que foram levantadas em todas as regionais. Só que ainda temos as propostas de hoje e teremos as de amanhã. Então, a coordenação pensou em fazer apenas as considerações do número de propostas já apresentadas. Todas estão no “site” da Assembleia para quem quiser conhecê-las. E quem quiser apresentar mais alguma proposta poderá fazê-lo amanhã, durante o debate, ou até segunda-feira, pela internet. Depois a assessoria das comissões fará um documento final, uma síntese, que será encaminhada às comissões, e as pessoas que desejarem poderão ter acesso a ele.

Foram oito encontros nas regionais do Estado. São 58 entidades parceiras e organizadoras, que estão nominadas no “banner” fixado lá fora, no convite e na internet. Elas são tão importantes quanto as comissões. Foram apresentadas até hoje, no início deste debate, 234 propostas, assim distribuídas por região do Estado: 37 na região Central; 15 nas regiões do Rio Doce, Jequitinhonha e Mucuri; 27 na região Sul; 16 nas regiões Norte e Nordeste; 39 na região do Triângulo; 29 na Zona da Mata; 33 no Alto Paranaíba; e 38 na região Centro-Oeste.

Ficaria muito cansativo ler as propostas. Repito: elas já estão disponíveis no “site” da Assembleia Legislativa para que todos possam acessá-las. Mais uma vez, antes de ouvir a fala final dos expositores e das expositoras, ressalto que contamos com a participação de vocês amanhã. Peço que nos ajudem a sensibilizar as pessoas que têm interesse nesse tema. Como já disse, amanhã será um dia extremamente importante. Não podemos deixar transparecer que Minas Gerais não se preocupa com o problema. Foi um trabalho árduo de 58 entidades e das comissões. Portanto, a presença de todos aqui para finalizarmos o evento com chave de ouro será muito importante.

Hoje, pela manhã, o Deputado João Leite leu o nome de todas as entidades. Se houver alguma entidade que não foi nominada, que não participou da organização mas se encontra presente, pode nos passar o nome. Já disse, várias vezes, que todas as entidades são muito importantes. As entidades parceiras já estão nominadas. Estou repetindo o aviso para que ninguém se sinta excluído.

Passamos agora a palavra aos expositores, para que façam suas considerações finais e respondam as perguntas. Solicitamos que sejam breves, pois todos têm agenda. Devemos respeitar os expositores e os participantes. Com a palavra, o Sr. Marcílio Dias Magalhães, a quem agradecemos a presença. Diga ao Secretário que a Secretaria de Estado de Saúde e as secretarias municipais de saúde são muito importantes para esse tema intimamente ligado à área. Temos de unir esforços.

O Sr. Marcílio Dias Magalhães - Primeiro farei minhas considerações finais. Depois, responderei à pergunta, que, na verdade, é muito mais uma sugestão.

A minha área de atuação na Secretaria é a de assistência. Vim preparado para o painel sobre as ações de atendimento. Os companheiros do Corpo de Bombeiros falaram do seu trabalho. O que vejo de positivo neste debate é que pulsa a necessidade de diminuir a violência no trânsito. Foi isso o que todos manifestaram. O foco é a resolução do problema, o que demonstra certa maturidade. Em outros tempos, discutiríamos o que fazer: a inauguração de Samu, a compra de ambulâncias, práticas que, felizmente, parece que têm diminuído. Fico feliz com essa percepção. Levaremos o que foi discutido aqui para a Secretaria, para a área de vigilância em saúde, que cuida das dificuldades, das manifestações das doenças e agravos, recolhe os dados epidemiológicos, notifica os casos. A partir dessas informações, começamos a desenvolver ações para diminuir as condições ruins de saúde. Temos a área de promoção da saúde. Embora a medicina tradicional pense muito na relação “adoeceu, curou; vamos remediar e curar” - o que é imperativo na sociedade brasileira -, temos de pensar mais no monitoramento do cidadão, na identificação dos problemas de saúde e no acompanhamento deles. Isso seria uma mudança. Mais que isso, devemos pensar no sujeito antes que adoeça. É melhor que ele não chegue doente no sistema, é melhor pensarmos na promoção da saúde. Temos de atender o cidadão que sofreu um trauma, não há saída. Seria melhor não gastarmos tanto tempo pensando nisso. Devemos fazer aquilo com que brincamos muito na Secretaria: trocar o pneu com o carro andando. Temos de curar, tratar de quem está doente, pensar em ações que invertam a lógica atual e em promoções da saúde.

Podemos levar essa discussão para o nosso Subsecretário de Vigilância em Saúde porque, na área dele, há uma área de promoção da saúde que tem articulação direta com outros setores do governo, como a educação, a assistência, e alguns projetos intersetoriais, na tentativa de minimizar e resolver a situação, de melhorar as condições da sociedade. Aí entram várias ações, e não só da saúde, mas também da educação, por exemplo.

A Cláudia, da Prefeitura de Betim, pergunta: “Por que a Secretaria de Saúde de Minas Gerais não se articula com as outras secretarias e promove a educação nas escolas e a educação permanente?”. Estou vendo isso muito mais como uma sugestão. Acho que a resposta a essa pergunta é que talvez não se tenha pensado ainda nessa ação. Levo isso como uma sugestão, bem como outras que anotei, que iríamos incluir no Projeto Travessia, um projeto do governo para melhorar as condições de vida das populações mais vulneráveis, em Municípios mais vulneráveis. Há também o Saúde na Escola; podemos começar a ampliar essa discussão junto com a educação, a partir da sugestão da Cláudia. Sei que no governo há um grupo - não sei o nome, se é um comitê, uma comissão - que discute violência, e não só violência no trânsito, mas violência contra a mulher, violência urbana, violência nos aglomerados, uma série de violências. Podemos sensibilizar as pessoas da Secretaria que participam desse grupo para vermos no que podemos evoluir.

É isso. Fiquei muito feliz. Acho que a discussão é muito presente. Também sou um cidadão que dirige, tenho carro, tenho dificuldades, também xingo motoqueiros, fico bravo com o colega que está me fechando, faço isso todo dia. Precisamos reconhecer isso. É o que a colega Ana, nossa debatedora, diz: precisamos pensar primeiro em nós mesmos, em como estamos nos comportando e tentar transferir os novos paradigmas para a família, para os colegas de trabalho e fazer com que virem uma cultura. Aí é possível mudar.

Fiquei muito feliz pessoalmente e também como representante de instituição, porque acho que esta Casa está pensando, e pensando na frente, em como resolver o problema e não apenas em como atender o cidadão no momento do trauma. Acho que é preciso pensar assim, mas também em como reduzir os danos. Fico feliz com essa linha de pensamento. Muito obrigado a todos. A Secretaria e eu nos colocamos à disposição de vocês.



A Sra. Presidente - Obrigada, Dr. Marcílio, representante da Secretaria de Saúde. Com a palavra, o Cel. Edson Alves Franco, representando o Cel. Sílvio Antônio de Oliveira Melo, Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros, para suas considerações finais e para responder a alguma pergunta, se houver.

O Cel. Edson Alves Franco - Temos uma pergunta a respeito da linha com cerol para o motociclista. Essa pergunta já está respondida pela Lei nº 14.349, de 2002, e pelo Decreto nº 43.585, de 2003, que regulam a utilização do cerol e prevê multas e penalidades. Sugiro ao Cb. Vamberto acessar o "site" da Assembleia e procurar a Lei nº 14.349, de 2002, e o Decreto nº 43.585, de 2003.

Também é uma ação de prevenção a utilização da antena na motocicleta. Sabemos que é ruim, que o motociclista não gosta, mas sugerimos a utilização dessas antenas, principalmente no período de férias escolares, em junho e julho e em dezembro e janeiro.

Nós, brasileiros, temos mania de achar que o problema sempre está no quintal do vizinho, que o problema não é nosso. Entendo que o problema é nosso. Com aids ou com qualquer outra situação, quando acontece com o vizinho, acontece conosco também.

Acho que este momento de reflexão, de debate, de pensar esse problema do trânsito é muito importante. A solução vai partir da sociedade civil, sim, individualmente, cada um fazendo a sua parte, como foi bem exposto no fechamento das apresentações. Cada um tem de ter consciência disso.

A utilização do corredor é a educação. A que se usa em casa tem de se levar para a rua, tendo a cortesia por referência.

O Corpo de Bombeiros não está sozinho nessa luta. Dependemos das nossas coirmãs Polícia Militar, Polícia Rodoviária Federal e Guarda Municipal e do Samu em especial, pois nos tem ajudado bastante no atendimento às vítimas de trânsito. Não conseguimos atender toda a demanda. É importantíssimo frisar isso.

Temos um projeto com o governo de ampliação do nosso efetivo para 8 mil homens. Esperamos realmente que seja aprovado e que consigamos praticamente duplicar o nosso efetivo para atender a demanda. Hoje, com a facilidade do celular, da aquisição da motocicleta pelos jovens, amplia-se a possibilidade do acidente, que, por sua vez, amplia a possibilidade do chamado ao 193, 190, 192, telefones que estão à disposição da comunidade. Se cada cidadão não fizer a sua parte, não conseguiremos vencer essa guerra que é o problema do trânsito.

Agradeço a participação do Corpo de Bombeiros. Estamos à disposição em cada unidade da Capital e do interior para podermos continuar com o serviço de prevenção e o serviço de atendimento. Muito obrigado. Boa noite.

A Sra. Presidente - Muito obrigada ao Cel. Edson. Com a palavra, o Maj. Carlos, para suas considerações finais. O Corpo de Bombeiros é extremamente importante nesse tema, pois salva muitas vidas. Espero que se reduza o número de pessoas que têm de atender, pois vão trabalhar mais a prevenção do que atender depois do acidente.

O Maj. BM Sebastião Carlos Fernandes – Serei breve. Agradeço a todos a paciência, aos que nos ouviram. Concito todos a que apresentem suas sugestões. Deixei duas folhas, e podem apresentá-las também pelo "site" da Assembleia Legislativa. Muitas, então, podem ser apresentadas posteriormente. Muito obrigado.

A Sra. Presidente - Muito obrigada, Maj. Carlos, do Corpo de Bombeiros. Com a palavra, o Dr. João Gabriel Ramos Ribas, médico da Rede Sarah de Hospitais de Reabilitação, para suas considerações finais.

O Sr. João Gabriel Ramos Ribas - Muito obrigado. O Sarah de Belo Horizonte é um hospital de médio porte. Operamos atualmente 150 leitos aproximadamente. A nossa capacidade de internação está permanentemente saturada. A maior parte dos nossos usuários é de Belo Horizonte e da Região Metropolitana. A seguir vem o interior de Minas Gerais, posteriormente o interior de São Paulo, Espírito Santo, Santa Catarina, Paraná e um pouco do Rio Grande do Sul.

Se tivéssemos 300 vagas ou o triplo disso, estaríamos permanentemente saturados, não temos dúvida disso. Fica, então, claro para nós que realmente encontros com a dimensão do que presenciamos hoje são necessários e esperamos que gerem realmente uma consequência.

A sociedade civil bem organizada é importante. A mobilização social tem melhorado no Brasil. É um movimento justo de reivindicações. A sociedade pode fazer mudanças. A partir daí poderemos utilizar o sistema público de maneira mais saudável, não necessitando atender pessoas vitimadas numa situação tão selvagem, como acontece hoje nas nossas ruas e nas nossas estradas. Muito obrigado.

A Sra. Presidente - Agradecemos ao Dr. João. Vimos como a Rede Sarah, na prática, tem contribuído muito para que as nossas famílias, por meio do atendimento, sofram menos com seus acidentados.

Com a palavra, a Sra. Gabriela, fisioterapeuta da Rede Sarah, para suas considerações finais.

A Sra. Gabriela Afonso Galante - Sem dúvida, todos já sabem da relevância da prevenção. Os hospitais estão sempre cheios. Concordando um pouco com o que disse a Ana, quero dizer que, se todos conseguissem ter contato com o sofrimento por que passam essas pessoas com sequelas, como o enfrentamento, as dificuldades sociais e os conflitos internos que elas vivem, com certeza, toda a sociedade estaria mais mobilizada para a prevenção dos acidentes. Há outro ponto relevante que não é o tema central, mas que eu gostaria de mencionar: há todo esse atendimento inicial de primeiros-socorros, no Hospital João XXIII, e a reabilitação, mas também é importante assegurarmos o direito de ir e vir dessas pessoas. Penso que já houve uma evolução muito grande nesse aspecto, mas ainda existem muitas dificuldades. Temos calçadas com rampas com acesso à faixa de pedestre, mas a calçada em si é completamente esburacada, o que inviabiliza que uma pessoa na cadeira de rodas saia de casa sozinha. Há muitos ônibus com elevadores, mas muitos não funcionam ou quebram quando a pessoa está utilizando o equipamento, e, às vezes, o próprio funcionário do ônibus não sabe como operar o elevador. Então, penso que essa também é uma responsabilidade do Estado. Enquanto não conseguirmos prevenir e diminuir essa quantidade de vítimas, devemos assegurar qualidade de vida a elas. Muito obrigada pela oportunidade.

A Sra. Presidente - Muito obrigada, Gabriela. Agora, com a palavra, a Luiz Sérgio, estatístico da Rede Sarah, para suas considerações finais.

O Sr. Luiz Sérgio Vaz - Acredito que a importância da estatística no que se refere a acidente de trânsito é trazer à sociedade dados e informações sobre onde deve ocorrer a atuação pública, dos agentes e da sociedade civil. Esta deve organizar-se em instituições muito

sérias e competentes, em suas áreas de atuação. Agradeço à Ana por ter dado rosto a essas estatísticas, porque a nossa maior aflição, a maior aflição de quem analisa esses dados é que não conseguimos, por meio dos números, expor todo o drama e toda a complexidade do problema do acidente de trânsito. As estatísticas estão disponíveis nos órgãos oficiais, no Denatran, no Ipea. Há um trabalho muito bom da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais: um mapa da violência, cujo “site” é www.mapadaviolencia.org.br. Nele está descrita toda a anatomia dos acidentes de trânsito. Então, a função da estatística é simplesmente trazer à sociedade informações de onde e de como ela deve atuar. Agradeço a oportunidade de estar presente neste encontro e de trazer essa informação a todos vocês. Boa noite.

A Sra. Presidente - Somos nós que agradecemos ao Sérgio. Com a palavra, para suas considerações finais, a Ana Dall'Agnese, Diretora Institucional da Fundação Thiago de Moraes Gonzaga, que veio de Porto Alegre, a fim de trazer para nós toda a sua importante experiência.

A Sra. Ana Dall'Agnese - Quero dizer ao Rogério que a situação não é assim, mas está assim, e vamos mudar isso, porque não temos outro caminho. A catástrofe já se instalou e o seu lado bom - se é que ele existe - é que devemos buscar solução para ela. Então, ela não é assim, mas está assim, e cabe a cada um de nós - vou reforçar isso - fazer a sua parte. Se temos o dever de fazer a nossa parte, o Estado tem a obrigação de fazer a sua. Se juntarmos esse dever a essa obrigação, todos saem ganhando, porque essa é uma guerra em que todos ganham. Estamos lutando a favor da vida do motociclista, do caminhoneiro, da criança, do idoso. Ninguém perde nada com isso. Minas Gerais, mãos à obra. Já temos essa estatística, os recursos e a vontade política. Mãos à obra. Quem sabe, na próxima vez em que eu vier aqui, ouvirei explicações sobre a colheita de frutos de tudo isso? Muito obrigada.

A Sra. Presidente - É o que desejamos, Ana, e vamos trabalhar para isso em nossas comissões, pois apenas o debate seria em vão. Tenho certeza de que esse é o pensamento de todos nós depois de ouvirmos tantos expositores ilustres e os demais participantes, entre eles representantes de entidades como o Corpo de Bombeiros, que, se estão aqui até agora, é porque acreditam que essa discussão é importante - do contrário, alegariam que seria preferível que estivessem nas ruas em vez de participando de uma discussão. Fato é que, se não discutirmos e apresentarmos propostas, não avançamos; aí, vocês vão só atender mais acidentados. Mas, se estiverem aqui, pensando e construindo propostas conosco, certamente vamos avançar.

Estava lembrando que em Betim temos o Gabinete de Gestão Integrada - GGI-M -, de que o Cel. Jacinto é coordenador, com a Prefeita, e tive a ideia de, com a participação de todas as entidades - Secretaria de Defesa Social, Ministério Público, Defensoria Pública, órgãos municipais e as várias Secretarias -, levar para lá esse debate sobre o trânsito. O que o senhor acha? A Cláudia, da Transbetim, já está aprovando a ideia, para somarmos esforços. Creio que essa pode ser tomada como uma proposta que tiramos daqui.

Mas quero abordar outra questão, dirigindo-me à Rita de Cássia, do Denatran - que mora em Brasília e não sei se vai ficar aqui até amanhã -, lembrando que já conversei sobre ela com o representante do Secretário de Saúde, o Dr. Marcílio. Em Betim, fez-se a sugestão de haver um conselho ou um núcleo gestor de trânsito em cada Estado e no Denatran, como conversamos com o Deputado Hugo Leal, Presidente da frente. Fato é que queremos ir lá, e vamos convidar um núcleo de Minas Gerais para fazer isso. A ideia é conversar com o governo federal para integrar, unir forças e avançar. O governo federal promoveu vários avanços na educação, na questão das creches e do discurso técnico. Mas, em relação à violência no trânsito, tenho de dizer publicamente que ainda precisamos unir forças para avançar juntos. Assim, como Assembleia de Minas, vamos levar-lhes as propostas para que possamos avançar. Não é isso, Cláudia? Precisamos de uma integração do Denatran com todos os órgãos de trânsito estaduais e municipais. Em Minas, temos a BHTRANS, em Belo Horizonte; a Transbetim, em Betim, a Transcon, em Contagem - nos outros Municípios, ainda que não haja um órgão de trânsito, há pessoas responsáveis pela matéria dentro das secretarias. E precisamos, mesmo, de uma integração. Então, peço a você que leve a Brasília essa solicitação de Minas Gerais: precisamos integrar o órgão federal com os órgãos estaduais e municipais; precisamos unir forças para superar e avançar nessa questão. É urgente que o façamos. Certamente, vamos lá. Já falei por várias vezes com o Deputado João Leite que não vamos mandar um papel, que é muito frio; queremos ir ao governo federal e, juntos, achar saídas. Precisamos fazer isso, porque a perda de uma vida é irreversível, e, mais ainda, a perda de milhares de vidas.

Já estamos com o tempo contado, aliás passando da hora, como disse o nosso amigo. Portanto, precisamos unir forças. Leve a Brasília esse recado da Assembleia de Minas. O Deputado Hugo Leal disse que já mencionou essas questões, mas quero dizer que também Minas Gerais, por sua Assembleia, vai ao governo federal fazer esse debate. Uma vez que temos a primeira mulher na Presidência, vamos acreditar na sua sensibilidade a esse assunto.

Lembrando que estão aqui o representante do Secretário de Saúde, do governo, e representantes de várias cidades, reafirmo que não queremos só fazer o debate. Queremos avanços; por isso, fazemos publicamente essa reivindicação.

ATA DA 21ª REUNIÃO ESPECIAL DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 6/7/2012

Presidência do Deputado Bosco e da Deputada Maria Tereza Lara

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Destinação da reunião - 1º Painel: Composição da Mesa - Palavras do Sr. Osias Baptista Neto - 2º Painel: Composição da Mesa - Esclarecimentos sobre a dinâmica dos trabalhos - Registro de presença - Exibição de vídeo - Palavras do Sr. Chan Kou Wha - Palavras do Inspetor Davi Stanley Bomfim Dias - Palavras do Ten.-Cel. PM Roberto Lemos - Palavras da Sra. Rosely Fantoni - Palavras da Sra. Jussara Bellavinha - Palavras do Sr. Rodrigo Fabiano da Silva - Palavras do Sr. José Acácio Carneiro - Palavras do Sr. Waldemar Araújo - Palavras do Sr. Vinícius Mundim Zucheratto - Palavras do Sr. Rogério dos Santos Lara - Esclarecimentos sobre os debates - Debates - Encerramento.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados e a Deputada:
Bosco - João Leite - Maria Tereza Lara.



Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Bosco) - Às 9h15min, declaro aberta a reunião. Sob a proteção de Deus e em nome do povo mineiro, iniciamos os nossos trabalhos. Com a palavra, o Sr. 2º-Secretário, para proceder à leitura da ata da reunião anterior.

Ata

- O Deputado João Leite, 2º-Secretário "ad hoc", procede à leitura da ata da reunião anterior, que é aprovada sem restrições.

Destinação da Reunião

O Sr. Presidente - Destina-se esta reunião à realização do ciclo de debates "Siga vivo - pelo fim da violência no trânsito", com os seguintes objetivos: difundir a realidade da violência no trânsito no Estado; apresentar o impacto dos acidentes de trânsito nas vidas das famílias e nos sistemas públicos de saúde e previdência; debater as causas e possíveis soluções para o problema; articular os agentes públicos do Estado para a adoção de medidas visando à redução das mortes e do número de vítimas; sensibilizar a sociedade, por meio da educação e da mobilização, para um comportamento mais seguro no trânsito.

1º Painel

Composição da Mesa

O Sr. Presidente - Convidamos a tomar assento à Mesa os Exmos. Srs. Osias Baptista Neto, consultor em transporte e trânsito; e Deputado João Leite, Presidente da Comissão de Segurança Pública desta Casa; e a Exma. Deputada Maria Tereza Lara, Vice-Presidente da Comissão de Segurança Pública desta Casa.

Queremos agradecer a todos os Deputados que compõem as cinco Comissões que estão à frente da realização deste ciclo, nas pessoas da Deputada Maria Tereza Lara e do Deputado João Leite. Eles contribuíram muito desde o princípio, claro que com a participação efetiva dos nossos parceiros. Agradecemos a presença do Dr. Osias, que gentilmente aceitou o convite da Assembleia e de todos os parceiros do ciclo de debates "Siga vivo", para que estivesse conosco hoje para proferir uma palestra magna.

Registramos, mais uma vez, que há material sendo distribuído por nossos parceiros, no Hall das Bandeiras. O material está disponível para todos os participantes deste ciclo de debates. No intervalo, é importante que os senhores e senhoras retirem esse material, que é farto. Por exemplo, há um "kit" da BHTRANS, do DER, do Batalhão de Trânsito, dos Bombeiros. Há farta distribuição de materiais importantes para este trabalho e para o trabalho dos senhores e das senhoras.

Com a palavra, o Sr. Osias Baptista Neto, consultor em transporte e trânsito, para sua exposição, com o título "Acidentes de trânsito: quem matamos e quem morreremos?".

Palavras do Sr. Osias Baptista Neto

Bom dia. Na pessoa dos Deputados Bosco, Maria Tereza Lara e João Leite, quero cumprimentar a Mesa e agradecer a oportunidade de estar aqui para falar um pouco sobre esta questão tão ruim, não da vida, mas da morte. E falar um pouco de por que temos de lutar contra a morte e preservar a vida.

Optei por não trazer "powerpoint" porque não vou mostrar nenhum dado técnico. Ontem tivemos um dia inteiro com uma série de dados técnicos, uma série de números, uma série de informações; hoje quero falar um pouco ao coração de vocês. Cheguei à conclusão de que não resolveremos nada na vida se não colocarmos o coração em nossas ações.

Começarei falando sobre algo em que, às vezes, não pensamos muito: todos vamos morrer um dia. Não vou começar tétrico falando de morte, mas apenas para entendermos. Sempre esperamos morrer de uma doença degenerativa, idoso, em uma situação normal da vida. Mas há três grandes vilões no País que reduzem o tempo que esperamos viver: a dengue, a aids e os acidentes de trânsito. Poderíamos optar por outros vilões, mas escolhi esses três por serem muito emblemáticos.

Hoje, no Brasil, há uma campanha fortíssima em torno da dengue. A dengue já tirou Secretários de Saúde do cargo, já foi problema sério para Prefeitos e Governadores. Os índices de morte por dengue são capazes de provocar convulsões políticas nas cidades. Por ano, no Brasil, ocorrem 2 mil mortes por dengue, mas o exemplo do processo contra a dengue é muito forte.

