



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	1

**TERCEIRA SECRETARIA  
DIRETORIA LEGISLATIVA  
DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO  
SETOR DE TAQUIGRAFIA  
SETOR DE TRAMITAÇÃO, ATA E SÚMULA  
1<sup>a</sup> SESSÃO LEGISLATIVA DA 6<sup>a</sup> LEGISLATURA  
ATA CIRCUNSTANCIADA DA 88<sup>a</sup>  
(OCTOGÉSIMA OITAVA)  
SESSÃO ORDINÁRIA,  
TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL  
PARA DEBATER QUESTÕES RELACIONADAS À VIOLENCIA NO TRÂNSITO  
DO DISTRITO FEDERAL,  
EM 29 DE SETEMBRO DE 2011.**

PRESIDENTE (DEPUTADO DR. MICHEL) – Está aberta a presente sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

DEPUTADO RÔNEY NEMER – Sr. Presidente, solicito o uso da palavra.

PRESIDENTE (DEPUTADO DR. MICHEL) – Concedo a palavra a V.Exa.

DEPUTADO RÔNEY NEMER (PMDB. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, eu gostaria de fazer um apelo a V.Exa. Estão presentes na galeria os fiscais tributários da Secretaria da Fazenda.

Ontem, por iniciativa do Deputado Chico Vigilante, nós solicitamos que fosse realizada uma audiência pública no dia 13 de outubro para tratarmos dessa situação, Deputada Luzia de Paula, Deputado Evandro Garla, Deputado Benedito Domingos, Deputado Cláudio Abrantes. O que nos preocupa é que hoje, como vemos a galeria lotada de servidores, o trabalho deles, como eu disse ontem, é muito importante para o Estado, porque é através do controle, do trabalho que eles fazem, e também que os auditores fazem, que efetivamente há o controle para que não haja sonegação, para que não haja desvio de recursos dos cofres do Estado, que são revertidos em melhorias para a sociedade do Distrito Federal.

Então, para que eles não fiquem esse período todo nessa ansiedade, pois é muito ruim para a produção – eu e V.Exa. como servidores sabemos –, essa angústia, eu gostaria de pedir que V.Exa. – a sua equipe já fez aqui o requerimento –, o Deputado Chico Vigilante, pudesse assinar o requerimento para anteciparmos a



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	2

audiência pública de quinta-feira, dia 13, para quinta-feira, dia 6, para tentarmos otimizar, independentemente de que lado a pessoa irá votar, ou como pretenda votar, ou qual será o projeto vencedor. Não é mesmo, Deputada Liliane Roriz? Eu também conversei com a Deputada Liliane Roriz, que está de acordo.

Eu queria dizer aos senhores que está marcada uma comissão geral para a próxima quinta-feira, do Deputado Raad Massouh, e S.Exa. está abrindo uma exceção, porque vamos transferi-la, com a anuência dele, para quinta-feira, dia 13. Eu gostaria que os senhores agradecessem ao Deputado Raad Massouh por sua compreensão.

O Deputado Chico Vigilante e a Deputada Liliane Roriz, que é a Presidente e a Relatora do projeto na comissão de mérito, a Comissão de Assuntos Sociais, estão de acordo. Eu conversei também com a Deputada Luzia de Paula, o Deputado Evandro Garla, o Deputado Benedito Domingos, o Deputado Cláudio Abrantes, a Deputada Eliana Pedrosa, que, como Líder da Oposição, também concordou. S.Exa. esteve aqui. Ou seja, todos os Deputados desta Casa, gente, concordam que é preciso agilizarmos, sem dizer que está açodado. Nós queremos, independente do mérito, mas principalmente por querer que vocês, fiscais e auditores, continuem fazendo o trabalho de vocês.

Senhores, o Deputado Raad Massouh está ao telefone confirmado que, apesar de estar tudo pronto, pois é um trabalho de meses que S.Exa. vem fazendo, todo o material já está pronto para o dia 6. Por terem pedido e por saber da importância do trabalho de vocês – estou falando com eles, Deputado Raad Massouh, no microfone. A galeria está lotada. O Deputado Raad Massouh está aqui, retornando a ligação, e concedendo. Mesmo no prejuízo, ele vai transferir para o dia 13.

Obrigado, Deputado Raad Massouh. Um abraço!

Deputado Olair Francisco, somente para posicionar V.Exa., informo que estamos pedindo para antecipar: em vez de fazer a comissão geral no dia 13, para tratar do assunto da reestruturação da carreira de Auditoria e Fiscalização Tributária, faremos quinta-feira que vem, dia 6. E pedimos a V.Exa. que assine também.

(A sessão transforma-se em comissão geral.)

PRESIDENTE (DEPUTADO DR. MICHEL) – A presente comissão geral, em razão da aprovação do Requerimento nº 622, de 2011, de autoria da Deputada Liliane Roriz, destina-se a debater as questões da violência no trânsito do Distrito Federal.

(Assume a Presidência a Deputada Liliane Roriz.)

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Boa tarde a todos. Sejam bem-vindos a esta Casa.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88ª SESSÃO ORDINÁRIA	3

A presente comissão geral destina-se a debater a violência no trânsito da nossa cidade. Isso não é uma bandeira, é uma causa social, e fazem parte disso todos os cidadãos do Distrito Federal. Fico muito feliz por vocês participarem desta comissão. Aqui o assunto será discutido e para cá serão trazidas várias informações. Após esta reunião, faremos um documento que será enviado ao Governador Agnelo.

Hoje aqui estão representados a Polícia Militar, o Corpo de Bombeiros, a Defesa Civil, a Polícia Civil, algumas ONGs. Estão presentes também professores da UnB, médicos.

Vocês estão convidados a participar deste momento. Quero deixar claro que na quinta-feira, dia 6, vai haver outra comissão geral para discutir o assunto que trouxe os senhores a esta Casa. Podem ter certeza – e dou a minha palavra – de que nós vamos trazer uma solução para o problema de todos. (Palmas.)

Convido todos a adentrarem no plenário para o início da comissão geral.

Está suspensa a presente comissão geral.

(Suspensa às 15h54min, a comissão geral é reaberta às 16h09min.)

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Boa tarde.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Dou boas-vindas a todos os presentes. Tenho a honra de declarar abertos os trabalhos desta comissão geral para discutirmos questões relacionadas à violência do trânsito do Distrito Federal.

Tenho a honra de convidar para tomar assento à mesa o Superintendente de Trânsito do DER, Dr. Murilo de Melo Santos, representando o Diretor-Geral do DER, Sr. Fauzi Nacfur Júnior; convido o Diretor de Educação de Trânsito no Detran, Sr. Marcelo Granja, representando o Diretor-Geral do Detran, Sr. José Alves Bezerra; o Diretor do Instituto Médico Legal, Sr. Malthus Fonseca Galvão; o Diretor de Assistência às Urgências e Emergências da Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal, Dr. Ayrton de Castro Gonçalves Barroso, representando o Secretário de Estado de Saúde do Distrito Federal, Dr. Rafael de Aguiar Barbosa; o Comandante de Missões Especializadas da Polícia Militar do Distrito Federal, Cel. José Ricardo Rocha Cintra de Lima, representando o Comandante-Geral da Polícia Militar do Distrito Federal, Cel. Paulo Roberto Witt Rosback; o Subcomandante Operacional do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, Cel. Luiz Blumm, representando o Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, Cel. Márcio de Souza Matos; o Subcomandante do BPT, Major Sérgio Roberto Roballo, representando o Comandante do BPT, Cel. Jorge Cronemberger Ribeiro Silva; o Dr. Ticiano Figueiredo de Oliveira, representando o Presidente da OAB/DF, Dr. Francisco Queiroz Caputo Neto.

Peço para que se considerem à esta Mesa os doutorandos da UnB, Dr. Arthur Moraes, e o Sr. Presidente da ONG Rodas da Paz, Uirá Felipe Lourenço.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	4

Registro a presença dos nobres colegas: o Exmo. Sr. Terceiro-Secretário da Câmara Legislativa do Distrito Federal, Deputado Joe Valle; o Exmo. Sr. Vice-Presidente da Comissão de Segurança, Deputado Chico Vigilante; o Exmo. Sr. Líder de Governo na Câmara Legislativa do Distrito Federal, Deputado Wasny de Roure; o Exmo. Sr. Vice-Presidente da Comissão de Desenvolvimento Econômico Sustentável, Ciência, Tecnologia, Meio Ambiente e Turismo, Deputado Olair Francisco; o Exmo. Sr. Deputado Prof. Israel Batista; o Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Educação e Saúde da Câmara Legislativa do Distrito Federal, Deputado Washington Mesquita.

Senhoras e senhores, meu boa-tarde. Primeiramente, quero agradecer a todos que estão compondo esta Mesa. É uma grande satisfação atenderem ao convite que lhes foi enviado. Fico muito feliz por este momento para iniciarmos os trabalhos desta tarde. Não adianta este parlamento decidir fomentar um debate sobre qualquer assunto se quem realmente entende do assunto não dá valor a este momento.

De coração, e mais uma vez, muito obrigada! Com a presença dos senhores aqui, tenho certeza de que nossa tarde será muito proveitosa e produtiva.

Decidi convocar esta comissão geral sobre violência no trânsito por dois motivos. O primeiro, porque eu tenho acompanhado o número crescente de acidentes, principalmente com mortes, no Distrito Federal, e isso deixa qualquer mãe, qualquer pai de família, qualquer cidadão completamente incomodado.

O segundo motivo, e o mais grave, é porque não vemos um empenho das autoridades para mudar essa triste realidade. Para os senhores terem ideia, a média atual nas ruas do Distrito Federal é de quase 40 óbitos por mês. Em outras palavras, uma média de 10 mortes por semana – um número de quase 10% a mais do que o registrado no ano passado.

Os senhores podem não saber, mas no Brasil um terço dos pacientes do SUS com lesões medulares ou do cérebro foram vítimas de colisões em automóveis. Como é de se esperar, as estradas são as nossas maiores vilãs, já que permitem uma velocidade maior. Só para ilustrar a diferença, em três meses ocorreram 77 colisões nas estradas, contra 27 nas vias urbanas do Distrito Federal. Esses números são motivados, principalmente, pela imprudência. Seja pela mistura do álcool com a direção, seja pela alta velocidade.

Percebemos que a falta de consciência de quem usufrui do trânsito é sempre o que incentiva os acidentes no Distrito Federal. Essa imprudência, aliada com o aumento da frota de carros no Distrito Federal, faz com que a nossa preocupação aumente ainda mais. No ano passado, tínhamos mais de um milhão e duzentos mil carros nas ruas do Distrito Federal. Esse número é grande e o seu crescimento foi de 40% só de 2006 até o ano de 2010.

E para piorar, temos poucos servidores na fiscalização. Os que temos são desvalorizados e esquecidos pelo Governo. Corrijam-me se eu estiver enganada, mas



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	5

são pouco mais de 120 servidores que atuam nesta área atualmente, o que é um absurdo.

Enfim, é uma série de motivos que juntos fazem do trânsito da nossa cidade um dos mais violentos do Brasil. E o que nos revolta mais é que a nossa cidade já foi exemplo de educação no trânsito, a exemplo de que fomos um dos primeiros a respeitar a faixa de pedestre no nosso País. Tivemos um grande ganho com a aprovação da Lei Seca, mas somente nos primeiros anos de sua validade. Já no terceiro ano da lei em vigor, os números deixaram de cair. Ao contrário, subiu quase 4% a quantidade de motoristas flagrados alcoolizados.

Percebemos que o motorista não quer ser consciente na chamada direção preventiva. O perfil da maioria dos condutores de hoje é o de evitar ser flagrado na infração. Quem nunca percebeu um carro acelerar acima da velocidade permitida na via e, apenas nos pontos de radar, frear para não ser multado? É esse tipo de percepção que temos de mudar. Isso não acontece do dia para a noite. Começa aqui, com iniciativas como essa desta comissão geral realizada hoje, aqui na Câmara Legislativa.

Quero convidar cada um dos senhores para juntos elaborarmos várias sugestões que serão incluídas num manifesto oficial. Esse documento será encaminhado ao Governador como metas que poderão ser cumpridas nos próximos anos. Um exemplo é a sugestão de criar uma central de gerenciamento de tráfego, como ocorre em outras capitais brasileiras.

É muito triste, senhores, saber que temos na Capital da República um dos sistemas mais atrasados do Brasil. Essa central serviria para identificarmos as localidades mais perigosas quando o assunto é violência no trânsito. Quando o local for identificado, o Governo entra com medidas direcionadas para a redução daquelas ocorrências. Hoje, nosso controle é feito basicamente por semáforos e por servidores do Detran e da Polícia Militar.

Precisamos criar políticas públicas sérias de prevenção e de valorização da direção preventiva. Paralelamente a isso, temos que investir nos servidores dos órgãos de fiscalização, como o DER e o Detran, que aliás está em greve.

Brasília já foi referência de trânsito seguro e precisa resgatar este exemplo. Temos de fazer com que hoje nossas palavras não fiquem apenas no universo dos discursos e passem para a prática. Precisamos cobrar do Governo medidas sérias, emergenciais para que os acidentes de trânsito parem não apenas de tirar vidas, mas de tirar sonhos das nossas famílias. Ter a vida interrompida ou mesmo limitada por causa de uma imprudência é algo inaceitável. Sabemos que não há uma política séria para combater esses índices. Isso é imperdoável.

Estamos aqui hoje para isso. Vamos trabalhar muito para fazer o nosso papel e cobrar do Governo que comece a desempenhar com responsabilidade o papel dele. Muito obrigada a todos vocês.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	6

Eu gostaria de passar a palavra ao meu nobre colega, Exmo. Sr. Terceiro-Secretário da Câmara Legislativa do Distrito Federal, Deputado Joe Valle.

DEPUTADO JOE VALLE – Boa tarde a todos, aos meus amigos, aos meus colegas; ao Deputado Olair Francisco, que está sempre presente com toda sua seriedade, seu trabalho, seu entusiasmo, mostrando-nos que, sempre com vontade, faz as coisas; ao Deputado Chico Vigilante, grande companheiro desta Casa, o tempo inteiro alerta a todos os assuntos que dizem respeito ao cidadão do Distrito Federal.

Quero agradecer a minha amiga, colega de muito tempo, Deputada Liliane Roriz. Quero falar da importância desta comissão geral e agradecer a S.Exa. como cidadão, porque este é um assunto de extrema importância. Quero dizer até que S.Exa. e os que estão aqui no plenário são signatários de uma Frente Parlamentar desta Casa, que é a Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, que já existe e está trabalhando.

Nesse sentido, todas as autoridades presentes são pessoas que estão aqui pela forma como trabalham, muitas vezes sem os recursos necessários. Com trabalho, com vontade e com paixão, os senhores desempenham o seu papel, que é extremamente importante e resulta no salvamento de muitas vidas. Tenho certeza absoluta de que todos os senhores que estão nessa mesa trabalham porque gostam do que fazem e, gostando do que fazem, colocam-se à disposição da coletividade, da comunidade de uma forma extremamente expressiva.

É exatamente isto o que esperamos do agente público: mesmo com tudo contra, ser seguro do que faz e fazer de forma apaixonada. Essa é uma área em que, por mais que se faça, por mais que se faça, ainda é pouco. Por mais recursos que se coloquem, são poucos recursos.

Quando percebemos que investir na educação, investir nos sistemas de trânsito inteligentes tem como resultado uma grande economia para o governo. Sabemos que colocar recursos no orçamento para isso não é gasto, é investimento. Para cada real investido numa política de trânsito seguro, o governo recupera 10, 20, 30, 100 vezes mais nos hospitais, na política de doença, porque, na realidade, quando falamos de saúde, o tratamento é da doença. Estamos falando da secretaria de doença. Ela só trata quase sempre da doença, e temos que passar a tratar da saúde. Investir em saúde é investir no trânsito seguro sem dúvida nenhuma.

Tenho certeza de que todas as autoridades que estão aí em cima sabem do que estou falando. Então, Deputada Liliane Roriz, as frentes parlamentares aqui têm tido um resultado extremamente expressivo. Essa frente parlamentar especificamente, quase todos os Deputados assinaram. Alguns não assinaram porque não estavam presentes quando lançamos esse processo. Ela divide-se hoje em cinco grupos de trabalho, que já estão ativos.

O primeiro grupo de trabalho chama-se Grupo de Trabalho da Gestão no Trânsito. Nosso Presidente, pessoa extremamente interessada nesses assuntos, está



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	7

chegando aqui na Casa. Sei que, daqui a pouco, S.Exa. vai usar o microfone. Esse grupo de trabalho está aqui para discutir efetivamente modelos de gestão que permitam a inteligência no trânsito. Sabemos que, na maioria das vezes, muitos recursos podem estar sendo gastos, mas, por falta de um planejamento, de um modelo de gestão estruturado, acabamos tendo muito problema.

Então, esse grupo de trabalho está aqui com a sociedade civil organizada. Aproveito para fazer o convite a todos para participarem desses grupos. Eles são completamente abertos, e todo o resultado vai para a internet, para se discutir. Quem for dessa especialidade poderá vir aqui. A ideia é que esses grupos de trabalho, através de audiências públicas, cheguem a elaborar, nesta Casa, uma lei, um processo legislativo que venha auxiliar, blindando esses processos – de forma definitiva – da questão partidária e política, para que tenhamos planejamento de longo prazo.

Não se faz planejamento nessas áreas no soluço mandatário, porque a ruptura é um câncer que acaba com qualquer tipo de política de trânsito no mundo inteiro. Então, o que nós precisamos é de um planejamento a longo prazo. E se faz planejamento a longo prazo com a sociedade civil organizada, com os grupos que trabalham nisso e com as pessoas de carreira dessas áreas, que normalmente são pessoas extremamente dedicadas.

O segundo grupo de trabalho que já está ativo é o grupo de trabalho que está discutindo bases legislativas e todo um processo de infraestrutura viária. Esse grupo de trabalho está aberto. Eu gostaria de convidar todos a participarem dele.

Terceiro grupo de trabalho: segurança dos veículos. Muitas vezes, você fala de segurança de trânsito, mas os veículos que estão circulando na rua, se você for fazer qualquer tipo de inspeção, não passam. Eles precisam parar, porque eles estão colocando em risco tanto o condutor quanto quem está próximo ao carro. Então, esse grupo é para discutir, inclusive, leis para que exista uma segurança de veículos melhor.

O quarto grupo de trabalho é do comportamento e segurança dos usuários. Temos uma faixa que foi colocada para se parar o trânsito e dar segurança ao pedestre, mas o pedestre, o usuário não atravessa na faixa, ele atravessa em um local extremamente perigoso. Então, isso também é um processo que tem que ser abordado com leis muito claras, para que possamos facilitar esse trabalho.

O quinto grupo de trabalho é o grupo de trabalho do atendimento pré-hospitalar, hospitalar e reabilitação. É também um espaço que precisa de muita atenção, extrema atenção. O coordenador desse grupo está aqui. Depois, uma pessoa que trabalha comigo só com essa parte da mobilidade sustentável e do trânsito seguro vai explicar melhor para vocês.

Esses grupos de trabalho que estão aí estruturados obedecem às recomendações da Organização Mundial de Saúde e da Organização das Nações



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	8

Unidas, aos pilares da Década Mundial de Ações de Segurança no Trânsito. Todo esse trabalho é porque há uma frase muito clara que tem sido colocada mundialmente: "Juntos podemos salvar milhares de vida".

Essa frente parlamentar segue o modelo da Frente Parlamentar Nacional, que eu tenho acompanhado já há três anos, porque quem lançou essa frente parlamentar é um Deputado Federal do meu partido, Beto Albuquerque, meu grande amigo. Temos acompanhado, já há bastante tempo, esse trabalho, porque entendemos e sabemos que é um trabalho que, com pouco esforço, muitas vezes, salvam-se muitas vidas. Sabemos que, às vezes, investimentos são feitos em grandes obras, mas as pequenas medidas, os pequenos gestos salvam vidas e levam qualidade de vida para a população.

