



CICLO DE DEBATES

SIGA VIVO

Pelo fim
da violência
no trânsito



**ASSEMBLEIA
DE MINAS**
Poder e Voz do Cidadão

Para o combate à violência no trânsito
Ciclo de Debates *Siga Vivo*
ALMG, 3/4/2012 a 6/7/2012

MESA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA

Deputado Dinis Pinheiro

Presidente

Deputado José Henrique

1º-Vice-Presidente

Deputado Inácio Franco

2º-Vice-Presidente

Deputado Paulo Guedes

3º-Vice-Presidente

Deputado Dilzon Melo

1º-Secretário

Deputado Alencar da Silveira Jr.

2º-Secretário

Deputado Jayro Lessa

3º-Secretário

SECRETARIA

Eduardo Vieira Moreira

Diretor-Geral

José Geraldo de Oliveira Prado

Secretário-Geral da Mesa

C568s Ciclo de Debates “Siga Vivo : para o combate à violência no trânsito”, 2012, Belo Horizonte.

Ciclo de debates “Siga Vivo : para o combate à violência no trânsito - ALMG, 3/4/2012 a 6/7/2012”. – Belo Horizonte : Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 2012.

52p.

1. Segurança no trânsito – Congresso – Minas Gerais. 2. Educação no trânsito – Congresso - Minas Gerais. 3. Acidente de trânsito – Congresso – Minas Gerais. I. Título.

CDU: 351.81(815.1)

Sumário

Apresentação	5
Prefácio	7
Introdução	9
Os eventos institucionais da ALMG	13
A deflagração do evento sobre violência no trânsito	15
A preparação	17
I – Os potenciais organizadores e participantes	17
a) Instituições da Sociedade Civil	
b) Entidades do Poder Público	
c) Cidadãos	
II – As instituições convidadas	18
III – Os órgãos e entidades parceiras	19
IV – As principais discussões preparatórias	19
a) Tópicos de cada reunião	
b) Principais definições	
Os encontros regionais	22
A etapa final	24
A participação popular	27
As propostas apresentadas	28
As propostas consolidadas	32
I – Possíveis encaminhamentos a órgãos e autoridades estaduais	32
a) sobre educação para o trânsito	
b) sobre estudo, pesquisa, informação e comunicação	
c) sobre Engenharia de Transporte e Trânsito	
d) sobre gestão	
e) sobre fiscalização e controle	
f) sobre outras providências administrativas	
g) sobre normas	
h) sobre medidas diretamente aplicáveis pela ALMG	
II – Possíveis encaminhamentos a prefeituras municipais do Estado	42
a) a prefeituras específicas	
b) às prefeituras dos Municípios com mais acidentes de trânsito	
III – Possíveis encaminhamentos a órgãos e autoridades federais	45
a) sobre medidas administrativas	
b) sobre normas	
As instituições participantes	50

Apresentação

Apresentar esta publicação, realizada com base no Ciclo de Debates Siga Vivo, é tarefa extremamente gratificante. O evento, realizado por esta Assembleia em parceria com diversas entidades públicas e privadas, sinaliza a seriedade com que temos nos unido para enfrentar um dos mais difíceis e atuais desafios vivenciados por sociedades de todo o mundo: a violência no trânsito e as suas nefastas consequências.

Dando continuidade à tradição de envolvimento em assuntos de grande repercussão no cotidiano dos cidadãos que representa, esta Casa abraçou a bandeira da luta por um trânsito mais pacífico e mais seguro, promovendo oito encontros regionais e um encontro estadual, que trouxeram à luz valiosas informações sobre cada uma das regiões representadas, permitindo uma melhor compreensão das diferentes facetas desse assunto tão complexo.

Essas reuniões mostraram que a maioria dos desastres é causada por imprudência ou negligência de motoristas, passageiros e pedestres e que, portanto, a reversão desse quadro depende fundamentalmente de uma ampla mudança de atitude.

A essa profunda mudança comportamental, motivada por um amplo esforço educativo, devem-se somar medidas para melhorar as condições das vias públicas, aprimorar a segurança

veicular e solucionar a crise da mobilidade urbana. Todavia, as políticas públicas só terão real eficácia se forem baseadas em dados confiáveis e estudos sérios, a exemplo dos que foram apresentados no ciclo de debates.