A sociedade contra a dengue é tão forte que se um dos senhores morar em casa, viajar para a praia, deixá-la fechada, e o vizinho ligar para a Prefeitura e disser: há uma água parada em algumas caixas d'água abertas, dentro das quais existe uma grande quantidade de mosquitos, a Prefeitura, atendendo à denúncia, vai duas ou três vezes à casa da pessoa e, certificando-se de que o morador está viajando, seus agentes entram naquela casa e debelam o foco de mosquitos. Não podemos permitir que uma pessoa viaje e deixe, em sua casa, uma quantidade de mosquitos que pode causar a morte dos vizinhos, além de se proliferarem, etc. Quando isso acontece, nós pensamos: "como foi bom, ainda bem que a Prefeitura cumpriu seu papel, que coisa boa!".

Outra campanha forte refere-se à aids. A aids alastrou-se nas décadas de 80 e 90; foi tão terrível, que recebeu, nos Estados Unidos, o título "the plague" - "a praga". Criou-se um processo tão grande com relação a ela, na sociedade, que o Brasil chegou a ter o melhor programa mundial de prevenção à aids. Foram feitos esforços maciços em relação à doença. Caso vocês não se lembrem, na primeira propaganda feita sobre a aids, apareceu uma menina linda dizendo: "Quem vê cara, não vê coração". Ela dizia: "É bonita assim, mas pode ter aids". A garota que fez essa propaganda, durante anos, não conseguiu um trabalho de modelo em lugar nenhum, pois todos diziam que ela era aidética, uma vez que associaram sua imagem à aids. Não, ela não era aidética, apenas fez propaganda contra a aids. Mas diziam que, se ela fosse fazer propaganda de Nescau, todos associariam o produto à aids. Ela ficou sem emprego como modelo e teve de mudar de profissão. Ouvi uma entrevista sua, uma coisa terrível. Ela achou que aquele seria o grande lance de sua vida, e matou sua carreira de modelo.

Hoje temos a aids controlada porque morrem 12 mil pessoas por ano no Brasil devido ao fato de contraírem o vírus. Os investimentos que o governo faz em publicidade, em educação, em medidas profiláticas, tanto em relação à dengue, quanto em relação à aids, com os coquetéis, as pesquisas; esses esforços são tão grandes, que o camarada que descobrir a vacina contra a aids, com certeza, receberá o Prêmio Nobel mais festejado do mundo.

Vimos aqui, ontem, os dados do Ministério da Saúde que apontam que morrem mais de 40 mil pessoas por ano de acidente de trânsito. Vamos comparar o esforço que se faz com relação ao acidente de trânsito e o que se faz em relação a esses outros dois vilões. Ouvimos, aqui, o Ailton Brasiliense dizendo que não ia perguntar ao Comandante da PRF se havia recurso para isso, porque não



precisava ouvir a resposta. Por que essas coisas são assim? Há uma razão sobre a qual cabe uma reflexão importante. Quem é o vilão, quem é o bandido, quem é o criminoso da dengue? O vilão da dengue é o mosquito, temos de exterminá-lo, entraremos na casa do vizinho e retiraremos toda a água parada porque o criminoso está ali. É ele, ali está a sua larva, vejam-no voando aqui... Nunca se vendeu, nos sinais, tanta raquete para matar pernillongo, tá-tá-tá. Ele é o bandido.

Quem é o bandido da aids? Não é o aidético, não. O bandido da aids é o vírus. Temos de exterminar o vírus. Portanto, todo o trabalho de medicina que se faz é, primeiro, para aumentar a resistência imunológica das pessoas contra o vírus, e, segundo, para achar uma vacina que acabe com ele. Portanto, são terceiros: o bandido é o mosquito, o bandido é o vírus. Quem é o bandido, o grande vilão do acidente de trânsito? Quem mata mais de 40 mil pessoas por ano no Brasil? Somos nós. Não é ele; somos nós. E nós, eleitores. É muito fácil exterminar um terceiro, mas é difícil exterminar algo dentro de nós mesmos.

Ontem, o Victor Pavarino falou da dificuldade política de tomar algumas ações, e uma senhora presente perguntou que ações eram essas. Então, o assassino do trânsito somos nós porque todos votamos. Daí, é mais fácil, é mais interessante ser bonzinho com o eleitor. Estou falando isso dentro da Casa Legislativa, mas é mais fácil ser bonzinho com o eleitor porque, se temos 40 mil mortes, temos muito mais do que isso de infratores de trânsito. É fácil entender. Vamos dar um exemplo. Imaginem que a Sra. Ana esteja andando na Savassi, conhecendo a nova obra, e um pivete aparece, rouba-lhe a bolsa, dá-lhe um safanão e sai correndo. Nesse momento, aparece um policial militar, que estava passando naquele ponto, vê o que aconteceu e pega o pivete. Qual é a sensação que todos nós temos, ao vermos o policial militar segurar o pivete e prendê-lo, principalmente agora, que está acontecendo essa bobagem de luta livre na televisão e todos achando bacana um cara massacrar o outro, parecendo os gladiadores romanos, no Coliseu? Quando vemos o policial pegar o pivete a vontade que temos é de pedir ao policial para enfiar a mão nele, pedir para arrebentar a sua cara, porque ele está roubando a todos. A primeira sensação que temos é essa. Depois, pensamos melhor e reconhecemos que somos seres civilizados, que não podemos fazer isso. A primeira sensação é de alívio porque prenderam um marginal. Mas acabando de acontecer isso, viramos a esquina e está lá o reboque da BHTRANS, com um policial militar, levando um carro que estava parado no estacionamento proibido. A nossa reação é olhar e dizer: “Coitado do cara!”. Se ele tiver muitas atrasadas vai ter que pagar tudo, vai ter que ir ao depósito e pagar a multa para tirar o carro. Vai ficar sem carro, não vai ter jeito de levar o filho à escola, de buscar a mulher no trabalho. Por que não pensamos no congestionamento formado, na ambulância com a sirene ligada, no caos criado? Por que não ficamos aliviados por alguém estar tirando de lá um carro em situação irregular? Não! Nós nos associamos ao camarada! Qual a diferença entre os dois casos? Um é o do pivete. Algum de vocês se associa ao pivete que está roubando a bolsa da nossa amiga Ana? Ninguém! Por mais que ela tenha trazido dinheiro gaúcho, ninguém vai se associar à pessoa que a está assaltando. Mas todos nós nos associamos ao infrator de trânsito, porque consideramos que as infrações de trânsito são irrelevantes. Uma paradinha ali, afinal a Mega Sena está acumulada e precisamos fazer um joguinho, e não tem vaga. Paramos em fila dupla, atrapalhamos toda a Savassi porque o sujeito tem o direito de disputar esses R\$70.000.000,00. Então, eu também vou fazer isso. Quantos de vocês já ouviram alguém dizer que não iria parar em certo lugar, porque era proibido, e o outro dizer que não era problema, porque muita gente está parada lá. Quantos aqui nunca escutaram isso. Essa questão da identificação é muito séria. Por que houve tanta reação contra a Lei Seca?

Vocês viram no “Jornal Nacional” que o Japão endureceu mais ainda as penas contra a alcoolemia, por causa dos acidentes que aconteceram lá. Por que se reage contra a Lei Seca? Um Desembargador, Presidente de Tribunal, pode ir à casa de um Juiz tomar uísque de 18 anos e sair dirigindo a BMW com a esposa dele? Ele está colocando em risco a vida de alguém? Claro que não, ele é um Desembargador. Então, todo o nosso esforço, o esforço de quem decide no País, do Legislativo, do Judiciário e do Executivo se coloca em uma certa libertinagem em relação às leis de trânsito. As pessoas têm competência suficiente para saber o que podem e o que não podem fazer. Sou capaz de avaliar aquela placa que o DER colocou antes da curva, que sinaliza que tenho de entrar na curva a 60km/h. Eu dirijo muito bem, e 60km/h, coisa nenhuma!, isso é velocidade para esses roda-duras; em outra encarnação eu era tio do Ayrton Senna. Então o camarada entra a 90km/h, porque acha que tem competência para isso, que 60km só para os outros, não para ele. Essa identificação que vai acontecendo é muito séria. Temos de quebrá-la.

Em 1991, eu era Presidente da BHTRANS, e fomos convidados a fazer um trabalho no Colégio Pitágoras sobre educação no trânsito. Tínhamos poucos recursos e fizemos um vídeo muito interessante. A Kátia Kauark, que trabalha lá até hoje, com a sua câmara de vídeo filmou o corredor da escola. O Pitágoras é tão interessante que o corredor não chamava “corredor”, mas “andador”, porque lá não é lugar de correr. Então, ela filmou a saída dos meninos com a câmera baixa, na altura dos meninos, mas, ao chegar lá fora, havia um portão por onde as mães entravam. E, filmando baixinho, as mães se tornavam gigantes. Quando abriam o portão, havia aquela invasão de mães no colégio no meio dos meninos, parecendo gigantes passando e empurrando os meninos. Queríamos mostrar o ambiente dentro da escola, a transição para o ambiente do lado de fora e, depois, a mãe, parada com o carro em fila dupla ou tripla, colocando o filho dentro do carro na Prudente de Moraes, saindo avançando sinal e fazendo conversão onde não é permitido. Como fica a educação nisso?

Fomos chamados para fazer uma palestra para a Associação de Pais do Pitágoras e discutir essa questão. Eu disse que ia com o maior prazer, se me dessem liberdade na palestra. Nos dois ou três anos anteriores, haviam morrido seis alunos do Pitágoras das várias unidades da escola em Belo Horizonte por acidentes de trânsito. Dois deles morreram em acidentes de trânsito porque estavam dirigindo sem carteira: um capotou na curva do Ponteio, e o outro um pouco mais acima, no mesmo trecho. Um tinha 16 anos. Outros dois foram atropelados na Prudente de Moraes. Então eu disse que faria a palestra, se pudesse iniciá-la mostrando a foto dos meninos: fulano de tal, morto em acidente de trânsito quando dirigia sem carteira tal dia; fulano de tal, atropelado na porta do colégio quando atravessava fora do sinal ou quando alguém avançou o sinal. Claro que não fiz a palestra, porque o colégio não permitiu que eu a iniciasse assim. Então, não quis fazê-la. Ou pegávamos pesado, ou não faríamos a palestra. Por quê? Eu queria criar essa identificação dos pais com o que está acontecendo. A culpa não é do guarda da Polícia Militar, do Roberto, que ficava lá e foi transferido para a Transitolândia; a culpa é do pai, que entrega a chave de um carro para um filho de 16 anos. Que eu soubesse, meu filho era dos



poucos da sua turma que não dirigia. Queria trazer essa identificação de forma mais forte. Isso não foi possível, não conseguimos fazer.

Hoje estamos vivendo uma situação muito dramática em relação aos acidentes e à nossa posição em relação ao número de mortes. Estamos num nível de congestionamento na cidade que nunca se viu igual, e isso é o que há de mais estressante para o motorista. Quanto mais congestionado o trânsito, mais acidentes ocorrerão, inclusive fora do congestionamento porque as pessoas ficam irritadas e começam a desobedecer e a fazer coisas erradas. Hoje vivemos um problema sério de racionamento de espaço, pois a frota cresce quase 10% ao ano, mas o sistema viário não consegue crescer da mesma forma. Como é que alargarei as ruas 10% ao ano? Como conseguirei fazer isso? Não tem jeito. Estamos sofrendo um problema de racionamento de espaço. Temos que aumentar a eficiência do sistema para aumentar a segurança.

Lembram-se do Haiti depois do terremoto; as tropas da ONU, em que havia brasileiros, foram até lá? O que estava acontecendo naquele momento? Eles não tinham comida nem água para as pessoas. Tiveram que adotar uma política de racionamento de comida, só haveria um tanto para cada pessoa. Os caminhões da ONU distribuíam comida regradamente. O que aconteceu com quem saqueou supermercado no meio do racionamento? A polícia haitiana tinha ordem de atirar em quem estava saqueando supermercado, porque isso significava que várias pessoas ficariam sem comer e morreriam. Se alguém tentasse furar a fila da distribuição de comida, o Exército prendia.

O que acontece com o nosso racionamento de espaço? Imaginem se o caminhão da ONU chegasse e dissessem: “A comida está aqui, podem vir comer”. Haveria morte, porque os mais fortes matariam os mais fracos, cada um levaria o máximo que conseguisse, e os mais fracos morreriam, talvez até de fome, porque não teriam acesso à comida, que ficou nas mãos dos mais fortes. É isso o que está acontecendo com o nosso trânsito: há um congestionamento de espaço. A pessoa fura a fila e achamos que também devemos furá-la, que somos espertinhos como ela, que podemos dar a volta para chegar na frente, que estamos na fila como bobos, que ela é mais esperta que eu. Não! É racionamento! Temos que ficar na fila, sim! A pessoa que está trancando o cruzamento para levar vantagem – e, com isso, está prejudicando a cidade inteira, causando acidentes – é como a pessoa que está saqueando supermercado.

Vamos falar de algo totalmente diferente para encadarmos o raciocínio. Imaginem uma usina hidrelétrica. O que ela faz? Converte água em energia elétrica. Ela controla basicamente duas coisas: o fluxo de água e a geração e o fluxo de energia elétrica. Controlam quanto de água entra, a velocidade das turbinas, a geração da turbina, quanto produz de eletricidade e para onde essa eletricidade vai. Há o sistema de geração e de distribuição, equipamentos e uma equipe especializadíssima de engenheiros para operá-los, a fim de resolverem os imprevistos ocorridos. Quando o engenheiro diz que não passará corrente ali e abre um disjuntor, que é um grande interruptor de corrente, o elétron não passa, fica parado; quando ele fecha o disjuntor, a eletricidade passa. Ele tem comandos que são obedecidos por causa da Física. Em nosso sistema de trânsito, acontece exatamente a mesma coisa. Quem é o nosso disjuntor? Uma luzinha vermelha. Quem é o nosso elétron? O motorista, que tem vontade própria. O elétron não tem, mas o motorista a tem.

Então, na hora em que fecha aquela luzinha, o carro não pode passar, pois, do contrário, causará um problema sério. Imaginem se o camarada abrisse o disjuntor e a eletricidade continuasse a passar. Haveria um curto circuito, pane total, apagão. Então, no trânsito, na hora em que acende aquela luzinha, o motorista tem de parar. Na hora em que o agente de trânsito estabelece que não pode passar naquele lugar e é preciso desviar, ele tem de desviar, não pode dizer que vai passar. Quando o engenheiro abre o disjuntor, interrompe a corrente. E quando o agente de trânsito manda parar, qual é a única forma de ser obedecido? Imputar uma penalidade à pessoa pela desobediência, e, para isso, existe o Código de Trânsito. Portanto, a ação de fiscalização tem que ser feita, pois resulta em redução de acidentes e mortalidade no trânsito. Voltando àquele assunto sobre a nossa identificação com o infrator, à medida em que se considera que a multa é uma penalidade injusta e que o radar é uma indústria de multas, está-se tirando da equipe de engenharia a possibilidade de controlar o que está acontecendo. E, na hora em que começa a haver o descontrole, os acidentes pioram muito.

Alguns dizem que a BHTRANS é uma empresa de economia mista e que, por isso, o lucro da multa vai para o patrão. Fui seu primeiro Presidente e trabalhei na elaboração da sua lei, que é muito clara ao definir que todos os detentores do capital da BHTRANS são de direito público, ou seja, ela é totalmente de capital público, seu patrão são vocês, é o povo. Repito que é uma empresa pública e que não vai dinheiro para lugar nenhum. É muito bom falar isso, porque, na hora em que tiramos dos funcionários da BHTRANS a capacidade de se organizarem na rua, estamos sendo simpáticos com o infrator, já que nos identificamos com ele, assim como o Juiz também se identifica com ele na hora da Lei Seca. Isso resulta no aumento dos acidentes. O caminhão de comida fica lá, e todo o mundo pode tirar os produtos, o que resulta no aumento de acidentes.

Temos que pensar bastante em quem é quem; por isso escolhi o título “Quem matamos e quem morremos?”. O português está atravessado para realmente vocês raciocinarem sobre o que quis dizer. Estamos em um sistema em que temos dificuldade de nos associar a quem morre. Quem morremos? Somos nós. O Corinthians ganhou, e o Ailton Brasiliense veio aqui fazer propaganda. Só o meu time não ganha a Copa Libertadores. Imaginem se os argentinos dissessem que a próxima vez ganharão e que, para isso, infiltrarão uma série de terroristas aqui no Brasil, para matar 40 mil jogadores de futebol no ano que vem, a fim de terem a certeza de que nenhum time brasileiro conseguirá vencer, e para pegar e matar os líderes das torcidas organizadas e outros. A ideia será matar 40 mil pessoas de forma que o Brasil não ganhe no ano que vem. Se houvesse um plano desses, seria uma ação de guerra, quase impossível. Como matar 40 mil brasileiros? Pois nós estamos fazendo isso todos os anos. E morrerão mais 40 mil, no mínimo. Aliás, é muito mais que isso, pois o DPVAT paga 56 mil indenizações de sinistro de morte por ano, há alguns anos. Estão pagando atrasado, mas estão mantendo essa média. Para mim, então, sobe para 60 mil o número de pessoas que morrerão de hoje, 6 de julho, até dia 6 de julho do ano que vem. Mais 60 mil pessoas irão embora.

Quando a BHTRANS começou a instalar radares, aconteceu um fato muito interessante. O pessoal estava alegando que isso era para a instituição arrecadar; então, perguntei se eles tinham visto a relação que saiu no “Estado de Minas” com o nome das 200 e tantas pessoas que tiveram sua vida salva por causa deles. O jornalista me disse que não havia publicado isso, mas afirmei que tinham publicado sim, que havia saído o nome das pessoas salvas, um por um, com CPF, endereço. Ele me disse que não havia jeito de fazer isso e afirmei que havia: bastava desligar os radares e anotar o nome dos que morrerão no próximo ano. A matéria sairá com um ano



de atraso, mas sairá. Se deixarmos os radares ligados, ninguém saberá esses nomes, pois poderei ser eu, poderá ser você, poderá ser qualquer um. Então, “quem morremos e quem matamos?”

Precisamos raciocinar mais. Perguntam-me qual é a solução. Respondo que ela começa pelo exemplo. Vivemos um momento carente de exemplos no Brasil, um momento bastante tumultuado. As pessoas olham o Carlinhos Cachoeira e pensam: “Esse cara era esperto, maneiro”. Estamos em um momento de ética jogada fora. Temos que pensar em nossa família: o pai não tem que dar exemplo ao filho? Todo o nosso sistema público tem que dar exemplo às pessoas que o seguirão, ou seja, é preciso acabar com a carteirada, com a flexibilização de lei, com projeto do Denatran sobre segurança de trânsito parado no Senado desde 2005, com o Década há mais de um ano na Presidência da República. Que exemplo é esse?

A Dra. Dilma poderia usar 10% do tempo que gasta falando do Minha Casa, Minha Vida ou do Brasil Carinhoso para dizer “Vamos parar de matar e morrer no trânsito”. Com o controle que tem sobre o Ministério, poderia dizer ao Ministro que não quer mais ninguém morrendo no trânsito; que, se os números não abaixarem, demitirá todo o mundo; que tirará o Ministério das mãos do partido, se não se reduzirem os números. Vocês têm alguma dúvida com relação à redução desses 40 mil? Vivemos essa leniência, porque não nos identificamos com essa catástrofe que está acontecendo. Precisamos parar de brincar e de fingir. Quem é da área técnica conhece muito bem aquela história dos três “es” do trânsito: educação, engenharia e esforço legal ou de fiscalização. Em inglês, é “education”, “engineer” and “enforcement”. “Enforcement” em inglês significa usar a força para fazer cumprir a lei, obrigar o cumprimento da lei. A lei tem que ser cumprida porque existe para proteger a sociedade. O Brasil brinca tanto, que traduziu um “e” como esforço legal. Temos que olhar isso e enfrentar essa verdade.

O que é o radar? A Polícia Militar tem um trabalho maravilhoso, que são as câmeras do Olho Vivo. Hoje andamos na Savassi mais sossegados, porque sabemos que já não existem arrastões de pivetes. Já tive que entrar em uma loja porque desciam uns 40 pivetes saqueando todo o mundo na Savassi, mas, hoje, isso já não existe, porque existem câmeras; sabemos que alguém está nos olhando. Eu queria andar no Anel Rodoviário sem reclamar daquela porcaria de radar, daquela quantidade de radares que colocaram aqui a Sete Lagoas. Tenho minha motocicleta, minha turma de motociclistas e reclamamos de já não poder correr daqui a Sete Lagoas porque a estrada está cheia de radares. Eu queria que a sociedade pensasse assim: “Graças a Deus, não vai haver um maluco a 160km/h, porque essa rodovia tem radar”. Eu queria que, ao sair daqui para atender a um cliente que tenho em Monlevade, pudesse viajar tranquilo, porque não vou pegar um caminhão descontrolado, na contramão, pois não aguentou fazer a curva a 140km/h, numa rodovia cheia de curvas.

Querida ter certeza de que todos os caminhões descessem engrenados na BR-356, entrando para chegar ao BH Shopping, porque sabem que toda a descida está lotada de radar. Se ele não descer engrenado, pagará multa. Devemos dar essa visão. Quando digo a palavra “exemplo”, afirmo que ele deve começar em casa. Sempre falamos em educação. A OMS já chegou à conclusão de que a educação sem engenharia e “enforcement” não funciona. Em 1986, pronunciei uma frase num seminário internacional de segurança de trânsito, em São Paulo – eu era Diretor de Tráfego da Metrobel na época: “Educação é a desculpa maior para não se fazer nada, inclusive educação”.

Ontem vimos aqui a representante do Estado falar sobre criancinhas tentando educar adultos. Comentei com a Deputada que estava ao meu lado: “Quem já teve um filho que dizia ao pai para não correr?”. Educamos muito bem as criancinhas porque elas são puras, mas, na hora em que elas começam a aprender a vida, ensinamos exemplo contrário a elas. O menino de 16 anos diz: “Pai, vai deixar? Olha o carro dele, olha o nosso. Vamos lá, pai!”. Essa é a posição normal da maioria dos meninos de 16 anos. Então, a educação deve estar atrelada a uma questão, primeiro, de exemplo. Quem fuma não ensina a parar de fumar. Não tem jeito. Não posso dizer a meu filho que não beba, se eu bebo. Então, devemos trazer isso para dentro de nosso coração. Por isso não quis usar “powerpoint”. Devemos trazer para dentro de nosso coração essa posição. Nosso coração é o coração de cada um de nós como cidadãos, é o coração de cada um de nós como detentores de alguma posição em algum lugar. Pode ser síndico de prédio. Devemos usar o potencial que temos para reproduzir esse exemplo. Então, o raciocínio é sempre esse: “quem matamos? Quem morremos?”. Muito obrigado e bom dia.

A Sra. Presidente (Deputada Maria Tereza Lara) - Agradecemos ao ilustre palestrante. Ele é tão apaixonado pelo trânsito e fez algumas considerações com as quais concordo plenamente. Contudo, há uma questão, senhor palestrante: precisamos das duas coisas. Precisamos da nossa Presidenta. Aliás, ontem conversamos com o Deputado Hugo Leal sobre irmos a Brasília, e queremos convidar o senhor a ir conosco. O Deputado tem um relatório da frente parlamentar que já foi encaminhado. Queremos levar o relatório de Minas para fazermos essa discussão na esfera nacional. Precisamos realmente fazer as mudanças na esfera nacional.