Outra coisa que está sendo muito discutida é que não adianta fazermos esse trabalho se a política é paradoxal. Porque, se eu falo em meio ambiente o tempo inteiro, se eu falo em segurança de trânsito e eu faço uma política que incentiva as pessoas a comprarem o carro individualmente, eu, na realidade, dou com uma mão e tiro com a outra. Se eu alargo as minhas pistas de tal forma que eu melhoro o trânsito, fica fácil. Se eu aumento o crédito e ajudo as montadoras de automóveis a produzirem cada vez mais, logicamente eu estou investindo no meu problema de trânsito. Automaticamente, não tem saída.

Se eu tenho um milhão e duzentos mil carros, e vou ter quatro milhões de carros rodando, estatisticamente é muito claro que o meu número de acidentes tende a subir. Para cada carro individual que vai para a praça, eu preciso ter planejamentos, inclusive de orçamento, que vão trabalhar educação, inspeção veicular, uma série de coisas que precisam ser feitas e devem ser discutidas aqui.

Por isso, Deputada Liliane Roriz, mais uma vez eu gostaria de parabenizar V.Exa. Nós estamos procurando todas as autoridades para que esta Casa, a partir da frente parlamentar, seja o lócus de discussão para que possamos cada vez mais melhorar o ambiente de leis que permitam ao Executivo desenvolver todo o trabalho que precisa ser desenvolvido no sentido de melhorar e diminuir a violência no trânsito.

Outra coisa que temos trabalhado muito são formas de transporte coletivas, diferenciadas, como a bicicleta. E quando falamos de bicicleta, todos pensam que ela é simplesmente para fazer esporte ou para servir de *hobby*. Mas em uma cidade horizontal como Brasília, ela efetivamente pode, é e será uma grande saída para a mobilidade.

Temos aqui a presença do presidente da ONG Rodas da Paz, o Uirá. Hoje de manhã eu estava conversando com o Presidente desta Casa para que pudéssemos agilizar o processo de criar espaços de estacionamento para as bicicletas, não só o espaço de estacionamento, mas também um local onde as pessoas possam chegar, trocar-se, tomar um banho e vir trabalhar. Porque na hora em que você coloca essas



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	9

facilidades, outras pessoas — não só o Uirá, que vem todos os dias de bicicleta para cá — poderão vir de bicicleta. Elas acharão formas de vir para cá e haverá menos um carro na rua. Parece pouco, mas é muita coisa, se cada um de nós tomarmos uma atitude para diminuir esse processo.

Deputada Liliane Roriz, eu fiquei muito satisfeito e feliz de poder estar aqui hoje. Quero me colocar à sua disposição como um soldado mesmo, para que todos nós aqui da Câmara, todos os Deputados — Deputado Olair Francisco, V.Exa. que está sempre preocupado com o cidadão —, possamos fazer uma verdadeira cruzada nesse sentido, colocando as nossas emendas nessa direção. Eu já disse para o Ronaldo, que é coordenador dos trabalhos de articulação da frente parlamentar, que nas minhas emendas, para cada tema do meu mandato, eu estou direcionando um milhão de reais por ano para essa área. O Ronaldo está aqui comigo pilotando esse trabalho, para que possamos colocar esse recurso de forma que tenhamos o discurso, mas também a ação.

Essa é a lógica de trabalho da frente parlamentar. Todos se disponibilizaram para trabalhar na articulação, na documentação, mas também no fomento, a partir de suas emendas.

Muito obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Deputado Joe Valle, muito obrigada.

Solicito que considerem à Mesa o professor da Faculdade de Medicina da UnB, doutor em segurança de trânsito, Sr. Davi Duarte Lima.

Neste momento, concedo a palavra ao Vice-Presidente da Comissão de Desenvolvimento Econômico Sustentável, Ciência, Tecnologia, Meio Ambiente e Turismo, Deputado Olair Francisco.

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Eu gostaria de saudar a autora desta comissão geral, Deputada Liliane Roriz; de saudar o Diretor de Educação de Trânsito do Detran, Sr. Marcelo Granja, e de pedir minhas desculpas, porque eu solicitei à Deputada. Quando é realizada uma comissão geral, geralmente nós ouvimos primeiro os membros da Mesa, os representantes que vêm aqui trazer as demandas e, depois, usamos da palavra. Mas, infelizmente, esta sessão de tão grande importância teve um atraso, e eu tenho outro compromisso de saúde. Terei de me ausentar, por isso pedi à Deputada Liliane Roriz que me concedesse a palavra de imediato.

Primeiro, Deputada Liliane Roriz, V.Exa., em seu discurso de abertura, falou do Detran e do DER, duas instituições do Distrito Federal de que todos nós, tanto o Parlamento quanto o cidadão, temos grande orgulho. Essas duas instituições que estão também envolvidas no trânsito do Distrito Federal são de extremo orgulho para o candango.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	10

Para falar da violência no trânsito, Brasília tem praticamente um milhão e seiscentos mil habilitados e, a cada ano, 120 mil pessoas entram no trânsito. Nós não temos uma política educacional — e não é só nesse governo, nos outros governos também foi da mesma forma — para quem entra no trânsito. Não vemos uma política pública, não vemos uma propaganda do governo dizendo que a batida de um carro a 50 km equivale a uma batida a 400 km. Nós não temos uma política para dizer que o cidadão que está entrando no trânsito agora, que foi habilitado, tem de ter um cuidado redobrado, tanto é que a sua habilitação é provisória no primeiro ano.

Infelizmente, os marqueteiros que defendem o governo só fazem comercial para ganhar prêmio, e isso ocorreu em todos os governos que passaram no Distrito Federal. Não vemos uma política adequada, que chegue ao peito do cidadão, à cabeça do cidadão. Esse negócio de *marketing*, falo isso, Deputada, porque na nossa empresa temos um problema danado com esse povo! Todo dia eles querem fazer um comercial que não atinge as pessoas, que é bonito, mas não é funcional.

Eu acho que, quando falamos em melhorar o trânsito – eu não vou me alongar muito –, temos de enfrentar a questão do transporte público do Distrito Federal. O transporte público de Brasília está falido! As quatro empresas que operavam no sistema de transporte desde 1960 são as mesmas até hoje. E Brasília que, no ano 2000, deveria ter 500 mil pessoas, hoje tem 2 milhões e 500 mil, Renatinha! Então, nós precisávamos hoje, pelo menos, de 15 ou 20 empresas para fazer o transporte público das pessoas.

Com relação ao metrô, apenas uma cidade é contemplada, que é Águas Claras. Na Ceilândia, o metrô só vai até a 25 da Ceilândia Norte, o restante não pode usá-lo porque não tem integração. Samambaia só é contemplada nas primeiras quadras, não vai até o final, não tem integração para levar o cidadão para usar o metrô.

Infelizmente, o nosso sistema de transporte público está deixando muito a desejar. Esta Casa foi responsável, este ano, por aprovar o novo sistema de transporte. O governo diz que vai fazer as transformações de que a sociedade precisa e que o povo espera.

Minha cara Deputada Liliane Roriz, esse assunto que V.Exa. traz a este plenário é de suma importância e nos preocupa muito, porque o trânsito mata e mata bem! Vemos todos os dias. É uma morte na faixa, é uma morte por irresponsabilidade de alguém, é alguém que tomou um pouquinho a mais, mesmo com a fiscalização noturna que temos hoje, e comete um erro que se torna fatal.

Eu gostaria de sugerir a esta Mesa, às pessoas que estão representando o Governo do Distrito Federal, às pessoas que têm às vezes a oportunidade de opinar, no seu órgão, no seu trabalho – às vezes, as pessoas têm a oportunidade de com a caneta ajudar a fazer uma transformação. Eu acho que um dos pontos de suma



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	11

importância – que quero aqui deixar como opinião – é a nossa informação, que também é uma peça fundamental para combater essa danada dessa violência contra as pessoas que perdem a vida. Uns perdem a vida, que se vai; outros perdem a vida ao ficarem parados, dependendo de terceiros. Eu vou traduzir: são pessoas que são acidentadas. Deus não chama, mas ele fica aqui dependendo de um e de outro, e fica em uma cama pelo resto da vida. Outros tiram a vida de alguém, e isso é a mesma coisa de também ter ido.

Eu tenho certeza, eu que sou cristão, de que quem tira a vida de alguém, e Deus perdoa porque Deus é um homem pacificador e perdoador, nunca vai estar bem consigo. Vai dizer: "Aconteceu isso por minha causa". Então, eu entendo que a informação, o *marketing*, pode ser muito importante neste combate à violência no trânsito.

Eu quero aqui testemunhar, dar os parabéns a V.Exa. mais uma vez e dizer a todos o meu muito obrigado. E que Deus nos abençoe a todos!

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito obrigada, Deputado Olair Francisco.

Eu gostaria de pedir que se consigne como integrante da Mesa o Sr. Carlos Dantas, Inspetor-Chefe do Departamento Regional da Polícia Rodoviária Federal.

Registro ainda a presença do meu nobre colega, o Deputado Federal Antônio Reguffe.

Concedo a palavra ao Deputado Prof. Israel Batista.

DEPUTADO PROF. ISRAEL BATISTA – Boa tarde a todos; boa tarde, Sra. Presidente. É muito bom estar nesta Comissão para debater este tema importante e ver esta Mesa com tanta gente qualificada. Está ali o Coronel Cintra, que é uma referência no tema.

Eu faço uso da palavra hoje para lembrar um assunto muito específico, para dizer que um trânsito seguro é possível, para lembrar que há alguns anos uma campanha provou que era possível mudar não só o trânsito, mas a mentalidade das pessoas, provocar uma mudança profunda de comportamento, criar novos hábitos, transformar o trânsito pela transformação da educação.

Há alguns anos, o então Governador Cristovam Buarque lançava a campanha Paz no Trânsito, que tinha um símbolo que até hoje marca a nossa história, o Basta! E era uma campanha linda. Essa campanha, Deputada Liliane Roriz, inaugurou em Brasília uma nova forma de implantação de um programa de governo. O Governo avisou que o Código de Trânsito seria cobrado à risca, disse que a faixa de pedestre deveria ser respeitada, caso contrário haveria multa, estabeleceu um prazo de três meses — vejam que preparação — para as campanhas educativas nas escolas, na televisão.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	12

Naquela ocasião, o *Correio Braziliense* aderiu à campanha com toda a força e passou a publicar na primeira página do Caderno Cidades, toda semana, uma vítima de acidente fatal. Isso deixou a nossa sociedade muito tocada. Começaram a ensinar nas escolas a importância de a criança cobrar dos pais que eles parassem na faixa. Começamos a cobrar dos nossos cidadãos que entendessem que a máquina não poderia ser mais importante que o ser humano, que o ser humano estava acima disso, que nós usássemos nossas pernas. O automóvel é uma alternativa que deve respeitar a fragilidade humana. Essa campanha incrível gerou uma mudança conceitual, gerou uma mudança muito profunda na nossa sociedade.

A campanha Paz no Trânsito é para mim um alento. Toda vez que eu me lembro dessa campanha – eu era ainda uma criança, eu era muito novo –, toda vez que eu me lembro de como isso era tratado na escola, das crianças, dos adolescentes ouvindo falar disso e de como os professores se envolveram, Deputada Liliane Roriz, vejo que foi muito interessante, vejo que há esperança. É bom investir em políticas que toquem profundamente a mentalidade de uma população.

Então, até hoje eu costumo elogiar muito o Senador Cristovam, porque foi uma ideia que transformou um comportamento na base desse comportamento, tratando, inclusive, de questões psicológicas, dizendo que o trânsito é responsabilidade de cada indivíduo. Há algum tempo, as crianças que tinham 8 anos na época do lançamento da faixa, em 2008, completaram 18 anos e tiraram as suas carteiras. Já foram crianças que começaram a dirigir com outra mentalidade. O resultado veio rápido, pois 10 anos depois o índice de atropelamento havia caído pela metade. Depois de um tempo, esse índice subiu um pouquinho, e aí foi preciso refrescar a memória do brasiliense para que se lembrasse de que parar na faixa é um marco identitário da nossa cidade. Faz parte da nossa identidade, os brasilienses param na faixa, e por isso estamos orgulhosos diante de todo o Brasil.

Faço uso da tribuna para dizer que há esperança, para elogiar essa iniciativa do Professor Cristovam Buarque, para lembrar que nós precisamos refrescar nossa memória sempre e ter a faixa de pedestre e um trânsito de qualidade como motivos de orgulho para a identidade do brasiliense: “em Brasília paramos na faixa de pedestres, em Brasília não costumamos buzinar, em Brasília respeitamos as leis de trânsito”. A Capital da República tem o dever de ser exemplo para o Brasil, porque para isso fomos criados.

Muito obrigado, Deputada Liliane Roriz. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito obrigada por suas palavras. Concordo plenamente quando V.Exa. diz que nós temos de fazer reverência ao nobre Senador da República Cristovam Buarque. Se hoje o brasileiro e o brasiliense param na faixa e a respeitam, devemos ao Senador Cristovam Buarque. Isso é um hábito mundial, é um hábito de países de primeiro mundo. Se Brasília conseguiu fazer isso, pode conseguir muito mais.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	13

Eu gostaria de chamar o Exmo. Sr. Deputado Federal Reguffe, amigo que vai fazer uso da palavra. (Palmas.)

Quero ainda registrar a presença dos estudantes do Centro Educacional Adventista do Gama, da professora Rita Santana, do Marlon Novae e dos alunos do Compacto. Muito obrigada pela presença de vocês. (Palmas.)

DEPUTADO FEDERAL REGUFFE – Deputada Liliane Roriz, em nome de quem cumprimento toda a Mesa presente e a quem parabenizo por essa iniciativa de gerar este debate aqui neste Parlamento, até porque uma das funções do Parlamento é entrar na vida real das pessoas. Este debate aqui visa contribuir para isso. Então, parabenizo V.Exa. por isso.

Também quero cumprimentar os servidores da Câmara, pois esta é a primeira vez que volto aqui desde que deixei a Câmara. Cumprimento cada um dos servidores que me trataram com tanto carinho aqui durante os quatro anos em que aqui estive.

Senhoras e senhores presentes, ao discutir a violência no trânsito, a gente precisa discutir a violência no trânsito tendo como base dessa discussão a nossa legislação, a nossa legislação nacional, que é a legislação que controla o trânsito, e também o nosso corpo de leis distritais.

Eu, quando fui Deputado Distrital, apresentei dois projetos nessa área, que foram aprovados pelo Plenário com muita luta. Eles foram sancionados pelo Governador e publicados no Diário Oficial. Portanto, viraram leis e não são cumpridas da forma como esta Casa aprovou. Apresentei aqui um projeto que obrigava os ônibus e todos os veículos de transporte público coletivo, Deputada Liliane Roriz, a colocarem um aparelho limitador de velocidade. Eu não inovei, porque isso existe em várias partes do mundo. Os ônibus nunca poderiam ultrapassar a maior velocidade do seu circuito, mas isso não é cumprido. Vez por outra, vemos acidentes com ônibus e, no último mês, com uma vítima fatal. A perícia disse que o ônibus ultrapassou a velocidade de 100 Km/h. Ou seja, caso a lei estivesse sendo cumprida, aquela vida não teria sido perdida.

Fui ao Ministério Público – não sei se há alguém de lá aqui – e fiz duas representações para que a lei seja cumprida. É para isso que o Ministério Público serve. São leis que não estão sendo cumpridas, assim como a Lei da Rede de Segurança. Vez por outra, uma pessoa passa, arremessa uma pedra, fere alguém e ainda dizem: “É um assunto menor.” É menor porque não é o parente dessas pessoas que sofreu aquilo. Então, fui ao Ministério Público, fiz a representação e espero que seja tomada uma providência.

Apresentei um projeto nesta Casa, que também foi aprovado, sancionado e virou lei, que exige que as escolas, as faculdades, os centros comerciais, os *shoppings*, os órgãos públicos distritais tenham bicicletário. Isso é o mínimo em política pública de mobilidade urbana. Mas também há quem descumpra. Também



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	14

há os que possuem bicicletário, mas não por causa da lei e, sim, porque achou que deveria ter. É um transporte limpo, saudável. O Governo deveria investir na construção de ciclovias. Brasília é uma cidade planejada. A gente precisa diminuir o tráfego. Em Brasília, constroem-se apenas ciclofaixas, como se fossem ciclovias. Uma coisa é ciclofaixa e outra é ciclovias. É preciso que essa discussão da mobilidade urbana aconteça junto com a discussão da violência no trânsito.

Quero também fazer referência ao que o Deputado Prof. Israel Batista bem disse, quando o Senador Cristovam Buarque colocou esse tema na agenda. É preciso que isso seja reconhecido. Tive aqui um mandato como Deputado Distrital, estou tendo um como Deputado Federal e aprendi uma coisa na política, que é a seguinte: se alguém tiver dez elogios e uma crítica a um cidadão, será feita a crítica. É tão difícil as pessoas reconhecerem que uma pessoa pode dar uma contribuição, mesmo quando há divergência. É preciso que também as coisas boas sejam reconhecidas, até para incentivar as atitudes boas na política.

O Cristovam foi uma pessoa que teve coragem, quando ninguém achava que seria possível, de colocar esse tema na agenda. As pessoas diziam: "Parar na faixa de pedestre e levantar a mão é coisa para a Suíça." Em Brasília, isso foi prática e tem que ser resgatado, porque fomos exemplo para Brasil. Todos temos uma participação nessa atitude. Construímos juntos essa prática. Brasília não é uma cidade de escândalos políticos, Brasília é uma cidade também de pessoas com grandes atitudes.

Também é importante, na questão da mobilidade urbana, colocar os corredores exclusivos para ônibus, que há em todas as partes do mundo. Está demorando para chegar aqui e há em todos os lugares do mundo.

Solicitei, na Câmara dos Deputados, um estudo à Consultoria Legislativa e pretendo protocolar um projeto que vai exigir que a pessoa, ao adquirir a carteira de motorista, entre outros requisitos, visite uma unidade de traumas, para ver que o carro é uma arma, que ele pode machucar vidas. Isso, inclusive, terá um sentido pedagógico. Dependendo da resposta da Consultoria, protocolarei o projeto. Também pedi que verificassem se isso já existe em alguma parte do mundo e se há algum obstáculo. Penso que, para alguém adquirir a carteira de motorista, deveria visitar uma unidade de traumas em um hospital público, a fim de ver o que significa dirigir.

Para finalizar, quero mais uma vez parabenizar a Deputada Liliane Roriz pela atitude de fazer este debate. Fiquei feliz pelo convite, porque desde que deixei a Câmara Legislativa do Distrito Federal, não estive mais aqui.

Parabenizo também todos os senhores que estão aqui e gostaria de pedir que esse assunto não se encerre nesta comissão geral, pois uma das grandes frustrações que tenho é que, na política, às vezes, fazemos grandes debates, falamos bonito, mas há poucas consequências práticas na vida real do cidadão. A



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	15

vida real é que conta. A vida real da família de vocês, a vida real dos nossos amigos, é o nosso dia a dia. A política serve para isto: melhorar o dia a dia das pessoas.

Esta comissão geral se esgotar ou ter uma consequência prática depende de cada um de nós, depende de pensarmos como está sendo nossa atitude e o que podemos fazer de prático para melhorar isso. Acho que as pessoas, em temas importantes, têm que passar por cima de divergências políticas, como passou a Deputada Liliane Roriz ao me convidar para estar aqui. Elas têm que passar por cima do individualismo e do egoísmo, porque normalmente só sentimos o problema quando acontece conosco ou com alguém próximo de nós. Se conseguirmos sentir o problema das outras pessoas como se nosso fosse – isso não é fácil –, seremos, além de um cidadão melhor, um ser humano melhor.

Espero que os senhores não deixem esta comissão geral morrer no dia de hoje e que ela tenha, como consequência, a construção de uma cidade melhor para todos nós.