Ao retratar os principais acontecimentos do evento e consolidar as propostas então apresentadas, a publicação *Para o combate à violência no trânsito* é essencial para que consigamos atingir nossas metas de reduzir drasticamente o número de acidentes, diminuir seu impacto no sistema de saúde, oferecer tratamentos mais adequados às vítimas e sensibilizar a sociedade para um comportamento mais responsável.

Espero que as informações aqui reunidas sejam levadas ao conhecimento do maior número possível de cidadãos, sensibilizando-os para o valor de um comportamento mais atento e seguro na condução de veículos, dando efetiva contribuição ao enfrentamento do flagelo da violência no trânsito.

Deputado Dinis Pinheiro
Presidente

Prefácio

São cada vez mais alarmantes os números de acidentes no trânsito, em todo o mundo, resultado da constante expansão urbana e do desmesurado crescimento da indústria automobilística em detrimento da modernização ferroviária. Em Minas Gerais, vemos um quadro de catástrofe, pela saturação do tráfego – sobretudo o de carga pesada – em nossas rodovias, que constituem a maior malha do País. Adicionalmente, a embriaguez ao volante, no âmbito das cidades e especialmente entre os motoristas mais jovens, além da crescente frota de motocicletas, vem se tornando um problema cada vez pior, com mortes, hospitalizações e longos tratamentos.

O combate à violência no trânsito torna-se, então, um desafio para todos os segmentos de nossa sociedade, em seus aspectos políticos, jurídicos e econômicos. Assim, a Assembleia mineira tem procurado fazer face ao assunto, por meio de seus eventos institucionais, os quais, democraticamente, envolvem a população na proposição de soluções que levem a políticas públicas que reflitam a interação entre as ações legislativas e os interesses da comunidade.

A atuação de diversas comissões da Casa no Ciclo de Debates Siga Vivo, evento compartilhado com uma série de entidades parceiras, pode ser hoje demonstrado com este

relatório. Traçou-se um painel detalhado da violência do trânsito, não só nos grandes centros urbanos, mas também nas cidades médias e nas que estão próximas aos grandes entrocamentos rodoviários.

É importante destacar a relevante participação popular, desde as reuniões preparatórias, que levaram a consensos que correspondem ao pluralismo de nossa sociedade, inclusive ao considerar a participação eletrônica, de cunho individual, através do site da ALMG, num amplo exercício das prerrogativas da cidadania.

Nas páginas seguintes, apresentamos a memória de todo esse processo, com a aglutinação e o refinamento das inúmeras propostas levantadas, tendo em vista uma solução efetiva e duradoura para essa calamidade que afeta a vida de todos nós.

Deputado João Leite

Presidente da Comissão de Segurança Pública

Deputado Carlos Mosconi

Presidente da Comissão de Saúde

Deputado Bosco

Presidente da Comissão de Educação, Ciência e Tecnologia

Deputado Doutor Wilson Batista

Presidente da Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência

Deputado Adalclever Lopes

Presidente da Comissão de Transporte, Comunicação e Obras Públicas

Introdução

Os problemas acumulados no âmbito do transporte e do trânsito, especialmente aqueles relacionados diretamente à segurança e à vida humana, têm recebido, internacionalmente, atenção crescente, motivada por suas dimensões e gravidade. Segundo dados da Organização Mundial da Saúde – OMS –, morrem anualmente no mundo 1.300.000 pessoas em acidentes viários. Eis por que a Organização das Nações Unidas – ONU – nomeou os anos de 2011 a 2020 como “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, durante a qual está desenvolvendo uma campanha planetária, com desdobramentos nacionais e locais.

No Brasil, como demonstram os números apresentados pelo Departamento Nacional de Trânsito – Denatran –, a expansão dos acidentes viários se tornou cada vez mais preocupante após 1961, ano que marca o ponto de inflexão ascendente na curva de letalidade. Não por acaso, tal referência suscita paralelismo com o início do *boom* produtivo e mercantil da indústria automobilística, associando-se ao inchaço das grandes cidades e à consolidação da matriz até hoje imperante nos transportes. Segundo o Sistema de Informações de Mortalidade – SIM –, do Ministério da Saúde, o número anual de óbitos por desastres de trânsito cresceu 24% de 2002 a 2010, chegando a 40.160 – um a cada 30 segundos, em média. Os números da Federação Nacional de Seguros Privados e Capitalização já apontam a previsão de aproximadamente 52.000 para 2012.