São 40 mil mortes. Devemos também ter mudanças no Estado, que deve investir na questão. Ontem falamos com todos os representantes do Estado e dos Municípios. Deve haver um somatório das três esferas do poder e da sociedade civil. Estou vendo presentes, desde ontem, pessoas da Superintendência de Educação, pessoas valorosas que estão conosco. A educação é importantíssima. Só a presença das senhoras significa que a educação assumirá cada vez mais essa questão. Queremos que isso ocorra nos Estados, nos Municípios e nas escolas federais. Estamos juntos nisso e também queremos os outros programas. O senhor é tão apaixonado pelo trânsito que fala que devem deixar um pouco o Minha Casa Minha Vida. Contudo, o povo quer o Minha Casa Minha Vida e também o trânsito. Então, quero parabenizá-lo. O senhor é um brilhante expositor. Ontem esse ilustre expositor ficou aqui pela manhã. É interessante: as pessoas realmente estudiosas e que entendem do assunto são humildes. Ele ficou, pela manhã, ouvindo os palestrantes. Os verdadeiros intelectuais são pessoas que pensam e acreditam que, durante toda a vida, podem aprender com a experiência dos outros. Mais uma vez, gostaria de parabenizá-lo.

2º Painel

Composição da Mesa

A Sra. Presidente - Convidamos a compor a Mesa os Exmos. Srs. Chan Kou Wha, Professor do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais - Cefet-MG -, que também tem participado efetivamente - o Prof. Guilherme foi a Divinópolis; o Cefet é um parceiro muito importante, assim como todas as universidades -; e Inspetor Davi Stanley Bomfim Dias, Superintendente Regional



da Polícia Rodoviária Federal em Minas Gerais - queremos a Polícia Federal conosco em Brasília para discutirmos isso; ele também esteve em Betim e está conosco; é muito importante a participação da Polícia Federal -; a Exma. Sra. Jussara Bellavinha, Diretora de Atendimento e Informação da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS -, que também é uma das parceiras importantes deste evento, com a Transbetim e a Transcom, que esteve presente em determinado momento; contamos com as Guardas Municipais em Contagem e em várias outras cidades - a Jussara é uma especialista muito conhecida de todos nós -; o Exmo. Sr. Ten.-Cel. PM Roberto Lemos, Comandante do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais - a Polícia Militar, no Estado inteiro, tem estado presente constantemente nesses debates e tem dado grande contribuição -; a Exma. Sra. Rosely Fantoni, Gerente de Educação para o Trânsito do DER-MG - desde ontem temos falado sobre a Rosely, que é “a cara” do trânsito, estudiosa e nossa insigne palestrante -; e os Exmos. Srs. Rodrigo Fabiano da Silva, Presidente do Sindicato dos Proprietários de Centros de Formação de Condutores de Minas Gerais - SiproCFC-MG -; os centros de formação têm sido parceiros importantes deste evento, pois sabemos que um trânsito realmente melhor e em defesa da vida depende deles; José Acácio Carneiro, Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos do Estado de Minas Gerais - o José Acácio Carneiro é amigo particular da comissão e do Deputado João Leite e lutador em defesa do trânsito seguro -; Waldemar Araújo, Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais - essa entidade é muito importante -; Vinicius Mundim Zucheratto, Coordenador da Associação Mountain Bike BH de Ciclismo - os jovens ciclistas estão aí; eles só poderiam ser jovens, pois são ciclistas; precisamos dos jovens nessa batalha, e eles estão presentes -; Rogério dos Santos Lara, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas e Ciclistas de Minas Gerais - desde ontem ele está nessa luta conosco; realmente, o sindicato é fundamental para a organização dos trabalhadores nessa luta pelo trânsito seguro; e Deputado Bosco, Presidente da Comissão de Educação desta Casa.

O Sr. Presidente (Deputado Bosco) - Composta a nossa mesa de trabalhos, mais uma vez, em nome da Assembleia e do nosso Presidente, Deputado Dinis Pinheiro, agradecemos a todos os nossos convidados e expositores, que também estão preocupados com essa questão da violência no trânsito e, de forma elegante e graciosa, aceitaram participar conosco deste momento tão importante para debater esse assunto, que, como disse o Prof. Osias, é um assunto doído por demais. Mas chegou o momento de colocarmos o dedo na ferida e enfrentar essa situação como se tivéssemos enfrentando uma verdadeira guerra.

Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos

O Sr. Presidente - Esclarecemos que, após as exposições, abriremos espaço para a apresentação de questões ou sugestões presenciais, por escrito ou oralmente, e de outras enviadas via internet. Para melhor organizarmos o debate, ainda durante as falas dos expositores, os participantes poderão encaminhar suas questões ou sugestões por escrito, no formulário próprio que está sendo distribuído pela equipe de apoio. Aqueles que desejarem fazer sua intervenção oralmente devem especificar isso no formulário, devendo, para registro, entregar o conteúdo da intervenção também por escrito. Informamos que os telespectadores da TV Assembleia também poderão participar. Basta acessar o site da Assembleia - www.almg.gov.br -, abrir o “link” do ciclo de debates e acessar o formulário disponível.

Informamos que os certificados de participação já estão disponíveis para ser retirados na secretaria do evento, o local em que foram feitas as inscrições. Informamos também que este ciclo de debates será reprisado na programação da nossa TV Assembleia, nos dias 24, 25 e 26 de julho, sempre às 13h30min. No dia 24, será retransmitida a reunião da parte da manhã do dia 5/7, ou seja, de ontem; no dia 25, a reunião da parte da tarde de ontem; e, no dia 26, os debates do dia de hoje. Teremos a oportunidade de rever este ciclo, e as pessoas que não puderam assisti-lo também poderão fazê-lo. Informo que a publicação da ata deste ciclo de debates será feita no “Diário do Legislativo” do Estado de Minas Gerais, na edição eletrônica do dia 21 de julho.

Registro de Presença

O Sr. Presidente - Registramos e agradecemos a presença das Dras. Suzana de Souza, representando o Corpo de Bombeiros Militar - muito obrigado, Suzana e todo o nosso pessoal do Corpo de Bombeiros Militar, que está sendo um parceiro constante da Assembleia -; e Maria Cecília, Chefe Coordenadora da Educação de Trânsito do Detran. De maneira muito especial, agradecemos a todas e a todos que estão participando deste ciclo de debates desde ontem, muitos até participaram de outros ciclos que realizamos em outras cidades. Sem a presença das senhoras e dos senhores, certamente não seria possível realizar este ciclo de debates de forma propositiva e com este sucesso.

Registramos e agradecemos a presença do Dr. Fábio Nascimento, da Associação Mineira de Medicina do Tráfego; o pessoal do sindicato dos transportadores autônomos do Estado de Minas Gerais, que estão contribuindo conosco, participando efetivamente, aliás, expondo alguns “banners” para alertar os nossos motoristas. Registramos a presença da Sra. Gislene Gonçalves dos Reis, Presidente da Associação dos Usuários do Transporte Coletivo de Belo Horizonte e Região Metropolitana. Obrigado pela presença. Queremos registrar a presença de representantes do Crea, que muito nos honra. Muito obrigado pela presença, Srs. Ézio Mansur, José Abílio Belo Pereira e Bernardo Martins Scarpelli. Nosso muito obrigado ao Crea pela parceria.

Exibição de Vídeo

O Sr. Presidente - Antes de passarmos à apresentação dos nossos expositores, assistiremos a um vídeo produzido pela TV Assembleia para este ciclo de debates.

- Proceder-se à exibição do vídeo.

O Sr. Presidente - Agradecemos à equipe da TV Assembleia, que, de forma competente, participou efetivamente conosco. Agradeço aos Consultores, que, desde o princípio da elaboração do ciclo de debates “Siga vivo”, têm dado importante contribuição. Saudamos também os telespectadores que estão acompanhando ao vivo este ciclo de debates, em seu segundo dia, na Capital mineira, por meio da TV Assembleia. Hoje, mais de 400 Municípios estão interagindo com a Assembleia Legislativa, por meio da TV Assembleia. Saudamos também os internautas que nos estão acompanhando. Passaremos agora à mesa-redonda com o tema “Sociedade e governos na busca da redução dos acidentes de trânsito”. Com a palavra, o Sr. Chan Kou Wha, professor do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, que disporá de até 15 minutos para sua exposição sobre o tema.



Palavras do Sr. Chan Kou Wha

Bom dia! Saúdo o Deputado Bosco, as autoridades que compõem a Mesa, senhoras e senhores. Agradeço o apoio da Gerência-Geral de Relações Públicas, do cerimonial e de todos da Assembleia Legislativa que direta ou indiretamente, possibilitaram que os professores do Cefet Santelmo e Guilherme, aqui conosco, pudessem estar presentes em oito cidades, nos debates do “Siga Vivo”. Em nome do Diretor Márcio Basílio, agradecemos o honroso convite para estar aqui.

Nessas viagens, em que estivemos com os nossos conhecidos e outras pessoas e fomos reconhecidos como a representação de uma instituição de ensino, pesquisa e extensão, sempre fomos abordados da seguinte maneira: a educação não é utopia? Como a educação mudará o trânsito? Essas perguntas foram recorrentes e me preocuparam muito. Elas apareceram, inclusive, inseridas no meio em que estamos. Isso me preocupou porque me pareceu que não entendemos, de fato, a educação. Se tivéssemos entendido, não faríamos perguntas assim. De qualquer forma, é interessante promover esse debate, fomentar essa discussão para tentar mudar algo.

Falarei algumas coisas nada boas. Primeiro, que estamos atrasados em relação à educação, e muito, o que não é novidade. Para não deixar ninguém desconfortável, uma vez que vimos muitos dados, iniciarei com uma imagem. Aquela foto mostra os alunos do Cefet se formando. Eles estão na etapa final, na colação de grau e, a partir desse momento, serão técnicos em transportes, trânsito e estradas. Eles percorreram uma trajetória já imposta em lei. Eles têm um sorriso estampado na face e são alunos “Siga Vivo”, por isso trouxe a imagem deles para começar a falar de trânsito a partir daqueles para os quais olhamos todo esse tempo.

Nessa discussão, há uma informação que não é nova para ninguém. Espero fazê-la de forma qualitativa e sem ficar preso a informações numéricas. Temos ali o número de mortos ao longo dos anos. Aquela curva tem dois aspectos que merecem destaque: primeiro, a sua ascendência - o número de mortes aumenta ao longo do tempo -; segundo, um ponto de inflexão importante. Nesses registros, houve queda do número de mortes em 1998, 1999, justamente após a implantação do Código de Trânsito. Se os senhores observarem, isso volta a crescer em patamares mais elevados do que antes. Se observarmos bem, o que aconteceu? Poderíamos olhar para esses dados de forma diferente.

A educação para o trânsito não foi implantada; ela está em lei. Ela não foi implantada naqueles dois artigos que eu trouxe de maneira resumida, pois é do conhecimento dos senhores. O art. 74 diz que educação para o trânsito é direito de todos e dever prioritário. Acho que não entendemos o que é prioritário, pois, se tivéssemos entendido, leríamos aqueles dados de forma diferente. Já o art. 76 diz que a educação deve ser promovida em todos os níveis escolares. Os senhores conhecem algum ambiente em que isso é promovido de forma institucionalizada e sistematizada? Não conhecemos, porque isso não foi feito. Senhores, pensem: um jovem que nasceu no dia da implantação do Código está hoje com 15 anos. Quem é o jovem de 15 anos hoje?

Um pedestre ativo, um camarada em potencial que, possivelmente, vai ser habilitado. Nem todos o serão, mas pedestres são sim. Esses jovens, agora com 15 anos, não passaram por essa grade curricular, estão nas vias e fazem parte de um dado, que é difícil reportar como preciso ou não: 50% das mortes no trânsito são de jovens com idade entre 15 e 30 anos, 40 anos. Já perdemos, portanto, uma geração. Estamos muito atrasados, mas não só por causa disso. Como vimos, a questão envolve Código de Trânsito, legislação, educação, Lei de Diretrizes e Bases, MEC. Há toda uma conversa de que não houve alinhamento, que já se passaram 15 anos e não conseguimos discutir isso. Agora vamos tentar fazê-lo, pois essa conversa não ficou uniforme.

E as leis da física? Chamo a atenção, porque temos de entender o que é educação. Muitos dos senhores não pensam assim, mas alguém pode pensar que educação para o trânsito é colocar o cinto de segurança e atravessar na faixa de pedestre. Mas não é isso, é muito mais. Se o camarada desobedece ao Código de Trânsito, há uma lei mais rigorosa e implacável: as leis da física. O sujeito que se desloca em uma via a 60km/h percorre 17 metros por segundo. Se distrair dois segundos, terá percorrido 34 metros, espaço suficiente para uma criança, um ciclista, um motociclista ou qualquer outro elemento a que não possa reagir aparecer, mesmo por distração, que pode ser por uso de celular, por exemplo. Se estiver usando celular, a legislação estabelece perda de quatro pontos na carteira e multa de R\$85,00, o que é muito pouco. O dano pode ser muito maior. Por quê?

Esse é um retrato das nossas vias, tanto urbanas quanto rodovias federais e estaduais. Apresento quatro exemplos: escorregamento da massa asfáltica; trilha de roda, geralmente onde os ônibus circulam mais; remendos, ou seja, a identificação de fragilidade no asfalto; e a tentativa de correção, da maneira mais simplificada e terrível possível, pois a cota do remendo é maior que a cota do pavimento original - e o motorista vai sentir necessidade de desviar, ficando, muitas vezes, no meio da via, entre duas faixas de trânsito. A panela é um exemplo clássico também, e eu poderia apresentar outros, mas, com esses retratos, quero chamar a atenção para o seguinte: não se consegue ver a sinalização - a árvore prejudica a sinalização, que, por sua vez, prejudica a árvore; algo está errado ali -; há panela e erros de português. Imaginem os senhores tudo isso e as leis de Isaac Newton! Estamos ferrados com esse quadro. Muitas vezes, a sucessão de erros provoca acidentes no trânsito. Educação é perceber muito mais que simplesmente tratar das condicionantes do pedestre, do motorista ou de quem quer que seja. Temos de perceber isso de maneira muito mais abrangente.

O Cefet percebeu isso em 1999. Logo após a implantação do Código de Trânsito, apresentou à sociedade o curso Transportes e Trânsito, que apareceu exatamente no momento em que o Código estava em vigor. Há 15 anos, portanto, formamos jovens na área de transportes e trânsito. O Cefet avançou muito mais que isso. Já fomos para a pós-graduação e caminhamos para uma graduação. O curso Transportes e Trânsito e o curso Estradas são reconhecidos no mercado e podem ser feitos na modalidade integrada, ou seja, em três anos. O aluno chega às 7 horas da manhã e fica até às 18 horas. Também podem ser feitos na concomitância externa ou subsequente, ou seja, o aluno pode estudar à noite e ter concluído o ensino médio ou fazer o ensino médio fora da escola. O profissional de transportes e trânsito pode atuar em diversas áreas, nos órgãos gestores do trânsito, em projetos, logística, transporte de passageiros e de carga, sinalização viária. O técnico da área de estradas é mais voltado para construção, obras, mineradoras, usinas de asfalto, entre outras atividades.

O que o Cefet tem de produtos a apresentar? Trouxe alguns dados mais recentes. Nos últimos cinco anos, formamos 330 alunos nos dois cursos. Noventa por cento dos nossos formandos têm entre 18 e 37 anos, exatamente a faixa que comentamos anteriormente dos jovens que morrem no trânsito. Estamos trabalhando com essa moçada. Estamos entregando à sociedade o técnico capacitado e um cidadão que percebeu, discutiu e pesquisou sobre esses temas que discutimos com os senhores agora. Nossos técnicos estão atuando



em Belo Horizonte e outras cidades mineiras, em São Paulo, Rio de Janeiro, e temos mandado alguns alunos agora para a África do Sul.

Engenharia é um curso que está em aprovação na casa, aguarda a aprovação de um conselho. Esperamos ofertar o curso de graduação em Engenharia de Transporte já em 2013. Ele tem quatro eixos, chamados Eixos de Fundamentos em Engenharia de Transportes, Geometria Viária, Geotecnia das Vias e Planejamento de Transportes. Esperamos daqui a pouco ofertar e divulgar para os senhores mais informações sobre o curso. Temos já implantado o curso de pós-graduação “lato sensu” em transporte e trânsito. Já estamos na terceira turma. Já formamos duas e daqui a pouco abriremos a terceira. É um curso de 360 horas. É ofertado às sextas-feiras e aos sábados para um público que já milita na área, que trabalha, que já está engajado nesse ambiente.

Trouxe uma apresentação que tem uma música, inclusive a banda de educação para o trânsito do Cefet. Fui informado de que não haverá som. Passarei os “slides” rapidamente, em função do meu tempo que já está se esgotando.

Vemos algumas de nossas ações como a Semana de Trânsito, com envolvimento dos alunos, exposição de trabalhos. Reunimos a moçada toda, cerca de 300 alunos. Na pesquisa e levantamento de tráfego, nossos alunos são capazes de pesquisar, ir a campo. No caso de inventário viário, fazem levantamento de vias e rodovias, bem como das condições urbanas. Temos também levantamento topográfico com uso de equipamentos, visitas técnicas que realizamos periodicamente a obras, usinas de asfalto, concreto e mineradoras. Incentivamos nossos alunos com bolsa de iniciação e exposição de trabalhos. Divulgamos nossos artigos em vários Estados. Viajamos com ônibus do Cefet para diversos lugares. Fomos a Joinville há anos e ao Rio de Janeiro recentemente. Publicamos nossos artigos na área de pesquisa em transporte de trânsito e em cadernos internos da instituição. Desenvolvemos campeonato simulador de rede com nossos alunos, lotamos auditórios envolvendo prêmios e motivando-os a trabalhar. Fazemos “blitz” juntamente com a BHTRANS, nossa parceira aqui, representada pelo César. Já desenvolvemos convênios com a ANTP no transporte de passageiros.

Temos também a banda, que não poderá expor o seu trabalho agora, mas está na ativa e aceita contratos. Temos ainda o desenvolvimento de jogos de trânsito envolvendo o aspecto lúdico com nossos alunos. Dentro do processo de criação, temos o Centro de Excelência em Ferrovias, em que esperamos provocar a discussão do transporte em massa. Há também o Centro de Excelência em Asfalto para discutir as deformações do pavimento, entre outras coisas. Temos participado de uma discussão integrada em sábados letivos com outros segmentos da instituição, discutindo educação para o trânsito de forma integrada, com diversas disciplinas, e não de forma isolada.

Vemos agora alguns eventos de que estamos participando. Se tiverem algum interesse, podem-nos procurar posteriormente. Há também algumas monografias defendidas. Caso queiram consultar, estão à disposição na biblioteca do Cefet. O próximo “slide” mostra o corpo docente, representado aqui pelos Profs. Guilherme, Rubens e Santelmo. Vemos um slogan que diz: “Responsável você vai ser, devagar, não vai correr”. Finalizo a apresentação agradecendo a presença dos senhores e a paciência por me ouvirem. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

O Sr. Presidente - Agradecemos ao Prof. Chan Kou Wha pela apresentação. Desde já, professor, agradecemos essa grande parceria do Cefet com este ciclo de debates. Com a palavra, o Superintendente Regional da Polícia Rodoviária Federal em Minas Gerais, Inspetor Davi Stanley Bomfim Dias, que disporá de até 15 minutos para sua exposição sobre o tema “Sociedade e governos na busca da redução dos acidentes de trânsito”.

Palavras do Inspetor Davi Stanley Bomfim Dias

Bom dia a todos e a todas. Na pessoa do Deputado Bosco, cumprimento a todos da Mesa. Não poderia deixar de citar a apresentação anterior, do Prof. Chan, pois concordo plenamente com as palavras proferidas por este educador. Infelizmente, muitas vezes, jogamos para cima da escola a obrigatoriedade de educar os nossos filhos. Muitas vezes, jogamos para cima do legislador a obrigação de fazer leis para as pessoas cumprirem e jogamos para cima da Polícia a obrigação de prender ou tomar as atitudes mais drásticas, porque nada foi feito antes. Acredito muito na mudança, professor, mas ela deve começar em casa. Não é a escola que vai resolver, não é a Polícia que vai resolver, não são as leis que vão resolver. Entendo que o trabalho inicial deve ser realizado em casa, deve ser algo normal, natural, corriqueiro.

Sr. Deputado, sou filho de caminhoneiro. Deus quis que eu me tornasse um policial rodoviário federal. No início do nosso trabalho, eu ia às escolas, sem nenhum apoio, sem nenhuma condição. Por isso fiz questão de comentar esse fato, por que agora, efetivamente, há mais colegas responsáveis e com coragem de assumir algo que vivenciamos todo dia.

Sr. Deputado, ontem vi o vídeo. Eu o reví hoje. Queria assisti-lo todos os dias. São apenas 5 minutos de vídeo, e a cada 3 minutos uma pessoa morre no trânsito, mas não temos condição de divulgar esse vídeo de 5 minutos na imprensa, infelizmente. Quero desafiar a todos nós, pois duvido que alguém consiga divulgar um vídeo de 5 minutos na imprensa nacional, para chegar aos lares. Em alguns países, inclusive vizinhos nossos, o Chile é um exemplo disso, apresentam vídeos e matérias educativas, todos os dias, nos lares. Ao invés de algumas propagandas, poderiam divulgar o controle que deve haver no trânsito ou até mesmo a valorização da vida. Isso seria excepcional.

Tenho poucos “slides” a mostrar para os senhores, porque 15 minutos de tudo que vemos é muito pouco diante do que é vivido por cada policial, pelo agente da BHTRANS, da Guarda Municipal, pela Polícia Militar, pelo meu querido amigo, Cap. Procópio, batalhador nessa área ou pelo Corpo de Bombeiros. Há um problema no equipamento para mostrar os “slides”. Muitas vezes, não temos como dividir nossas angústias, mas agora, podemos.

Falei ontem aos Deputados João Leite e Hugo Leal: os senhores são responsáveis conosco. E para ter essa responsabilidade é preciso ter coragem. Mas esse problema tem solução. Não adianta ficarmos apenas nos lamentando, lamuriando e discutindo, porque há solução factível.

Ontem, na exposição de um dos debatedores, foi informado que há dinheiro, pessoas com vontade de fazer e boa legislação. Na exposição anterior, foi bem mostrado pelo professor que houve queda nos acidentes de trânsito. Isso se deu por causa da legislação. As



peças se assustaram, mas depois caiu no marasmo, infelizmente. Imputaram isso ao fato de o Brasil ser um país de Terceiro Mundo, por falta de educação. Será que é mesmo? Como brasileiro, não aceito isso. Precisamos implementar políticas que efetivamente demonstrem ao cidadão que o governo, a Assembleia Legislativa de Minas trabalham para corrigir essas falhas. Tenho de elogiar a Assembleia Legislativa de Minas, pois já rodei por todo o País, conheço todos os Estados e não vi nenhum Estado abraçar esta causa como a Assembleia Legislativa de Minas. Vocês estão salvando vidas, e isso não tem preço. As pessoas acham mais difícil cuidar um pouco de uma rota, de uma curva do que ter de fazer obras monumentais para demonstrar alguma coisa. E, às vezes, consegue-se tanto com ações simples...

A Polícia Rodoviária Federal responde por 6.223km, o que é mais que 10% da malha nacional. Dividimos nosso trabalho com a Polícia Militar Rodoviária. Temos 18 delegacias, 35 postos, 3 a serem implantados. Esses dados demonstram que trabalhos já vêm sendo feitos pelas polícias diuturnamente, pela BHTRANS, pela Guarda Municipal, por todos esse órgãos que estão preocupados com o que vem ocorrendo. Não se trata de arrecadação, mas sabemos o reflexo disso. Como disse um colega citando um antigo ditador: uma pessoa é uma pessoa, mas quando são 40 mil, trata-se apenas de um número. Nós estamos preocupados com cada uma dessas pessoas e não com a quantidade de autuações. As autuações existem para demonstrar que a fiscalização é feita. Concordo plenamente com que ela ainda não é efetiva, não é como deveria ser, mas, senhores, estamos agora na casa dos 70 milhões de veículos. Se juntarmos a Polícia Militar, a BHTRANS, a Guarda Municipal, o Corpo de Bombeiros e todas as polícias do País, não temos 1 milhão de policiais. Portanto, mais que de educação, precisamos da conscientização de um pai no momento de entregar a chave do carro a seu filho.