Muito obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito obrigado, Deputado Reguffe. A presença e a contribuição de V.Exa. engrandecem esta tarde. Esta Casa o abraça com bastante orgulho, porque sabe que V.Exa. deixou a Câmara dos Deputados nesta tarde, para nos prestigiar, e é uma pessoa bastante coerente, determinada, positiva e que realmente quer mudanças na nossa Capital. Muito obrigada pela sua presença. Fico muito feliz. V.Exa. pode estar certo de que suas palavras vão repercutir muito nesta tarde. Muito obrigada.

“Parabenizo a Deputada Liliane Roriz pela iniciativa desta audiência pública.

Realmente a violência no trânsito tem muitos e grandes causadores, entre eles a bebida, a imprudência e a falta de impunidade. Precisamos de políticas de conscientização e fiscalização mais eficaz na nossa cidade.

Meu abraço.

Jaqueleine Roriz, Deputada Federal.”

Eu gostaria de registrar a presença do grupo de teatro e saudar seus componentes Raíssa, Caio, Luiz Augusto, Meire, Francinete e Bruna, que farão uma apresentação para nós.

Durante a palavra dos oradores, faremos a inscrição daqueles que também gostariam de fazer uso da palavra desta tribuna, por 3 minutos.

Neste momento, passamos a palavra aos componentes da Mesa.

Concedo a palavra ao Presidente da ONG Rodas da Paz, Sr. Uirá Felipe Lourenço.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	16

SR. UIRÁ FELIPE LOURENÇO – Boa tarde a todos. Agradeço o convite e, na pessoa da Deputada Liliane Roriz, cumprimento todos os membros da Mesa. Preparei uma apresentação para falarmos sobre mobilidade urbana.

A ONG Rodas da Paz já tem quase 10 anos de atuação em Brasília. Sou o atual presidente e também sou usuário de bicicleta, como o Deputado Joe Valle já mencionou. É interessante termos a visão de alguém que não só estuda o tema, mas que também usa uma alternativa ao automóvel.

Gosto muito de usar imagens, tenho muito material para mostrar. Geralmente, quem está de carro não tem a visão do que se passa na cidade. As pessoas estão numa redoma metálica, estão muito rápidas, então não conseguem perceber a dinâmica da cidade.

Vou falar um pouco do contexto de alternativas. A infraestrutura e o contexto da cidade, é isso que temos. Até o Deputado Reguffe já comentou sobre essa questão. Temos vias largas, expressas, poucas calçadas, as ciclovias são poucas, poucos pontos de travessia. Nas vias expressas, o limite de velocidade é altíssimo, o que por si só já inibe quem está disposto a deixar o carro. Há inúmeros exemplos de vias com altíssimo limite de velocidade: EPTG, Eixão, EPIA, EPIG. Quer dizer, há uma cultura altamente rodoviária, pensada para o carro.

Infelizmente, os rumos tomados aqui no DF são atrasados. Várias cidades modernas já pensam em alternativas ao carro, incentivam cada vez mais os modos coletivos e não motorizados de transporte. E já estamos há alguns anos assim. A concepção da cidade foi rodoviária e continua ainda mais, com a duplicação de vias, construção de túneis, viadutos. Essa Linha Verde, por exemplo, sabemos que não tem nada de verde.

Apesar de todos esses incentivos ao transporte por carro, vemos que o caos está se instalando. A impressão que se tem – imagino que vocês também têm essa percepção – é que realmente não há mais espaço para os carros, seja em circulação nas vias, seja nos estacionamentos. E nós conhecemos, quem estuda o tema sabe as consequências desse atraso na política de mobilidade. Quer dizer, uma política, na verdade, de imobilidade. Então, temos mais pistas; constrói-se mais, duplica-se, criam-se mais vias, havendo um incentivo maior ao transporte motorizado. Mais motoristas, mais pessoas estão convidadas a usar o carro; quer dizer, mais motorista nas ruas. Com mais motoristas, as vias se tornarão saturadas.

O exemplo da EPTG é bem claro. Com poucos meses da mega-ampliação, já se tem vários trechos parados, são mais congestionamentos. O transporte por ônibus, por outro lado, se torna lento e caro, um maior risco aos pedestres e ciclistas. Mais poluição; mais acidentes. Aí, o poder público, ao invés de investir em outros modais, resolve investir ainda mais em pistas e viadutos para contornar esse caos que é um atraso.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	17

Temos alguns dados em mente. De 2001 a 2010, o DER aplicou mais de 700 milhões em obras de duplicação de rodovias, construção de viadutos e pavimentação. Nesse mesmo período, o investimento no metrô foi quatro vezes menor. Nós temos, na questão do transporte coletivo, o metrô com graves deficiências.

Eu, às vezes, quando volto à noite, para evitar pedalar pela linha vermelha – como eu prefiro chamar a EPTG –, faço a integração com o metrô. O que temos é esse caos, é a superlotação. Existem muitas falhas técnicas. Acho que quem é usuário conhece bem esses problemas. O sistema de ônibus também é terrível, talvez o pior do País. Incrivelmente na Capital Federal, é isto que temos: superlotação, ônibus quebrado, poluição. Essa questão do limite de velocidade seria bem interessante – que o Deputado Reguffe comentou –, mas é mais uma lei que realmente não temos na prática.

Alguns dados do trânsito no DF. Para vocês terem uma ideia, em 10 anos foram 2 mil pedestres e ciclistas mortos; uma média de 52 ciclistas mortos por ano. Uma frota crescente. Atualmente 1 milhão e 300 mil carros. Um carro para quase cada 2 habitantes, o que é uma média altíssima. Muitos carros em circulação e boa parte deles só com motoristas, o que é uma ineficiência absurda.

Para reforçar o contexto que temos de alta dependência de automóvel, acho que somos a única capital que tem estacionamentos gratuitos nas áreas públicas. Não se tem o estacionamento rotativo, que em outras cidades se chama zona azul. É mais um incentivo para a pessoa utilizar o carro. Quer dizer, para-se em qualquer lugar, sem qualquer ônus, sem reverter esse uso para os outros modais.

Algumas dificuldades para quem opta por caminhar. Infelizmente, não é uma cidade boa para se caminhar. Então, as calçadas são tomadas por carros, mesmo na área central, pode-se ver o que acontece. Ali, no canto inferior à esquerda, um casal de senhores na W3 Sul que simplesmente tem que desviar dos carros que estão na calçada. Isso em vários locais, especialmente nas satélites, mas também na região central. É esse o quadro que temos: calçadas muitas vezes inexistentes, ou invadidas ou até mesmo destruídas. Enquanto se gastam milhões com ampliação de vias, não se tem um investimento básico em calçadas.

Em qualquer cidade, esse é um item básico. Imagine para um cadeirante, como é a situação? Seria um desafio para alguém que não tenha deficiência, talvez um convite às autoridades de trânsito para usar a cadeira de rodas um dia, para sentir na pele como é.

Alguns exemplos práticos. O Eixo Monumental possui seis pistas. É um amplo espaço viário. Provavelmente, o Deputado Reguffe já tenha comentado sobre o corredor de ônibus. É incrível como em seis pistas não se pode distribuir. É uma medida tão fácil para mim! Quer dizer, eu vejo ali duas faixas para corredor de ônibus, transforma-se uma em ciclovia, pronto: ficam três para carros. Qual é a



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	18

dificuldade? Aí se fica falando em megaobras, ciclovia no canteiro... Nesse caso, é tipicamente uma redistribuição do espaço. São seis faixas sem qualquer incentivo a quem não está de carro. Mesmo assim, as pessoas de bicicleta estão ali, os pedestres também estão ali. Afinal, nem todo mundo tem ou quer ter um carro. Aí a pessoa se sujeita a isso em pleno Eixo Monumental, área central.

Canteiros largos. Ao contrário de outras cidades, nós não temos problemas de restrição de espaço. Quer dizer, os espaços públicos mal-utilizados, para mera contemplação dos motoristas. Pode-se ver nas fotos inferiores que realmente as pessoas acabam usando os canteiros sem qualquer infraestrutura. A nossa EPTG, um dos piores exemplos a nível nacional, talvez internacional, inclusive contou com recursos externos, até hoje a ciclovia prometida não saiu, não existem calçadas, e o corredor de ônibus não funciona.

Aí, para quem não conhece: até mesmo o acostamento, que seria um espaço mínimo de segurança, os carros invadem, e isso todo dia. No canto inferior direito, faixas de ônibus também invadidas por carros e ciclistas, e pedestres sem qualquer espaço, sem qualquer investimento, mesmo com recursos do BID; mesmo assim eles estão lá sem qualquer facilidade. Alguns casos também de ciclistas, com quem eu cruzo todo dia no meu trajeto, mas a bicicleta é, sim, uma alternativa a esse caos automotivo.

Só para dar uma ideia do transporte com bicicleta, ele é uma realidade em várias cidades brasileiras. Esses congestionamentos e o estresse causado pelo carro também têm feito as pessoas migrarem para a bicicleta. Esse movimento Cycle Chic envolve pessoas que usam roupas de trabalho, roupas normais para ir ao trabalho, de bicicleta. Rio de Janeiro e São Paulo têm investido no uso de bicicleta, num sistema público de bicicleta. A frota estimada de bicicletas no Brasil é de 75 milhões.

Na foto ali em cima, uma ciclovia lá de Belém; é tanto ciclista, que extravasa. E há outros exemplos, todos do Brasil, nenhum daí é da Europa. Na grande São Paulo, o crescimento do uso de bicicleta tem sido significativo – quase 100% num período de 10 anos – em função do caos. Eu até brinco que torço para que o caos se instale em Brasília logo, que aí as pessoas vão se dar conta de que a bicicleta é viável, sim.

Mais alguns bons exemplos do uso da bicicleta nas cidades, seja para transporte de pessoas, seja de cargas: em Mauá, tem um megacicletário que não tem nada a dever às cidades europeias. Alguns outros bons exemplos: Florianópolis tem uma ciclovia bem interessante, que foi feita com vagas para bicicletas; um túnel em Santos, com espaço, inclusive, para bicicleta e para pedestre; bicicletário; uma ciclofaixa, ali no canto inferior à esquerda, uma ciclofaixa bem feita, com uma delimitação, com a sinalização. A ciclofaixa não é necessariamente ruim.

O Código de Trânsito já prevê vários dispositivos para garantir a segurança do ciclista, que, infelizmente, os nossos órgãos de trânsito não fiscalizam, não só do DF,



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	19

mas de vários Estados: a distância lateral de 1,5 metro, a preferência do ciclista, e que todo motorista deveria reduzir a velocidade ao ultrapassar o ciclista. Infelizmente, muitas vezes nem se conhece, pois a nossa formação do motorista é muito falha.

As condições naturais de Brasília são boas: relevo plano e período de seca prolongado. Vou passar rápido porque já pediram para concluir. O transporte de bicicleta aqui no DF é uma realidade, há várias leis que incentivam a bicicleta, nove leis no total, desta Casa Legislativa, mas só uma delas é cumprida, que é a que permite a bicicleta no metrô. Todas as outras são ignoradas. Vou passar rapidamente.

Algumas das nossas ciclovias; o pouco que se fez dos 600 km prometidos é de péssima qualidade: locais sem vagas para bicicletas, quando o mínimo de que um ciclista precisa são vagas para parar, para estacionar, e aqui a gente não tem, também. Então, fica-se falando de ciclovia, mas há muitas outras questões a se observar.

Algumas das várias intervenções aqui dos nossos órgãos de trânsito: converter acostamento em terceira pista para carros – o espaço mínimo que se tinha de segurança para pedalar ou mesmo para andar, porque muitas vezes não existe calçada, é convertido em mais uma pista para carros, um retrocesso total; o aumento do limite de velocidade, outro retrocesso, pois cidades verdadeiramente modernas também reduzem o limite de velocidade, e aqui só se pensa em aumento.

Os incentivos ao uso da bicicleta são vários: pode-se pensar em caminhos cicláveis, moderação de trânsito – aí há o exemplo da França, da Alemanha, onde se fazem muitas zonas 30, que são regiões com limite de velocidade de 30 km por hora, e aqui o nosso mau exemplo é sempre o limite máximo. Aqui, só para justificar o limite reduzido de velocidade: quando você tem um atropelamento a 32 km por hora, o índice de morte de um pedestre é muito baixo; se você dobra essa velocidade, o índice de morte sobe assustadoramente: 85%.

Aí um bom exemplo, para não falar que bicicleta é só coisa para a Europa, coisa para gringo: o Rio de Janeiro – acabei de voltar de lá, pois estava no Fórum de Mobilidade – se tornou o Estado da bicicleta, pois tem investido muito nisso. Vocês podem ver as imagens que são todas de lá. Eles têm investido em ciclofaixas, em sinalizações nos cruzamentos, em zona 30, que é uma inovação no País – pelo menos é uma capital que está dando um bom exemplo.

Em Niterói também, da noite para o dia – independentemente de grandes obras, de ciclovias –, estão começando a pintar para sinalizar para os motoristas que, realmente, ali a bicicleta tem seu espaço, estão surgindo bicicletários, e tudo isso da noite para o dia. Fala-se muito em ciclovias que nunca vêm. Há medidas muito mais simples que podem ser feitas, mas, infelizmente, os nossos órgãos de trânsitos não as consideram.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	20

Algumas ações da ONG Rodas da Paz, só para finalizar: a gente fechou a primeira turma para formação de motorista em julho, até fizemos contato com o Detran, por meio do Marcelo Granja, e gostaríamos de ampliar justamente para dar a noção para os motoristas da importância de se proteger os ciclistas e os pedestres. Mais uma campanha nossa, e outra parceria com o Detran, foi a *blitz* educativa, de que faz parte esse adesivo nosso para colarem nos carros. A pessoa não precisa só pedalar para incentivar o uso da bicicleta, ela pode passar essa mensagem do metro e meio pelo seu carro. Orientações para pedalar em segurança, um trabalho que fazemos muito nas satélites, com palestras e dicas práticas.

Temos muitas oportunidades para virarmos o jogo e termos uma mobilidade mais humana: há grandes eventos, como a Década ONU de Segurança no Trânsito. Realmente, podemos ter uma cidade com uma qualidade de vida pensada para as pessoas, e não só para o motor.

É isso. Agradeço.

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Obrigada. Uirá, eu gostaria que você nos deixasse uma cópia desse seu material para que, concluídos os nossos trabalhos, pudéssemos incluir o seu estudo. Veio à minha cabeça que em Brasília as pessoas chamavam bicicleta de camelo; assim, poderíamos ter uma camelo-via. Então, é só uma questão de ajustar, adequar e ter vontade política. Isso já é um passo para o primeiro estudo que iremos encaminhar ao Governador do Distrito Federal, o Sr. Agnelo.

Gostaria de registrar a presença, e convido-o a sentar-se à mesa, do Presidente do Conselho de Trânsito do Distrito Federal – Contran, Dr. Edson Wagner Barroso. Registro a presença também do meu nobre colega, o Presidente da Comissão de Segurança desta Casa, Deputado Aylton Gomes, a quem já concedo o uso da palavra.

DEPUTADO AYLTON GOMES – Boa tarde a todos. Antes de mais nada, agradeço a Deus pela oportunidade de estar nesta tribuna para falar de um assunto tão relevante. Eu costumo dizer que, às vezes, as pessoas imaginam que esta Casa só funciona no horário de plenário e de votação. Também, mas há grandes discussões e momentos nesta Casa, e é tão bom quando vemos personalidade como a Deputada Liliane Roriz nos trazer uma discussão dessa monta, pois esta é uma Casa de Leis, aqui é a ressonância da comunidade, da sociedade, com seus diversos problemas e anseios. E quando se vem discutir com uma Mesa tão bem formada, com as autoridades competentes da área, principalmente a de segurança, para em um debate franco expor ideias e tirar daqui, realmente, encaminhamentos reais para o Executivo, para o Governador, é bom.

Então, parabenizo uma grande amiga e parceira nesta Casa, a Deputada Liliane Roriz, Presidente da Comissão de Assuntos Sociais, que chegou com uma disposição muito grande de fazer um trabalho, e o tem feito. Muito obrigado.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	21

Parabéns, Deputada, por essa iniciativa. Coloco-me à disposição de V.Exa. nesse assunto. No que V.Exa. demandar, está aqui um soldado à sua disposição para caminharmos ombreados nesta luta.

Também quero parabenizar a presença do Superintendente de Trânsito do DER, Sr. Murilo Melo dos Santos, representando aqui o Diretor-Geral – está demonstrando que é um cabra alinhado, é sempre bom quando percebemos que uma pessoa é comprometida, que tem realmente esse afínco, que tem essa linha. Parabéns, mestre! As palmas já adquiridas aqui mostram que seu trabalho é eficaz.

Cumprimento também o Diretor de Educação de Trânsito do Detran, Sr. Marcelo Granja, representando o Diretor-Geral, José Alves Bezerra; o Diretor do Instituto Médico Legal, Sr. Malthus Fonseca Galvão; o Diretor de Assistência às Urgências e Emergências da Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal, Dr. Ayrton de Castro Gonçalves Barroso, representando o Secretário de Estado de Saúde do Distrito Federal, Dr. Rafael de Aguiar Barbosa; o Comandante de Missões Especializadas da Polícia Militar do Distrito Federal, Cel. José Ricardo Rocha Cintra de Lima, representando o Comandante-Geral da Polícia Militar do Distrito Federal, Cel. Paulo Roberto Witt Rosback, um grande amigo; o Subcomandante Operacional do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, Cel. Luiz Blumm, representando o Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, Cel. Márcio de Souza Matos.

Como bombeiro, eu me sinto orgulhoso toda vez que faço parte de um evento que tem realmente a representação da corporação. Estou vendo outros companheiros e é muito bom, em uma discussão de um tema dessa grandeza, tema de segurança, de vida no trânsito, vemos a participação dos órgãos competentes. Eu me orgulho quando vejo a presença de pessoas representando essa corporação nobre pela qual tenho um carinho imenso.

Cumprimento o Subcomandante do BPTran, Major Sérgio Roberto Roballo, representando o Comandante do BPTran, Cel. Jorge Cronemberger Ribeiro Silva; o Dr. Ticiano Figueiredo de Oliveira, representando o Presidente da OAB, Dr. Francisco Queiroz Caputo Neto. O Ticiano é um amigo particular, um grande advogado criminalista desta cidade, um jovem de futuro. É tão bom quando vemos as personalidades desta cidade alcançando cargos e prontos para discussão, como essa autoridade que acabou de falar aqui. Mestre, você enriqueceu muito as pessoas que aqui estão com a sua palestra e com os seus dados.

Às vezes, estamos aqui no dia a dia, na loucura, e não paramos para perceber dados e ações pequenos, mas eficazes para melhorarmos a vida aí fora. Você chegou aqui e, em um curto espaço que pude observar, deu o recado e mostrou que precisamos repensar muito essa questão de trânsito.

Cumprimento também o Presidente da ONG Rodas da Paz, Uirá Felipe Lourenço. É uma instituição que observamos que vem fazendo um papel belíssimo



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88ª SESSÃO ORDINÁRIA	22

de consciência, chamando a atenção, fazendo com que as pessoas se envolvam e voltem a perceber as questões do trânsito. Cumprimento o professor da Faculdade de Medicina da UnB, doutor em segurança de trânsito, Davi Duarte Lima; o Inspetor Chefe do Departamento Regional da Polícia Rodoviária Federal, Sr. Carlos Antônio de Azevedo Dantas e todos os senhores que vieram a este debate trazer uma opinião, ouvir e tentar participar de alguma forma.

Esse é um assunto da mais alta relevância. Quem participa dos órgãos de segurança sabe que em primeiro lugar vem a vida, e quando se fala em vida, você tem de tomar ações eficazes, que venham preservar essa vida. Para o trânsito hoje de Brasília não adianta. Se continuarmos na linha das políticas que estão sendo feitas, entraremos no caos, como foi uma solicitação de nosso amigo. Só que ele solicita o caos para trazer à tona soluções breves, como já foi sugerido.