Embora a vida e a saúde não tenham preço – o que torna imoral e politicamente nefasto adotar o critério da economicidade, isoladamente, como princípio articulador por excelência das políticas sociais diretamente ligadas à sobrevivência humana –, não deixa de ser ilustrativo e relevante, para efeito de analisar a dimensão político-financeira dos acidentes no trânsito, notar que os gastos aproximados com as hospitalizações e tratamentos de vítimas giram em torno de 30 bilhões de reais por ano, segundo números divulgados pela Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP –, entidade comprometida com a divulgação e a implantação nacional das diretrizes e ações propostas pela ONU.

Vê-se, pois, quão pueril foi a esperança de que a breve estabilização da linha obituária ocorrida no imediato pós-1997, geralmente atribuída à vigência do atual Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, pudesse indicar, por si, uma real solução em andamento. Ao contrário, retomou-se e prossegue a marcha batida da epidemia que acometeu a mobilidade viária. Nesse quadro, a Semana Nacional de Trânsito adquire o caráter de combate a uma verdadeira calamidade pública, tornando imperativo, como nas palavras de Júlio Ferraz Arcoverde, Presidente do Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, definir-se “como prioridade a necessidade de unir esforços intersetoriais, visando à redução dos acidentes”.

Em Minas, o quadro é igualmente catastrófico. A nossa malha rodoviária é de longe a mais extensa entre os Estados da Federação, com 270.010 km, dos quais 7.996 federais, 23.833 estaduais e 238.181 municipais. Adicionalmente, como nas médias e grandes cidades – encontra-se saturada por intenso tráfego, em boa parte composto por veículos de carga pesada, em situação de passagem nas direções Norte-Sul e Leste-Oeste, para todas as regiões do território nacional. Some-se a tal cenário o fato de nosso Estado ter a segunda população do País transitando nas estradas através do rol enorme de 853 Municípios, dos quais 95% ainda não estabeleceram conexão institucional com o Sistema Nacional de Trânsito – SNT.

Apesar das dificuldades existentes para registro de ocorrências fatais nos sinistros e das várias distorções ainda verificadas, os 3.674 óbitos no Estado, em 2010, detectados preliminarmente pelo Ministério da Saúde com dados do SIM – apenas superados pelos números de São Paulo, que tem mais que o dobro da população mineira –, perfazem cerca de 11% da mortalidade nacional. Tais números, especialmente os danos sociais correlatos – com a violência e os dramas que atormentam e comovem dezenas de milhares de indivíduos e famílias, bem como dilapidam avassaladoramente as forças produtivas e criativas humanas –, vêm motivando as entidades da sociedade civil mineira e os órgãos públicos estaduais a discutirem políticas e ações capazes de enfrentar essa espécie de violência típica da modernidade avançada, quando forças poderosas e descontroladas ditam seus interesses e padrões de sociabilidade e comportamento.

A questão vem recebendo tratamento bombástico, mas pontual e fenomênico. Recentemente, a mídia abordou a questão da embriaguez ao volante. Imagens e vídeos com cenas chocantes têm sido ligados, constantemente, a pessoas que ingeriram bebidas alcoólicas antes de dirigir. Ademais, tornaram-se comuns as condenações judiciais de motoristas com alcoolemia envolvidos em sinistros, sempre com destaque na mídia. Não raro, apresentam-se também ao público episódios traumáticos, envolvendo veículos em alta velocidade. Lembre-se, ainda, o crescimento vertiginoso do número de desastres com motocicletas, meio de locomoção que vem ganhando a preferência de muitos cidadãos nas camadas populares, em razão das óbvias deficiências no sistema de transporte público coletivo e de seu baixo custo, assim como de sua condição de ferramenta hoje indispensável à existência de uma nova categoria de trabalhadores. Campanhas relacionadas ao tema, capitaneadas pelos meios de comunicação, também têm obtido grande visibilidade.

Por seu turno, os órgãos públicos em todas as esferas implementam ações na tentativa de reduzir os danos humanos e arrefecer o caos no trânsito. No ano passado, o Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito, também conhecido como Programa Parada, assinado pelo Ministério das Cidades, o Denatran e o Ministério da Saúde, explicitou o impacto abrangente do problema, articulou os órgãos ligados à segurança viária nas várias esferas administrativas e contribuiu para a diminuição no número de acidentes e mortes nas rodovias federais durante os principais feriados nacionais.