Lendo uma matéria sobre embriaguez alcoólica, pude constatar a vergonha nela existente. Vim do Rio de Janeiro, onde trabalhei e cujo policiamento chefei pelo período de 2010 a 2011, e a Lei Seca funciona para quem quer que seja. Os policiais vão-me entender, aquele velho jargão “você sabe quem está falando?” e carteirada, para mim, não servem para nada. Todos são iguais no trânsito, seja magistrado, seja Deputado, seja Senador, seja Presidente, seja policial. Isso já se encontra implantado no Rio. E ainda vemos, pelos jornais, pessoas tentando burlar a lei. Quero que a educação tome conta disso, se, em casa, não se faz nada.

Teste de alcoolemia: 11 mil; 137 prisões; 27 mil acidentes. São dados de 2011, senhores. Foram 1.303 mortos. Precisamos reduzir esse número, e é o que a ONU deseja. Digo aos senhores que a situação está complicada, mas tem solução. Começamos alguns trabalhos, e aí está o resultado. Não é aquele que desejamos, pois queremos zero de mortes no trânsito. Mas realizamos vários trabalhos: são os policiais tentando fiscalizar, são os estudos feitos, os convênios firmados com as escolas, as palestras que proferimos. A preocupação da Polícia Rodoviária é que esse número seja decrescente a cada dia que passa.

Varição de feridos: uma média de 4%. Dizem-me que é muito pouco, mas, infelizmente, só podemos mostrar à imprensa desse jeito, com o número real. Isso porque, se mostrarmos para a imprensa número relativo, ela não quer saber. A imprensa quer saber que no ano passado ocorreu um acidente; se este ano ocorreram dois, isso representa 100% de aumento. E a frota, e os condutores, e as rodovias, será que isso não faz parte? Mas trata-se de algo cultural, que nós vamos mudar. A Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Militar estão dispostas a mudar essa realidade. Será uma encrenca, uma briga, porque o cidadão acha que os órgãos de segurança não estão fazendo nada. Estamos perdendo colegas atropelados por imprudência. A sociedade toda sofre. Nós somos sociedade. Não existe um ser apático com o que acontece.

E aí temos uma variação de morte, com uma redução de 5,6%. O carnaval em Minas Gerais foi o melhor do País. Fizemos vários trabalhos, tais como implantação de radares, fiscalização, trabalho com foco. Senhores, a nossa é a maior malha viária do País, portanto, temos de trabalhar com foco. Minas Gerais tem 4 pontos críticos, dos 60 maiores do País: 2 na BR-040 e 2 na BR-381. E estamos atacando justamente esses pontos. E com isso vêm as ações. Estamos trabalhando e queremos ser cobrados pelo nosso trabalho. Criamos um grupo de estudo de acidentes dentro da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal para quê? A Inspectora Flávia já me falou do bom relacionamento que tem lá. Queremos utilizar o Cefet para nos ajudar nesse estudo porque tive de disponibilizar policiais para fazer tal estudo, diretamente. E são coisas simples.

Os senhores podem ver na segunda imagem que ônibus paravam na rodovia para o cidadão entrar. Quando falamos em tirar o ponto da rodovia, foi um deus nos acuda. Disseram que ficaria longe, mas é melhor ficar longe e a pessoa chegar do que ficar perto e ela nunca chegar. Dos nove pontos, conseguimos tirar oito, porque o outro não dava problema. Mas foi um trabalho feito em parceria com outros órgãos: a Polícia Rodoviária não trabalha sozinha. E agora sei que temos mais um parceiro forte, que é a Assembleia Legislativa de Minas Gerais. É nossa parceira, responsável, porque tem coragem.

Ações conjuntas são feitas com vários órgãos com que trabalhamos. Queremos listar para demonstrar que realmente trabalhamos. Além desse trabalho, trabalhamos no combate à criminalidade, em apreensão de drogas, apreensão de contrabando, tentativas de extirpar o trabalho escravo que ainda existe no nosso Estado. E a Polícia Rodoviária, juntamente com o Ministério do Trabalho e Emprego, tem adotado ações ferrenhas nesse sentido, para acabar. Trabalhamos também com o meio ambiente. Fazemos todos esses trabalhos além de combater o acidente de trânsito. Esse trabalho foi tema e acabou ganhando um prêmio da Volvo. O trabalho rodoviário foi implementado aqui em Minas pela Inspectora Flávia e pelos colegas que estão aqui. São policiais rodoviários federais que estão trabalhando há muito tempo com isso. Não tem valor parar o cidadão para fazer a fiscalização e mostrar a ele o que está acontecendo. As pessoas acham que certas coisas só acontecem em outro mundo, em outra galáxia. Não, elas acontecem aqui mesmo. É o buraco demonstrado ali. Vocês podem falar que não é problema meu, mas não é problema meu até que alguém perca a vida. Esse é um problema nosso, muito bem dito pelo Osias, a quem dou os parabéns. Quem está morrendo, quem está se envolvendo em acidentes?

Estamos trabalhando no combate, na educação, no estudo, e o que precisamos agora é continuar esse trabalho. Estou muito feliz com esta mesa muito bem composta pelos ouvintes porque sei que isso não vai acabar aqui. Na segunda-feira estaremos nos volantes dos nossos carros, estaremos em nossas casas, estaremos transitando pelas ruas, trafegando pelas rodovias federais, estaduais e municipais com a consciência maior. E agora somos co-obrigados. A responsabilidade é de todos. A Polícia Rodoviária Federal está à disposição dos senhores. Podem sugerir, podem questionar, podem perguntar o que está sendo feito. Precisamos de mais vezes, mais



participantes para podermos contagiar a população brasileira num bem-estar, para que ela não continue perdendo vidas em decorrência de imprudência, imperícia e negligência. Não poderia deixar de citar isso, que já tinha até comentado com o Deputado João Leite, na Superintendência. Fico muito angustiado quando vejo alguém denominar rodovia da morte, curva da morte. Realmente não aceito porque nenhuma rodovia, nenhuma estrada, por si só, mata. Ela precisa da ação humana. E é essa ação humana, juntamente com a imprudência, que causa isso.

Espero, com sinceridade, a partir da finalização deste ciclo em si, mas com a continuidade do trabalho, que tenhamos mais parceiros e que a preocupação não esteja encabeçada por algumas pessoas somente, mas por todo brasileiro, para que, a partir da educação familiar, da educação na escola e da participação efetiva dos órgãos de segurança na fiscalização efetiva, tenhamos um Brasil mais unido para reduzirmos os acidentes e as atrocidades que acontecem nas rodovias. Infelizmente, enquanto eu falava, uma ou duas pessoas provavelmente morreram no trânsito. Espero que saíamos desse quadro e consigamos atingir a proposta da ONU. Muito obrigado. Bom dia a todos.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

Sr. Presidente - Agradecemos ao Inspetor Davi Stanley Bomfim Dias. Por meio do senhor, Inspetor, em nome da Assembleia e das comissões que estão realizando este ciclo, quero agradecer de forma especial à nossa gloriosa Polícia Rodoviária Federal, porque sabemos que, mesmo diante das dificuldades, mesmo diante do pequeno quadro, tem feito um trabalho importante para o trânsito de Minas Gerais e do Brasil. Quero lhe dizer que já havíamos conversado anteriormente, eu, a Deputada Maria Tereza Lara e o Deputado João Leite, que se encontra lá no fundo do Plenário, sobre o desdobramento deste ciclo, porque não podemos parar por aqui. No final do ciclo, ainda hoje, vamos apresentar um requerimento ao Presidente da Casa, Deputado Dinis Pinheiro, para que possamos criar, dentro das possibilidades, na TV Assembleia, um programa para tratar especificamente desse assunto, semanalmente, fazendo com que o nosso Siga Vivo continue tendo um espaço especial por meio da TV Assembleia. Com a palavra, o Comandante do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais, Ten.-Cel. PM Roberto Lemos.

Palavras do Ten.-Cel. PM Roberto Lemos

Imo. Deputado Bosco, na pessoa de quem cumprimento toda a Mesa e toda a plateia presente, inicialmente gostaria de manifestar a nossa satisfação pelo convite - agradeço à Assembleia por ele -, principalmente por dividir a Mesa com tão ilustres autoridades. Destaco a presença do meu Prof. Osias Baptista, nosso professor do curso de especialização em transporte e trânsito. Ele é uma pessoa muito comprometida com a causa, possui profundo conhecimento dela e contribui muito para essa área. Não trouxe uma apresentação, mas vou falar de alguns tópicos que considero interessantes para a nossa reflexão sobre o dia a dia da nossa vivência. Completo agora 20 anos de atividade operacional na área de trânsito, dos quais passei 6 anos na Polícia Rodoviária Estadual e um pouco mais de 13 anos junto ao Batalhão de Trânsito, os últimos 5 anos como Comandante. Então, podemos falar um pouco da nossa experiência vivida no dia a dia. Parece até que foi combinada a fala, a sequência, o que íamos dizer. Falar hoje sucedendo esses especialistas fica até mais fácil. Ontem não tive oportunidade de participar no seminário, já tinha feito minha inscrição, mas perdi meu pai na quarta-feira. Ontem fiquei impossibilitado de comparecer aqui. Estou usando isso para quê? A dor que estou sentindo é a mesma das pessoas que perdem um ente querido, um filho, o pai, o esposo, um amigo. Não é uma coisa fácil.

Ao longo destes 20 anos, temos participado muito do sofrimento e da dor de várias famílias. Somos basicamente, a Polícia Militar e a Polícia Rodoviária Federal, os órgãos de trânsito como um todo, os primeiros a chegar no local da ocorrência. Muitas vezes nos deparamos com uma cena trágica, com corpos mutilados, trucidados, destruídos, e isso não é passado ao público. Somente quem vive essa situação tem um pouquinho de direcionamento e cuidado, utilizando isso para tentar ser um multiplicador nas ações de segurança no trânsito.

Listei alguns tópicos para a minha apresentação. Vivemos numa época de escassez de recursos em todos os sentidos, principalmente de recursos humanos. Temos que utilizar as palavras-chave: integração, ação conjunta e parceria. Devemos otimizar nossos esforços nessas atividades, utilizar todos os entes federados e o efetivo disponível para reduzir um pouco esta trágica época em que vivemos, com um aumento crescente do número de mortes no trânsito.

O jornal de ontem mostrou que, no mês de maio, tivemos um acréscimo de mais de 340 mil veículos novos em nossa frota. Se mantivermos esse acréscimo durante 12 meses, teremos mais 4,7 milhões de veículos ao ano em nossas vias. Onde colocaremos tantos veículos? Em Belo Horizonte, a frota cresceu 111% nos últimos 10 anos, e a frota de motocicletas, que é uma constante preocupação, teve um aumento de 263%. O Corpo de Bombeiros, que está presente, é testemunha "in loco" do aumento do número de acidentes com motocicletas e suas vítimas, que ficam com sequelas para sempre.

Tratarei especificamente dos acidentes ocorridos em Belo Horizonte, que é a minha área de atuação. Nos últimos cinco anos, tivemos um aumento de 30,9% da frota, uma média de 6% ao ano. Os acidentes subiram 40,1%, com uma média de 8% ao ano. Estamos vendo que a frota está crescendo e os acidentes estão crescendo quase na mesma proporção. Temos que analisar essa situação. A redução do IPI para aquisição de veículos novos é interessante? Sim, até certo ponto, mas temos que avaliar o custo-benefício das ações tomadas no nosso país e os resultados advindos delas. A motocicleta se tornou um veículo barato. Com o dinheiro da passagem, o cidadão compra a motocicleta e paga o combustível, não fica parado no congestionamento, pois passa entre os veículos, diminui o tempo de deslocamento e tem um conforto maior, porque a velocidade média de ônibus é em torno de 18km/h e cai para 6km/h no horário de congestionamento. É uma situação muito complicada. Ao utilizar o ônibus, além da falta de conforto, há o tempo de deslocamento.

Na semana retrasada, tive oportunidade de participar do lançamento da campanha de redução de mortes causadas por motocicletas no Hospital João XXIII, onde vimos o quadro caótico daquele Hospital, com todos os leitos ocupados, principalmente, com motociclistas. Pergunto-me o que podemos fazer. O que os órgãos têm que fazer? Falta integração. Temos que fazer um esforço comum e direcionado para minimizar os impactos dos acidentes de trânsito e evitá-los. Falta uma política pública específica para essa área. Já vimos que as mortes no trânsito têm sido um problema de saúde pública. Temos que definir e estabelecer uma política voltada para essa área.



Em se tratando de formação e educação, posso afirmar que a formação é inadequada e deficiente. O condutor que entra num centro de formação para aprender a dirigir, após completar toda a parte burocrática e o treinamento técnico, não sai habilitado para dirigir automóveis em nossas vias. Do motociclista nem se fala: ele treina numa pista fechada, faz um oito somente na primeira marcha, mas não conhece o funcionamento do trânsito aqui fora. A legislação tem que ser mudada, tem que ser adequada. Temos que mudar a forma de treinamento dos nossos condutores para revertermos esse quadro. O resultado dessa formação deficiente é que o condutor é despreparado, intolerante, mostra falta de educação no trânsito e para o trânsito, sem cordialidade, sem gentileza, querendo levar vantagem em tudo. O resultado final é o aumento do número de acidentes.

O Inspetor que me antecedeu falou sobre fiscalização. Hoje atribui-se muito o número de acidentes à falta de fiscalização. Temos sido muito interpelados pela imprensa, principalmente pela falta de fiscalização em Belo Horizonte, nas estradas, no Estado como um todo. O problema principal não é a falta de fiscalização, para a qual temos feito um esforço muito grande. O Inspetor mostrou os números de acidentes nas rodovias federais. Considerando 2010 e 2011, utilizamos a administração da unidade para trabalhar na rua, nos finais de semana e à noite, com ações pontuais e inteligentes para aumentar a fiscalização em Belo Horizonte e tentar reduzir o número de acidentes.

Aumentamos em 9% o número de operações. Conseguimos aumentar os veículos fiscalizados em 23%: saímos de 120.770, em 2010, para 148 mil, em 2011. Em 2010, apreendemos 11.900 veículos e, em 2011, 13 mil veículos, com aumento de 9%. Tiramos de circulação em Belo Horizonte, em 2010, 2.050 inabilitados e, em 2011, 2.272.

Hoje, tirar carteira é caro, e pagar multa compensa para o cidadão que dirige sem habilitação. Se ele tiver sorte e não for parado em uma “blitz”, conseguirá dirigir vários anos sem ser habilitado. Atualmente, todos os dias, em todas as operações que realizamos, alcançamos um número de inabilitados muito grande, principalmente nas “blitze” da Lei Seca que realizamos à noite e nos finais de semana. São aqueles domingueiros, que deixam seus veículos guardados e, nos finais de semana, saem para circular, bebem e viram agentes em potencial.

Então, temos feito um esforço muito grande nesse sentido, e os resultados têm sido positivos. Entretanto, ainda impera a sensação de impunidade no seio da sociedade, pois a legislação é frágil. O cidadão que comete uma infração hoje tem várias instâncias recursais: primeiro, a defesa da autuação, em 15 dias; depois, a defesa da penalidade, em mais 30 dias; além disso, pode recorrer ao Cetran, em segunda instância, até seu recurso ser julgado. Findo esse prazo, se for submetido a uma penalidade, como suspensão do direito de dirigir, abre-se um processo administrativo no Detran, para ele ter o direito de defesa, do contraditório, etc. Isso passa de um ano. A sensação hoje é que quem comete infração no trânsito não é punido, não dá em nada. A pessoa pode até ser punida pecuniariamente, com o valor da multa, e pode ter seu direito de dirigir suspenso findo esse prazo, mas a sensação imediata de punição não existe, e, a meu ver, ela seria fundamental. Errou, tem que ser punido na hora, para servir de exemplo para os demais, para os que estão passando e vendo. Um colega nosso nos mostrou uma ocorrência de embriaguez em que o cidadão não foi punido, e isso vai refletindo na sociedade, aumentando o caos em que vivemos.

Em se tratando de mobilidade urbana, já falamos do aumento da frota. Os movimentos populares e manifestações que ocorrem em Belo Horizonte têm comprometido significativamente a fluidez do trânsito. Em 2011, houve 150 manifestações; em 2012, de janeiro a maio, já aconteceram 63, lembrando que, em janeiro, há as férias e ninguém faz manifestação e em fevereiro é o Carnaval. Em março, houve 31 manifestações. Houve um dia em que houve três simultaneamente, e não há trânsito que suporte esse bloqueio de pistas e o transtorno que gera para toda a sociedade. Além disso, nossa cidade virou um canteiro de obras - esse é um mal necessário, pois usufruiremos delas futuramente. Não somos contra as manifestações, que são um direito legítimo e legal dos cidadãos, mas entendemos que elas devem ser regulamentadas, com horário, local, dias da semana, volume do som e lugar por onde o caminhão passar estabelecidos. O transtorno é enorme e o direito de um termina onde inicia o do outro. Eu entendo dessa forma.

A matriz de transporte que escolhemos foi a rodoviária. Há ônibus e o metrô, que tem apenas 28km em Belo Horizonte e passa quase fora do Centro, porque foi utilizado o leito da via férrea. A zona de atração das pessoas em Belo Horizonte - que são os “shoppings”, a área hospitalar e a Savassi - não é atendida pelo metrô. O metrô transporta apenas 150 mil pessoas por dia, ao passo que o ônibus transporta mais de 700 mil pessoas por dia.

A topografia da cidade não contribui. Na semana passada, participei de um debate com a presença do pessoal da Sudecap. Eu disse para eles que os buracos que a cidade tem em suas vias são depressões. Acharam que eu estava brincando, mas eu estava falando sério. Após as correções feitas pelas empresas terceirizadas da Sudecap, a depressão virou uma lombada. Nossas vias ou têm depressão, ou têm lombada, não sei o que é pior.

Não existe integração de transporte metropolitano e, principalmente, plano de contingência de transporte, de calamidade, de desastre e de queda de energia. Em Belo Horizonte temos um plano conjunto - e a atuação aqui é muito boa -, feito pela Polícia Militar, através do BPTran, pela BHTRANS, pela Guarda Municipal e pelo DER. Atuamos, planejamos e executamos em conjunto. Não sei o que seria da cidade se não houvesse essa integração, essas ações conjuntas. Ligamos, conversamos, nos reunimos e estabelecemos procedimentos.

Outra situação grave em termos de mobilidade, em Belo Horizonte, é a seguinte: quem chega do Rio de Janeiro e entra na BR-356, que termina na Av. Nossa Senhora do Carmo, não tem uma zona de transição de rodovia para trecho urbano. Foi isso que ocasionou aquele grave acidente na Av. Nossa Senhora do Carmo. O motorista vem com comportamento de rodovia, dirigindo em alta velocidade e se assusta com a via urbana, com radares, com semáforos, com volume de trânsito e com congestionamento. Devido a isso, não consegue parar o caminhão e provoca tragédias, como a que ocorreu recentemente. Obras de grande porte são também uma solução para minimizar e diminuir o número de acidentes na cidade. O Anel Sul, o Anel Norte, a duplicação do Anel Rodoviário são obras sem previsão, mas fundamentais para aumentar a segurança e reduzir o número de acidentes.

Por fim, reafirmo, sem defender, que o problema não é apenas fiscalização. Somos pregados na cruz como Jesus Cristo; atribuam a nós toda a responsabilidade pelos problemas de trânsito, pelas mortes no trânsito, pelas falhas humanas, que são mais de 90%. Eu atribuo quase 100% dos acidentes a falhas humanas. Outros atores têm que entrar em execução, fazer sua parte, assumir seu papel e se



engajar nessa causa. Temos que convocar a sociedade, fazer o que está sendo feito aqui pela Assembleia Legislativa. Esta é uma iniciativa louvável. Temos que convocar a sociedade a participar dessa causa, a se comprometer com a causa de todas as formas, porque quem está morrendo são nossos pais, filhos, irmãos, esposas e maridos. Acredito que temos a obrigação legal e moral de reverter esse quadro. Temos que nos unir pela vida. Agradeço mais uma vez, destacando a iniciativa da Assembleia Legislativa. Bom dia.

O Sr. Presidente - Nós que agradecemos, Ten.-Cel. Roberto Lemos, representando aqui o Batalhão de Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais.

Agradecemos as sugestões recebidas até agora pelos internautas que acompanham atentamente este ciclo de debates. Queremos informar aos telespectadores da TV Assembleia que aqueles que desejarem participar enviando sua sugestão podem acessar o "site" da Assembleia, que é www.almg.gov.br, abrir o "link" do ciclo de debates e acessar o formulário disponível. Fica aí o nosso convite aos telespectadores para participarem conosco, enviando à Assembleia Legislativa sugestões, perguntas ou comentários.

Neste momento passamos a palavra à nossa próxima expositora, Sra. Rosely Fantoni, Gerente de Educação para o Trânsito do – DER-MG, para a sua exposição sobre o tema "Sociedade e governos na busca da redução dos acidentes de trânsito".

Palavras da Sra. Rosely Fantoni

Bom dia a todos aqui presentes. Bom dia à Mesa. Trago os cumprimentos do Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas Carlos Melles e do Dr. José Elcio Monteze, do DER. Parabênizo a iniciativa da Assembleia Legislativa, o Deputado Bosco, a Deputada Maria Tereza Lara e o Deputado João Leite.

Tive a oportunidade de participar de vários encontros no interior. Estive em Betim, Valadares, Uberlândia e Juiz de Fora. Agora estou em Belo Horizonte. Achei extremamente interessante a oportunidade de a população manifestar-se e de os técnicos apresentarem as dificuldades que têm no trânsito, na questão da violência. Ouvi também a experiência triste e sofrida de pais e parentes. Como isso dói, como isso é uma ferida que temos a impressão de que não cicatriza nunca. No início da semana, estava dando uma palestra para o curso de sinalização e comentava como o acidente de trânsito está tão perto de nós. Comentei que, no mês de julho, várias situações colocaram-me perto do acidente de trânsito. Acredito que também vocês passam por isso. É só começar a colocar a memória em dia e verão que estão perto do acidente. Comentei que estava um dia em casa, era domingo depois do almoço, e a minha filha atende o telefone e, de repente, começa a ficar agitada. Eu fiquei atenta a isso, pois mãe deve estar ligada a tudo. Ela desliga o telefone e fala: "Mãe, o meu amigo matou uma pessoa". Pergunto: "Como matou uma pessoa?". "Matou. Ele estava subindo de carro para almoçar no BH Shopping e, de repente, uma pessoa passou na estrada. Ele pegou a pessoa e acha que a matou. Mãe, vamos lá comigo, ele está sozinho e desesperado". Sei que foi um acidente, a pessoa estava alcoolizada e travessou na frente do carro. Havia uma passarela, mas ela não a utilizou. Mas uma pessoa alcoolizada vai utilizar a passarela? Temos, então, todo o drama de um rapaz que mata uma pessoa e fica com isso na consciência. Comentei também que estava perto do DER, na hora do almoço, e, de repente, vejo uma amiga na Av. dos Andradas, perto da região hospitalar, e um ônibus parado. Vou lá e pergunto o que está acontecendo. De repente, vejo um motociclista que tentou passar entre o carro da minha amiga e o ônibus, mas não deu conta porque estava com dois botijões de gás e caíram estes e o motociclista, batendo no seu carro e no ônibus. Vemos, então, a vida de tantas pessoas sendo modificada naquele minuto, por causa de um acidente. Para fechar o meu mês, quando estava indo para Juiz de Fora a fim de participar do ciclo de debates, no carro da Assembleia – e o Professor Chan, companheiro, não me deixará mentir aqui -, vemos sinalização e polícia. O que está acontecendo na estrada? Tem um barranco e, lá embaixo, um desses ônibus que levam cantores. Como a estrada estava sinalizada e a polícia já estava lá, não paramos para não atrapalhar o trânsito. Quando cheguei a Juiz de Fora, perguntei o que tinha acontecido, pois ficamos curiosos. Era a filha do Martinho da Vila, a cantora, e sua equipe que tinham caído ali. Vejam como isso está perto de nós. Para fechar, se é que ainda tem mais, nesta semana estava em casa e a minha filha me liga dizendo: "Mãe, um motociclista acaba de bater no meu carro. Só perguntamos: "Alguém se machucou?". "Não, mãe, ele está em pé, está aqui, ele se desequilibrou e só bateu e amassou o meu carro". Graças a Deus. Mas vejam como isso está perto de nós.