Os órgãos de segurança diretos que estão aí no dia a dia, que estão comprometidos, sabem o que é um acidente de trânsito, o caos do dia a dia. Eu tenho certeza de que existem estudos profundos e estão encontrando uma maneira. Isso vai acontecer. Vão sair soluções para que as coloquemos em prática.

Eu fui Administrador dois anos da cidade de Planaltina, a 50 quilômetros do centro. Já está sendo difícil chegar aqui em Brasília em função de um trânsito complicado do dia a dia. As pessoas estão comprando mesmo, não adianta. Você não vai frear a compra de carro. Todos os dias percebemos isso. Precisamos encontrar medidas eficazes para se fazer um transporte público de qualidade, com corredores. Tudo aquilo que as pessoas falaram é importante para que tenhamos uma fluidez no trânsito. É complicado, mas é muito bom quando vemos as pessoas responsáveis pelo setor discutindo em mesa-redonda, preparados para as críticas, para as opiniões, prontos para colocar as soluções e sairmos daqui com soluções.

Deputada Liliane Roriz, eu não poderia deixar de passar aqui e me colocar à disposição para dizer que estamos engajados nessa luta. Precisamos tirar daqui um encaminhamento, fazer que ele chegue ao Governador e as coisas saiam do papel. Como eu dizia, quando fui Administrador, tive uma dificuldade muito grande e espero que isso tenha mudado. Havia uma vaidade entre os diversos poderes com um grande poder, que é o Estado, o Governo. Muitas vezes falta uma interação, e é bom quando vemos essa interação em mesa, essa partilha do conhecimento. Cada um tem a sua competência, mas às vezes temos de invadir a geografia do outro, pelo menos o espaço, para que possamos ter esse comprometimento. Se cada um buscar solução individual, dentro do seu universo, do que ele conhece, do que é segurança de trânsito, daqui a pouco, na hora em que se confronta isso, há choques em alguns aspectos. Espero que isso tenha mudado. Isso foi no passado, quando eu estive lá como Administrador, percebi essa deficiência, essa dificuldade: de que as secretarias, os diversos órgãos dos poderes não se comunicam.

Dessa forma, quando a Deputada traz esse tema para um debate franco dentro da Casa do povo, que é a Casa de leis, a Câmara Legislativa, a gente coloca



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	23

as cabeças pensantes aqui para ir numa direção só. Eu tenho certeza de que vai sair uma solução em breve. Já foi votado aqui o Plano Diretor Urbano de Transporte. Acho que tudo que se tem feito de orçamento tem sido direcionado para que as ações sejam eficazes.

Parabéns, Deputada! Parabéns a cada um que está compondo a Mesa. Eu vou pedir licença em função de um outro evento, mas não podia deixar de dar os meus parabéns e dizer que estamos juntos.

Como um bombeiro apaixonado, eu sempre falo que estou parlamentar, mas sou bombeiro até Deus me levar. Isso aí é uma paixão. Só quem veste esta farda, só quem passa por aí, esse grau de comprometimento – o Bombeiro me ensinou muito sobre o que é esse trabalho de partilha, sozinho você não vai a lugar nenhum. Quando eu falo Bombeiro, quero estender isso aos órgãos de segurança. Eu me referi a ele porque é a realidade que eu conheço.

É dessa forma, gente. É nesse formato de pegar um problema, pegar uma vítima lá nas ferragens e chegar com ela ao médico, ou seja, concluir a tarefa. O bombeiro tem essa máxima de conclusão de tarefa. Ele não deixa no meio do caminho. Então, que nós também não deixemos as nossas dificuldades no caminho. Que peguemos a dificuldade, o problema, do início, e levemos uma solução, porque o povo é quem sofre. E nós somos o povo, nós usamos o sistema de transporte. Nós usamos o trânsito do dia a dia. Nós estamos sofrendo junto com a comunidade. Há pessoas sofrendo mais, mas nós também passamos apuros.

Acho que as soluções têm que sair daqui. O Governo, com certeza, deve tomar suas medidas, até pressionado aqui pela Casa, pelos órgãos devidos, e por cada um no seu universo.

Que Deus abençoe cada um. Contem com esse soldado do Bombeiro à disposição de vocês.

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito obrigada, meu nobre colega Deputado, colega também de Comissão de Segurança. Reconheço que V.Exa. hoje, nesta Casa, é um vigilante da segurança do Distrito Federal, da segurança de todos os cidadãos da capital federal. Muito obrigada pela sua presença. Sucesso, mais ainda do que já tem. Muito obrigada.

Registro a presença do Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Economia, Orçamento e Finanças, Deputado Agaciel Maia.

Convido a fazer uso da palavra o Sr. Ticiano Figueiredo de Oliveira, representando o Presidente da OAB do Distrito Federal, Dr. Francisco Queiroz Caputo Neto.

SR. TICIANO FIGUEIREDO DE OLIVEIRA – Exma. Sra. Deputada Liliane Roriz, primeiramente gostaria de agradecer a oportunidade que me foi dada. Peço desculpas por não ter trazido um material mais completo, mas a OAB me enviou o



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	24

convite agora, antes do almoço, com a missão tão honrosa de, pela primeira vez, vir a esta Casa, a este plenário. Eu a aceitei até por ser um tema também sobre o qual já escrevi alguns artigos. É uma honra porque pela primeira vez falo para o meu professor Malthus. Então, vira uma honra e uma responsabilidade debatermos este tema.

Senhores presentes, a mim coube falar sobre a questão do dolo nos acidentes de trânsito. É uma questão muito delicada. Eu até me assustei num primeiro momento, porque imaginei que, com tanta autoridade pública, com tanta autoridade de trânsito, um advogado subir à tribuna e defender seu ponto de vista, que é totalmente contrário ao enrijecimento da norma, pode acabar por, às vezes, parecer um tanto quanto antipático. Então, tentarei ser o mais sutil.

O que de fato acontece é que a recente decisão do Supremo Tribunal Federal, do Ministro Marco Aurélio, que falou muito bem, é na verdade uma aula de direito para nós cidadãos. O que acontece? O Direito Penal não é uma matemática. No Direito Penal a gente trabalha – eu vou tentar ser o mínimo técnico possível – dentro de uma questão que se chama elemento subjetivo, que não mais é do que vontade – Prof. Malthus, corrija-me aqui se eu estiver errado. O que é essa vontade? Por que falamos tanto em culpa e tanto em dolo? Porque, se a sua vontade em algum momento é a de matar, esse crime é muito grave, mas se a sua vontade em momento algum é a de matar, mas tão somente de dirigir, é um crime menos grave.

Temos que saber que a condução de veículo, a direção — e aqui trago até os ensinamentos da faculdade — é uma atividade de risco que todos nós assumimos, que todos nós, motoristas de carro ou ônibus, ciclistas, todos assumem o risco dessa atividade.

Então, a mim me parece muito difícil querer matematizar o Direito Penal e dizer que, a partir do momento em que o cidadão ingeriu o álcool ou aumentou a velocidade, isso na verdade é uma equação de 1+1, chegando a 2; com velocidade mais bebida se chega ao dolo eventual, e passamos do crime punido com pena de 2 a 4 anos, para um crime punido com pena de 12 a 30 anos.

Essa decisão do Supremo chama à reflexão; ela quer mostrar à sociedade que não é a norma que está errada. O que está errado é a maneira como ela tem sido aplicada, como ela tem sido fiscalizada.

Em 2008, se não me engano, foi alterado o Código de Trânsito, e o crime de embriaguez ao volante passou a ter a redação: “Dirigir veículo automotor com concentração de álcool igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue”. Essa lei, a chamada Lei Seca, veio numa resposta à sociedade por alguns acidentes de trânsito que nos anos anteriores aconteceram, e a nossa capital foi exemplo disso. Foi uma lei que veio como uma pronta resposta à sociedade, e na verdade piorou o que ela tentou melhorar.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	25

Antes dessa mudança, caros presentes, bastava o policial atestar que o cidadão estava dirigindo sob influência de álcool que ele já estava praticando o crime, o crime já estava configurado, porque a redação anterior era “Dirigir sob a influência de álcool expondo a perigo a saúde de outrem”. Tínhamos aquela questão de poder dirigir com até duas doses, duas latinhas, duas cervejas. E quando a norma vem para dizer que agora é zero, não pode dirigir com nada, ela tenta matematizar o Direito Penal e fala: “Vou colocar o Direito Penal em números, e o meu número agora é 6”. Aí ela pega todo mundo para trás que estava sendo punido, porque o policial constatou que ele estava dirigindo ziguezagueando na pista, que ele estava subindo na calçada. Todos esses anteriores à lei, Deputada, receberam *abolitio criminis* porque não tinham a dosagem etílica no sangue, não precisava fazer o bafômetro.

Então, uma lei que em tese teria vindo como resposta à sociedade, Deputado Agaciel Maia, vem na verdade para prejudicar a sociedade, e ela prejudica. Ela prejudica e a culpa acaba caindo sobre os operadores de Direito, que estão sendo brandos, e cria-se uma lei mais grave, mais severa. Mas ela nos deu um exemplo, a chamada Lei Seca. Quando ela entrou em vigor, não tenho os dados estatísticos na mão, parece-me que houve — o Diretor do Detran está aqui, ele pode até falar melhor — uma redução drástica do número de acidentes de trânsito. Mas é a mesma lei que está em vigor desde 2008. O que mudou de lá para cá, Prof. Malthus? Faltou fiscalização.

Talvez estejamos olhando a questão sob enfoque diferente; se mudássemos esse enfoque, chegaríamos aonde a gente quer. Quantos acidentes de trânsito foram causados por culpa — aqui no sentido *lato*, por negligência ou por imprudência — do pedestre? Temos esses dados. Quantos pedestres atravessam o Eixão no meio, no horário de *rush*? Quantos pedestres, colega Uirá, atravessam a EPTG às 6 horas da tarde? Precisamos fazer esse levantamento, porque nem sempre a culpa é do motorista. Tentamos buscar a culpa do motorista porque ele está sobre o veículo maior e tem responsabilidade sobre o pedestre, mas nem sempre é dele.

Talvez, e aqui eu chamo a atenção para um discurso que me antecedeu: realmente falta uma conscientização de que a culpa pode vir de baixo, pode vir do pedestre, pode vir do ciclista, mas pode ser que seja do motorista também. Então, essa generalização, essa matematização do Direito Penal acaba que compromete, camufla, às vezes, a real causa do problema.

Nunca é demais lembrar que o Código de Trânsito traz no art. 165 a questão de dirigir sob a influência do álcool. E aí ele entra em contradição até com o art. 306. Meu professor, que vai explicar muito melhor a matéria, vai esclarecer que é diferente a embriaguez da alcoolemia. Existe uma diferença enorme, e não podemos — um dos princípios do Direito Penal — individualizar as condutas, não podemos querer generalizar.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	26

Esse debate aqui, como não poderia ser diferente, vindo da propositura de quem veio, da Deputada Liliane Roriz, é muito enriquecedor, e é feito no local certo, porque o Poder Legislativo do Distrito Federal, ou de qualquer unidade da Federação, não tem competência para legislar sobre matéria penal. Então, não adianta nada deliberarmos aqui, criarmos uma norma mais rigorosa para o acidente de trânsito, porque isso é competência exclusiva do Poder Legislativo Federal, da União. Mas cabe a nós discutirmos esses outros problemas: se essa conscientização do pedestre também nos surtiria efeito, se essa conscientização do ciclista também nos surtiria efeito, bem como essa conscientização dos motoristas em bares, propagandas, programas.

Fui informado pelo Prof. Malthus que houve um programa dentro do autódromo que foi transmitido pelo *Correio Braziliense*: a filmagem de pessoas dirigindo sem ter ingerido bebida alcoólica, depois de ter ingerido um copo, dois copos, três copos, para as pessoas perceberem que não estão na plena capacidade de dirigir, Deputada Liliane Roriz. Eu acho que o dolo eventual de uma pessoa que pega o carro para dirigir embriagado não é o de matar. A mim parece muito difícil aceitar que alguém em estado de embriaguez fala: vou pegar o carro, e se eu matar alguém, não estou nem aí.

Acho que o dolo eventual, da maneira como ele vinha sendo conduzido, e o Supremo agora freou, era de ir a júri. Ele se submetia ao dolo eventual, ele aceitava o risco de ir a júri, mas eu acho que jamais ele aceitou o risco de matar alguém.

Só para encerrar, acho que meu tempo já está vencendo, para entendermos como era uma aberração jurídica essa questão de querer matematizar, falar que álcool mais velocidade dava Tribunal do Júri. Imagine que todos aqueles que em algum momento da vida tenham comido um bombom de licor, tenham ingerido um copo de cerveja e, por acaso, na hora em que estavam dirigindo no Eixão, dirigiram a 82km por hora, ao invés de 80. Todos esses deveriam responder por tentativa branca de homicídio, segundo o entendimento que estava sendo firmado, porque à medida que você passou por pessoas, você as colocou em risco, e você teria, em tese, assumido o risco de matá-las, porque você ingeriu uma quantidade de álcool e dirigiu um pouco acima da velocidade.

Então, era nesse universo que o Direito estava caminhando, e o Supremo freou. Concordo que as normas devam ser revistas, mas jamais imaginando o Direito Penal como a solução, a prima solução, a primeira solução. Ele é a última, ele só incide quando todas as outras falharam.

Finalizando, vamos só lembrar a lei dos crimes hediondos, que em 1992 entrou em vigor depois daquele assassinato da atriz da Globo. Ela entrou em vigor, em tese, lei dos crimes hediondos, para coibir a prática de crimes violentos. De lá para cá, me parece, quadriplicou a prática de crimes por ano. Então, quer dizer: enrijecer as normas não é o caminho, mas sim cumpri-las da maneira correta.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	27

Eu agradeço a oportunidade, Deputada Liliane Roriz – confesso que ficaria mais tempo aqui. É uma honra poder falar para a senhora e para todos os presentes.

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito obrigada, Dr. Ticiano. É um grande prazer tê-lo aqui nesta Casa, nesta tribuna, acrescentando a este trabalho. Sou da opinião do senhor, e sigo a máxima: se beber, não dirija. Acho que essa máxima, os brasilienses e todos os brasileiros têm que entender, porque sabemos que se beber um drinque que seja – isso pode ser comprovado –, perde os reflexos. Então, é esta a atitude que tem de ser criada no Brasil: essa conscientização do brasileiro de não beber e dirigir.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Neste momento, gostaríamos de anunciar que, antes de passarmos a palavra ao próximo orador, apresentaremos um vídeo que aborda a questão da imprudência no trânsito.

(Exibição de vídeo.)

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Eu gostaria de comentar esse vídeo. Eu me assustei muito porque eu não identifiquei que era uma criança que tinha caído ali. É por minutos que perdemos pessoas que amamos em situações como essa e em outras.

Então, eu costumo dizer que, no nosso dia a dia como seres humanos, temos de ser cordiais com os filhos, com os empregados, com as pessoas que trabalham. Temos de lançar uma campanha pela cordialidade lá fora, nas ruas. O amor ao próximo é importantíssimo, porque tendo essa cordialidade ao nos locomovermos, ao dirigirmos, muitos acidentes podem ser evitados. Acho que, nessa discussão que estamos tendo aqui, é primordial entender que você tem de amar o outro ser humano, mesmo que você não o conheça. Essa é a base, que começa dentro de casa.

Eu gostaria de conceder a palavra ao Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Economia, Orçamento e Finanças, Deputado Agaciel Maia.

DEPUTADO AGACIEL MAIA – Deputada Liliane Roriz, constantemente tenho tecido elogios a sua atuação. Não só eu, mas os colegas também. Era natural que V.Exa. chegasse a esta Casa com o nome Roriz e se impusesse perante a Câmara apenas com o nome, mas V.Exa. está se impondo pela competência, pela capacidade, pelo dinamismo, pela bravura. Esta comissão geral de hoje demonstra exatamente isto: o interesse de V.Exa. em resolver os problemas de Brasília no dia a dia na Câmara Legislativa, de fazer essas discussões em foro adequado, como este.

Recebi várias estatísticas, mas acho que os especialistas é quem tem de discutir isso. O Dr. Ticiano, do TCU, é quem tem de fazer comentário sobre a parte jurídica. Como economista, eu não teria competência de fazer essas análises, mas pela experiência eu quero dizer a esta seleta Mesa — quero cumprimentar a todos em nome da Deputada — que eu acho que é necessário existirem dois pilares



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	28

básicos neste problema de violência no trânsito de Brasília, que é a conscientização, em primeiro lugar, e a fiscalização, em segundo lugar.

Nós sabemos que no Brasil, já está demonstrado, quando há uma política – nós sabemos, especialistas e estudos de vários países do mundo mostram que hoje praticamente 70% das questões de mudança de cultura têm que ser feitas via *marketing*: conscientização, incentivo, divulgação. Às vezes, muitas propagandas são feitas, mas sabemos que a cada momento entra uma quantidade de pessoas muito grande. A cada mês entra uma quantidade muito grande de novos motoristas. E às vezes o Governo faz uma política de conscientização, mas ela é estanque. Ela é feita em um ano, e no ano seguinte não, ou é feita em um mês, e no outro mês não.

Nós já demonstramos, Deputada Liliane Roriz, que o brasileiro tem uma grande capacidade de assimilar quando a conscientização é bem feita através da divulgação, do *marketing*. Para V.Exa. ter uma noção, quando nós mudamos da Unidade Real de Valor, URV, que era 2,729, para passar a valer 1 real, dentre todos nós brasileiros, uma grande quantidade não possuía qualquer formação escolar. Houve uma política maciça de informação pelos meios de comunicação, todos os brasileiros aprenderam a converter 2,729 em 1 real. Isso é complicado, é muito difícil.

Aí fora mesmo, quando se tratava de temas de economia, o pessoal não entendia como é que o brasileiro conseguia fazer uma matemática dessas, das pessoas mais simples às mais sofisticadas, de transformarem essa URV de 2,729 em 1 real.

Quando houve a política do cinto, eu acho que foi em 1995, já houve uma conscientização muito maior. Mas o que eu quero tratar nesse assunto é esse problema dual que tem um fator hoje importante demais — não só aqui em Brasília, mas em todo o Brasil —, que é o problema do motociclista. Ainda há uma política muito pouco esclarecedora sobre o problema do motociclista. A maioria dos acidentes hoje envolve motociclista.

O atual governo não está dando a prioridade necessária em termos de números para essa política. O Programa Trânsito Seguro no PPA, que é o Plano Plurianual de Investimento, que está sob a minha relatoria na Comissão de Economia, Orçamento e Finanças, prevê 560 milhões para serem gastos em 4 anos. São 40 milhões por ano, é muito pouco para uma frota de veículos de quase 1 milhão e 300 mil veículos e para a quantidade de problemas que estamos tendo no Distrito Federal.

Eu acho que vocês estão à frente desse programa e a Deputada conseguiu trazer o que há de melhor em termos de qualificação profissional nessa área. Eu acho que vocês deveriam aproveitar. A única coisa que talvez eu deixe de resultado na participação nesta comissão geral é dizer que vocês devem procurar a Comissão de Economia, Orçamento e Finanças e fazer emendas no sentido de aperfeiçoar os



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	29

programas, esse programa Trânsito Seguro. Nesses 4 anos, vamos ter Copa do Mundo, eu estarei lá — não só eu, mas a Deputada Eliana Pedrosa, o Deputado Benedito Domingos, Deputado Cláudio Abrantes e o Deputado Wasny de Roure — e estaremos sensíveis a acatar emendas no sentido de fortalecer esse programa de governo que é o Trânsito Seguro.

Eu acho que nós deveríamos ter, em vez de 40 milhões, no mínimo mais 50% — em torno de 60 milhões, 70 milhões — para fazer um programa de trânsito seguro, que comportaria pela dimensão e pela situação do Distrito Federal. Nós temos um PPA de 113,6 bilhões, é muito dinheiro para se gastar nos próximos 4 anos. E a Deputada Liliane Roriz foi feliz nesse aspecto: isso envolve a vida das pessoas. Às vezes, nós gastamos muito dinheiro com problemas de infraestrutura, com edificações, com obras e esquecemos o que é principal, que é exatamente cuidar da pessoa, do ser humano.