Também houve iniciativas estaduais e municipais com ressonância. A campanha “Sou pela Vida – Dirijo sem Bebida”, lançada em julho de 2011 pelo governo mineiro, com o envolvimento de vários órgãos, destinou-se a fiscalizar pessoas que dirigiam após a ingestão de bebida alcoólica. Tal orientação tem alcançado algum resultado, haja vista a repercussão das *blitzen* e os flagrantes sobre condutores. Vale nomear, por fim, as campanhas educativas realizadas por instituições locais, como a “Volta às Aulas” e a “BHTRANS Educa”, da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS –, que vêm ocupando os meios de comunicação e mobilizando boa parte da comunidade escolar da Capital.

Como se pode ver, as ações de combate à violência no trânsito envolvem órgãos dos mais diversos setores, devido ao seu caráter multitemático e transversal. Precisam, por razões idênticas, também agregar classes e segmentos sociais distintos. Atualmente, prevalecem as associações de vitimados em acidentes nos fóruns de mobilização, discussão e ação, visto que os fatos traumáticos marcam e sensibilizam profundamente suas famílias e conhecidos; as Organizações Não Governamentais – ONGs –, mais focadas em temas alternativos na busca da mobilidade sustentável e de suas derivações ambientais; os órgãos ligados ao sistema de segurança, mais voltados à fiscalização e à coerção; e os partidários da centralidade cultural no agir social, com sua tradicional ênfase no primado da educação.

Todavia, sem desmerecer tais enfoques e propostas, torna-se imprescindível abarcar largos segmentos da sociedade civil – as grandes majorias sociais –, abordando seus anseios onde de fato estão e como efetivamente são, levando em conta seus interesses reais e o modo como sentem suas necessidades. Tal abordagem exige que se lance mão de formas e métodos capazes de despertar sua atenção, engajando-os amplamente na construção de políticas públicas que ataquem a raiz dos problemas e apontem para mudanças de fundo, duradouras e verdadeiramente estratégicas, enfim, comprometendo-os com a sua legitimação e aplicação.

Só assim o combate à violência romperá o círculo vicioso que vem opondo, em compartimentos com vasos comunicantes até agora obstruídos, dois blocos: os cidadãos, entidades e movimentos que apelam à mão de ferro e ao caráter “civilizador” do Estado sobre uma população supostamente irresponsável e bárbara *versus* aqueles que vêm preocupando-se – seja por dignos motivos de trabalho, seja por respeitável zelo democrático, seja por banais privilégios, seja por alheamento, seja por simples acomodação inercial – em combater a “indústria da multa” e as eventuais violações de direitos fundamentais. Urge quebrar essa equação, abrindo espaço para a interlocução social, a produção de consensos e a elaboração de políticas públicas, a partir de novos parâmetros.

Os Eventos Institucionais da ALMG

Como se vê, o tema da segurança no trânsito mobiliza emoções, suscita debates e impele agentes sociais a se posicionarem e proporem soluções. A Assembleia Legislativa de Minas Gerais – ALMG –, atenta ao assunto, vem promovendo reuniões de comissão, audiências públicas e eventos especiais, bem como analisando e apreciando proposições legislativas relacionadas ao tema. Constantes têm sido, por exemplo, visitas de comissões a localidades onde deficiências nas rodovias provocam uma concentração de acidentes, o que gera requerimentos com pedidos de providências a órgãos executivos responsáveis, frequentemente resultando em respostas efetivas. Vale a pena conferir tais iniciativas e outras similares no *site* www.almg.gov.br.

Outras ações previstas na competência do parlamento estadual são os eventos institucionais, instrumentos importantíssimos para auscultar a sociedade civil e construir políticas públicas. Tais fóruns sempre acompanham temas que afetam os cidadãos, suscitam discussões e mobilizam parcelas significativas da população mineira. Não poderia ser diferente, visto que a Assembleia deve mesmo contribuir para dar maior repercussão aos grandes assuntos, dilemas, contenciosos e consensos aflorados no Estado, visando à realização de ações e à elaboração de normas cada vez mais representativas e eficazes.

Desde o início da década de 1990, a ALMG tem sido pioneira, entre as Casas Legislativas de todo o País, na abertura ao intercâmbio dialogal com a sociedade, como ficou ilustrado no livro *A assembleia de Minas e a construção coletiva de políticas públicas – Eventos institucionais 1990-2009*. Desde então, já são mais de 20 anos procurando-se aprofundar práticas democráticas de participação e adequar as ações legislativas aos interesses sociais. A relação de respeito e confiança assim estabelecida entre os cidadãos e sua instituição parlamentar estadual tornou irreversível tal caminho, consolidando o consenso de que são necessárias e legítimas as atividades pautadas pela interlocução e pela produção coletiva.