Enquanto psicóloga, fico analisando o comportamento e vejo que a tendência das pessoas é errar. Às vezes, isso ocorre em razão de questões emocionais e pela subjetividade de cada um. A tendência é errar. O que tem procurado fazer o DER, já que sabemos que, mesmo tendo a informação, a pessoa erra? Querem um exemplo? Muitos aqui vieram no veículo no banco de trás e não colocaram cinto de segurança. Muitos aqui fiscalizam e usam celular ao volante. Sabemos o que está acontecendo, e esta população presente neste Plenário é informada.

Diante disso, o que temos feito? Temos de entender que a via é importante, é foco de desenvolvimento e é um modal rodoviário extremamente necessário, pois mais da metade do que comemos, vestimos e usamos passa pelas rodovias. Essa foi uma opção política, e, agora, temos de lidar com isso. Mais de 26.000km de rodovias são da nossa responsabilidade, e ainda há as rodovias federais, com um grande volume de tráfego, que pode viabilizar ou proporcionar um acidente devido ao grande deslocamento. O Estado está em uma posição geográfica que faz com que quem vai do Sul para o Norte e do Leste para o Oeste passe por Minas Gerais. A nossa topografia é muito acidentada, o que faz com que o tráfego seja elevado, aumentando o risco de acidentes. As pesquisas informam que temos de integrar os esforços do fator humano, dos veículos, da via e do meio ambiente, para conseguirmos resultados satisfatórios. Não adianta termos somente uma parte da rodovia funcionando bem. Tem de haver a integração. Isso tudo tem causado um prejuízo para mim e para você, pois quem paga por aqueles acidentes somos nós. Não adianta dizer: a vida é minha, faço o que quiser e não estou nem aí, pois vivemos em uma coletividade. Muitas vezes escutamos isso nas estradas. Muitos desses acidentes poderiam ter sido evitados, adotando-se um comportamento defensivo. Isso depende da consciência, da informação e da educação de cada um, mas também de uma cultura de prevenção de acidentes.

A partir disso, o que temos feito? O Estado de Minas Gerais investiu R\$8.000.000.000,00, de 2003 a 2012, na melhoria da qualidade e da quantidade de vias, a fim de proporcionar às pessoas o direito de ir e vir. Com a melhoria das condições, em 2002, estavam em bom estado de conservação 36% da nossa malha. Em 2011, conseguimos melhorar 73% da nossa malha. Isso foi um bom



resultado, pois proporcionamos às pessoas condições boas de deslocamento, mas, quando deixamos uma estrada em bom estado de conservação, o que acontece? Há excesso de velocidade.

Também há o excesso de peso. O motorista não quer que tenha buracos na pista, mas trafega com excesso de peso, para levar vantagem em relação aos outros, pois ainda não entende que ele é um dos grandes prejudicados. O que temos feito para controlar o excesso de carga e tentar garantir a segurança? Todos sabem o que acontece quando um veículo trafega com excesso de peso. Um bom exemplo disso foi o que aconteceu na Av. Nossa Senhora do Carmo. Para tentarmos minimizar esse transtorno do acidente e do dano a um bem público, que é a estrada, temos 74 praças de pesagem. Em 2011, fiscalizamos mais de 3.500.000 veículos. Apenas 98.000 foram autuados, ou seja 2,74%. Dizem que queremos arrecadar dinheiro. Vejam, por meio desse dado estatístico, que isso não é verdade.

No que diz respeito ao excesso de velocidade, a redução e o controle da velocidade trazem segurança e ordenam o trânsito? Isso já foi dito aqui. Então cabe ao DER cuidar disso também. O que temos feito? Instalamos 224 redutores eletrônicos. Vejam como é interessante isso, pois obtivemos os mesmos dados. Em 2011, 305 milhões de veículos passaram pelos nossos redutores, e 0,16% foi o percentual de autuação. Quando se fala em indústria da multa, temos de verificar as estatísticas.

Temos trabalhado também na redução dos pontos críticos para melhorar a segurança. Isso é fácil, pois temos realizado um trabalho de avaliação dos boletins de ocorrência, para sabermos onde há maior número de acidentes, a fim de adotarmos uma intervenção física. Mais de R\$8.300.000,00 foram aplicados no tratamento de 151 pontos, e mais de R\$7.500.000,00 foram aplicados no tratamento de 89 pontos. É muito caro lidar com estrada. Setenta e cinco obras de reforço e alargamento de pontes. Ponte é sempre um local crítico, porque há a redução da via. É um problema sério que estamos tentando enfrentar. Das 121 pontes, 92 já estão concluídas.

Com relação ao transporte clandestino, em 2011 e 2012, fizemos uma fiscalização, uma abordagem: de 358 mil veículos, 56 mil foram autuados e apenas 3.800 apreendidos. Com relação ao fator humano – essa é a minha responsabilidade no DER –, temos trabalhado com educação; comandos educativos, que são realizados na estrada, em parceria com vários órgãos do sistema e com organizações não governamentais; vários cursos presenciais e a distância; capacitação de professores por meio de convênio com a Secretaria de Estado de Educação, porque entendemos que o professor pode passar as informações e assim formar uma cultura de segurança para a criança; realizamos palestras em empresas em semanas internas de prevenção de acidente, por achar que o profissional tem que receber informação também e a empresa é responsável pelo ir e vir dos seus funcionários; fizemos quase 2 mil ações, entre seminários, concursos e exposições, com o objetivo de mobilizar a sociedade para que ela entenda o que estamos discutindo aqui, ou seja, a corresponsabilidade no processo de redução do número de acidentes. Um dos seriíssimos problemas que enfrentamos é o excesso de velocidade. Você pavimenta, coloca a via perfeita, se é que podemos dizer que existe uma via perfeita, aí as pessoas excedem a velocidade. Diante disso, instalamos redutor de velocidade. Outros grandes problemas são a ultrapassagem em local perigoso e não devido; bebida e direção, principalmente no caso de jovens em vésperas de festas e feriados e em férias; cinto de segurança no banco de trás dos carros – na estrada, as pessoas usam cinto de segurança, mas, no banco de trás, não – e nos coletivos, porque eles já existem nos ônibus interestaduais. Brigamos pelo uso do cinto, mas as pessoas não o utilizam. No acidente com o ônibus da Mart'nália, filha do Martinho da Vila, 10 pessoas se machucaram porque o ônibus foi virando e, como ninguém estava usando o cinto de segurança, as pessoas foram jogadas umas sobre as outras, como malas soltas.

Tenho filho e vocês também devem ter filho, parente, irmão. Lá em casa, encuquei - essa é a palavra – com a questão da segurança da minha filha, que é minha responsabilidade como cidadã. Estou garantindo ela, mas não estou garantindo o outro. Quero dizer para vocês uma coisa que sempre falo nas minhas palestras: temos que tentar trazer outras pessoas para atividades como esta que realizamos aqui, que, às vezes, chamamos de convertidos em relação à questão do trânsito. Mas isso não basta, também é preciso haver uma articulação política. Por exemplo, hoje convidei a Joana e já vi que ela está ali. Disse-lhe o seguinte: Joana, você, que coordena um grupo de uma organização não governamental, tem que fazer alguma coisa. E ela veio aqui. Achei isso muito bacana. Espero que seja mais uma convertida. Esse é o nosso papel pessoal, um papel de influência no grupo em que convivo, um papel político de cobrar aqui a continuação do processo. Vou cobrar, porque esse é o meu papel, é a minha missão. O que a Assembleia vai fazer com tudo isso aqui? Queremos saber, queremos ir atrás, queremos participar. Muito obrigada pela oportunidade.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

O Sr. Presidente - Agradecemos a participação da ilustre expositora Rosely Fantoni, que representou a Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas e o DER-MG.

Antes de conceder a palavra à próxima expositora, registramos que o Sr. George J. Marques, Presidente da Abetran, que seria expositor hoje, não pôde comparecer porque se encontra hospitalizado neste momento. Mesmo assim, pediu que transmitisse um abraço a todas e a todos o desejo de sucesso ao evento. Desejamos o restabelecimento da saúde do Sr. George J. Marques.

Com a palavra, a Sra. Jussara Bellavinha, Diretora de Atendimento e Informação da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS –, para a sua exposição sobre o tema “Sociedade e governos na busca da redução dos acidentes de trânsito”.

Palavras da Sra. Jussara Bellavinha

Bom dia a todos! Deputado Bosco e Deputada Maria Tereza Lara, agradeço esta oportunidade, em nome do Presidente da BHTRANS, que, infelizmente, não pôde comparecer e me encarregou de falar um pouco sobre o trabalho da empresa na busca da redução de acidentes de trânsito.

O nosso trabalho é muito árduo e grande. Eu trouxe apenas alguns exemplos, porque tive de fazer algumas escolhas em função do tempo de exposição que me foi estabelecido. Infelizmente, a imagem nem sempre corresponde ao trabalho que realizamos na BHTRANS. Como disse o Osias, órgão de trânsito é sempre visto pela sociedade de uma forma meio tendenciosa. Isso não ocorre somente com a BHTRANS, mas com os órgãos de trânsito que têm poder de fiscalização, principalmente se forem somente de trânsito. A polícia, pela segurança que proporciona à população, tem outra imagem, mas os órgãos específicos de trânsito, infelizmente, costumam não ter uma imagem que corresponde ao trabalho que realizam.



A questão da segurança de trânsito faz parte do Plano Estratégico da BHTRANS. A nossa meta de redução de acidentes está definida nesse plano. Temos todas as estratégias de ação e atuação para tentar reduzir esses acidentes. Quando estávamos discutindo a questão da segurança no trânsito, achamos que era importantíssimo ter uma visão da melhoria da saúde e da garantia de vida. Isso faz parte do nosso plano. Estamos fazendo uma parceria com a Secretaria Municipal de Saúde há bastante tempo.

Realizamos vários trabalhos em conjunto. Aí, estou citando apenas alguns, não vou detalhá-los. Além disso, desenvolvemos também trabalhos de pesquisa a fim de entender melhor o que acontece, ter informações sobre as vítimas de trânsito, saber a diferença existente entre os dados de que dispomos e os dados que nos são fornecidos por boletins de ocorrência.

Temos várias pesquisas feitas ao longo do tempo com órgãos da saúde que nos têm mostrado muito a realidade dos acidentes de trânsito em Belo Horizonte, que ainda são bem piores. Desde 2000 a BHTRANS mantém parceria com o Detran-MG para a manutenção de um banco de dados sobre acidentes, feita por meio dos boletins de ocorrência - BOs. O Detran faz uma seleção de todos os BOs que envolvem acidentes de trânsito. A Marlene é a responsável e está aqui na plateia. A BHTRANS faz todo o trabalho de tabulação de dados a fim de podermos georreferenciar e saber o que ocorre na cidade. Ainda não fechamos os dados de 2011.

Em 2010 houve 21.137 vítimas, conforme o banco de dados BHTRANS-Detran a partir dos BOs. Muitos, num primeiro momento, não aparecem como vitimados, mas depois aparecem em hospitais como tal. Por isso também fazemos o cruzamento com o banco de dados de internações hospitalares. A Saúde também realiza uma pesquisa no IML. A partir de todos esses cruzamentos temos uma visão muito próxima do que realmente acontece. Em 2010 houve 262 mortes no trânsito de Belo Horizonte, registradas pelo banco de dados BHTRANS-Detran. Ao fazer o cruzamento com o banco de dados da Saúde, verifica-se que mais 30% faleceram posteriormente, chegando então a 360 vítimas de fatalidade no trânsito de Belo Horizonte. Com isso, são 11,4 vítimas por 100 mil habitantes, média abaixo da brasileira, que fica em 18,19 vítimas.

Em 2010, registraram-se 3.064 atropelamentos, que resultaram na morte de 105 pedestres, que faleceram na hora, conforme o banco de dados BHTRANS-Detran. Os idosos, que são aproximadamente 12% da população, respondem por 29,5% desse total. Fazemos uma análise muito segmentada, com cruzamentos por dia da semana, horário, estrato da população e idade. Identificamos um sério problema em relação aos idosos em Belo Horizonte. Nas outras faixas de idade, 80% das vítimas de trânsito são homens. Na faixa dos idosos, fica meio a meio. Talvez porque os homens já tenham morrido antes, não é?

Os gastos com internação hospitalar pelo SUS somaram, também em 2010, R\$14.000.000,00, com aproximadamente 5 mil internações. Se somarmos a rede privada, isso aumenta muito. Ao pensar nesses valores e no quanto falta trabalhar em educação e prevenção, lembramos do que o Aílton disse ontem. Na verdade, não falta dinheiro. Se o dinheiro da saúde fosse revertido para essa área ou mesmo para outros atendimentos em saúde, área de que a população reclama tanto, talvez se minimizasse a seriedade da situação. Os pedestres correspondem a 41,6% das vítimas de fatalidade no trânsito. Em conjunto com os motociclistas, representam 71,37% do total das vítimas em 2010. Pedestre e motociclista são os dois segmentos mais sérios.

Esse quadro é para mostrar que os números estão aumentando, apesar de todo o esforço, da consciência, de todo o trabalho não apenas da BHTRANS, mas de todos os órgãos de trânsito, das polícias, da Guarda Municipal. Em 2010 houve pequena inflexão. Os dados de 2011 estão quase fechados, e parece que houve pequena redução, ou seja, estamos conseguindo mudar a curva. O grande crescimento da frota e do número de motociclistas tem provocado esse aumento. Quando estratificamos os dados, vemos que o grande crescimento de acidentes é em relação a motociclistas.

Queria dizer também que Belo Horizonte foi uma das cinco cidades escolhidas para o projeto Vida no Trânsito, braço do projeto da ONU de redução de acidentes nos 10 países que apresentam os maiores índices de acidente do mundo. A ONU e mais seis parceiros decidiram, a partir da definição da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, estabelecer programa nos 10 países de renda baixa ou média. Ao estabelecer o critério de renda, ficaram excluídos os Estados Unidos, que apresentam alto índice de acidentes. No Brasil esse projeto foi denominado Vida no Trânsito. Ontem o Victor falou sobre ele, porque a Opas é o braço da ONU na América e toca o projeto no Brasil junto a uma equipe interministerial e o Ministério da Saúde. Foi escolhida uma cidade por região do País. No Sudeste, foi escolhida Belo Horizonte, exatamente porque possui dados de acidentes que permitem acompanhamento.

Há dois fatores de risco no projeto Vida no Trânsito: álcool e direção e velocidade excessiva para cinco cidades. Os demais fatores de risco, como comportamento inadequado do motociclista, do pedestre e do jovem motorista, foram definidos a partir das oficinas supervisionadas por consultores internacionais trazidos pela Opas para acompanhar o trabalho. A partir da nossa base de dados, podemos apontar os locais onde ocorrem os principais problemas de Belo Horizonte. Também foram selecionadas como fatores de risco as pessoas com as quais mais ocorrem acidentes.

Nesse projeto contamos com parcerias importantes, principalmente da Secretaria Municipal de Saúde, do Detran, da Polícia Militar – que tem trabalhado muito conosco – e, mais recentemente, da Secretaria de Saúde e da UFMG, contratada pela Johns Hopkins University para fazer o acompanhamento dos dados. Somos medidos e, para continuarmos no projeto, temos de obter resultados.

Agora vou citar exemplos do que a BHTRANS tem feito. Selecionei alguns. Na área de fiscalização, a principal ação é a implantação dos radares. Aí está o mapa que fazemos para estudar os locais de predominância de acidentes, para determinar os pontos que devem receber radares. Temos feito o controle eletrônico por meio de radares fixos e móveis, que são os estáticos. Também temos feito “blitze” de caminhões, principalmente nos corredores, já que há definição de horário; fiscalização de bares, junto à Guarda Municipal e à Polícia Militar, e implantação de detectores de avanço de semáforo. São alguns exemplos de fiscalização.

Na área de engenharia, temos trabalhado com o projeto Escola Integrada, um projeto da Prefeitura em que grande parte dos alunos do ensino fundamental da rede municipal tem a complementação da jornada na escola por meio de um projeto em que não permanecem na escola, mas se deslocam para outras unidades na vizinhança, a pé; pode ser casa paroquial, clube, quadra, casas alugadas pela própria Prefeitura. Lá há várias oficinas. Nesse deslocamento a pé, tratamos do entorno da escola, treinamos os monitores para fazer o deslocamento seguro dos alunos.

Temos feito um trabalho grande de auditoria de segurança de trânsito. Essa foto que vemos é de um professor dinamarquês, que veio treinar a equipe da BHTRANS em auditoria de segurança e fez também a auditoria do BRT. Selecionamos os pontos críticos de



acidentes, com o respectivo tratamento de cada um deles. A partir do ano passado, estabelecemos uma equipe de perícia dos acidentes. Não fazemos em todos, mas num percentual. Determinamos todos os fatores envolvidos naquele acidente: se houve questão viária, de engenharia, de comportamento, enfim, o que está levando àquilo, a fim de se ter uma ação mais efetiva.

Desde 1995 a BHTRANS começou a fazer um trabalho de educação. Temos hoje um programa bastante consistente, iniciado em 1999, que é um programa para o ensino fundamental. Atendemos por ano 50 mil alunos. Podemos dizer que é o maior programa do Brasil. A única cidade que chega próximo disso é São Paulo, mas, considerando-se que lá tem cinco vezes mais o número de habitantes, podemos afirmar que o nosso é consistente. Levamos os alunos à BHTRANS, inclusive há um ônibus que busca as crianças de 8 a 9 anos do 3º ano do 1º ciclo do ensino fundamental. Elas vão ao ambiente da BHTRANS, onde há um circo, fazem oficinas, assistem a peças teatrais e recebem lanche. A questão é tratada de forma mais próxima, com uma linguagem voltada para a criança dessa idade. Já para o ensino fundamental, na faixa de 13 a 14 anos, há um trabalho feito na escola, no programa Caravana Canal Jovem, por meio de um programa de auditório. Temos ainda o programa O Jovem e a Mobilidade, iniciado o ano passado, direcionado aos estudantes do ensino médio. No ano anterior, atendemos a 5 mil estudantes, com ações direcionadas para alunos com 17 anos, que estão no 2º ano do ensino médio.

Além disso, temos inúmeras campanhas educativas. Quem mora aqui na cidade sabe disso. Na tela vemos alguns exemplos. Temos o trabalho de formação de professores. Todos os envolvidos com o trabalho da educação passam por essa formação. Há, ainda, a capacitação de operadores de táxis, transportes suplementares, escolares, que obrigatoriamente têm de passar por curso ministrado pelo Sest Senat.

Há um trabalho, também, de capacitação de operadores de transporte público no tratamento do deficiente e do idoso e o curso de pilotagem segura. No ano passado, oferecemos 60 cursos gratuitos para motofrentistas. Neste ano ofereceremos mais 900. Os cursos são realizados em parceria com o Sest Senat. Além disso, fazemos palestras em empresas. Enfim, os números da BHTRANS são muito significativos.

A Secretaria de Saúde também faz um trabalho muito grande nessa área. Há o pré-atendimento SAMU 192. Há o programa do BH Trauma Zero, que trabalha com os estudantes de Medicina; o Programa Saúde na Escolas, em que todas as escolas municipais têm um monitor de saúde que trabalha as questões no trânsito. Eles estão desenvolvendo um programa consistente com os idosos, por meio das academias da cidade e dos núcleos de idosos. É um trabalho muito importante, que tem sido desenvolvido pela Secretaria de Saúde nessa área.

Finalizando, informo que ainda neste ano iniciaremos um programa de proteção ao pedestre. Fizemos um projeto piloto no ano passado, na região do Mercado Central. Neste ano ficamos impedidos de continuar o programa por causa da legislação eleitoral e adiamos nosso programa para depois das eleições. Mais que convidar, quero convocar todos que estão aqui, esta comunidade envolvida com as questões de segurança e educação para o trânsito, a participar conosco desse programa, para mudarmos o comportamento no trânsito nessa cidade. Mais que o comportamento, queremos mudar a cultura para termos uma cidade mais cordial, que consiga realmente reduzir os acidentes de trânsito. Muito obrigada.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

O Sr. Presidente - Agradecemos à Sra. Jussara Bellavinha, representante da BHTRANS, sua contribuição e participação conosco, durante todo este evento. Com a palavra, o Sr. Rodrigo Fabiano da Silva, Presidente do Sindicato dos Proprietários de Centros de Formação de Condutores de Minas Gerais, para sua exposição sobre o tema: "Sociedade e governos na busca da redução de acidentes no trânsito".

Palavras do Sr. Rodrigo Fabiano da Silva

Bom dia, senhoras e senhores. Quero agradecer aos Deputados Bosco, Maria Tereza Lara, Carlos Mosconi e João Leite, meu ídolo de infância. Também quero agradecer a presença dos demais componentes da Mesa, especialmente do Prof. Osias, com quem tive a oportunidade de trocar algumas ideias, bem como a oportunidade de aprender um pouco com cada um dos integrantes da Mesa e com os expositores de ontem. Como participante deste evento, fiquei muito feliz, principalmente por poder mostrar a realidade da formação dos condutores, pois nem sempre os números aparecem. São números expressivos que tratam diretamente de quem está na ponta, de quem forma os futuros condutores.

Hoje, o panorama em Minas e no Brasil é este aqui, está neste contexto. Temos 10.953 centros de formação de condutores no Brasil, sendo 1.777 em Minas Gerais. São 87.624 instrutores e diretores de ensino em geral, sendo 14.536 em Minas Gerais. Veículos de aprendizagem, ainda conhecidos como veículos de autoescolas, são 63.678 no Brasil e 10.902 em Minas Gerais. No caso da primeira habilitação - o termo certo é "permissão para dirigir" -, em 2011 foram expedidas 2.380.683 no Brasil, sendo 283.840 em Minas Gerais. Esses são dados do Denatran, do Detran e da Federação Nacional das Autoescolas - Feneauto.

O processo de habilitação, em seu todo, está dentro dessas resoluções, principalmente nas duas primeiras: Resoluções nºs 168 e 169, que tratam de todo o procedimento de habilitação. A Resolução nº 265 é contraditória e trata de educação e formação de condutor ao mesmo tempo. A Resolução nº 347 trata da questão das aulas noturnas. A Resolução nº 358 trata do credenciamento do centro de formação de condutores e de outras instituições, e a Resolução nº 361 trata da coleta de dados biométricos, pois hoje os candidatos têm de colocar suas digitais para registrar presença nos cursos de formação e comprovar a carga horária.

As implicações do processo de formação do condutor no Brasil dizem respeito não somente àquilo que é feito nos centros de formação de condutores, mas principalmente àquilo que é feito a partir do nascimento do cidadão, aos exemplos que vamos dando ao longo do tempo para os futuros condutores. Este é um exemplo, e, se há uma criança aqui, do lado ou na rua, observando-se os programas apresentados pelos expoentes da mídia, se verá que existem pessoas nos carros sem cinto de segurança. Vejam os veículos de autoridades e instituições, os veículos do Judiciário - poupei o Legislativo para não ser - xingado aqui -; álcool e direção, olhem que exemplo maravilhoso do que não deve ser feito.

Outro exemplo a não ser seguido é o que ocorre nas portas de escolas, e a BHTRANS trabalha muito contra essa prática no início de cada semestre letivo. Vejam este exemplo: um indivíduo pilota uma moto e conversa ao celular. Vejam o sanduíche, constatem onde as



crianças estão. E temos de corrigir tudo isso com apenas 45 horas-aula teóricas e 20 horas-aula práticas, ou 15 horas para os que estão fazendo a adição de categoria. Muita gente fala que a formação do condutor é deficitária, e realmente é. É uma carga horária ridícula, uma pressão enorme da sociedade, principalmente dos candidatos ávidos por suas habilitações, querendo fazer o exame a qualquer custo. E as empresas também são pressionadas.