Então, a minha contribuição é esta: dizer que nós estaremos na Comissão de Economia, Orçamento e Finanças abertos às proposições que V.Exas. encaminharem a nós.

Muito obrigado. (Palmas.)

**PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ)** — Muito obrigada, Deputado, por sua enriquecedora presença nesta tarde. Com certeza, sabemos do seu apoio e da sua importância em relação a essa matéria.

Estamos adiantados na hora e eu queria que todos falassem, mas eu gostaria que fôssemos breves, porque nós temos uma lista enorme, com mais de doze pessoas.

Convido o professor da Faculdade de Medicina da UnB, doutor em segurança de trânsito, Davi Duarte Lima. (Palmas.)

**SR. DAVI DUARTE LIMA** — Deputada Liliane Roriz, boa tarde, obrigado pelo convite. Eu conheço algumas pessoas da Mesa: o Malthus, que também foi meu professor; o Cintra; eu vejo amigos aqui: o Ronaldo, o Uirá, o Marcelo Granja.

Eu vou ser bastante rápido e falar um pouco sobre a questão da segurança de trânsito aqui no Distrito Federal. No fundo, as questões de trânsito têm três problemas básicos. O primeiro é um problema de energia. A gente vive um consumo exacerbado de energia com os nossos carros, com a nossa forma de nos locomover. O segundo é o problema ambiental. E o terceiro — que, inclusive, é o assunto sobre o qual eu me debruço — é a questão da segurança de trânsito.

Aqui no Distrito Federal, novamente, nós voltamos ao patamar de 600 óbitos por ano. A gente tinha chegado a 300, mas voltamos, no ano passado, para 600. Por incrível que pareça, nós temos 15 mil feridos todos os anos aqui. Isso custa muito dinheiro! Custa dinheiro em danos materiais, em danos pessoais, em prejuízos com



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	30

perda de produção, toda a questão de saúde, etc., e inclusive, agora essa lebre que se levantou na questão previdenciária.

O custo dos acidentes de trânsito aqui no Distrito Federal é da ordem de 450 milhões de reais por ano em perdas. A gente parece que negligencia tudo isso, nós não sentimos falta. Com relação às perdas humanas, obviamente, elas são muito mais graves. Só para citar um dado, já que a Deputada falou das crianças, o que mais mata crianças de 5 a 14 anos aqui em Brasília é o trânsito, ou seja, é um horror.

Como a gente resolve isso? A gente resolve isso com três grupos de ações que já foram adotados em outros países. Os Estados Unidos, no ano passado, tiveram o menor número de mortos desde 1949. Então, essa história: "Ah, por que está aumentando a mortalidade?" "Porque está aumentando a frota". Isso é uma falácia!

Na Bélgica, onde eu estudei, no ano passado houve menos mortos do que em 1950, apesar de em 1950 a frota ser de 550 mil veículos e hoje ser de 7 milhões de veículos. Então, essa coisa de dizer que, se aumentou a frota, aumenta a accidentalidade, a mortalidade, o número de feridos, isso é papo-furado, com o perdão da expressão chula. Isso é papo-furado.

Tem jeito, sim, de resolver! É só querer e ter técnicas para isso. Como é que se resolve, quais são as técnicas? Primeiro, com educação para o trânsito. E não é educação assim: "Se beber, não dirija". Não! Educação é informação para que se mude o comportamento. E tem jeito de fazer isso, sim, com sensibilização e com convencimento. E tem que ter educação de trânsito. O Marcelo é especialista na área de educação, sabe muito bem disso, tem feito um bom trabalho no Detran.

Reconheço as limitações que temos no setor público, mas a questão é que tem educação para o pedestre, para o ciclista, para o motorista, para o motociclista. E pedestre não é tudo igual não! O pedestre idoso, que já tem algumas dificuldades, é uma coisa; o pedestre que é uma criança é outra coisa. Então, como é que nós vamos abordar essa questão? A primeira coisa é educação.

A segunda coisa é construir um espaço seguro de circulação, para que as pessoas andem de carro, de motocicleta. Nós precisamos de ruas que perdoem. Por exemplo, o motociclista, como foi citado pelo Deputado Agaciel Maia, é o grande problema hoje do Brasil. No ano passado morreram mais de 10 mil motociclistas no Brasil, e 500 mil ficaram feridos, pois se cai de moto, pelo menos rala ou quebra o braço ou a perna. Quem anda de moto sabe disso. Eu sei, e graças a Deus ainda não sou parte da estatística. Parei de andar também. Mas, enfim, o grande problema do motociclista é que ninguém sabe o que fazer.

Quanto ao artigo 56, o grande especialista Coronel Cintra, um dos maiores especialistas em legislação de trânsito no Brasil, sabe muito bem que quando foi vetado, ele proibia o motociclista de passar entre carros, entre o carro e o meio-fio.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	31

Então, nós temos uma série de dificuldades. Agora, nós não temos opção, nós não temos opção. Ou nós encaramos o problema, e a gente sabe o que fazer, o Marcelo sabe, o Coronel Cintra sabe, há outros especialistas aqui que sabem o que fazer, e reduzimos a mortalidade, a morbidade no trânsito, ou nós vamos continuar esperando eventualmente: "Será que o meu filho vai voltar? Será que o meu pai vai voltar para casa hoje?" Porque está uma mortandade. O trânsito está violentíssimo, o custo disso é um horror.

O Ticiano já falou disto antes com muita propriedade. Não sou jurista, mas por que é que o bebum tem direito de falar: "Não, eu não sopro o bafômetro, senão vou gerar prova contra mim mesmo." Isso não é matéria constitucional, não. Isso é lá daquele Pacto de Costa Rica. Então, eu vou armado embarcar no avião e vou falar: "Não, eu não passo nesse detector de metais, senão vou gerar prova contra mim mesmo". Isso é uma idiotice! No mundo inteiro, não é um direito natural dirigir um carro; é um direito concedido. Você precisa ser habilitado. E para isso você precisa ter mais de 18 anos, passar num teste, não pode dirigir embriagado, precisa respeitar as leis, precisa saber ler e escrever.

Por que a gente discute isso? É dito: "Não, mas é direito dele não soprar o bafômetro". E por isso que a gente continua batendo o pé, marcando passo. O que a gente tem que fazer? Tem que aplicar as questões técnicas com seriedade e evoluir para reduzir a mortalidade e a morbidade. Às vezes, questões simples podem salvar vidas. Eu me lembro de alguns anos atrás, na Ceilândia, uma mãe estava com um filho de colo e uma menina, que tinha 2 ou 3 anos, se soltou da mão dela e atravessou a rua. Aí um motorista a atropelou. Veio uma câmera de televisão, entrevistou essa mãe, e ela chorando, desesperada, disse o seguinte: "O motorista não teve culpa. Ela se soltou da minha mão e saiu correndo para atravessar a pista". Uma simples informação para essa mãe teria salvado a vida da filha dela: criança a gente não leva pela mão, a gente segura no bracinho. É simples.

Nós temos muitas coisas simples a fazer e que salvam vidas, como o clique do cinto, que reduz em 50% o número de mortos, e nós não fazemos. É preciso começar a fazer agora.

Obrigado pela oportunidade, Deputada. Parabéns pela iniciativa.

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – O senhor não sabe o quanto estou agradecida por ter vindo aqui hoje, o quanto vai somar nesse estudo. Como o senhor mesmo disse, muitas vezes são detalhes que podem modificar essa realidade de hoje no Distrito Federal, uma realidade dolorida.

SR. DAVI DUARTE LIMA – V.Exa. pode contar comigo em qualquer momento, pois estarei disposto a colaborar. Aliás, é minha obrigação colaborar.

Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito obrigada. (Palmas.)



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	32

Eu gostaria de passar a palavra ao Superintendente de Trânsito do DER/DF, Sr. Murilo de Melo Santos, representando o Diretor-Geral do DER/DF, Sr. Fauzi Nacfur Júnior.

SR. MURILO DE MELO SANTOS – Exma. Sra. Presidente da Comissão de Assuntos Sociais, Deputada Liliane Roriz, a quem parabenizo por esta iniciativa. Cumprimentando V.Exa., cumprimento a todos os Parlamentares aqui presentes. Cumprimento também a Mesa, as autoridades presentes, senhoras e senhores.

Vou falar um pouco sobre alguns dados de acidentes de trânsito nas rodovias do Distrito Federal, rodovias distritais. Posteriormente, falarei sobre algumas ações que estamos fazendo no nosso DER.

O Departamento de Estradas de Rodagem é uma autarquia do Distrito Federal e a missão do DER é proporcionar a estrutura viária para o deslocamento de veículos, pessoas e animais, por meio da construção, conservação, operação e fiscalização das vias do sistema rodoviário do Distrito Federal, visando a segurança, a fluidez do trânsito e o conforto dos usuários.

Nossa malha rodoviária é de 1.850 quilômetros, distribuída em todo o Distrito Federal. Nossas principais rodovias são a DF-001, Estrada Parque Contorno, que circula, faz um anel no Distrito Federal; a DF-002, o Eixão; a DF-003, a EPIA, que também é uma rodovia federal, mas que na estatística está como rodovia distrital; a DF-075, Estrada Parque Núcleo Bandeirante; a DF-085, Estrada Parque Taguatinga, a EPTG; a DF-095, Estrutural, Estrada Parque Ceilândia. Há outras rodovias, mas essas são as principais.

Vou apresentar alguns acidentes de trânsito, e a fonte é o Detran, que faz um trabalho muito bom de estatística, um trabalho excelente, pois conta com profissionais realmente muito bons. Se não me engano – o Prof. Davi está aqui –, é uma das poucas unidades da Federação que faz a contagem, os dados, considerando as mortes até 30 dias depois do acidente. Ou seja, ele cadastrava aquele acidente e verifica se houve falecimento daquela pessoa em até 30 dias.

No ano de 2010, tivemos 431 acidentes de trânsito com morte em todas as vias do Distrito Federal. Desses 431, 210 foram nas chamadas rodovias distritais, as DFs, as quais são controladas pelo DER; 146 nas chamadas vias urbanas, que são controladas pelo Detran, e 75 nas BRs, as nossas rodovias federais, que são de circunscrição do DNIT, e nelas atuam também a Polícia Rodoviária Federal.

Na verdade, essa distribuição – via urbana, DF – é mais uma configuração de quem é o responsável por aquela via, porque temos algumas rodovias, principalmente as nossas distritais, que possuem alguns trechos totalmente urbanos. Então, muda-se a característica. As rodovias que, em 2010, tiveram o maior número de acidentes – aí é um número absoluto – foram a DF-001, que é a maior e, por isso, tem um número maior de acidentes, a EPIA em segundo lugar, a DF-180 e a EPTG. Esse é um indicador com número absoluto, como eu disse.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	33

Esse gráfico é interessante, porque mostra as vítimas mortas por idade e sexo. Aí vemos, entre as idades de 20 e 29 anos, um público muito jovem, a maior incidência de mortes no trânsito. De 30 a 39 anos também. Ou seja, na faixa dos 20 anos, quando a pessoa está começando a dirigir e tem toda uma vida pela frente, é quando acontecem as nossas maiores perdas.

Utilizamos, para algumas de nossas decisões, o número de acidentes por quilômetro, ou seja, pegamos o número de acidentes que aconteceram na rodovia e dividimos pela sua quilometragem, pela sua extensão. Dentro desse critério, a EPTG, em 2010, infelizmente, foi a campeã. Depois dela, a DF-075; depois, a EPIA; depois, o Eixão e, por fim, a Estrutural e a DF-001, que apesar de ter o maior número absoluto de acidentes de trânsito, relativamente ela tem um número baixo de acidentes por quilômetro.

Nesse último quadro, faço uma comparação do ano de 2011 até agosto. E, aí, pegamos de janeiro a agosto dos quatro últimos anos: 2008, 2009, 2010 e 2011. Então, tivemos 132 acidentes com mortes em 2008; 127 em 2009; 141 em 2010, e até agosto deste ano, 139 acidentes fatais. E as mortes? Às vezes, em um acidente, há mais de uma pessoa envolvida. As mortes, em 2008, foram 149; em 2009, 142; em 2010, 156, e em 2011, 156. Evidentemente, esse é um dado preliminar. Fechamos até agosto e ainda temos que esperar os últimos 30 dias.

Quando falamos em ação no trânsito, pensamos no tripé educação, engenharia e esforço legal, e a nossa fiscalização. No DER, temos a nossa Gerência de Educação de Trânsito, que executa atividades basicamente de campanhas de trânsito, e também uma escola vivencial no Parque Rodoviário do DER, em Sobradinho. Levamos as crianças até lá, onde há uma minicidade, na qual ensinamos as crianças, primeiramente, de uma forma lúdica, através do teatro, e posteriormente levamos as crianças para correrem essas nossas ruas, onde ensinamos o uso da passarela, da faixa de pedestre, como atravessar uma pista rural, onde não há nenhuma faixa de pedestre e nenhum outro instrumento. Isso, porque trabalhamos com muitas escolas rurais que estão próximas as nossas rodovias.

Apenas para se ter uma ideia de números, este ano, até agosto, tivemos essa nova direção e nos pegamos com algumas dificuldades. Mas já tivemos quase 15 mil pedestres abordados nas ruas. Esses 15 mil, normalmente em passarelas e faixas de pedestres. Há um alto índice de mortes ainda, próximas às passarelas. São pessoas que ainda não utilizam as passarelas. Também na faixa de pedestre, os ciclistas que por ali passam. Então, quase 15 mil abordagens foram feitas. Motociclistas: na ordem de 700 abordados. Condutores: com os nossos agentes de trânsito do DER e também com o Terceiro Batalhão de Trânsito, a gente faz algumas abordagens e campanhas educativas. Abordamos, ali, mais de 10 mil veículos.

Visitamos 41 escolas, aonde levamos teatro e algumas palestras. Dentro dessas escolas, atendemos 11.727 estudantes. E a transitolândia, que é a nossa



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	34

escola vivencial de trânsito. Estiveram visitando a nossa escola 41 escolas e 4.880 alunos. Começamos um pouco tarde neste ano, em virtude de algumas dificuldades. Começamos a atender em maio, mas agora estamos atendendo na nossa plenitude.

Do ponto de vista de engenharia, pontuei algumas propostas, algumas ideias que estamos desenvolvendo. São algumas ações, licitações e tudo o mais, como o monitoramento das principais vias com câmeras, a instalação de painéis eletrônicos de mensagens variáveis e a sinalização horizontal em todas as rodovias. Realmente, temos rodovias que estão muito precárias. Iniciamos agora o contrato na EPTG, que ficou, infelizmente, com uma sinalização provisória durante mais de um ano e está sendo sinalizada agora. Estamos concretizando também uma licitação para todas as rodovias.

Quanto à instalação de equipamentos eletrônicos de controle de avanço semafórico, vamos ampliar esses equipamentos. Execução de micro e macro simulações no trânsito; implementação de corredores exclusivos para ônibus; elaboração de projeto para a sinalização vertical em todas as rodovias – esse é um projeto para a Copa de 2014, que terá de ter uma sinalização diferenciada.

Pontuei também a construção de passarelas. É importante a passarela. Nesses últimos 4 anos, o GDF construiu uma passarela em todo o DF. É lógico que foram construídas as da EPTG no contexto da obra, mas em outras rodovias foi apenas uma passarela. Temos a ideia de construir bastantes passarelas, porque as cidades se juntaram, se aglomeraram ao lado da rodovia, e há muita travessia. Infelizmente, perdemos muitas vidas com essas travessias inseguras.

Na questão da fiscalização, a Deputada Liliane Roriz falou do Detran, de seus agentes, da polícia também. O DER hoje já conta, Deputada, com agentes de trânsito. Nós os temos desde dezembro do ano passado, terminamos o curso de capacitação agora em março e já estamos atuando nas ruas do Distrito Federal. Temos, hoje, 60 agentes de trânsito do DER, servidores concursados, e pretendemos contratar mais. É lógico que isso não é de uma forma total, mas pretendemos contratar mais 60 agentes, deste ano para o ano que vem, e instalar os controladores de velocidades nas rodovias. Estudos técnicos indicam a necessidade de pelo menos mais 30% de pardais nas nossas rodovias.

Quanto aos pátios de apreensão de veículos, hoje o Detran tem pátio, mas está em uma situação muito ruim. O DER não tem nenhum pátio aqui no Distrito Federal. Então, é ideia nossa construir pátio de apreensão e pátio de balança, implementar os painéis eletrônicos e também a fiscalização da Lei Seca. Evidentemente que, para isso, temos que investir em treinamento e capacitação para os agentes.

Estou fazendo as considerações finais e tracei três desafios. O primeiro para nós, servidores do DER, do Detran, do Distrito Federal como um todo, do Governo do Distrito Federal. Precisamos estabelecer metas de redução de acidentes. Temos



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	35

implementado iniciativas nossas mesmo, mas precisamos, de uma forma geral, estabelecer metas de redução de acidentes. A gente tem feito iniciativas nossas, mas precisamos estabelecer metas de forma planejada, evidentemente. Nós não temos isso, essa questão de metas de redução de acidentes.

Eu coloquei aqui o Denatran – na verdade, o Conselho Nacional de Trânsito – para baixar a resolução adotando os critérios para fiscalização através da velocidade média. O que acontece hoje com a fiscalização eletrônica, com os pardais? Ela é naquele local. Então, as pessoas se acostumaram; às vezes freiam naquele ponto, depois aceleram novamente; freiam, aceleram, freiam, aceleram, e nessa aceleração, muitas vezes, é que acontecem os acidentes.

A velocidade média, a gente acredita que é um instrumento. Se a via é de 80 km/h, as pessoas têm que andar a 80 km/h. Então tem o ponto A e o ponto B, calcula-se a distância e o tempo que permaneceu, e teremos a velocidade média. Hoje já há instrumentos para isso, os chamados OCRs, identificadores das placas, é possível fazer isso com precisão. Então, acredito que é uma solução e vamos diminuir as velocidades nas vias.

E, por último, os parlamentares, o Judiciário obrigarem – e aí eu coloquei de letra vermelha de propósito – a utilização de bafômetro, o etilômetro, ou outro meio de afiliação da embriaguez. Na verdade, eu entendo, representante da OAB, Dr. Ticiano, que a lei seca foi uma lei boa, a lei é ótima. Agora, essa questão, igual ao Prof. Davi falou, a gente, como operador do trânsito, não dá! A gente chega para o veículo, para o cidadão, a gente vê que ele realmente está totalmente embriagado, que não tem condições nenhuma de dirigir, mas ele se nega a fazer o teste, e é um direito dele pela nossa lei. Quer dizer, eu não sei a forma jurídica, o meio jurídico de fazer isso, mas acho que os parlamentares, a Justiça, a OAB têm que achar um mecanismo. Se a pessoa cometeu o crime, ela tem que ser penalizada.

A ideia é que não existem meios para isso. A gente tem algumas situações em que a pessoa foi autuada, foi à delegacia e tudo mais, não soprou, não fez o bafômetro, mas para fazer o outro exame demorou até 10 horas. Evidentemente, ele já saiu daquela situação.

Muito bem, era isso o que eu queria falar para vocês.

Eu quero agora convidar, como parte da nossa apresentação, para que assistam a alguns minutos do nosso teatro, teatro do DER, que se apresenta para crianças de 8 a 12 anos de idade. Com vocês, o teatro do DER!

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito obrigada, Dr. Murilo, pelas suas palavras, acrescentando ao nosso trabalho. A sua colaboração é fundamental para elaborarmos esse manifesto, esse documento para apresentarmos ao Governador.

Vamos assistir à apresentação.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	36

(Apresentação teatral.)

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito bem! Parabéns a esse grupo de teatro.