Sempre efetivados em parceria com diversas entidades, os ciclos de debates, fóruns técnicos e seminários legislativos contemplam temas relevantes, contribuindo, assim, para o acolhimento dos reclamos populares, para a difusão de informações, para a clarificação das diferenças, para a qualificação da disputa de hegemonia, para a edificação das políticas públicas estaduais, para o protagonismo dos mineiros no enfrentamento às dificuldades que vivenciam e para a potencialização do processo legislativo. Nos últimos anos, vários eventos se relacionaram, direta ou indiretamente, à segurança no trânsito (Tabela I). Mais detalhes sobre essas e outras iniciativas podem ser encontrados no *site* da ALMG.

Tabela I
Eventos recentes da ALMG, relacionados à segurança no trânsito

Tipo	Nome	Ano
Ciclo de debates	Mobilidade Urbana	2010
Parlamento Jovem	Transporte Urbano	2009
Parlamento Jovem	O Jovem e a Violência: Provocador ou Vítima?	2008
Conferência Estadual	I Conferência da RMBH	2007
Conferência Estadual	III Conferência das Cidades de MG	2007
Conferência Estadual	I Conferência da RMVA	2007
Seminário legislativo	Segurança para Todos	2006
Conferência Estadual	II Conferência das Cidades de MG	2005
Seminário legislativo	Regiões Metropolitanas	2003

A Deflagração do Evento sobre Violência no Trânsito

Com vistas a desenvolver um diagnóstico adequado sobre a dimensão dos problemas do trânsito em Minas Gerais, a ALMG percebeu a necessidade de convidar entidades da sociedade civil e órgãos públicos para o debate. Assim, as Comissões de Segurança Pública e de Saúde aprovaram, em 15/12/2011, um requerimento conjunto, solicitando ao Presidente da Casa a realização de um fórum técnico que tivesse como tema a segurança no trânsito. Solicitação semelhante foi encaminhada por meio de novo requerimento à Comissão de Segurança Pública, subscrito pelos Deputados João Leite, Maria Teresa Lara, Cássio Soares e Sargento Rodrigues, em 7/2/2012.

Tais solicitações foram aprovadas pela Mesa Diretora, definindo-se pela realização de um evento institucional sobre a segurança no trânsito. Dado o caráter transversal da matéria, decidiu-se pelo envolvimento de outras comissões permanentes da ALMG afetas direta ou indiretamente ao tema. Assim, integraram-se também ao esforço as Comissões de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência, de Educação, Ciência e Tecnologia, e de Transporte, Comunicação e Obras Públicas.

Já na fase preparatória, na condição de atividade correlata e complementar, realizou-se uma audiência pública da Comissão de Segurança Pública, em 24/4/2012, para discutir o Plano Mineiro de Prevenção e Atendimento a Acidentes de Trânsito Terrestre – PMPAAT –, na ocasião apresentado por Maria Cláudia Machado de Assis, Assessora do Gabinete da Secretaria de Estado de Defesa Social – Seds –, representando o Secretário de Estado de Defesa Social, e pelo Cap. José Procópio Correia Júnior, Chefe da Seção Técnica de Trânsito da Diretoria de Meio Ambiente e Trânsito da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais – PMMG.

A finalidade dessa reunião, proposta pelos órgãos e entidades envolvidos na organização do evento institucional, era conhecer formalizadamente o esforço que

o Comitê Gestor de Trânsito – CGTRAN –, sob coordenação da Seds, em cumprimento ao Decreto nº 45.466, de 2010, e às diretrizes emanadas do SNT, vinha desenvolvendo para sistematizar a proposta estadual, com seus objetivos, ações e metas de curto, médio e longo prazos. Segundo o PMPAAT, considerando que a formulação de 2010, “carecia de aperfeiçoamento, uma vez que se concentrava nas diretrizes, faltando-lhe metas e resultados concretos a serem perseguidos”, fazia-se necessário revisita-la, reordená-la e aprimorá-la por meio da incorporação dos seguintes atributos, considerados necessários aos seus caráter e propósitos: “diagnóstico do problema, objetivos, formulação de estratégias de enfrentamento do problema com a estipulação de metas concretas, prazos e responsáveis pelos projetos e ações a serem empreendidos”.