O processo de formação do condutor tem quatro vertentes: o centro de formação de condutores, que se encontra na ponta, a questão da educação, da cidadania e de políticas públicas. O centro de formação de condutores vem fazendo a sua parte, algumas empresas entendem a mudança exigida pela sociedade, principalmente por parte dos nobres colegas capacitados no quesito trânsito. Precisamos qualificar e capacitar os profissionais, capacitar e requalificar os empresários, pois muitos ainda têm a mentalidade de autoescola.

No quesito políticas públicas, dependemos muito desta Casa Legislativa e, principalmente, do governo federal. Há necessidade de uma uniformização, em nível nacional, do processo de habilitação. Temos hoje um Código de Trânsito retalhado em 27 subcódigos interpretados por cada Estado. Quanto ao controle rígido da abertura de centros de formação de condutores e de clínicas médico-psicológicas, graças a Deus, nós os temos em Minas Gerais. Há alguns anos, a abertura de centros de formação de condutores era desenfreada, mas hoje há um controle rígido disso, o que permite ao Detran auditar e fiscalizar melhor as empresas em Minas Gerais, observando-se um grande avanço na melhora da qualidade dos serviços prestados, além de se retirarem de circulação profissionais e empresas inidôneas.

A implantação do Exame Nacional de Examinadores de Trânsito - Enet - e do Exame Nacional de Instrutores de Trânsito - Enit -, é fundamental para que tenhamos profissionais mais preparados e qualificados para a realidade do trânsito. Quanto à avaliação do centro de formação de condutores, nós a entendemos não simplesmente exigindo um índice de aprovação, mas, principalmente, exigindo uma estrutura técnica e física que esteja de acordo com a importância do trabalho e da prestação de serviço à sociedade. Seria uma avaliação, como era feita há alguns anos, nos moldes das universidades. Isso é de fundamental importância, e acreditamos que esta Casa Legislativa pode-nos ajudar nesse sentido, bem como o Detran-MG. Em relação ao novo modelo de processo de habilitação para os futuros condutores, nós o encaminhamos por meio da Federação Nacional das Autoescolas.

Fizemos um trabalho há poucos dias com a Coordenação de Educação de Trânsito do Detran, para atingirmos uma nova mentalidade. E a Rosely poderia nos ajudar como participante de uma das câmaras temáticas de habilitação do Detran, porque entendo que o trânsito, hoje, é muito diferente do de alguns anos. E isso não é culpa do Detran nem dos centros de formação dos condutores, que trabalham a formação do condutor. O meu pai se habilitou há 50 anos; eu me habilito há 23 anos; e o meu filho, há seis meses. A diferença do exame do meu pai para o exame do meu filho foi mínima, mesmo assim o trânsito não mudou de forma mínima. Precisamos repensar essa situação. Para isso sugerimos a adição para todas as categorias, e não mais a mudança, simplesmente. Essa adição teria que ser: quem pode mais anda mais. Ou seja, tem a categoria B e não poderia passar para a categoria C ou outras. Teria que passar de uma em uma.

Problemas que vemos em relação à formação de motociclistas: a pessoa se habilita, hoje, numa moto pequena, de 125cc, e pode pilotar uma moto de mais de 1.000cc. Comentei isso com o Dr. Osias ontem. Como uma pessoa pode habilitar-se numa moto de 125cc e, depois, pilotar uma moto de 1.300cc? As reações são completamente diferentes. É mesmo que formar um condutor num carro pequeno e, depois, dar-lhe um carro de Fórmula 1 para pilotar. São veículos distintos. Acredito que devemos ter divisão para as categorias de acordo com as cilindradas e uma categoria específica para aqueles que são trabalhadores, que são profissionais das motocicletas.

Curso teórico de natureza técnica com carga horária básica de 40 horas-aula: isso seria válido para qualquer uma das categorias, porém devemos ter, hoje, especificamente, aulas teóricas voltadas para cada categoria, para motocicleta, para ônibus, para automóvel, para caminhão e para carreta. A legislação da formação do condutor é voltada para automóvel. Se mudou algo, foi por causa das motocicletas. No que se refere à utilização do modelo de avaliação dos exames práticos da Espanha, todos são feitos em duas etapas: a parte de manobra e a parte em via pública, o que aproxima mais o exame da realidade do trânsito. Sobre o curso de direção veicular com carga horária mínima de 45 horas, hoje formamos um condutor com 20 horas, sendo 25 horas para as categorias profissionais, para os que dirigem caminhões, ônibus e carretas.

Sobre o cumprimento de nova carga horária pelo candidato a cada duas reprovações seguidas, o candidato, assim que é reprovado, tem direito a fazer outra prova sem repetir carga horária. Se estou na faculdade ou numa escola regular e sou reprovado, tenho que repetir a carga horária toda, tenho que repetir o ano letivo. Por que isso não acontece na formação do condutor? Curso de aperfeiçoamento para portador da permissão para dirigir. Nós formamos os candidatos sem que eles tenham contato com as rodovias e, assim que estão de posse dos documentos, já podem dirigir em rodovias. Precisamos repensar isso por causa do número de acidentes com esses novos condutores.

Educação: a Resolução 265 do Contran é a única a abordar o tema, porém confunde educação no trânsito com formação de condutores. Ela permite que a pessoa, na escola regular, no ensino médio, receba uma capacitação de 90 horas-aula a partir dos 14 ou 15 anos, quando adentra essa etapa escolar, e já esteja pronta para depois, quando completar 18 anos, fazer as aulas de direção. Isso, para mim, não é educação, é formação. É incompatível.

Utilização dos profissionais de centros de formação de condutores como multiplicadores da educação no trânsito. Vou citar um exemplo da minha empresa. Eu tinha, dentro da minha escola integrada, uma parceria com uma escola no Bairro Goiânia, aqui em Belo Horizonte. Mudou-se a direção da escola, a coordenadora se aposentou, e simplesmente cortaram essa parceria. Em Belo Horizonte existem aproximadamente 280 empresas que podem ajudar nesse trabalho de educação infantil. Estamos à disposição para isso.

Parceria com o Denatran e o Detran no desenvolvimento de projetos de educação. Há centros de formação de condutores em praticamente todos os Municípios de Minas Gerais, o que poderia ajudar na multiplicação de projetos de educação.

Na cidadania, implantação da CNH Social. Os militares acabaram de falar aqui sobre a quantidade de pessoas abordadas que não possuem o documento de habilitação. Falaram também que a habilitação é uma coisa cara. Realmente é cara: cara para quem paga,



mas barata para quem recebe. Precisamos trabalhar melhor isso. Temos, como ideia - coloco isso para os parlamentares - a CNH Social, que seria para ex-detentos, pessoas advindas do sistema prisional que já cumpriram a sua pena, deficientes físicos e jovens advindos de escolas públicas com baixa renda. Poderemos ajudar a essas pessoas, com contrapartida do Estado, legalizando assim a situação de muita gente que dirige hoje sem documento de habilitação.

Divulgação na grande mídia de um projeto criado pelo Detran. Alguém viu algumas propagandas do Detran, um projeto chamado Valores de Minas? Somente três pessoas presentes viram. É um projeto muito interessante, muito bonito, feito há dois anos, que não foi aproveitado, infelizmente, pelo governo do Estado. Ele tinha de ser divulgado na grande mídia, porque é um projeto pronto - nada tem de ser acrescentado a ele -, que valoriza a cidadania no trânsito. O cidadão, ao ver aquelas imagens, ao receber aquelas informações, com certeza vai refletir sobre a maneira como conduz o seu veículo. Gosto muito de usar essa frase, porque acredito nas crianças. Quanto aos adultos, tenho restrições, devido ao conhecimento recebido ao longo dos anos, e é mais difícil mudar a cultura. As crianças ainda estão em formação. Por isso essa frase é muito forte: "Educai as crianças, e não será preciso punir os homens". Como disseram aqui, fiscalização não falta, legislação não falta. O que falta, realmente, é mudança de comportamento.

Gostaria de aproveitar esta oportunidade para deixar os meus contatos. Quero também dizer que 90% dos acidentes ocorrem por imprudência e negligência. Apenas 10% são outros fatores. E os centros de formação de condutores não trabalham com negligência ou imprudência, trabalham com a perícia, com a formação, com o ensinamento do dia a dia, com o domínio da máquina. Precisamos aumentar essa atuação dos centros de formação de condutores. Gostaria ainda de pedir a cada um dos senhores que aqui se encontram, que às vezes saem desiludidos por ver tantos números chocantes, que tenhamos coragem para mudar essa realidade. Precisamos unir forças. Vi as interessantes parcerias feitas entre os entes municipais, estaduais e federal. Precisamos ampliar isso para a iniciativa privada. Temos condições de fazer isso. Mas precisamos do apoio de vocês, porque estamos com as portas abertas e as mãos estendidas. Tivemos vários ciclos de debates. Deixo uma pergunta a todos, a pergunta que não quer calar: E agora, qual o próximo passo ao final desse ciclo? Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

O Sr. Presidente - Muito obrigado. Agradecemos ao nosso expositor Rodrigo Fabiano da Silva. Informamos ao público presente e ao público que nos acompanha por meio da internet e da TV Assembleia que todos os materiais apresentados pelos nossos expositores - tanto ontem como hoje e nos outros ciclos que aconteceram em outras regiões de Minas Gerais - estão e estarão à disposição no "site" da Assembleia, www.almg.gov.br. Basta entrar no "site", que terão acesso a todas as apresentações feitas pelos nossos expositores.

Com a palavra, o Sr. José Acácio Carneiro, Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos do Estado de Minas Gerais, para sua exposição, cujo tema é: "Sociedade e governos na busca da redução de acidentes no trânsito".

Palavras do Sr. José Acácio Carneiro

Boa tarde a todos. Cumprimento os componentes da Mesa, o Deputado Bosco, em nome de quem cumprimento os demais Deputados; os companheiros presentes e especialmente os Deputados João Leite e Maria Tereza Lara porque tiveram a iniciativa de tocar num ponto importante, que está matando mais do que as guerras. Temos que ficar atentos a isso.

A responsabilidade é de todos nós, não é somente das autoridades e dos políticos. Isso não depende de faculdade e nem de educação, depende da responsabilidade do cidadão de mostrar que é ser humano e que tem que preservar a vida das pessoas. Muitas vezes, a pessoa tem educação até demais, mas se esquece de que é um ser humano e que tem que preservar a vida dos outros.

Estamos ouvindo as palestras e percebemos que algo falta em nosso país. Leis não faltam porque há leis até demais. O Código de Trânsito tem mil e tantas páginas. Vemos muitas leis colocadas em prática desde 2007. Temos a Lei nº 11.442, a Resolução nº 3.658 e a Lei nº 3.056. Agora saiu a Lei nº 12.619. Por infelicidade nossa, aquilo que era bom para o motorista, para nós, caminhoneiros, e para a população, foi vetado. A Polícia, que sofre conosco, sabe disso. Participei do debate com o Senador Paulo Paim, que é uma pessoa louvável, talvez seja um dos poucos políticos que representa a nossa sociedade, porque a maioria representa a si próprio. Ele fez uma lei muito boa. O art. 9º diz que o motorista pode tocar o caminhão até o final do seu destino, onde houver um lugar seguro. Qual é o lugar seguro? A própria Polícia, com o Inspetor Stanley, sabe que as barreiras não comportam isso, pois nenhum ponto de apoio foi feito para os motoristas.

Na semana retrasada, dois motoristas de um bitrem me telefonaram e perguntaram: "Onde pararemos? Estamos na rodovia há 22 horas". Não podem parar. Colocaram um trem de ferro na rodovia. Não têm onde parar. Quero esclarecer a situação que vivemos hoje. Quero apresentar um estudo feito por mim e por todos nós, inclusive pela própria Polícia. A realidade do dia a dia, o que fizemos e que deu certo e aquilo que pretendemos fazer e que dará certo.

Não posso deixar de citar o acidente acontecido na Av. Nossa Senhora do Carmo porque chocou todos nós e foi noticiário internacional. A imprensa diz que o culpado é o coitado do motorista, que tem uma carteira de seis meses, que não sabem se foi tirada ou se foi comprada. Eu pergunto: Comprada? Não é não, então todos nós compramos. A carteira foi tirada mesmo, dirigindo um caminhão, com orientação, com treinamento, com tudo. E esse infeliz do proprietário desse caminhão, que não sei se é autônomo ou se é empresário.

Quero dizer a vocês que as leis estão aí para todos: a Lei nº 11.442 e o art. 150 do Código de Trânsito Brasileiro. Está lá claramente que todo contratante de um profissional para dirigir sua frota própria tem que dar treinamento. Isso está dando certo dentro das mineradoras e de outras empresas. Enquanto a pessoa não passa por um curso de dois, três ou cinco dias, não pode rodar lá dentro, e muitos, como é o caso da Vallourec & Mannesmann, não estão deixando rodar nem na rodovia. Precisamos disso: treinamento.

O Coronel falou que precisamos ter a coragem de mostrar a verdade para a população, que quer respostas rápidas, não quer mais saber de pesquisas. Peguei algumas estatísticas na Polícia Federal e constatei que há lugares em que ocorreram 100 acidentes, mas nada foi feito. Temos exemplos na BR-040: na descida, na Curva do Cavalo, já vi tirarem muitas pessoas das ferragens, e nada foi feito.

Então, essa é a situação. Não estamos aqui para defender marginais, mas temos que defender o trabalhador, seja empresário, seja funcionário. Sempre defendi as nossas polícias estadual e federal. Estamos juntos, vendo a situação do pobre caminhoneiro e do



usuário, que muitas vezes não tem culpa. Quero perguntar: quem fiscalizou o cumprimento da lei no que diz respeito aos dois cidadãos que estão lá, tanto faz se for o motorista quanto o proprietário do caminhão? A lei é clara. Quem quiser pode pegar a Lei nº 11.442, que é regulamentada pela 3.056, pela 3.658 e, agora, para completar, pela 12.619. Além delas, há o art. 150 do Código de Trânsito Brasileiro. Quem faz isso? Essa é a pergunta que quero deixar no ar. Repito que não estou defendendo quem fez aquilo.

Trouxemos algumas sugestões - talvez mencione poucas, porque meu tempo é pouco. Vocês sabem que a tecnologia está tão adiantada que o GPS leva o motorista do caminhão aonde ele quiser. O motorista que fez aquilo e o dono do caminhão são dois infelizes, e não criminosos. E vamos pagar por isso, pois irão para a cadeia, e teremos de pagar R\$4.000,00 por mês para cada um ficar preso. E não é esse o caso: o necessário é terem treinamento. Hoje, há escolas como a Fabet, em Concórdia, Santa Catarina. Gostaria até de convidar o Deputado João Leite, a Deputada Maria Tereza Lara e outros para conhecê-la. Lá o motorista passa 30 dias só aprendendo a técnica e mais três meses ou 3.500km rodando na rodovia, com caminhão pesado, com instrutor que sabe qual é a realidade. Essa é uma sugestão. Vamos para a próxima.

Isso aqui é algo chocante. Sou um pião caminhoneiro e conheço faculdade porque meus filhos estudaram. Entretanto, existe uma faculdade por que todos os políticos tinham que passar: a da verdade, a da realidade em que vivemos. Sabemos que a polícia conhece o nosso sofrimento. Isso aconteceu dentro de uma mineração. Vocês veem aqui três. Custou a vida de duas pessoas. E resalto que há mais de dezenas de acidentes como esse. Fui discriminado por essa mineradora, pois, como Presidente do sindicato, disse-lhes que, se não fizessem o que deveria ser feito, eu os denunciaria. E eles fizeram, a solução está aí.

Aqui vocês podem ver a rampa de escape. São as faixas que estão aí. O Deputado João Leite e a Deputada Maria Tereza Lara ficaram chocados ao ver isso, mas resolveu. De 2007 até hoje, não houve mais nenhum acidente, nem apenas com dano material. E essa rampa foi usada por mim. Estava dirigindo um caminhão, e a mangueira do rodoar escapou. Quando vi, o ar estava reduzido. Olhei para um lado e para outro, e vi que só havia a traseira de outro caminhão ou o abismo. Encostei o caminhão na rampa, desci, liguei a mangueira do rodoar, completei a carga do ar e descarreguei. Não fosse ela, não estaria aqui hoje fazendo essa palestra.

A solução é essa, basta querermos. Temos que deixar de demagogias. Precisamos fazer o que deve ser feito. Se, em alguns locais, ocorreram 50 acidentes, como vi na pesquisa da Polícia Federal que peguei, é preciso verificar. Mas vamos falar com quem? Temos que contar com Deus e com a nossa polícia, que está debaixo de chuva e de sol tentando nos ajudar.

Aqui vemos outro acidente. Tudo o que estou falando é verdade, é tirado de dentro da própria cooperativa que administro. O Maj. Agnaldo está ali e esteve presente lá. Parece-me que o acidente aconteceu às 14h30min. Antes de o motorista pegar o veículo, sentei-me com ele e o alertei de que estávamos tendo acidentes graves naquela descida longa. Ele me disse que eu não deveria preocupar-me, pois o carro havia passado pelo Inmetro e havia sido revisado há menos de 20 dias. Quarenta minutos depois aconteceu o que vocês estão vendo aí! Onde foi isso? Na descida da Serra de Itabirito. A descida, as curvas acentuadas e os baixos degraus nas pistas. Linha reta; quem dirige caminhão sabe disto: é muito fácil fazer a via e deixar aquele degrau baixo. O motorista perde a direção e vai em frente. Essas são as sugestões. Falando do Ministério Público, quem conhece a Constituição sabe que o Ministério Público tem poder sobre os outros Poderes. O DNIT deveria estar aqui para ver que as coisas têm solução.

Isso é a rampa, que veio de Portugal. Eu ia pagar R\$10.000,00 do meu bolso, porque tinha o exemplo da mineradora. Graças a Deus, um companheiro da Polícia Federal desceu de lá e mostrou que aquela rampa funcionava lá há 20 anos. Perguntei por que não faziam isso aqui. Ele disse que teria de fazer um estudo. Então eu disse que não precisávamos de mais estudos, mas de ação. E, graças a Deus, para minha felicidade, a Globo mostrou um vídeo sobre tudo o que eu estou falando. A verdade existe em outros países. Se vão lá fora buscar formas de nos cobrar impostos, por que não buscam também formas de salvar vidas?

- Procede-se à exibição de vídeo.

O Sr. José Acácio Carneiro - Vocês podem ver que, se quiserem fazer alguma coisa neste país, não é preciso sentar numa cadeira na faculdade e sim a pessoa ser humana e ter coragem de mostrar a verdade. Temos de passar a mostrar a verdade para a população. O que tem de ser feito? Chega de a pessoa sentar numa cadeira no escritório, com ar-condicionado e uma boa secretária, para resolver um problema que é o mais grave que temos no Brasil hoje. Essa é a situação. E tudo isso tem a ver comigo também, porque rodo não só nas rodovias como também nos centros urbanos.

Isso aqui é bem rápido. Um dia, estava descendo de Nova Lima, da cooperativa para uma reunião marcada para as 13h30min. Saí da cooperativa às 13 horas. Sabem que horas cheguei aqui embaixo? Às 17 horas. Estava naquele trânsito do Anel Rodoviário, e não é só ali, mas em todos os lugares. Durante o tempo em que fiquei ali, deu para eu refletir sobre o que deveria ser feito. Agora há tantas pessoas que estão estudando, estudando, estudando e que não fazem nada. Realmente precisamos de quê? De solução. Vou passar um vídeo para vocês. Deveriam criar uma saída. Sempre pegam o guincho. Acho que não é necessário o guincho. Hoje, diante da tecnologia, podem fazer um "guard rail" móvel. O guarda chega lá... Coitados do Maj. Agnaldo e do Ten. Donizete, que sofrem para resolver o problema do Anel, de Betim e de outros lugares. Isso é simples. Se não surgir ninguém, eu farei o protótipo de lá e vou doar, como fiz com as caçambas de transporte de minério.

Deu para vocês verem? O vídeo passa muito rápido. A Fabrícia me falou, Inspetor, que vocês já estão com as concessionárias. Mas concessionária não quer gastar dinheiro. Isso depende de nós, depende de a Assembleia Legislativa e o governo de Minas se dirigirem ao governo federal e imporem: tem de fazer. Então, essa é a situação. Fiquei lá e o que me chocou mais foi ver uma médica que estava saindo do Biocor, onde tinha dobrado o serviço, e que ficou lá até quase 5 horas para poder descer. Para terminar, quero dizer o seguinte: será que, se houvesse essas rampas de escape, será que esses locais, esses pontos críticos que todos os dias a polícia mostra... Morreram dois. Então, vamos ver por que aconteceu o acidente. Por que na mineração acabou? Porque fui lá e peitei. "Não tem verba no Orçamento". Disse: não tem, mas tem de fazer. No dia em que mataram dois e eu ameacei levá-los ao Ministério Público e à imprensa, eles, com um dia de trator, fizeram todas as rampas, o que, aliás, salvou a minha vida. Espero, Deputado João Leite, que Deus lhe dê muita vida e saúde. Também desejo isso à Deputada Maria Tereza Lara e a todos os membros desta Casa.

O Deputado vai levar o relatório a Brasília. Não temos as portas fechadas nem no Contran nem no Denatran. Quando é necessário, contamos com eles. E eu, pelo menos, consegui mudar três resoluções: as relativas ao transporte de tubo, ao transporte de minério e ao



transporte de sucata, que vivia matando pessoas, inclusive, nossos colegas de trabalho. Acho que chegamos a um momento em que, se Deus nos der muita vida e saúde, principalmente para vocês dois... Uma vez uma pessoa me disse... Em 2000, o ex-Presidente que está agora defendendo drogas... E estamos “putos pra caramba” com esse negócio, revoltados. Se tenho de dizer, falarei a verdade, porque isso é mais trabalho para a polícia e mais insegurança para a nossa família. Sancionaram uma lei dando direito de concessão para Minas Gerais.

Quero agradecer ao Comte. Carvalho, da Polícia Rodoviária Federal, que, aliás, não está aqui. Dentro de um dia, ele colocou comigo o Ten. Donizete e o Maj. Prado. Fomos a Brasília e mudamos a lei. Só em uma semana, cinco colegas caíram de cima do caminhão, quebraram perna, se machucaram e tudo mais. Fomos lá e mudamos a resolução. Hoje, graças a Deus, faz 2 anos que nenhum motorista caiu de cima de caminhão. Então, precisamos simplesmente agir. Para isso, não precisamos ter faculdade, mas sim senso humano e vontade de ajudar este país e nossa população. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides" e de vídeo.

O Sr. Presidente - Muito bem. Agradecemos ao Sr. José Acácio Carneiro, Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos do Estado de Minas Gerais, que não só apontou soluções por meio de palavras, mas também por meio de exemplos.

Com a palavra, o Sr. Waldemar Araújo, Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais, para sua exposição sobre o tema “Sociedade e governos na busca da redução dos acidentes de trânsito”.

Palavras do Sr. Waldemar Araújo

Bom dia a todos e ao Deputado Bosco, em cuja pessoa cumprimento toda a Assembleia Legislativa e os nossos amigos da Mesa. Primeiro, é um privilégio participar de um evento com pessoas tão capacitadas e com tanto conhecimento sobre o trânsito.

Deputado, parabênz a Assembleia Legislativa, pois ficou muito claro que a grande maioria dos acidentes de trânsito é causada por imprudência. Às vezes colocamos, entre parênteses ou entre aspas, a expressão “um pouco de responsabilidade”. Muitas das imprudências poderiam ser sanadas ou reduzidas com pequenas ações, como foi dito aqui também. Para tudo isso precisamos de envolvimento. Se não houver envolvimento, não haverá solução. Há belíssimas alternativas, mas são pontuais, restritas a órgãos ou entidades. Esse envolvimento produz um trabalho de união de forças, como ocorre em Minas Gerais. Há um trabalho com o nosso DER, o Detran, a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Militar, o TRE, o Batalhão de Trânsito, o Corpo de Bombeiros, a BHTRANS, a Transcon, a Transbetim, os Municípios, a Fetram e o Sest-Senat. Agora, com a Assembleia Legislativa, podem ter certeza de que tudo mudará. Uma das cobranças deste grupo que aqui está sempre foi a participação política no projeto, pois ele diz respeito à vida no trânsito. Agora, temos certeza de que a coisa fluirá.