Agora mesmo eu dizia ao Superintendente do DER que seria muito bom se o governo fizesse propagandas institucionais na mídia com esse grupo, mostrando e convencendo as crianças, primeiramente, até chegar aos pais. Essa seria uma oportunidade de apresentá-lo, além de o grupo de teatro ser maravilhoso, dentro da nossa Capital.

Eu gostaria de passar a palavra agora ao Subcomandante Operacional do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal — CBMDF, Cel. Luiz Blumm, representando o Comandante-Geral do CBMDF, Cel. Márcio de Souza Matos.

SR. LUIZ BLUMM – Sra. Deputada Liliane Roriz, componentes da Mesa, demais pessoas aqui presentes, até agora todos comentaram sobre a parte da legislação, sobre os nossos problemas no trânsito, mas a parte dos bombeiros não é exatamente essa. Digamos que a nossa é a parte ruim disso tudo. Tenho aqui que me ombrear com os amigos da Secretaria de Saúde, com os amigos do IML, Prof. Malthus, pois temos que fazer essa parte ruim, a parte do atendimento ao acidentado.

Quando começamos a analisar alguns números, que são brutos e ainda não tratados, começamos a ver que nossa média de atendimentos a acidentes automobilísticos, incluindo aí também alguns atropelamentos, é de 1.500 mais ou menos, ao mês, um número altíssimo e assustador. Esses são os números que levantamos, na média.

Algo diferente e interessante, nobre Deputada, é que nos meses de janeiro, fevereiro e março, quando ainda temos as chuvas, os números de acidentes são menores – 1.280, 1.300 – e quando vem o período de seca, os números de acidentes chegam a subir para 1.730. Isso é bastante interessante. Parece que as pessoas ganham maior confiança no período de seca e aumentam a velocidade.

Ontem mesmo passei por um acidente horrível, que gerou um congestionamento terrível próximo ao posto de policiamento rodoviário no Park Way, na Polícia Militar. Vemos acidentes cada vez mais graves. Nesses dias eu estava voltando para a minha casa já às 9 horas da noite, ouvi no rádio sobre um acidente terrível e resolvi passar no local. Houve dois óbitos. Cabe a nós essa parte ruim do trabalho. Ouvi as palavras da senhora, no início, que diziam que a maior parte dos acidentes passa pela imprudência, e a imprudência dos motoristas é clara no excesso de velocidade, no uso abusivo de bebida alcoólica.

Ouvi também o Deputado Joe Valle dizer que investimento não é gasto. Quando se põe dinheiro nisso tudo, não estamos gastando, mas fazendo um investimento. E aí vejo que a solução tem de estar na educação no trânsito. Se a



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	37

maioria dos acidentes – como a senhora disse no início de seus trabalhos – acontece pela imprudência, certamente vamos reduzir drasticamente se investirmos na educação. Os investimentos que são feitos passam a ser gastos, quando eu digo para a senhora e os senhores presentes que este ano já investimos – ou gastamos – 51 milhões em equipamentos operacionais para o Corpo de Bombeiros. Foram 51 milhões. É um investimento ou um gasto? É um investimento para a corporação, mas um gasto, porque a corporação está comprando isso para fazer o atendimento de um acidente que aconteceu, de um incêndio ou de outra coisa.

A nossa previsão é de mais de 91 milhões para o ano que vem em equipamentos para a corporação, certamente não só equipamentos que vão trabalhar nos acidentes de trânsito, mas os de combates a incêndios, incêndios florestais e vários outros. Mas só na parte de equipamento operacional, serão mais de 91 milhões. Já investimos mais de 51 milhões neste ano. Aí vemos que é ambulância, que é carro de salvamento, que é material de resgate. Imaginem como isso se reflete na saúde, assunto sobre o qual o Dr. Ayrton vai falar. O investimento que isso representa, a retenção de macas dentro dos hospitais.

O Corpo de Bombeiros e o Samu acabam chegando, mas o próprio hospital não tem como colocar o leito, porque não existe o leito. A culpa também não é do hospital, não é do sistema de saúde, porque não há leito disponível. E fica o acidentado ou doente em cima da maca.

O Deputado Reguffe disse que o veículo é uma arma. Sim! Ele é um meio de transporte, mas é uma arma, porque a fragilidade do corpo humano, aqui bem mencionada, não vai suportar nunca a força do aço do veículo. Não tem jeito. Vamos ter, sim, a cada dia, a violência no trânsito aumentando, se o investimento na educação – aí é um ponto pessoal meu – não acontecer. Teremos de ter investimentos. Volto a dizer que seria um investimento para a corporação, mas seria um gasto com equipamento de salvamento, de corte, de arrombamento, ambulância, para poder fazer esses atendimentos todos.

Sendo breve, como a senhora pediu, nos honra muito participar desta comissão e trazer um pouco da experiência que é fazer essa parte ruim de ter de resgatar a vítima. É muito ruim, porque sabemos que essa questão do trânsito tão mostrada aqui, para ninguém mais do que para nós, bombeiros, é crucial. Os cinco primeiros minutos são essenciais para a manutenção da vida, e são cruciais quando vemos as vias engarrafadas e não conseguimos chegar ao local do acidente. Ter uma sirene aberta não adianta, porque não tem para onde o carro sair. Vai melhorar? Vai. Mas eu não terei a necessária rapidez e fluidez para conseguir chegar ao local do acidente.

Esses 5 minutos – esse tempo-resposta – em que tanto trabalhamos, com a construção de mais unidades, avançando nosso socorro em pontos críticos, fazem a diferença. Mas o atendimento primordial lá, aquele atendimento inicial pode não acontecer se o trânsito não colaborar. Queríamos muito ter as nossas viaturas e os



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	38

nossos equipamentos, Deputada, guardados dentro do quartel, e que não fosse preciso usá-los. É igual a seguro, que pagamos e pedimos para não usar. Nós queríamos isso.

Volto a dizer a V.Exa. que a corporação tem trabalhado, investido muito nos equipamentos, para que demos uma resposta à sociedade brasiliense nesse sentido. Não gostaríamos de usar, mas estamos preparados, se preciso for.

Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Obrigada, Coronel. Realmente, seria muito bom que o senhor não usasse nada e que todo esse investimento que o Governo está fazendo dentro da corporação não precisasse ser usado, mas fosse direcionado a políticas públicas dentro do Detran, do DER, políticas públicas sérias para modificar a realidade desse quadro no Distrito Federal. Isso que é importante, hoje, na Capital Federal.

Gostaria de passar a palavra, agora, ao Presidente do Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE/DF, Dr. Edson Wagner Barroso.

SR. EDSON WAGNER BARROSO — Exma. Deputada Liliane Roriz, em nome de V.Exa. saúdo todos os Parlamentares e esta Casa Legislativa; uma especial saudação aos integrantes da Mesa; uma boa noite aos participantes da nossa comissão geral.

Nós, do Conselho de Trânsito do Distrito Federal, na nova gestão, gostaríamos de assinalar alguns aspectos temporais e científicos da questão da violência no trânsito no mundo, no Brasil e no Distrito Federal. Se nós pudéssemos dispor de um único alfinete e precisássemos cravá-lo na linha do tempo, nós assinalaríamos certamente o ano de 2004. Do ponto de vista mundial, em 2004, a Organização das Nações Unidas – ONU iniciou as suas primeiras reflexões sobre a questão da violência do trânsito em nível global e também com perspectivas regionais.

Essa iniciativa da ONU culminou, no dia 10 de maio de 2010, com a decisão da Assembleia Geral pelo estabelecimento de uma resolução que se chama a Década de Ações pelo Trânsito Seguro, a década do milênio pela segurança viária no mundo. Esse evento teve lançamento mundial em 11 de maio deste ano, mas consideramos tal fruto, no Contrandife, como um fruto originário de uma semente que teve materialidade no ano de 2004.

No mesmo ano de 2004, em setembro, o Governo do então Presidente Luiz Inácio Lula da Silva lança a Política Nacional de Trânsito. A Política Nacional de Trânsito é um documento construído com uma série de princípios, valores, diretrizes, metas, enfim, de argumentos que podem perfeitamente nortear o planejamento ou o replanejamento de ações e atividades para termos um trânsito cada vez mais seguro, cada vez mais pacífico, cada vez mais cidadão.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	39

Em 2004 também, por meio do Decreto Distrital 24.538, o nosso Conselho de Trânsito do DF teve o seu regimento interno mais modernizado, regimento que hoje regula a nossa estrutura. O Contrandife tem uma composição renovada neste ano, e nós tivemos a oportunidade de aumentar a representatividade do Departamento de Trânsito - DETRAN, do DER - Departamento de Estradas de Rodagem, da Polícia Militar do Distrito Federal, que lá está representada tanto na sua Companhia Rodoviária quanto no seu Batalhão de Trânsito.

Tivemos a satisfação de convidar e ter o nosso convite aceitado por duas importantíssimas organizações não governamentais representando a sociedade civil, a ONG Rodas da Paz, que foi convidada por nós e aceitou, mostrando que os ciclistas do Distrito Federal têm direito a voz e voto no novo Contrandife – Conselho de Trânsito do Distrito Federal, e também a Associação Brasileira de Pedestres, a Abraspe está representada, mostrando que a sociedade civil, nas suas vozes e nos seus votos, está sendo representada por aqueles que merecem cada vez mais atenção na questão de trânsito.

Nós estamos buscando ampliar e melhorar a composição do Contrandife. Nesse sentido eu, que aqui estou muito honradamente representando o Secretário de Segurança Pública Sandro Avelar, tenho uma audiência marcada para apresentar a ele a nova proposta de estrutura de regimento interno do Contrandife, e queremos ousar em aumentar o número de representantes da sociedade civil das organizações não governamentais, além de especialistas também da área de medicina, da psicologia e do meio ambiente, como manda a Resolução nº 244, de 2007, do Contran.

Em relação a algumas explanações que foram feitas, eu gostaria de assinalar que, na média, o ano de 2004 também mostrou a materialização e a convergência de dois grandes estudos que foram feitos pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea, do Governo Federal, e foram feitos para a questão epidemiológica dos acidentes de trânsito tanto nas rodovias federais quanto nas aglomerações urbanas. Esses estudos demonstraram que há um custo econômico, social e humano nos acidentes de trânsito que é absolutamente gigantesco.

Basta dizer que os custos totais, que são custos de perda de produção, custos de atendimento policial, de realização de perícias no local, médico-legais e outras, custos judiciais, custos previdenciários, trabalhistas, custos familiares, somam uma média, segundo dados do Ipea, de 550 mil reais por cada morto no trânsito. Isso que significa que, para um número de 38 mil mortos no trânsito no Brasil por ano, nós atingimos algo em torno de 22 bilhões de reais anuais em custos econômicos, baseados nesse estudo aplicado que foi feito com muito detalhamento, com muito rigor, com muita metodologia científica pelo Ipea. Esses custos refletidos dos mortos no trânsito no Distrito Federal alcançam 300 milhões de reais/ano, 1,2 bilhão de reais a cada quatro anos, que é geralmente o período de um plano



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	40

plurianual. É mais do que o dobro do que se imagina investir somando todos esses agentes que trabalham por um trânsito seguro no DF.

Nós tivemos a satisfação de, na redação do novo planejamento estratégico do GDF a ser apresentado, um dos eixos, um dos objetivos estratégicos para os próximos anos ser exatamente um trânsito seguro, pacífico e civilizado. Essa questão da violência do trânsito para nós do Contrandife é absolutamente essencial. Nós vamos buscar cumprir o nosso papel, que é definido pela legislação como um órgão deliberativo, normativo, colaborador do Sistema Nacional de Trânsito e do sistema de trânsito no Distrito Federal, e realmente fazer que esses índices, essas taxas possam ser reduzidas.

Certamente isso virá por meio da educação de trânsito, tanto a educação voltada para a comunidade, para a sociedade, como também para um programa de educação continuada a todos os servidores que trabalham com trânsito no Distrito Federal: Detran, DER, Polícia Militar, Corpo de Bombeiros, todos esses certamente merecem ter mais investimento na sua formação, capacitação e qualificação profissional.

Muito grato pela oportunidade.

**PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ)** – Obrigada, Dr. Edson, pela sua colaboração, pela sua presença e pelas suas palavras, que são fundamentais para que possamos dar esse encaminhamento para essa proposta ao Governador.

Eu gostaria de passar a palavra ao Sr. Comandante de Missões Especializadas da PMDF, Cel. José Ricardo Rocha Cintra de Lima, representando o Comandante-Geral da PMDF, Coronel Paulo Roberto Witt Rosback.

**SR. JOSÉ RICARDO ROCHA CINTRA DE LIMA** – Exma. Sr. Deputada Liliane Roriz, na pessoa de quem cumprimento a Mesa e todos os presentes. Inicialmente eu a parabenizo pela iniciativa de estarmos aqui discutindo algumas questões relacionadas à violência no trânsito.

A Polícia Militar, nessa questão do trânsito, executa o policiamento ostensivo basicamente com duas unidades especializadas: o Batalhão de Trânsito, que trabalha junto com o Detran, e o Terceiro Batalhão, que é o Batalhão Rodoviário, que trabalha junto com o DER. Nessa atribuição de policiamento ostensivo, temos dois segmentos bem distintos. A gente tem uma preocupação muito grande com a fluidez e com a segurança.

São duas atividades praticamente distintas. A fluidez está relacionada, logicamente, com esse aumento da frota, essa quantidade absurda de veículos que são colocados em circulação diariamente. É uma frota que já se aproxima a 1 milhão e 300 mil veículos, e há um aumento em torno de 7% a cada ano, mais de cem mil veículos a cada ano aqui no Distrito Federal. Logicamente, é muito difícil buscar



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	41

alternativas para isso – como já foi falado aqui – por causa da dificuldade causada pela adoção desse sistema da valorização do veículo.

A gente tem um modal unicamente rodoviário, uma preocupação quase que única com o veículo, e poucas alternativas, opções de deslocamento. O transporte coletivo – todos já comentaram aqui da precariedade do transporte coletivo – não atende à demanda da sociedade. O sonho de consumo de todo cidadão é poder ter um meio próprio de locomoção, seja ele o veículo, seja ele uma motocicleta. Isso contribui muito para essa dificuldade, para esses constantes congestionamentos, que a cada dia se tornam piores aqui no Distrito Federal.

Na vertente de segurança, temos a questão de fluidez e da segurança, que é feita através das fiscalizações, das *blitz*, das nossas autuações que fazemos diariamente. Em relação à fiscalização – embora tenhamos um quadro preocupante de morte no trânsito – temos conseguido alguns êxitos. Em 1995, quando o Governador Cristovam lançou o programa Paz no Trânsito, nós tínhamos um índice de 14,9 mortes por 10 mil veículos, e hoje nós temos um índice de 3,7 mortes por 10 mil veículos. Foi uma redução significativa. Acho que nenhum estado da Federação conseguiu essa redução que nós conseguimos aqui no Distrito Federal, apesar de todas as nossas dificuldades, considerando esse aumento grande da frota.

Em relação à operação intitulada Álcool Zero, que sempre foi muito debatida, eu concordo com o representante da OAB, Dr. Ticiano. A lei do Álcool Zero foi muito boa administrativamente. É uma lei que deu um poder muito bom para a imposição de penalidades administrativas, mas sem dúvida foi um retrocesso na questão penal, porque basta que o condutor se recuse a fazer o teste do etilômetro, que não se consegue materializar a prova. Não adianta. Nós que estamos ali na ponta da linha, atendendo acidentes, nós vemos alguns acidentes com o condutor completamente embriagado que se recusa a fazer o teste, e não é preciso nem levar para a delegacia, porque não tem como configurar o crime. Nesse aspecto penal, sem dúvida, essa lei foi um retrocesso.

O grande fator que contribuiu para a diminuição dos acidentes foi basicamente o aumento da fiscalização. Houve um grande incentivo à fiscalização, que poderia ter sido feito antes. O próprio Governo Federal disponibilizou mais equipamentos, bafômetros foram distribuídos. Antigamente, antes da Lei Seca, nós tínhamos cinco bafômetros. Hoje temos mais de cem bafômetros distribuídos. Realmente, houve um incremento de recursos, e essa fiscalização teve e ainda tem resultado. No primeiro ano de Lei Seca, nós tivemos uma redução de 16,9 mortes; no ano seguinte, 13% de redução; e agora, no terceiro ano de Lei Seca, nós tivemos 9,7% de redução. Então, de qualquer forma temos conseguido reduzir os acidentes fatais.

O que eu percebo nessa questão da violência do trânsito e talvez a grande questão que falta é uma política de governo. Nós temos sempre muitas iniciativas isoladas da Polícia Militar, do Departamento de Trânsito, do DER, mas a gente não



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	42

trabalha junto, não existe um órgão centralizador dessas ações. Eu muito pouco sei o que o Detran faz, o que o DER faz. Não existe uma política de governo, como houve na época do Governo Cristovam, em que o respeito à faixa foi uma política de governo. O Governo fez, o Governo uniu todos os esforços. Era uma preocupação governamental. Não só do Governo, mas da sociedade, da Câmara, de todas as instituições que estavam voltadas para resolver aquele problema, aquela violência no trânsito.

Hoje em dia nós perdemos isso. Tanto é que o Governador Cristovam teve a coragem de colocar um placar de mortos na frente do Buriti. Isso foi uma ousadia, conseguir mostrar todo mês o número de mortes que estavam acontecendo no Distrito Federal. Depois isso foi abandonado e não se voltou mais. Então, nós não temos uma política de governo, cada órgão faz o que achar melhor, o que achar mais importante e dá o direcionamento que acha mais conveniente nessa busca da redução dos acidentes.

Outra questão muito delicada é a legislação. Já foi falado que a legislação de trânsito é uma legislação nacional, e o Supremo já se manifestou várias vezes que só a União pode legislar sobre trânsito e transporte. Então, algumas leis, por exemplo, de iniciativa da própria Câmara, terminam sendo julgadas inconstitucionais, o que dificulta soluções locais ou soluções no âmbito do Distrito Federal, porque temos que cumprir o Código de Trânsito, que é uma lei nacional, uma lei difícil de ser aplicada efetivamente.

Outra questão é a dificuldade de aplicação das penalidades administrativas. O Código cria várias instâncias recursais. O condutor pego sob influência de álcool, primeiro ele responde pela penalidade de multa, ele tem três instâncias recursais, depois que termina isso é que ele vai responder pela penalidade de suspensão do direito de dirigir. Então, começa outro processo. Temos dois, três anos para que um condutor que foi pego sob a influência de álcool possa ter o direito de dirigir suspenso. Então, praticamente é impossível ter uma efetividade nessa punição.

Outra questão é que isso dá em consequência aquela sensação de impunidade. Nós tivemos um caso recente, faz um pouco mais de um mês, em que um condutor que já tinha sido pego sob a influência do álcool umas cinco vezes, tinha tido o seu direito de dirigir suspenso pelo Diretor do Detran, voltou a dirigir, teve a sua CNH cassada e mesmo assim, dirigindo, envolveu-se em acidente e matou uma pessoa. Então, o Estado fez toda a sua parte, aplicou a penalidade de multa, suspendeu o direito de dirigir, cassou a CNH e, mesmo assim, essa pessoa estava dirigindo, até vir a cometer um homicídio. Então, é uma grande dificuldade essa questão da legislação.

Eu sou um defensor e um entusiasta do uso da bicicleta. Nós estivemos na semana passada em uma apresentação no Comitê de Mobilidade, o Uirá estava presente, e uma coisa que chamou a atenção é que em Amsterdã ninguém usa capacete, as bicicletas não precisam ser registradas e o condutor não precisa de



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	43

autorização. Tudo o que é exigido aqui e que dificulta efetivamente a condução da bicicleta, lá não se exige. O que chamou a atenção nas filmagens é que lá ninguém andava de capacete, e aqui se exige o capacete. E foi questionado o motivo de não ser exigido o uso do capacete. É porque lá a velocidade máxima dos veículos é de 50 quilômetros por hora. E aqui nós temos a velocidade em quase todas as vias de 80, 70 quilômetros por hora. O que, sem dúvida nenhuma, pode não ser a causa do acidente, mas agrava o resultado do acidente.

Então, nesses casos é preciso ter coragem. A solução nós sabemos, e como resolver boa parte dos problemas. É preciso ter coragem para efetivamente adotar essas medidas, e realmente buscar essa redução no número de mortes.

Outro exemplo é a questão das motocicletas. Nós vamos descendo as rodovias e temos praticamente, hoje em dia, seis faixas: são três faixas de veículos e mais duas faixas de motocicletas, você não consegue mudar de faixa de circulação. A motocicleta transita entre filas de veículos. Se não mantiver uma distância lateral de segurança, comete infração, mas é muito difícil conseguir, efetivamente, fiscalizar isso. E é preciso coragem também para fiscalizar esses comportamentos.

Então, nós temos aí as soluções. É preciso um esforço governamental de todas as instituições e, sem dúvida nenhuma, num esforço conjunto nós vamos conseguir reduzir os acidentes, bem como, ao tentar mudar esse modal, essa valorização dos veículos, nós conseguiremos também melhorar as condições de fluidez no trânsito para todos nós que somos usuários. Porque, hoje em dia, para sair de casa, já saímos preocupados com o horário, uma vez que temos de optar por sair um pouco antes ou um pouco depois, em função do trânsito.

Eu sou um entusiasta da bicicleta e participo dos passeios ciclísticos, como o Pedal Noturno, o Rebas do Cerrado, e acho que temos uma grande vocação para investir na bicicleta, na ciclovia, e fazer esse transporte com segurança, com conforto, com comodidade, e termos uma redução significativa nas condições de tráfego e, também, na insegurança do trânsito.

Essas seriam as minhas palavras, para não me estender. Aproveito para agradecer a oportunidade, e na Polícia Militar estamos à disposição para contribuir naquilo que for possível.

Muito obrigado. (Palmas)

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito obrigada, Coronel, pela sua presença e participação nesta comissão.

Concedo a palavra ao Diretor de Assistência de Urgência e Emergência da Secretaria do Estado de Saúde do Distrito Federal, Dr. Ayrton de Castro Gonçalves Barroso, representando o Secretário de Estado de Saúde do Distrito Federal, Dr. Rafael de Aguiar Barbosa.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	44

SR. AYRTON DE CASTRO GONÇALVES BARROSO – Boa noite. Agradeço à Deputada Liliane Roriz pelo convite, em nome do Sr. Secretário de Saúde; e em meu nome, como Diretor de Urgência e Emergência da Secretaria de Estado de Saúde do Governo do Distrito Federal, a oportunidade de estar aqui participando, junto com esta Mesa solene – a quem cumprimento também –, de um tema que é apaixonante; na maioria das vezes triste, mas apaixonante. Agradeço também em meu nome, como profissional da área médica, com a experiência de 35 anos atendendo trauma.

Na verdade, o título que me foi passado era Violência no Trânsito no Distrito Federal, mas nós resolvemos colocar como título do nosso tema: o trauma, uma vez que o trauma, hoje, é tratado no mundo inteiro – não é diferente aqui no Brasil e no Distrito Federal – não como uma endemia, mas uma pandemia.

Sociedade e especialidade: eu pertenço a duas sociedades, a Sociedade Brasileira de Ortopedia e a Sociedade Brasileira do Trauma, que têm se preocupado cada vez mais com o tema, e o tema em si tem sido motivo, não só de jornadas nacionais, internacionais, mas de discussões calorosas, não só das consequências que eles trazem, ceifando vidas, deixando sequelados, mas também em busca de soluções que possam minorar esse problema.

Toda vez que vemos esse filme — e não é incomum que a mídia o divulgue em horário nobre em redes de televisões ou pela própria internet, no Youtube, enfim —, o que mais choca para nós que fazemos a parte ruim, como bem disse o Coronel Blumm, não é a violência causada pelo atropelamento. A nossa preocupação maior é com a abordagem dessa vítima em si. O Coronel falou do tempo-resposta, do tempo-ouro de abordagem a essa vítima, mas a qualificação de quem vai fazer esse atendimento é nosso objetivo principal e nossa preocupação maior. Não é incomum você ver que essas vítimas são atendidas – isso é divulgado na mídia – por pessoas que não têm a menor qualificação. No afã de querer ajudar, na verdade, ou potencializam aquela lesão que aquela vítima já tem ou desencadeiam uma lesão, o que é muito pior. Às vezes, esperar 5 minutos, esperar 7 minutos, se eu não tenho capacitação, é muito mais coerente do que tentar ajudar.

Eu trouxe algumas estatísticas com relação ao País como um todo, que eu gostaria de mostrar rapidamente. Neste País, por ano, são 45 mil mortes, 376 mil feridos, 1 milhão de acidentes, 5 milhões de dólares de prejuízos materiais, 5 milhões de dólares de prejuízos sociais, 14 milhões de reais com vítimas não fatais. A cada 22 minutos, morre uma pessoa no Brasil. A cada 7 minutos, acontece um atropelamento. A cada 57 segundos, acontece um acidente de trânsito, Deputada. Setenta e cinco por cento dos acidentes são causados pelo homem; 12%, por problemas nos veículos; 6%, por deficiência nas vias; 7%, por causas diversas. A maioria dessas vítimas tem menos de 35 anos, ou seja, está na fase mais produtiva da vida. É o segundo maior problema de saúde do Brasil e só perde para a desnutrição. Quarenta e um por cento dos mortos estão na faixa etária de 15 a 35 anos.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	45

Há 377 mil acidentes com vítimas por ano. Sessenta por cento das vítimas ficaram com lesão permanente. Isso é assustador. Quarenta e quatro por cento dos acidentes são atropelamentos. Setenta e nove por cento dos mortos são do sexo masculino. Quarenta e quatro por cento dos acidentes são do tipo colisão. Para cada 10 mil veículos neste País, 7 pessoas morrem. Se a gente fizer um comparativo com o trânsito do Japão, 1,5 pessoa morre na mesma proporção de veículos. São Paulo é a capital onde há o maior número de mortos, 1.883 em média. Em 70% dos casos de acidentes com morte, o fator álcool estava presente.

Na verdade, alguns dos dados que estou mostrando aqui já foram falados por aqueles que me antecederam. E quais são as principais causas? Dirigir sob efeito de álcool e substâncias entorpecentes, trafegar em velocidade inadequada, inexperiência e falta de conhecimento, falta de atenção e falha na observação. Quanto aos acidentes com feridos nas vias urbanas do Distrito Federal em 2009 e 2010, há uma estatística aí. Quando eu falo Brasília, eu estou falando do Plano Piloto, Taguatinga, Ceilândia, enfim. O total em 2009 foi de 5.495 e, em 2010, foi de 5.579.

Foi-me pedido que falasse um pouco das motos. Antes de ler o meu diapositivo, o que falar se a nossa frota de motos no Distrito Federal, em 10 anos, aumentou 422% e o número de acidentes cresceu, de 2000 a 2010, em torno de 163,3%? A média é de doze motociclistas feridos por dia no trânsito do Distrito Federal. Dos 158 mortos em acidentes de trânsito no DF em 2010, 70,7% foram motociclistas. Dos acidentes fatais envolvendo motos, 70,7% estavam alcoolizados, e 17,8% não tinham habilitação.

Segundo estatística do pré-hospitalar, do SAMU 192, os acidentes de motocicletas em 2010 e 2011, utilizando o que já foi falado aqui pelo Cel. Blumm, a gente percebe que, nos meses de seca do ano de 2011, nós não fechamos ainda a estatística. Na verdade, a nossa estatística que está colocada no gráfico aqui é até julho, mas percebe-se perfeitamente aquilo que o Cel. Blumm falou, que nos meses de chuva há uma diminuição do número desses acidentes.

Ainda utilizando a estatística do SAMU 192 do Distrito Federal, a média mensal em 2010 foi de 120 acidentes de moto por mês; a média mensal de 2011, 140. Se olharmos o ano de 2010, o total foi de 1.435, e pegando a estatística nossa até julho, já estamos com 964 acidentes com motos.

Na verdade, eu acho que a importância desta discussão aqui não é só para levantar dados, não é só para levantar o fator etiológico, mas sobretudo para saber se nós temos alguma proposta de solução. Soluções, elas existem? Nós acreditamos que sim, desde que atuemos naquilo que chamamos de hospedeiro, que atuemos no agente e atuemos também no meio ambiente. De que forma? Controlando o consumo de bebida alcoólica – parece-me que aqueles que me antecederam aqui concordam plenamente –, coibindo o excesso de velocidade, fazendo cumprir a regra



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	46

de trânsito, aumentando as condições de segurança na malha viária, intensificando as ações de educação no trânsito. Para nós, esse é um item importantíssimo.

Eu diria mais: investindo, sobretudo, na criança, porque a criança é o cidadão de amanhã. A criança vai, de uma forma direta, objetiva, sem rodeios, influenciar o pai, influenciar a mãe e é um multiplicador de ideias. Melhorar o atendimento médico aos acidentes de trânsito. Deputada, se a senhora me permite, eu queria fazer uma declaração aqui: o Distrito Federal já tinha um serviço pré-hospitalar de excelência, executado há muito tempo pelo Corpo de Bombeiros, o SAMU do Distrito Federal, que veio acoplar, somar. Estamos completando agora seis anos. Lá atrás, começamos um namoro, não é, Blumm? Na verdade, uma paquera; depois um namoro, no bom sentido, entre SAMU e Bombeiros. Agora, finalmente, parece que saiu um noivado, e a gente espera que dê casamento. Por quê? Vamos otimizar recursos.

É um absurdo a gente mandar duas viaturas para o mesmo acidente. Na verdade, acontece com eles também. Quando você precisa de viatura, não tem, porque têm duas viaturas fazendo a mesma coisa. E o que é mais burro – desculpem o termo chulo – é que, lá atrás, tinha briga das equipes, o que era um absurdo. Não tem ninguém competindo. Eu costumo falar que, na desgraça, tem desgraça para todo mundo. Nós não precisamos brigar, pelo contrário.

Então, hoje existe, sempre existiu, pelo menos em nível de coordenação e de gerência do SAMU, uma concordância de que isso teria de ser feito, mas agora existe uma vontade política. Pelo menos, sentamos oficialmente, assinamos o papel. Não é, Blumm? Mas estamos precisando de algumas coisas, Deputados: precisamos da ajuda para cobrar.

Em central de regulação única, integração total, capacitação conjunta, eles têm experiência, e nós também. Nós temos de somar, e não é pensando só em Copa do Mundo, é pensando em nós como população. Eu, que sou um sessentão com um corpinho de trinta, é verdade, já precisei ser atendido. Já fui atendido pelos bombeiros, já fui atendido pelo Samu. Esse é só um parêntese que eu fiz. Enfim, esse pré-hospitalar daqui é considerado pela Coordenação Geral de Urgência e Emergência do Ministério da Saúde como um exemplo de pré-hospitalar do País. Eu não estou falando de Samu nem estou falando de bombeiros. Eu estou falando de duas instituições que caminham irmanamente para prestar um serviço de excelência. E isso só se faz com treinamento, com parceria, discutindo as dificuldades.

Manter os veículos em condições de segurança, priorizar a circulação de pedestres, de ciclistas, do transporte coletivo nas vias urbanas. Eu não vou entrar em detalhes, acho que o Uirá — foi uma dificuldade gravar seu nome, mas minha mãe tinha um nome difícil também e eu pedi ajuda ao Blumm — já citou a experiência do Rio de Janeiro e de Florianópolis. Eu não sei se você conhece Amsterdã. Alguém falou em Amsterdã aqui. Eu morei dois anos em Amsterdã, onde há aquelas bicicletas que não têm identificação e ninguém rouba. Ali em frente à



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	47

Central Station você deixa as bicicletas, e são antigas. Aqui a gente quer sempre uma bicicleta nova. Lá as bicicletas são todas tradicionais. Todo mundo deixa lá e depois cada um volta e pega a sua. E você fala: "Como é que identifica?" Identifica. Acho que isso já foi mencionado e eu não vou entrar em detalhes. Alguém já falou do péssimo transporte coletivo que a gente tem em Brasília. Eu espero que um dia isso melhore.

Para finalizar, antes de agradecer, Deputada Liliane Roriz, eu acho que o que a gente tem que focar — eu gostaria de deixar registrado aqui — é na cadeia de sobrevida. Aquilo que chamamos de cadeia de sobrevida, em que consta a prevenção como primeiro item, com um PH bem feito, um atendimento pré-hospitalar bem feito, ou seja, levando o paciente certo para o lugar certo, chegando no tempo ouro, fazendo um atendimento de qualidade. Depois não podemos nos esquecer do hospital. Houve um tempo atrás, Blumm, em que eu preferia estar numa ambulância do bombeiro ou do Samu a estar num hospital. Pode parecer um absurdo eu estar falando isso pelo recurso de que a gente dispunha.

Se a senhora me permite, Deputada, quero falar rapidamente, já que o meu tempo está esgotado. A Diretoria de Urgência e Emergência, da qual sou titular, desde 2008 planeja — e agora, finalmente, a gente começa a executar — as salas de estabilização, que são as salas de trauma. Começamos pelo Hospital de Base. O Hospital de Base hoje tem uma sala de trauma que não deixa nada a dever a nenhum hospital dos Estados Unidos, da Holanda, da Alemanha, em termos de qualidade. Não estou falando de equipamento. Estou falando de qualidade de atendimento. Hoje, nós temos um pré-hospitalar bom e já temos uma sala de trauma excelente. E quero anunciar aqui, em primeira mão, que estamos criando, no Hospital de Base também — vamos replicar isso em outras unidades, como Gama, Sobradinho, etc. — a sala de Neurocardio Clínica. Eu faço um diagnóstico de IAM, por exemplo, um infarto agudo do miocárdio, dentro de uma ambulância. Através de uma parceria, caso o colega não seja habilitado na área de cardiologia, esse eletrocardiograma é passado para um plantão do HCO em São Paulo. Essa parceria não tem ônus para nós. Desse resultado do eletro, com a sugestão do tratamento, me é dado um retorno em 3 minutos e eu começo a fibrinolizar o paciente para que ele chegue ao hospital com o tratamento iniciado. E aí, sim, eu vou fazer o cateterismo.

As estatísticas, só para exemplificar, provam que uma pessoa de 30 a 32 anos — já que temos pessoas de 32 anos enfartando —, é melhor, em termos de prognóstico futuro, você fazer o fibrinolítico no pré-hospitalar do que você fazer angioplastia de resgate.

Mais uma vez agradeço à senhora, em nome do Secretário de Saúde, que não pôde comparecer aqui, e dizer que eu fiquei muito honrado em participar.

Muito obrigado.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	48

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito obrigada, Dr. Ayrton, por sua presença.

Concedo a palavra ao Diretor do Instituto Médico Legal do Distrito Federal, Dr. Malthus Fonseca Galvão.

SR. MALTHUS FONSECA GALVÃO – Deputada Liliane Roriz, em primeiro lugar, eu aqui falo representando todas estas instâncias: a Polícia Civil do Distrito Federal, o Departamento de Polícia Técnica e o Instituto de Medicina Legal. Hoje, inclusive, eu discuti com a Dra. Mailine o que iria ser dito e a abordagem que traríamos. Muito obrigado pelo convite e parabéns pela iniciativa.

Cel. Blumm, eu gostaria de externar o apreço que tenho pelo Corpo de Bombeiros, que o senhor leve um abraço para a turma do Batalhão de Busca e Salvamento, especialmente o dos cães. Estamos até fazendo um trabalho muito bom.

Meu professor, aluno, monitor e colega Ticiano, saudações. Uma história muito interessante. Eu queria cumprimentar especificamente o cientista forense Edson Wagner, que me antecedeu. Eu o conheci no primeiro congresso de ciências forenses de que eu pude participar. Uirá, Andrade. Você não conhece o Andrade, do IML. Ele não vai mais de bicicleta ao IML. A EPTG ficou muito boa para os carros. Ele me disse isso ontem. É muito triste.

Dr. Ayrton, que me antecedeu, se é um sofrimento estar no IML com as pessoas mortas, imagine estar com as pessoas quase mortas. Saudações! O Prof. Davi teve que sair. Eu tentarei ser muito breve.

O Instituto de Medicina Legal é responsável por todas as perícias com possibilidade de infração penal a ser apurada. Então, nós temos praticamente todos os casos de acidentes de trânsito. Esse é um acidente, enquanto se comemoravam os mil dias para a Copa do Mundo. Esse carro atrás do Autódromo deixou duas pessoas a menos em nossa cidade. Eu optei por não mostrar naturalmente as imagens, não é necessário. Aí, nosso rabecão novo, um grande investimento. Eu não gostaria, senhoras e senhores, de receber mais rabecões. Nós vamos receber seis rabecões. Esse rabecão hoje chegou, há cerca de 60 minutos, do IML trazendo três pessoas de um único acidente de trânsito ocorrido próximo ao bar Pirraça, no Parque da Cidade: uma senhora nascida em 1936 teve sua vida encerrada não por doença, por velhice como talvez imaginasse, mas por acidente de trânsito: Laís, de 98, também hoje por acidente de trânsito; e o Artur, tão novo, hoje por acidente de trânsito. Não tenho detalhes, mas eu gostaria que minha fala se pautasse na perda que a família vai ter dessas três pessoas.

Uma estatística do Detran, analisada semestralmente, mostra que não existem tantas variações em relação ao número de mortes, alguns picos. Mas o dado que eu trago é um dado relacionado à positividade da alcoolemia nos motoristas falecidos no local do acidente, quando não são atendidos no hospital. Inclusive



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	49

precisamos aprimorar a coleta de sangue desde o primeiro momento. Para fins penais também, é preciso acabar com esse garantismo individual e pensarmos na sociedade, na questão do bafômetro. Nós percebemos claramente que em 1995, pela pesquisa do Prof. Manoel Modelli, um pesquisador do nosso instituto, mais de 80% dos motoristas falecidos no local de crime estavam com alcoolemia positiva. Talvez por ocasião das ações políticas e até legais, da Lei Seca, nós tivemos a diminuição. Mas ainda temos mais de 60% das pessoas falecidas no local do próprio acidente, dos motoristas, com álcool positivo. Eu acho que esse é um dado extremamente relevante.

Eu poderia parar agora, porque a mensagem que trago para vocês é esta: o álcool é um dos grandes fatores, e talvez a impunidade. Por que a impunidade? Porque a pessoa que chega viva ao IML para fazer o exame de embriaguez, chega com quatro, cinco, seis horas. Uma pessoa, numa festa, não fica esse tempo todo sem beber, senão ela cura, não é verdade? Isso é muito importante.

Aqui, mostrando com valores acima de 0,6, um outro trabalho do Prof. Modelli, capotagem, isso aqui de 2005. São números que impressionam e números que tornam essas mortes totalmente evitáveis, assim como todo o prejuízo social decorrente das mesmas. Eu, como médico, preciso trazer a informação: o álcool leva à alcoolemia, níveis de álcool no sangue, e esta, por conseguinte, leva à embriaguez, que são as alterações. Essa é a grande discussão legal que temos hoje. Para a alcoolemia, precisamos avaliar a concentração de álcool. Estamos tomando uma tequila ou uma cerveja? Qual o volume? Um copinho ou um copo grande? A massa corporal da pessoa é muito importante, mas tão importante é o tempo no qual essa bebida foi ingerida, esse álcool, e também alimentos que interferem na absorção. Aí eu tenho uma determinada alcoolemia, mas o efeito, a embriaguez, depende da tolerância, do costume que a pessoa tem. Isso já foi dito aqui para simbolizar uma pessoa que aparentemente bebe bastante e outra que não. Pode ser só uma encenação.