Todos disseram, e repetiremos, que é necessário educação, mas é necessário cultura, o que não se muda a curto prazo. Estamos discutindo soluções para obtermos resultados daqui a 30, 40, 50 anos. Essa é a cultura. Temos de dividir as ações em curtíssimo, médio e longo prazos. A ação a longo prazo é a mudança de cultura. Para isso é necessário envolver a escola. A Secretaria de Educação de Minas Gerais tem ajudado muito e obtido resultados positivos, que é a educação nas escolas como ensino básico. Temos de transformar isso em matéria para que seja discutido em Biologia e em cálculos. Quantos morreram? Quantos não fizeram? Há quantos quilômetros se mata? A falta de educação degrada o meio ambiente. Isso é questão de educação e cultura. Temos de levar isso às escolas.

Enquanto trabalhamos a educação e a mudança de cultura, infelizmente, tem de haver a força. Não há outra forma de trabalhar. Tem de haver policiamento. Para que haja um bom policiamento, teremos de investir em homens e em equipamentos, para que a polícia possa correr atrás de bandido. Poucos carros das nossas polícias têm condições de alcançar outros. Temos de equipar a polícia e as prefeituras e dar-lhes condições de trabalho. Temos de instalar radares e mostrar sua importância. E cada um tem de fazer a sua parte.

Em relação ao transporte, estamos fazendo a nossa parte, que é a capacitação. Isso foi dito pelo José Carneiro. O trânsito muda. Hoje temos veículos de altíssima geração, e muitos motoristas não conseguem nem fazer o carro funcionar. A pessoa tem de estar qualificada. O Sest-Senat está realizando esse trabalho intensamente, com toda essa equipe presente e esses órgãos e entidades. O Sest-Senat está sempre presente em campanhas educativas, que são uma tentativa de massificação das informações. Para isso a imprensa é fundamental. Têm de ser informados os trabalhos realizados e as necessidades que cada órgão e entidade tem em relação ao trânsito. E, como todos disseram, temos de encarar a situação, porque matar pessoas em número equivalente à queda de um Boeing por dia teria de ter maior repercussão. E as mortes no nosso trânsito equivalem à queda de um Boeing por dia. Quando cai um Boeing, realmente o mundo cai, não é? Mas, como os acidentes de trânsito matam um aqui, outro no Pará e outro no Rio Grande do Sul, isso não faz diferença, pois se trata de mais um.

Nas campanhas que realizamos ao longo do tempo, chegamos a dizer que não morreu um na Avenida Afonso Pena, mas o José, o Pedro, o Fernando. Não morreu um. Se pudéssemos colocar os 40 mil nomes em algum lugar, para dizer que essas pessoas morreram, talvez envolvêssemos um pouco mais as pessoas que podem fazer algo.

Deputado, parabênz-o, primeiro, pelo evento e por essa união de esforços e pelo privilégio da Assembleia Legislativa de contar com pessoas com tanta qualificação e capacidade. Agora, a partir da participação da Assembleia, esperamos realmente um resultado positivo na redução de acidentes em Minas Gerais, com salvamento de vidas, que é o objetivo de todos nós. Há a questão econômica, a financeira, etc., mas a questão do trânsito supera tudo isso e, na maioria das vezes, com pequenas ações, com pequenas obras, com pequenos envolvimento. A solução para o trânsito é muito simples. Muitas vezes, nós é que a complicamos. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Agradecemos ao Sr. Waldemar Araújo, Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais. Aproveitamos a oportunidade para agradecer aos sindicatos, o Sindetran, o Sindpas e o SETRABH e ao Sest-Senat, a exemplo de tantos outros parceiros que vamos citar no final deste ciclo de debates.

Com a palavra, o jovem Vinícius Mundim Zucheratto, coordenador da Associação de Mountain Bike BH de Ciclismo, para a sua exposição sobre o tema “Sociedade e governos na busca da redução dos acidentes de trânsito”.



Palavras do Sr. Vinícius Mundim Zucheratto

Boa tarde a todos! Boa tarde, Deputado Bosco, demais Deputados, autoridades e todos os que estão acompanhando este ciclo de debates aqui e pela TV Assembleia! Quero agradecer a oportunidade e dizer que a minha exposição será rápida, porque já foram apresentados muitos dados. Também vou falar sobre a realidade.

Os ciclistas fazem parte do trânsito. Deputada Maria Tereza Lara, não são apenas jovens; são pessoas de todas as idades - no nosso grupo, temos integrantes com 15 a mais de 50 anos de idade -, e não apenas esportistas ou pessoas que usam a bicicleta como lazer. Muitas pessoas usam a bicicleta como meio de trabalho, como meio de transporte. Eu, que uso a bicicleta para ir ao trabalho, para me deslocar dentro da cidade, para ir ao cinema, para a faculdade, do Centro à Pampulha, já fui vítima de acidente. Minha esposa também já foi atropelada.

A motorista deu todo o suporte na hora, mas foi curiosa a justificativa que deu para o acidente. Minha esposa perguntou a ela: “Você não me viu no trânsito?”. Ela disse: “Vi, achei até bacana uma mulher pedalando, mas tive de jogar o carro em cima de você porque eu iria bater em outro carro que me fechou”.

Ficou a seguinte questão: um carro pesa 1 tonelada, você está dentro de uma armadura de metal. Uma bicicleta pesa 20kg, está você em cima dela, com capacete e luva, instrumentos de proteção. Um carro pesa 1 tonelada, uma bicicleta e uma pessoa pesam cerca de 80kg. A motorista teve de jogar o carro em cima da bicicleta?

Peço que as pessoas que dirigem levantem a mão. Bastante gente. Quem conhece o art. 201 do CTB? O Major. Ninguém precisa conhecer o CTB e o art. 201. Esse artigo estabelece que todo motorista deve guardar distância lateral de 1,50m para ultrapassar um ciclista. Ninguém precisa saber de números nem do texto, mas todos devem respeitar a vida do outro. Se alguém for ultrapassar um pedestre, um ciclista ou outro carro, deve saber que está ultrapassando alguém que está naquela via. Não vou generalizar e dizer que 100% das pessoas agem de forma errada, mas 99% das pessoas neste Plenário e daquelas que nos estão assistindo cometem erros. Eu já fiz isso, quando comecei a dirigir não tinha educação no trânsito. Muitos, quando ultrapassam um ciclista ou um pedestre, dão a famosa “fina”: o que esse “cara” está fazendo no meio da rua?

Tentamos contato com o SETRABH, mas não conseguimos fazer uma palestra para os motoristas. Não há nenhuma campanha relativa ao respeito e à proteção ao ciclista sendo desenvolvida na maior parte do Brasil. A BHTRANS pode até dizer que faz isso. Não faz. Não há nenhum tipo de cuidado oficial com o ciclista. Está evoluindo? Sim, estão sendo construídas ciclovias, mas temos muito a evoluir. Então, vamos evoluir. Fica esse desafio aqui.

A Mountain Bike BH é uma associação que começou em 2004, como um grupo na internet. Aos poucos, foi evoluindo. Hoje tem atuação virtual e presencial, porque todos os ciclistas também são pedestres e podem ser motoristas. Difundimos informações, boas práticas sobre o ciclismo e sobre o comportamento no trânsito. Estamos desenvolvendo, em parceria com outro grupo, o Bike Anjo – BH, uma pesquisa de necessidades que vamos apresentar aos candidatos à Prefeitura de Belo Horizonte. Num outro momento encaminharei isso aos presentes neste Plenário.

Promovemos eventos ligados ao esporte e à questão da cidadania. Todas as terças-feiras organizamos um passeio pela cidade, o Rolê Urbano das Terças, que reúne cerca de 80 ciclistas, em que difundimos como deve ser o bom comportamento no trânsito: não andar na contramão, não andar na calçada, tomar cuidado com o pedestre, respeitar cruzamentos, ou seja, atividades cidadãs. Também promovemos atividades junto à BHTRANS, isto é, envio de sugestões, reclamações, além de parcerias. Foram feitas algumas parcerias em campanhas, como o Dia Mundial sem Carro.

Cenário do ciclismo na cidade. Existem pelo menos 20 grupos trabalhando em todas as áreas do uso da bicicleta, como esportivo, trabalho e lazer. Se pedalar é bom para todos, por que esse transporte enfrenta tantas dificuldades? Justificativas: questão de educação, de falta de estrutura como ciclovias, bicicletários, incentivo às empresas para que deem condições à pessoa que vai trabalhar de bicicleta. O principal motivo é a educação. Por isso quero exibir um vídeo.

Esse vídeo é bastante didático e ficará como um desafio. Deputado Bosco, Deputada Maria Tereza Lara, há uma lei estadual de 2007 que dispõe sobre o incentivo ao uso de bicicleta no Estado, mas apenas diz que incentiva, que os governos municipais e estaduais devem promover campanhas, mas ela não estabelece metas. Uma primeira meta poderia ser desenvolver a campanha, a fiscalização e a punição, conforme o art. 201 do Código. O vídeo foi feito o ano passado em São Paulo. Este ano, a empresa de trânsito de São Paulo começou a fiscalizar e multar, e já há resultados expressivos. Peço-lhes que adiantem o vídeo, que tem 5 minutos, para que comece a partir de 1 minuto e pouco.

- Procede-se à exibição de vídeo.

O Sr. Vinícius Mundim Zucheratto - Como vocês viram, a atitude é simples. Quando tirei carteira, ninguém me falou disso. A polícia, a BHTRANS, a Guarda Municipal, ninguém fiscaliza isso. Posso arriscar a dizer que em Belo Horizonte nunca ninguém foi multado por desrespeito à distância de segurança ao ultrapassar um ciclista. É um desafio que faço aqui.

Hoje os ciclistas em Belo Horizonte estão começando a se organizar para pressionar o poder público. Já fazem um trabalho muito importante: disseminar a boa educação, as boas práticas. Educando também os motoristas, consegue-se maior resultado. Muitas vezes tentei fazer contato com a BHTRANS ou com o sindicato dos transportes coletivos de Belo Horizonte para fazer essa palestra, mas não conseguimos. Gostamos de citar São Paulo, temos esse defeito. Mas, se forem bons exemplos, temos de apresentá-los. Em São Paulo estão sendo realizadas essas palestras e obtendo-se bons resultados. Lá, a partir de maio deste ano, começaram as multas, conforme o art. 201. E aqui? Quando vamos começar a fazer essa contraproposta? Além do trabalho que desenvolvemos, tem de haver trabalho do poder público, das federações, dos sindicatos, mas não há. Quando vamos reclamar com um motorista de ônibus ou táxi, a primeira coisa que ele faz é mandar você para aquele lugar. Depois ele arranca o carro ou o ônibus para cima de você. Ninguém sai de casa dizendo que vai matar um na rua, mas, na rua, muitas pessoas se tornam assassinos em potencial. Isso pode acontecer a qualquer hora do dia, como disseram a Jussara e a Rosely. Ninguém é assassino, mas pode tornar-se um. Ela disse: “Atropelei um hoje”. Isso vai ficar na sua cabeça o resto da vida. A culpa não foi dela, mas quando é? Vai ficar na cabeça dele? O que vai acontecer com ele? Em São Paulo, nada. O motorista que atropelou um ciclista na Via Expressa, perto do João Pinheiro, no ano passado, estava



alcoolizado, em alta velocidade, e está solto. Pagou não sei quanto de fiança e está solto. Não há campanha, nem fiscalização, nem punição. Fazemos a nossa parte. Quando vamos começar a receber algo em troca? Obrigado.

O Sr. Presidente - Muito bem. Agradecemos ao nosso expositor Vinícius Mundim Zucheratto a participação. Por seu intermédio, Vinícius, queremos saudar o pessoal da bicicleta, transporte alternativo saudável, que merece todo o respeito também dos motoristas de Minas e do Brasil.

Neste momento, informamos que, em função do tempo necessário para a realização dos debates, está encerrado o recebimento de perguntas dirigidas aos expositores da Mesa. Adiantamos que o recebimento de propostas e de sugestões presenciais continuarão ocorrendo até o término do evento; e, por meio da internet, até a próxima segunda-feira, por meio do “site” da Assembleia: www.almg.gov.br. Os telespectadores que nos acompanham pela TV Assembleia e os internautas poderão dar sua contribuição até a próxima segunda-feira. Para os nossos presentes ficam encerradas as inscrições, tanto para participação oral ou perguntas, em virtude do tempo. O tema é importantíssimo. Os nossos expositores teriam muito mais para dizer e contribuir, mas haverá outro evento neste Plenário na parte da tarde. Portanto, vamos caminhar para o final deste ciclo de debates.

Agora vamos ter a participação do último expositor deste ciclo de debates. Com a palavra, o Sr. Rogério dos Santos Lara, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas e Ciclistas de Minas Gerais, para a sua exposição.

Palavras do Sr. Rogério dos Santos Lara

Bom dia a todos. Estou satisfeito de estar nesta Casa mais uma vez. Agradeço ao Deputado João Leite, à Deputada Maria Tereza Lara e a todos os componentes da Mesa.

Costumo dizer que os efeitos são poucos, mas o aprendizado de quem vem é muito grande. Às vezes cansamos, nos desanimamos com a situação, principalmente os sindicalistas, que lutamos dia e noite para melhorar, para modificar, para ampliar e vemos que quase nada é feito e pouco resultado temos. Chegamos a desanimar, mas não podemos.

Tenho sempre reafirmado o meu compromisso com a luta. Se eu desistir, todo o meu trabalho acaba. Se eu desistir, os meus amigos que continuarão terão trabalho dobrado. São tão poucos nessa luta que ninguém pode desistir, mas somar cada dia mais. Proclamo a todos a somar e a não desistir, mesmo que as coisas fiquem difíceis. Às vezes são mesmo, mas é por isso que estamos aqui, para continuar a lida. Como diz o grande sindicalista: a luta continua, companheiros.

Quero mostrar a vocês quem são os motociclistas. De onde viemos? Para que viemos? Como vamos? Se já vamos, como estamos indo? Primeiramente, vocês já têm observado que a categoria de motociclistas é formada de pessoas cultas, advogados, pessoas que estão na faculdade formando-se, médicos, engenheiros, trabalhadores simples, que têm o conhecido 1º grau. Essa mistura é muito rica na nossa profissão. Sentimo-nos até amparados quando vemos que não fazem parte da categoria somente as pessoas que perderam o emprego. São pessoas que têm estudo elevado, que usam a motocicleta para levar uma vida digna, pagar seus estudos, galgar cargos mais altos, ter uma cultura melhor por meio da motocicleta. Isso nos conforta muitas vezes.

Essa condição de ser motociclista é boa, apesar dos desafios, das dificuldades. Ela é democrática, aceita todos. É uma profissão que está se ampliando, se desenvolvendo, abrindo novos mercados. A internet vende muito. E quem entrega tudo isso? São os motociclistas. É um produto que se vende rápido, que se entrega rápido. São pequenos volumes. Imaginem usar um caminhão, uma picape para entregar um volume pequeno. O custo seria muito alto.

Muitos podem questionar sobre o risco da vida. Isso faz parte da raça humana, do desenvolvimento humano. O que não faz parte é aceitar a condição ruim que é imposta a esses trabalhadores. É uma consequência indevida, que deveria e deve ser mudada. Acredito que nós estamos dando passos para mudá-la todos os dias, todas as horas.

O ciclista também está incluído nessas questões que estamos discutindo. São poucos. Dizem que é em virtude da topografia de Belo Horizonte, com muitos morros, subidas e descidas. Com isso, o ciclista não tem muita rapidez nem disposição para trabalhar todos os dias com esse veículo, mas ele continua resistindo e contribuindo com sua parte.

Os motociclistas, como já foi dito, os “motoboy”, “cachorros loucos”, o pessoal que bagunça o trânsito, que vive correndo para cima e para baixo, somos parte de um sistema caótico, desumano e cruel. Somos introduzidos num trânsito que não está preparado para nos receber, dentro de uma cultura político-trabalhista que não se preparou para nos receber. Caímos dentro desse mercado de trabalho sem uma preparação. Estamos colhendo os frutos agora. Muitos nos olham como culpados. Não direi que sou o único culpado. Sou parte do problema, também tenho culpa dentro desse trânsito, dessa coisa que as pessoas dizem ser muito complicada e que envolve vários fatores. Isso é verdade. Mas o pior de tudo é que quem só paga é o motociclista. É ele que enche os hospitais, que perde uma perna, um braço, que vai para uma cadeira de rodas, que é lesionado, que tem a família desamparada. Nós somos os mais prejudicados. Alguém diz ainda que somos suicidas.

Não saio de casa para morrer: saio de casa para trabalhar, para pagar minha luz, minha água, ser cidadão, contribuir com impostos, me afirmar como pessoa na sociedade. Quem não tem emprego não tem dinheiro nem é reconhecido como cidadão. Como minha mãe não me ensinou a roubar nem a matar - ensinou-me a trabalhar -, vou trabalhar. Pode ser de moto, de pedreiro ou, se tiver capacidade, como engenheiro.

Quero mostrar a vocês a nossa condição como trabalhadores dentro do mercado. Somos muito mais vítimas que provocadores de acidentes, de bagunça no trânsito. Se caiu um motoqueiro na Cristiano Machado, a BHTRANS fica apavorada, porque isso trava a avenida. O BRT está lá, a Cristiano Machado funciona com uma via só, mas, se um motociclista cair, o trânsito não anda. Todos ficam nos malhando, dizendo que há um motociclista caído lá, que eles não prestam, andam como loucos e jogam toda a culpa em cima de nós. Mas se esquecem de que, quando as pessoas não têm mais tempo na sociedade, que é rápida, quando todos têm pressa e não têm mais tempo nem para resolver sua vida - quando muito têm tempo para trabalhar -, o motociclista é que os socorre. O advogado tem pressa de defender seu cliente, pois precisa do dinheiro dele; o contador tem pressa que um documento seja levado à Prefeitura, ao Imposto de Renda ou à Secretaria; o médico tem de chegar rápido ao hospital; enfim, todos têm pressa. Onde entra o motociclista, o “bagunceiro do trânsito”? Entra para salvar essas pessoas que não têm tempo para realizar as tarefas que deveriam, pois não têm tempo nem para ir ao banco pagar suas contas, às vezes, nem têm tempo para ir a um restaurante.



As pessoas chegam em casa cansadas, exaustas e pedem uma pizza, uma comida pronta, uma alimentação rápida e exigem rapidez, porque têm fome e querem comer. Eles têm problemas a resolver. Se alguém está doente, não pode locomover-se e quem está tomando conta dessa pessoa precisa de um remédio, chama o motociclista na farmácia para levar esse remédio, porque está impossibilitado de sair do local, já que toma conta da pessoa. Mas não somos vistos pela sociedade por esse lado. Somos vistos só correndo, mas estamos lutando para salvar vidas, para alimentar as pessoas, para pagar impostos e dar à nossa família uma oportunidade melhor de estudo, de vida. Assim, contribuimos para a sociedade, mas não somos vistos assim.

A moto é o futuro. Está crescendo o número de motos nas cidades e vai crescer ainda mais. Depois de quatro meses no emprego, o garoto compra uma moto e vai trabalhar, por vários motivos já explicados aqui. E não pensem que essa situação será reduzida: será ampliada. Então, temos de pensar em como receber essas pessoas que estão chegando. Mais profissionais vão se encaixar nesse trabalho, que se está ampliando. Não estamos dando conta de entregar tudo que nos pedem. Disseram que vão faltar esses profissionais, mas já estão faltando. No sindicato, recebo empresários apavorados precisando de motociclistas agora, não para amanhã. Se preencher uma ficha hoje de motociclista, já mando, mas estão faltando e vão faltar mais motociclistas. A tendência é absorver a falta de tempo das pessoas e jogar em cima de alguém que vai fazer esse tempo, e somos nós. Nós somos não digo a salvação, mas a única forma de resolver problemas para quem já não tem tempo. Isso tem de ser encarado com grande seriedade, porque vidas humanas estão envolvidas.

O que mais nos choca é que, dentro dessa globalização, as empresas que nos contratam dizem sempre que segurança é custo: se comprarem um capacete melhor para o motociclista, gastam mais; se comprarem uma roupa de chuva melhor, gastam mais. Para dar uma segurança melhor ao motociclista, é preciso dar também alimentação, mas o motociclista trabalha na rua, então onde vai alimentar-se? Quando vai parar em um restaurante para se alimentar, com tanta entrega para fazer? Os empresários dão a rota ao motociclista para entregar em uma funilaria, em uma mecânica, numa serralheria, e o motociclista sai correndo, porque todas as pessoas querem os produtos com rapidez. O mecânico quer a peça para soltar o carro e pegar o dinheiro do cliente, que precisa pegar o carro para trabalhar. O outro tem de pintar uma cerca rapidamente e entregá-la, porque o cara está lá com a casa dele aberta. Todos têm pressa, todos querem as coisas rápido. Onde nos encaixamos nisso? Resolvendo os problemas urgentes, mas as pessoas não veem isso.

Gostaria que vocês nos vissem com um outro olhar, pensando de forma diferente sobre os trabalhadores motociclistas. O nosso caminho é muito claro: continuaremos crescendo, lutando, trabalhando pelo aperfeiçoamento das leis juntamente com os órgãos públicos, exigindo que cumpram suas obrigações, já que são mantidos pela sociedade. Queremos o retorno do nosso dinheiro em benefícios sociais, queremos a contrapartida desses órgãos, que muitas vezes se afastam de nós, talvez por falta de tempo de ambas as partes.

Precisamos chegar a um meio-termo e, como disse ontem, pisar no freio do ônibus, descer todos, fazer uma reunião, voltar para ele e seguir o caminho. Hoje está difícil falar a mesma língua. Necessitamos de perspectivas de melhora, sabendo que isso depende de trabalho, de união, esforço, participação, muitas vezes precisamos deixar alguma coisa para trás para ganhar mais à frente. Algo difícil para o ser humano é deixar alguma coisa para trás. Todos querem levar tudo, se possível, até o que é do outro também, infelizmente.

Precisamos de boas sugestões e do aparelhamento técnico e político. Se alguém me perguntar hoje o que é preciso para melhorar a nossa vida, responderei que necessitamos apenas de três coisas: do Ministério do Trabalho, do Ministério da Saúde e da participação das empresas. Queremos regras mais claras em nosso trabalho para que as empresas cumpram sua parte protegendo o trabalhador, que é o maior patrimônio de qualquer empresa, e não o computador de primeira geração. Entrei em uma empresa e fiquei abismado, ao ver computadores, máquinas fantásticas. E, ao perguntar se o pessoal tinha cursos que lhes possibilitassem controlar aquilo tudo, responderam que não, que os funcionários estavam aprendendo dia a dia. A empresa investe em tecnologia, mas não investe no trabalhador que a controla. Isso tem de mudar. Tem-se de investir em pessoas, e não só em tecnologias. Há necessidade de pessoas competentes, habilitadas, nas empresas e no sistema público-privado para que possamos caminhar. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Agradecemos a participação do Sr. Rogério dos Santos Lara, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas e Ciclistas de Minas Gerais, que apresentou suas considerações falando de uma classe muito importante. Embora existam motociclistas inconsequentes no trânsito, sabemos que muitos são sérios e trabalham para sustentar suas famílias.

Esclarecimentos sobre os Debates

O Sr. Presidente - Chegamos ao final da participação dos nossos expositores e, em virtude do avançado da hora e da realização de outro evento de grande importância que haverá neste Plenário, uma reunião especial destacando o trabalho da Polícia Militar através do Proerd, trabalho realizado juntamente com a Comissão Especial de Enfrentamento do Crack, outra epidemia que enfrentamos em Minas, no Brasil e no mundo, teremos de acelerar o término deste ciclo de debates. Em meu nome e no de todos os Deputados desta Assembleia, gostaria de contar com a compreensão dos senhores.