E há os aspectos psicológicos. Você está com os amigos e, quando chega à delegacia de polícia, parece que aquela descontração já se vai. Quanto mais próximo do exame, maior a nossa sensibilidade, maior sensibilidade em termos técnicos, no sentido de detectar a presença das alterações. O alcoolismo agudo passa, e é muito comum as pessoas relacionarem aos animais, quando estão eufóricos e excitados, depois muito valentes, e acreditam, sim, serem o todo-poderoso.

Silvain Fonseca estava aqui e participou de um teste muito parecido com o mostrado no vídeo. As pessoas não sabiam, não percebiam que tinham perdido o controle, a sua coordenação motora, os seus reflexos. Um tempo de reflexo aumentado em um segundo – e isso acontece – são mais de vinte metros. Até que a pessoa imagine frear nesse um segundo, ela anda vinte metros. Isso é suficiente para produzir um, dois ou três óbitos. Pensem numa parada de ônibus.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	50

Vejam de uma forma muito rápida: alcoolemia é pesquisa bioquímica de álcool. Posso fazer no sangue diretamente, mas posso fazer no ar expirado com uma correlação muito precisa entre um valor e outro. Então, está homologada a utilização da medida da alcoolemia de forma indireta pelo bafômetro, naturalmente homologada. Mas quanto à embriaguez, o exame o IML faz na pessoa viva, pois não colhemos material porque essa autorização, depois, vai ser discutida: "Sim, eu autorizei, mas eu estava bêbado. O senhor mesmo está dizendo que eu estava bêbado. Então, minha autorização não foi válida".

Temos vários problemas: descoordenação motora no trânsito, ataxia no trânsito, desinibição no trânsito, redução da capacidade de julgamento, diminuição dos reflexos, desequilíbrio, perda do controle e aquilo que precisamos resgatar, cortesia no trânsito. Mas o embriagado fica muito agressivo.

Podemos medir com chaveirinhos, sem valor algum, mas para as pessoas terem uma noção, os aparelhos do próprio Detran, portáteis, que emitem um documento onde possamos ter as assinaturas da pessoa ou de testemunhas, e os aparelhos que temos no Instituto de Medicina Legal. Inclusive, anuncio aos senhores que o nosso aparelho está quebrado, mas hoje mesmo já conseguimos o empenho da verba para manutenção do aparelho. Precisava ter dois aparelhos para que isso não acontecesse.

Aqui é um vídeo onde mostramos como podemos perceber se uma pessoa está embriagada. Eu gostaria de saber: qual o impedimento de um agente de trânsito, de um agente do Estado perceber como está essa pessoa? Os senhores vão ver que ele vai ter uma dificuldade de equilíbrio, ele vai quebrar a parede com a cabeça. É só olhar. Primeiro, vejam a descoordenação motora ao manusear a própria carteira. Ele vai cair. Por que precisamos, então, do 0,6?

Eu acredito que, apesar de não ser aqui o fórum das mudanças, pode ser, sim, a Câmara Legislativa do Distrito Federal o fórum da discussão, o fórum que planta a semente para que não tenhamos de fazer exames de bafômetro numa pessoa que mal consegue ficar em pé. Mas calma, ele cai mais uma vez, acompanhe, acompanhe. Ele ainda cai. Vocês podem perceber. Esse é um vídeo retirado da internet. Aqui nós já fizemos isso inclusive com a Adriana Bernardes, do *Correio Braziliense*, em parceria com o Detran no cartódromo. Aí o termo de autorização, para as pessoas que foram ao cartódromo, fizeram manobras, depois fizeram o teste do bafômetro e o exame clínico. Eu estava lá pessoalmente, porque sou favorável a qualquer campanha dessa natureza.

A Deputada me pediu para que eu não fosse embora e eu respondi: "Claro que não. Esse é um assunto que é obrigação nossa". Eu estou aqui para defender os meus colegas, para que eles trabalhem menos no IML, para que eles trabalhem menos, podemos pensar dessa maneira. Aí beberam, e achando que estavam ótimos ainda, mas o bafômetro já acusando níveis. Essa é uma foto que o mostra com o



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	51

freio de mão puxado. Eu não tinha o vídeo aqui e lembrei quando foi passado, fiz uma pequena alteração.

Agora é importante ressaltar – esse gráfico é muito interessante – que a embriaguez é atingida com 2.25 ou 3, dependendo da unidade com que se trabalha, em 95% dos casos. Existem as pessoas mais resistentes e as pessoas menos intolerantes ao álcool. Portanto, a relação entre embriaguez e alcoolemia não é precisa e eu não posso afirmar. Os promotores ficam loucos, vão ao IML e dizem: "Mas ele estava embriagado, o senhor disse". Por que não dizer no laudo que ele tinha mais do que – eu não posso dizer porque nem todas as pessoas apresentam. No Direito Penal a coisa é um tanto fechada. Então, esse é um limite que nós não podemos ultrapassar. É preciso uma mudança na legislação.

Vejam que interessante, já foi muito comentado: nas infrações e nos crimes, isso tudo do mesmo código, as pessoas não se entendem. Dirigir sob a influência do álcool, perde a carteira, e isso quer dizer embriaguez. Agora, para que a pena de detenção de 6 meses a 3 anos aconteça, eu preciso da dosagem, e ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo. Mas, mesmo assim, continua com a possibilidade de dirigir. É preciso fazer uma inversão. Tira a carteira de todo mundo, ninguém mais tem direito de ter carteira, pronto! Agora quem quiser vai ter que admitir a possibilidade de ter que assoprar no aparelho.

Mas também nós temos uma solução. Antes da solução, uma campanha americana. Eu acho que educação é tudo, e muito interessante essa questão das crianças. Eu tenho uma filha. Ela me cobra: "Papai, 60. Papai, o sinal. Papai, o cinto". Eu vim aqui pedir aos Srs. Deputados, com essas verbas, que nos ajudem. Nós temos um projeto, que é o de um ônibus para que a gente possa acompanhar uma *blitz* do Detran e fazer o exame. Para fazer o exame clínico, eu não preciso de autorização. Então, até que a gente resolva esse imbróglio jurídico, é um projeto muito barato em que a gente adapta um ônibus, inclusive será muito importante para a Copa do Mundo. Eu conversei hoje com o Dr. Laércio Rossetto, da 5<sup>a</sup> DP, que é a delegacia do centro de Brasília. Fica aí o pedido. A gente pode acrescentar muito na questão da impunidade quando eles souberem que tem um ônibus com médicos legistas acompanhando a *blitz*. Eu faço um compromisso público de, tendo recursos, implementar e operacionalizar. Isso não vai virar um ônibus. Nós andaremos com ele todos os finais de semana.

Era isso o que eu tinha a dizer. Eu agradeço imensamente a oportunidade. O Instituto de Medicina Legal está à disposição de todos os senhores, os nossos dados, as nossas estatísticas. Esse é um agradecimento meu, do Dr. Novae, Chefe do Departamento de Polícia Técnica, e da Dra. Mailine Alvarenga, Diretora da Policia Civil. Muito obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Dr. Malthus, muito obrigada pela sua presença. Eu não quero precisar do IML tão cedo na minha vida. Eu gostaria de lhe dizer que me comoveu muito agora que o senhor deu a notícia de



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	52

primeira mão desses 3 óbitos. É uma catástrofe o que está acontecendo na nossa Capital. Eu gostaria que o senhor voltasse aqui.

Eu registro a presença do Deputado Evandro Garla, Ouvidor desta Casa, que está sendo extremamente compreensivo, pois há uma sessão a ser realizada assim que terminar esta comissão geral. Muito obrigada, Deputado. O próximo palestrante será breve, embora tenha muito assunto. Mas V.Exa. pode ter certeza de que isso é por uma boa causa. Meu muito obrigado a V.Exa.

Eu tive essa ideia também falando aqui com um colega, o Dr. Ticiano, e quero me comprometer com o Dr. Malthus a fazer uma emenda parlamentar para patrocinar este ônibus. Não é um patrocínio alegre, mas é um patrocínio que pode criar na cidade uma consciência para evitar esse tipo de morte que aconteceu hoje.

Concedo a palavra ao Diretor de Educação de Trânsito do Detran, Sr. Marcelo Granja, representando o Diretor-Geral do Detran, Sr. José Alves Bezerra.

Eu gostaria, como o nosso tempo já se esgotou, de anunciar a presença do Presidente da Associação de Trabalho e Assistência ao Motociclista do Distrito Federal, ATAM/DF, Sr. Cláudio Renato; do Prefeito Comunitário de Sobradinho II, meu amigo Reginaldo Carrajola; da estudante do 3º ano do Centro Educacional Campacto Gama, Renata Pollyana dos Santos, e do Consultor de Planejamento e Gestão e coordenador dos grupos de trabalho de trânsito seguro da Câmara Legislativa do Distrito Federal, Sr. Ronaldo Alves.

Muito obrigada.

SR. MARCELO GRANJA – Boa noite a todos.

Exma. Sra. Deputada Liliane Roriz, o Departamento de Trânsito – DETRAN agradece o convite em nome do nosso Diretor-Geral, José Alves Bezerra, que não pôde estar aqui. Foi comentado aqui que o Detran estava em greve até as 14 horas de hoje, e o diretor estava envolvido em resolver essa situação, que foi resolvida. Então, hoje à tarde o Detran já abriu, até para facilitar todos os nossos trabalhos, principalmente nessa frente de educação, fiscalização e engenharia, tão fundamental para essas ações de trânsito.

Vou procurar ser breve. O Departamento de Trânsito, dentro da sua concepção, foi criado pela Lei nº 315 – hoje ele é uma autarquia –, justamente buscando, dentro da sua missão, proporcionar à sociedade um trânsito civilizado, eficiente, seguro, visando à preservação da vida. Aqui, temos – acho – o marco do DF, como todos disseram, esse envolvimento do Governo nessa ação de educação, e eu, como diretor de educação, sou servidor de carreira do Departamento de Trânsito, participei dessa ação em 1997.

É importante ressaltar que, com o trabalho educativo que o Detran vem fazendo, principalmente em 1991, quando criamos a concepção da escola pública de trânsito, as primeiras peças teatrais, conseguimos trabalhar, em 1997, uma busca



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	53

pessoal de cada participante da comunidade de entender o porquê de uma faixa de pedestre ser pintada.

Acho que esse é o grande argumento, e nós estamos trabalhando nessa linha. A população tem que entender o porquê das coisas, e durante muito tempo o trânsito foi sempre muito opressivo, trabalhava-se com obrigações. "Você tem que fazer isso". As pessoas não aceitam a obrigação, elas têm que entender o porquê, e o grande mérito, a conquista da faixa foi justamente as pessoas entenderem e questionarem: "Por que se pinta uma faixa e ninguém obedece?"

Então, em 1997, atingiu-se esse ápice de entender que a faixa, se estava pintada, teria que ser obedecida. Aí, começou a campanha e, logo depois, o Detran criou também o gesto com o braço, que até hoje é uma referência. Inclusive é importante ressaltar que, no concurso da Polícia Rodoviária Federal, anos atrás, alguns brasilienses acabaram errando uma questão da prova justamente por entenderem que o gesto do braço é algo oficial, que está previsto no código. Na verdade, não está. O gesto com o braço é um procedimento educativo criado no DF, para alertar aos condutores a intenção do pedestre. Então, só para ressaltarmos aqui a importância de uma educação e do entendimento do papel da educação para a mudança comportamental.

Aqui são algumas ações do Departamento, e aí vou procurar, dentro desse contexto, só pontuar essas concepções, até para as pessoas entenderem um pouco o departamento. Hoje, trabalhamos com toda a parte de inspeção, de vistoria dos veículos. Foi mencionada aqui, por vários que me antecederam, a importância de termos também veículos em condições de circulação. Sabemos que 92% das representações, ou seja, das situações de risco no trânsito, são criadas pelo próprio condutor. Temos um percentual veículo e um percentual vias. Dentro desse registro, o Departamento, só para vocês terem uma noção, possui hoje uma frota em torno de 1 milhão e 233 mil veículos. Mas, neste ano, tivemos dias da semana em que chegamos a registrar quatrocentos veículos novos. Por novos, entendam-se veículos registrados no Distrito Federal; podem ser zero ou que vieram de outra UF.

Isso é importante para termos a noção desses quase 8% de aumento da nossa frota, o que isso realmente representa numericamente, diariamente, para os registros do Departamento de Trânsito.

Temos, também, o controle do processo de habilitação, que é outra coisa fundamental para que possamos garantir essa mudança comportamental. Isso está sendo estudado não só dentro do Distrito Federal, mas principalmente pelo próprio legislador nacional. E, aí, temos as câmaras de educação, que estudam procedimentos para melhorar o processo de obtenção da CNH. Isso, dentro das categorias, até para reforçar o próprio entendimento dessas categorias. Hoje, sabemos que a categoria A tem sido um ponto crítico, crucial para todo o País, não só para a realidade do Distrito Federal, mas para todo o Brasil, em relação aos problemas e envolvimento em acidentes.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	54

Temos os pontos fundamentais, hoje, de atendimento à população, o contato mais próximo, que é a engenharia, a fiscalização e a educação. A engenharia, hoje, tem o compromisso de buscar analisar as vias urbanas. O Departamento não constrói vias, diferentemente do que foi apresentado pelo DER, pelo Murilo. O Departamento de Trânsito do Distrito Federal faz sinalizações estratigráficas, seja horizontal ou vertical, dentro dessa concepção das vias urbanas e trabalha pela segurança. A pavimentação é feita pela própria administração, por meio da Novacap.

No processo de educação, a Diretoria de Educação de Trânsito – era uma divisão e passou à diretoria há alguns anos – tem uma preocupação fundamental, que é levar valores para a sociedade. Deixei com a Deputada alguns *folders*, alguns materiais com os quais estamos trabalhando, dentro da concepção de que precisamos fomentar não só um trabalho direcionado à comunidade, mas principalmente à área acadêmica. Hoje, questiona-se muito por que não temos uma inclusão do trânsito nas escolas. E é fácil, até porque vocês poderiam fazer esta pergunta: quais são os professores que hoje, se fosse criada a obrigatoriedade, teriam condições de realmente falar sobre trânsito, dentro do conhecimento da legislação ou de um respaldo legal, com dados e com vivência? Infelizmente, não há.

O trabalho tem que iniciar pelas universidades. E, aí, vem a grande batalha — não só no Distrito Federal, mas principalmente na área federal — em conquistarmos espaços para conteúdos de trânsito nas universidades, em várias áreas, na educação, na parte da economia, na parte da medicina. Precisamos introduzir essa visão do trânsito, até para que possamos cobrar a inserção de trânsito no conteúdo programático, como é feito — e é referência — em alguns países.

Este é o foco da educação: trabalhar de forma pontual. Temos que trabalhar com campanhas de rua, mas temos que começar a introduzir, pontualmente, ações efetivas dentro da sociedade. Estamos com alguns projetos. Inclusive, neste ano, iniciamos o Projeto Calourada, por meio do qual trabalhamos com as universidades, levando essa concepção de trânsito e motivando a própria universidade a realizar trabalhos. Não adianta só levar conteúdos ou mesmo palestras, queremos que as universidades começem a pensar em trânsito e aí, sim, retornar para a sociedade trabalhos, dentro da universidade, com esse foco. Essas são algumas das ações que estamos desenvolvendo, além das ações de teatro que também temos.

Aqui agradeço ao DER por nos dar condições para podermos trabalhar tão bem, juntos. As ações educativas, hoje, feitas pelo Detran e pelo DER acabam se somando. Tivemos uma reflexão interessante feita pelos alunos, que acabam confundindo-as, de tão integradas que estão hoje. Tanto no aspecto da rodovia, quanto das vias urbanas, a integração é fundamental, e estamos disponibilizando isso dentro da ação efetiva da educação de trânsito.

A fiscalização também é fundamental. Todo país desenvolvido, hoje, que prima pelo comportamento dos seus condutores, dos seus ciclistas e dos seus



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	55

pedestres, tem um referência muito forte da fiscalização. O processo é finalizado de uma forma muito rápida, a mensagem está ali. Temos hoje também, dentro dessa previsão, o contato direto com a comunidade através dos conselhos comunitários de segurança. Esses conselhos trazem para o Departamento um foco das demandas da sociedade, aquilo de que realmente a sociedade precisa.

Eu já comentei sobre alguns dados estatísticos. Esse gráfico, com o qual vou encerrar, é para que possamos observar que pontualmente, quando se realiza uma ação efetiva de governo, temos uma queda nos gráficos. Isso foi dito aqui, por isso não vou me alongar, sobre a importância de termos efetivamente uma educação continuada e o processo de formação e a integração entre os vários níveis.

Deputada Liliane Roriz, mais uma vez agradecemos. O Departamento de Trânsito está de portas abertas para eventos como esse. É importante realmente integrar a sociedade e principalmente buscar esse comprometimento social, que só vamos conquistar com a união de esforço dos vários meios, não só de comunicação, mas das esferas de governo.

Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Muito obrigada.

Eu gostaria de propor aos colegas aqui, encerrando nossa comissão geral, um comitê de combate à violência no trânsito para aqueles que quiserem participar. Isso poderia funcionar depois da hora do expediente. Que fizéssemos uma mesa redonda, eventualmente de 15 em 15 dias. Na próxima semana, seria interessante que tudo o que foi dito aqui – quero agradecer a todos os taquígrafos que estão presentes –, passarei esse documento a todos vocês, faríamos uma mesa redonda para elaborarmos esse documento juntos e encaminhá-lo ao Governo do Distrito Federal.

Por que eu acho importante isso? Porque, como disse o Deputado Reguffe, o que frustra o político é a proposta ficar no papel. Quando encaminhamos uma ação, é a realização, não só pessoal, como cidadã do Distrito Federal, mas de todos vocês que são cidadãos daqui. Embora cada um tenha a sua função de destaque, em sua vida profissional, eu acho importante participar. Como o Uirá, que trabalha na Câmara Legislativa, mas tem o seu tempo disponível. Ele me disse: "Eu já não tenho tempo e ainda sou presidente desta ONG". Ele se dispôs a estar aqui conosco até agora, trabalha nesta Casa.

Eu gostaria disso, porque eu já fiz parte de um comitê de combate à fome e, graças a Deus, teve um bom resultado e se transformou no programa do ex-Presidente Lula, o programa Fome Zero. A iniciativa tem de vir da sociedade como um todo e de outros órgãos, não sendo na hora do trabalho, pois sabemos que todos têm que voltar para as suas atividades, mas isso pode criar um bom conselho para o Governo do Distrito Federal, de pessoas capacitadas, de pessoas envolvidas nesse processo.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
29   09   2011	15h45min	88 <sup>a</sup> SESSÃO ORDINÁRIA	56

Machuca meu coração, e acho que o de todos vocês que vieram aqui também, tantos óbitos que existem hoje no Distrito Federal. Cada notícia que leio nos jornais, particularmente choro por isso. Isso não é uma bandeira, mas uma questão social. Toda vez que me lembro daqueles desastres, daqueles carros amassados, vejo quantas famílias estão chorando naquele momento.

Eu queria, do fundo do coração, que todos se doassem, como o Uirá se doa, e como todos nós nos doamos. Todos nós temos a disposição de vir a esta Casa para criarmos uma solução para nossa cidade. Portanto, estou agradecida e quero que essa continuidade do trabalho seja concretizada.

Agradeço a cada um que veio aqui, a minha equipe de gabinete, a todos que trabalham nesta Casa, ao Cerimonial, aos seguranças. Isso de fato tem de ser mudado. Se cada um dispuser do seu tempo para ajudar o próximo e a nossa cidade, nós transformaremos esse quadro, esse número tão horroroso de morte no Distrito Federal. Quero agradecer aos Parlamentares que aqui estiveram, as autoridades do governo, a sociedade representada por suas lideranças, que contribuíram de modo relevante para o sucesso deste evento.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerradas a comissão geral e a sessão ordinária.

Meu muito boa-noite.

(Levanta-se a sessão às 19h45min.)

Este texto não substitui o publicado no *Diário da Câmara Legislativa* nº 186 – Suplemento, de 11/10/2011.