Debates

O Sr. Presidente - Temos 11 inscritos da plateia para participação oral. A princípio, cada pessoa teria três minutos para se manifestar, o que daria mais de meia hora. Há também as perguntas feitas por escrito, que foram inúmeras e também demandariam mais de meia hora, o que prejudicaria a próxima reunião. Vou ler o nome dos inscritos que fariam a participação oral e deixar o "site" da coordenação do ciclo, que divulgará as respostas até a semana que vem.

Foram feitas as seguintes inscrições: de André Marcos Silva de Oliveira, que faria pergunta ao Chan Kou Wha; do Subten. Luiz Carlos, que faria pergunta ao Sr. Osias Baptista; de Cláudia Maria Belo Lisboa, da Prefeitura de Betim, que faria pergunta ao Osias Baptista; do Major Agnaldo, Subcomandante do Batalhão de Polícia Rodoviária, que faria pergunta à Mesa; de Hélio Emiliano Moreira, da Associação Batista Bem Viver, Instituto Batista de Betim, que faria perguntas ao Sr. Osias e aos membros da Mesa; de José Maria Pereira, da Associação Comunitária do Bairro Taquaril; do Prof. Sebastião Alexandre, que faria pergunta ao Sr. Osias; de Ricardo Teixeira, Mister Bus, que faria pergunta aos membros da Mesa; de Josué Cardoso, da Polícia Rodoviária Federal, que faria



pergunta a este Deputado; de Elias Ramos da Silva, da Secretaria de Segurança de Trânsito de Ribeirão das Neves; e, por fim, de Kátia Ferraz, do CVI de Belo Horizonte, que faria pergunta à Rosely Fantoni.

Peço a compreensão das pessoas que se inscreveram e solicito que anotem o endereço para encaminharem as perguntas: gpi@almg.gov.br. Peço-lhes que encaminhem as perguntas, pois iremos repassá-las aos expositores, a quem solicito que a elas respondam até a próxima semana.

Também foram encaminhadas perguntas escritas ao Sr. Osias Baptista, ao Inspetor David Stanley, à Sra. Jussara Bellavinha, ao Ten-Cel. Roberto Lemos, ao Sr. Rodrigo Fabiano da Silva e ao Sr. Waldemar Araújo. Todas as perguntas já foram entregues aos expositores, que já se comprometeram a responder a todas até a semana que vem.

O Prof. Osias comprometeu-se a transmitir a resposta a cada um dos senhores e senhoras. As perguntas e respostas serão colocadas no “site” da Assembleia, no “link” do ciclo de debates “Siga vivo - Pelo fim da violência no trânsito”. Queremos informar também que já existe um comprometimento da nossa parte, Assembleia Legislativa e suas Comissões pertinentes que trabalharam na elaboração deste ciclo, e também dos nossos parceiros de que este momento será somente mais um desse trabalho e da nossa missão. Queremos que esse grupo de trabalho continue se reunindo. Vamos fazer outras reuniões para seguir em frente, trabalhando e estudando cada proposta que nos foi encaminhada ontem e hoje e nas reuniões que aconteceram em várias cidades do Estado de Minas Gerais. Recebemos sugestões interessantes, importantíssimas e que precisam ser levadas em frente para alcançarmos o nosso objetivo.

Também recebemos a sugestão do nosso inspetor, que estamos encaminhando como resultado desse trabalho à Mesa Diretora da Assembleia Legislativa, que é a criação, dentro da TV Assembleia, de um programa específico para tratar de trânsito. A nossa sugestão é que esse programa seja semanal e dê oportunidade a exposições, debates e projetos bem-sucedidos nessa área. Vou fazer a leitura do requerimento. “Os Deputados que este subscrevem, em nome das Comissões de Educação, Ciência e Tecnologia, de Saúde, de Segurança Pública, de Transporte, Comunicação e Obras Públicas e de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência, observado o que dispõem as normas regimentais, requerem a V. Exa. seja produzido e apresentado pela TV Assembleia, semanalmente, um programa sobre o tema segurança no trânsito, intitulado “Siga Vivo”, contendo, a título de sugestão, uma grade com entrevistas, debates e divulgação de experiências bem-sucedidas.” Fica essa proposta em nome das Comissões e em nome de todos os parceiros deste nosso evento.

Ótimo. “O.k.”, Sr. Hélio. Agradecemos ao senhor a participação e a sugestão. Como já havíamos dito anteriormente, todas as perguntas e sugestões estarão disponíveis no “site” da Assembleia, no “link” do “Siga Vivo”, principalmente essa sugestão que o senhor reafirma, que é um ponto a ser debatido, a questão do transporte em massa, do transporte coletivo, um dos itens a serem adotados.

Quero também passar ao conhecimento de todas as senhoras e senhores que demos entrada na Casa de um projeto de lei que obriga os estabelecimentos de ensino de educação básica, educação infantil, ensino fundamental e ensino médio das redes de ensino público e privado, a incluir o tema de trânsito como eixo temático integrador ao projeto político-pedagógico de cada unidade escolar, como sugestão e apoio do Detran, por meio do Dr. Oliveira Santiago e da Dra. Maria Célia, que muito contribuiu na elaboração desse projeto.

Esse é o Projeto de Lei nº 3.317, que já está em tramitação na Casa. Gostaria que todos acessassem o “site” para acompanhar sua tramitação, conhecer o texto do projeto e contribuir para o seu aprimoramento, visando à inclusão da educação e desse tema tão importante, que é a questão do trânsito, tanto no ensino infantil quanto no fundamental e no médio.

Informamos ainda aos participantes que as sugestões recebidas em todos os ciclos de debates, além daquelas enviadas pelos formulários disponíveis na internet, serão agrupadas em um documento final do evento, que será entregue às comissões específicas. Convido a Deputada Maria Tereza Lara para fazer suas considerações finais em nome de todas as comissões, em seguida faremos o encerramento.

A Deputada Maria Tereza Lara - Parabeno todos que estão presentes até este momento, que compareceram aqui ontem e hoje. Há uma esperança muito grande no nosso coração, Deputados João Leite e Bosco, e Deputados das outras comissões envolvidas, de que, juntos, conseguiremos avançar e mudar esse quadro no Brasil. Parabeno todos os ilustres expositores, assim como as ilustres expositoras, cujos nomes não falarei para não omitir ninguém, mas todos, sem exceção. Eu conversava com o assessor Hugo, da GPI; com o Humberto e com todos que estiveram conosco nesses dias, esses brilhantes assessores da Casa, e todos avaliamos como este ciclo de debates foi proveitoso. Isso é apenas o início, pois agora é que começam as tarefas principais. Trata-se de um grande desafio, mais de 200 sugestões somente nos debates de ontem e hoje. Temos de priorizar, por isso essa ideia foi lançada pelos Deputados João Leite e Bosco, de continuarmos a reunir todas as entidades e órgãos públicos parceiros para seguirmos com o nosso trabalho. Agora, sim, começa o verdadeiro trabalho de implementação das propostas. Todos nos desafiaram. A Assembleia de Minas tem uma grande responsabilidade de estar ao lado das pessoas, dos órgãos e entidades que assumiram essa bandeira.

Nós, Deputados desta Comissão, queremos ir a Brasília. O Osias, nosso grande palestrante, desafiou-nos dizendo que para a Dilma o Minha Casa Minha Vida é que é importante. Eu posso dizer que a casa é uma questão de pertença. Lá em Betim, entregaram mil e tantos apartamentos, mas são 27 mil pessoas inscritas. Algumas senhoras desmaiaram, porque, com 60 anos, ainda não tinham uma casa própria. Essa questão é fundamental. Concordo com o senhor no sentido de que quem valoriza isso e também a educação está valorizando essa demanda. E ficaremos orgulhosos por isso partir da Assembleia de Minas, o que para nós é uma alegria. A Assembleia não somos apenas nós, Deputados, mas todos os presentes. Queremos levar, junto com o Deputado Federal Hugo Leal, o relatório da frente parlamentar sobre a questão do trânsito seguro, contra a violência, fazendo, com o nosso Estado, isso chegar às mãos dela. Creio que ela ficará sensibilizada, pois é uma mulher, e nós, mulheres, sabemos que a sensibilidade feminina está ao lado dos grandes homens deste país, nunca contra, mas nunca mais atrás. Então, queremos contribuir.

Estamos vendo ali a Polícia Militar e a gloriosa Polícia Rodoviária Federal. Sempre tenho falado da Polícia Militar e aprendi a admirar a Polícia Rodoviária Federal. O senhor lá em Betim falou-me que 48% dos R\$80.000.000.000,00 estão indo para o ralo.



Aquilo me impressionou. Já mencionamos todas as entidades aqui, mas quero repetir: BHTRANS, Transbetim, Transcon, DER, Secretaria de Saúde. Quero mencionar ainda o Sr. José Carneiro, que representa as entidades dos caminhoneiros, e os que representam os ciclistas, os mototáxis, os Bombeiros, enfim, todos, pois ninguém que esteve aqui tem menos compromisso.

Deputado Bosco, parabéns a V. Exa. pela coordenação dos trabalhos. Que Deus abençoe muito essa luta, que é árdua. Com certeza seremos vitoriosos, pois estamos construindo a muitas mãos. Depois do encerramento, a Kátia, do CDI, quer entregar também um documento ao Presidente.

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Deputada Maria Tereza Lara. Por intermédio de V. Exa. e do Deputado João Leite, queremos agradecer a todos os Deputados das cinco comissões que compõem este ciclo de debates e deram uma contribuição importantíssima para que acontecesse. Entretanto, nada seria possível sem a participação dos nossos parceiros, que há meses vêm à Assembleia. Eles se reuniram diversas vezes tanto para a elaboração quanto para a execução deste ciclo de debates.

Então, o nosso muito obrigado a todos os nossos parceiros, em nome da Assembleia Legislativa e do nosso Presidente, Deputado Dinis Pinheiro. Fizemos questão de citar, em todos os convites de todos os ciclos, o nome das instituições e de nossos parceiros, que são mais de 50. Desejamos que continuem firmes conosco, com a Assembleia Legislativa e o Estado de Minas Gerais, no combate a esse mal tão grande que é a violência no trânsito.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais manifesta agradecimentos aos nossos expositores, expositoras, autoridades, demais participantes e público em geral pela participação neste ciclo de debates.

Encerramento

O Sr. Presidente - A Presidência manifesta a todos os agradecimentos pela honrosa presença e, cumprido o objetivo da convocação, encerra a reunião, convocando as Deputadas e os Deputados para a especial de logo mais, às 14 horas, nos termos do edital de convocação. Levanta-se a reunião.



CORRESPONDÊNCIA DESPACHADA PELO SR. 1º-SECRETÁRIO

CORRESPONDÊNCIA DESPACHADA PELO SR. 1º-SECRETÁRIO

- O Sr. 1º-Secretário despachou, em 18/7/2012, a seguinte correspondência:

OFÍCIOS

Do Sr. Adolfo Garrido, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Públicos em Transportes e Obras Públicas do Estado de Minas Gerais, encaminhando a Carta de Recife, documento resultante do IX Encontro Federativo Interestadual Sindical da FASDERBRA. (- À Comissão de Transporte.)

Do Sr. Aécio Neves, Senador, prestando informações relativas ao Requerimento nº 1.728/2011, da Comissão de Turismo.

Do Sr. Álvaro Campos de Carvalho, Superintendente Regional do DNIT (substituto), prestando informações relativas ao Requerimento nº 2.833/2012, da Deputada Rosângela Reis.

Da Sra. Ana Cristina Karl, do Departamento de Meio Ambiente da Pequena Central Hidrelétrica Zé Tunin S.A., convidando esta Casa para a consulta pública dessa empresa em Guarani, em 19/7/2012.

Do Sr. Antônio Alves de Souza, Secretário Especial de Saúde Indígena do Ministério da Saúde (2), prestando informações relativas aos Requerimentos nºs 3.058 e 3.059/2012, da Comissão de Participação Popular.

Do Sr. Carlos Alberto Menezes de Calazans, Superintendente Regional do Inkra, prestando informações relativas ao requerimento da Comissão de Assuntos Municipais encaminhado por meio do Ofício nº 978/2012/SGM.

Da Sra. Cleusa R. da Silveira Bernardo, Secretária de Atenção à Saúde do Ministério da Saúde (substituta), prestando informações relativas ao Projeto de Lei nº 2.542/2011, em atenção a pedido de diligência da Comissão de Justiça. (- Anexe-se ao Projeto de Lei nº 2.542/2011.)

Dos Srs. Denilson Feitoza Pacheco e Juliano Físicaro Borges, respectivamente, Secretários Adjuntos de Defesa Social e de Desenvolvimento Social, convidando esta Casa para reunião do Comitê Interinstitucional de Enfrentamento à Violência contra a Mulher, em 12/7/2012, nesta Capital.

Do Sr. Djalma Bastos de Moraes, Presidente da Cemig, prestando informações relativas ao Requerimento nº 2.382/2012, do Deputado Elismar Prado.

Do Sr. Djalma Bastos de Moraes, Presidente da Cemig, prestando informações relativas ao Projeto de Lei nº 3.103/2012, em atenção a pedido de diligência da Comissão de Justiça. (- Anexe-se ao Projeto de Lei nº 3.103/2012.)

Do Sr. Douglas Szefer, Diretor de Gestão Interna do Gabinete Adjunto de Gestão e Atendimento do Gabinete Pessoal da Presidenta da República (substituto), informando o encaminhamento de expediente desta Casa relativo à renegociação da dívida pública do Estado à Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República. (- À Comissão Especial da Dívida Pública.)

Do Sr. Georgenor Cavalcante Pinto, Chefe da Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes, prestando informações relativas ao Requerimento nº 2.885/2012, da Comissão de Direitos Humanos.

Do Sr. Jacson Rafael Campomizzi, Coordenador do Procon-MG, prestando informações relativas ao Projeto de Lei nº 2.805/2012, em atenção a pedido de diligência da Comissão de Justiça. (- Anexe-se ao Projeto de Lei nº 2.805/2012.)

Do Sr. Jorge Luis Pouy-Javanel, Cônsul do Uruguai em Belo Horizonte, encaminhando CD com gravação do Hino Nacional desse país.



Do Sr. Josué Costa Valadão, Secretário de Governo de Belo Horizonte (4), prestando informações relativas aos Requerimentos nºs 2.396/2012, do Deputado Anselmo José Domingos; 2.888 e 3.123/2012, da Comissão de Direitos Humanos, e 3.107/2012, da Comissão de Segurança Pública.

Da Sra. Ivanilde Nascimento de Castro, Coordenadora-Geral de Execução Orçamentária e Financeira do Ministério da Cultura (2), informando a liberação dos recursos financeiros que menciona ao Instituto Sociocultural do Jequitinhonha e à Secretaria de Cultura. (- À Comissão de Fiscalização Financeira, para os fins do art. 74 da Constituição Estadual, c/c o art. 100, inciso XVI, do Regimento Interno.)

Do Sr. Marcelo Sidi Garcia, Gerente-Geral de Cosméticos da Anvisa (substituto), prestando informações relativas ao Requerimento nº 3.187/2012, da Comissão de Justiça.

Do Sr. Marcos Tofani Baer Bahia, Promotor de Justiça, prestando informações relativas ao Requerimento nº 1.269/2011, da Comissão de Defesa do Consumidor. (- Anexe-se ao Requerimento nº 1.269/2011.)

Da Sra. Maria Coeli Simões Pires, Secretária de Casa Civil (3), prestando informações relativas ao Projeto de Lei nº 1.250/2011, em atenção a pedido de diligência da Comissão de Fiscalização Financeira; ao Projeto de Lei Complementar nº 25/2012 e aos Projetos de Lei nºs 1.480, 2.668 e 2.776/2011, 3.003, 3.130 e 3.206/2012, em atenção a pedidos de diligência da Comissão de Justiça. (- Anexem-se os ofícios e as notas técnicas aos respectivos projetos de lei.)

Da Sra. Maria Coeli Simões Pires, Secretária de Casa Civil (27), prestando informações relativas aos Requerimentos nºs 2.084, 2.093, 2.100, 2.200, 2.202 e 2.203/2011 e 2.717/2012, da Comissão de Participação Popular; 2.243/2011, da Comissão de Meio Ambiente; 2.328 e 2.329/2012, do Deputado Carlin Moura; 2.350, 2.357, 2.852 e 2.906/2012, do Deputado Elismar Prado; 2.438, 2.442, 2.447, 2.449, 2.451, 2.461, 2.575 e 2.674/2012, da Comissão de Direitos Humanos; 2.469, 2.815 a 2.817 e 2.846/2012, da Comissão de Segurança Pública.

Da Sra. Marta Maria do Amaral Azevedo, Presidenta da Funai, prestando informações relativas ao Requerimento nº 614/2011, da Comissão de Participação Popular.

Do Sr. Marx Fernandes dos Santos, Gerente Regional da CEF, informando a liberação dos recursos financeiros que menciona para a Secretaria de Desenvolvimento Regional. (- À Comissão de Fiscalização Financeira, para os fins do art. 74 da Constituição Estadual, c/c o art. 100, inciso XVI, do Regimento Interno.)

Do Sr. Maurício Pereira Malta, Chefe da Assessoria Parlamentar do DNIT, prestando informações relativas ao requerimento da Comissão de Transporte encaminhado por meio do Ofício nº 254/2012/SGM.

Do Sr. Noboru Ofugi, Superintendente de Serviços de Transporte de Cargas da ANTT, prestando informações relativas ao Requerimento nº 3.142/2012, da Comissão de Transporte.

Do Sr. Omilton Visconde Júnior, Presidente do Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos no Estado de São Paulo, posicionando-se favoravelmente à redução do ICMS incidente sobre a produção e venda de medicamentos e à unificação de sua alíquota no País. (- À Comissão de Fiscalização Financeira.)

Do Sr. Paul Singer, Secretário Nacional de Economia Solidária, informando a celebração de convênio entre o Ministério do Trabalho e Emprego e a Prefeitura Municipal de Contagem. (- À Comissão de Fiscalização Financeira, para os fins do art. 74 da Constituição Estadual, c/c o art. 100, inciso XVI, do Regimento Interno.)

Do Sr. Rafael Ferreira Simões Pires, Assessor Especial para Assuntos Federativos do Ministério do Desenvolvimento Agrário, prestando informações relativas ao Requerimento nº 2.984/2012, do Deputado Bosco.

Do Sr. Raulino Gonçalves Filho, Chefe de Gabinete da Presidência da Assembleia Legislativa do Espírito Santo, agradecendo, em nome do Presidente dessa Casa, o convite para participar de audiências com os Presidentes do Congresso Nacional e da Câmara dos Deputados e com membros do Poder Executivo Federal e justificando sua ausência aos referidos eventos.

Da Sra. Renata Vilhena, Secretária de Planejamento, prestando informações relativas ao Projeto de Lei nº 3.252/2012, em atenção a pedido de diligência da Comissão de Justiça. (- Anexe-se ao Projeto de Lei nº 3.252/2012.)



MANIFESTAÇÕES

MANIFESTAÇÕES

A Assembleia Legislativa aprovou, nos termos do art. 103, III, "b" a "d", do Regimento Interno, as seguintes manifestações:

de congratulações com a Faculdade de Direito de Varginha pelo ótimo desempenho obtido no Índice Geral de Cursos, indicador utilizado pelo Ministério da Educação para avaliar a qualidade do ensino (Requerimento nº 3.350/2012, do Deputado Dalmo Ribeiro Silva);

de congratulações com a empresa Comércio Indústria de Bebidas Áurea Ltda. por seu cinquentenário (Requerimento nº 3.357/2012, do Deputado Dalmo Ribeiro Silva);

de congratulações com a Escola Estadual Coronel Paiva pela implantação do Projeto Escola Sustentável (Requerimento nº 3.360/2012, do Deputado Dalmo Ribeiro Silva);

de congratulações com a Câmara Municipal de Conquista por seu centenário (Requerimento nº 3.363/2012, do Deputado Bosco);

de congratulações com as Escolas Estaduais Professor Luiz Antônio Correa de Oliveira, Professora Maria Fonte, Adalberto Ferraz e Professora Ilma de Lana Emerique Caldeira; com as Sras. Marial Isabel Fagundes de Paula, Maria José de Assis, Ana Carina Costa de Avelar e Simone Rodrigues Neiva e com as estudantes Daiane dos Reis Teodoro, Joelma Rocha Gomes, Larissa Fernanda dos Reis França, Polliane Maria de Souza Nonato, Stéfany Caroline G. Gomes e Sara Heloísa Silveira Moraes pelas conquistas obtidas no



concurso de redação promovido pelas Secretarias de Agricultura, de Educação e de Defesa Social, com o tema "O leite nosso de cada dia" (Requerimento nº 3.364/2012, do Deputado Bosco);

de aplauso à Junta Comercial do Estado de Minas Gerais pelos 119 anos de sua fundação (Requerimento nº 3.367/2012, do Deputado Doutor Viana);

de congratulações com a comunidade de Corinto pelos 88 anos de emancipação desse Município (Requerimento nº 3.368/2012, do Deputado Doutor Viana);

de congratulações com a equipe Uai!rrior, da Universidade Federal de Itajubá, por vitórias obtidas na 8ª edição do Winter Challenge, maior evento de robótica da América Latina, realizado em Jaguariúna (SP), e pelos dois títulos mundiais conquistados na RoboGames de 2012, em San Mateo, nos Estados Unidos (Requerimento nº 3.391/2012, do Deputado Ulysses Gomes);

de congratulações com o Sr. Moacyr Lobato de Campos Filho por sua posse no cargo de Desembargador do Tribunal de Justiça (Requerimento nº 3.392/2012, do Deputado Duarte Bechir);

de congratulações com o Sebrae-MG pelos 40 anos de sua fundação (Requerimento nº 3.393/2012, do Deputado Jayro Lessa);

de aplauso aos policiais, lotados na 5ª Cia. M ESP/8 RPM, que atuaram em operação no Bairro Fraternidade, em Governador Valadares, que culminou na apreensão de drogas e de material necessário à fabricação e à comercialização de substância entorpecente e na prisão de uma pessoa (Requerimento nº 3.437/2012, da Comissão de Segurança Pública);

de congratulações com a Sra. Dilma Rousseff, Presidenta da República, e o Sr. Paulo Sérgio Passos, Ministro dos Transportes, pela duplicação da BR-262 entre Betim e o entroncamento com a BR-494 (Requerimento nº 3.439/2012, da Comissão de Transporte);

de aplauso à Sra. Ana Lúcia de Oliveira, à equipe da Coordenadoria Especial da Pessoa com Deficiência, ao Sr. Ricardo Moreira Martins, à equipe da Gerência de Projetos Institucionais da ALMG e ao Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência pela competência no desenvolvimento dos trabalhos da 3ª Conferência Estadual da Pessoa com Deficiência (Requerimento nº 3.464/2012, da Comissão da Pessoa com Deficiência).



MATÉRIA ADMINISTRATIVA

ATOS DA MESA DA ASSEMBLEIA

Na data de 16/7/2012, o Sr. Presidente, nos termos do inciso VI, do art. 79, da Resolução nº 5.176, de 6/11/97, e nos termos das Resoluções nºs 5.100, de 29/6/91, 5.179, de 23/12/97, e 5.203, de 19/3/02, c/c as Deliberações da Mesa nºs 1.509, de 7/1/98, e 1.576, de 15/12/98, assinou o seguinte ato relativo a cargo em comissão de recrutamento amplo do Quadro de Pessoal desta Secretaria:

Gabinete do Deputado Doutor Viana

exonerando, a partir de 23/7/2012, Juliana Nasciutti Gontijo Corrêa do cargo de Secretário de Gabinete II, padrão VL-36, 8 horas.

Nos termos do inciso VI, art. 79, da Resolução nº 5.176, de 6/11/97, c/c as Leis nºs 9.384, de 18/12/86, 9.437, de 22/10/87, e 9.748, de 22/12/88, e Resolução nº 5.105, de 26/9/91, assinou o seguinte ato relativo a cargo em comissão de recrutamento amplo do Quadro de Pessoal desta Secretaria:

nomeando Juliana Nasciutti Gontijo Corrêa para o cargo de Assistente Administrativo, VL-36, código AL-EX-01, com exercício no Gabinete da Liderança do BTR.