Nessa perspectiva, o PMPAAT reconheceu também a importância das “discussões no âmbito do CGTRAN ao longo do ano de 2011” e “a enorme influência das diretrizes emanadas da 1ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária, realizada em 2009, especialmente a instituição de um programa em escala global denominado Década Mundial de Ações para a Segurança no Trânsito de 2011-2020”, que por sua vez inspiraram o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década, coordenado pelo Denatran, o Plano Metropolitano de Prevenção a Acidentes de Trânsito, formulado pela Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – Agência RMBH –, e o projeto “Vida no Trânsito”, da BHTRANS.

A primeira ação preparatória, após a decisão político-administrativa de realizar o evento sobre segurança no trânsito, consistiu em elaborar uma lista com todas as organizações governamentais e da sociedade civil a serem convidadas como parceiras da ALMG na organização da empreitada. Por valores assumidos pelo parlamento mineiro e com base nas experiências anteriores, já existe o consenso de que tais instituições precisam ser reconhecidas e incorporadas como grandes responsáveis pela mobilização e divulgação das iniciativas, e de principais atores nas discussões plenárias que ocorrem nos eventos institucionais.

A Preparação

Preliminarmente, levantaram-se os órgãos públicos e segmentos sociais potencialmente interessados na parceria com a ALMG para a organização do evento, conforme a relação a seguir.

I – Os potenciais organizadores e participantes

a) Instituições da Sociedade Civil

- ONGs: de vítimas de acidentes, de mobilidade sustentável, de desenvolvimento urbano, de desenvolvimento regional, de multas de trânsito e de deficientes físicos.
- Associações e Órgãos de Classe: de engenharia, arquitetura e urbanismo, de geografia e de saúde pública.
- Sindicatos e Associações Profissionais: de policiais militares, de policiais civis, de guardas municipais, de agentes de trânsito, de socorristas, de policiais rodoviários federais, de taxistas, de rodoviários e de motociclistas.
- Sindicatos e Associações Patronais: da indústria de construção pesada, das empresas de transporte coletivo, das empresas de transporte de carga, das empresas de arquitetura e engenharia, das empresas de motofrete; Confederação Nacional do Transporte e Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias.
- Empresas: de sinalização viária, de equipamentos de fiscalização eletrônica, de arquitetura e urbanismo, de engenharia de transporte e trânsito, de transporte coletivo, de construção pesada e de ensino privado.

b) Entidades do Poder Público

- Poder público estadual: Seds, PMMG, Comando de Policiamento Especializado, Policiamento de Trânsito, Policiamento Rodoviário, Polícia Civil do Estado, Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais – Detran-MG –, Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – Setop –, Departamento de Estradas

de Rodagem de Minas Gerais – DER-MG –, Secretaria de Estado de Saúde – SES –, Secretaria de Estado Extraordinária da Copa do Mundo, Secretaria de Estado Extraordinária de Gestão Metropolitana, Agência RMBH, Secretaria de Estado de Esportes e da Juventude, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana e Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

- Poder público municipal: BHTrans, Empresa de Transportes e Trânsito de Betim – Transbetim –, Autarquia Municipal de Transporte e Trânsito de Contagem, órgãos de transporte e trânsito de Municípios, Secretarias Municipais de Saúde, Secretarias Municipais de Educação e Câmaras Municipais.
- Poder público federal: Ministério dos Transportes, Agência Nacional de Transportes Terrestres, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF –, Ministério das Cidades, Denatran, Contran, Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana e Ministério da Saúde.

c) Cidadãos

Estudantes do ensino fundamental e médio, professores do ensino fundamental e médio, estudantes de graduação dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, de Geografia, de Engenharia Civil e de Medicina, estudantes dos cursos de pós-graduação nas áreas de Transporte e Trânsito e de Saúde Pública, pesquisadores sobre transporte e trânsito, vítimas de acidentes de trânsito e familiares e profissionais nas áreas de Transporte e Trânsito e de Saúde Pública.

II – As instituições convidadas

Após tal recorte, passou-se à etapa de verificação, no banco de dados referente a entidades com cadastro na ALMG, sobre as organizações que seriam convidadas para participarem na construção do evento. Chegou-se a um número de 416 instituições, separadas por categoria de atuação. Além dessas, outras entidades com atuação reconhecida nesse tema, que não estavam cadastradas, também foram chamadas para a primeira reunião preparatória.

Tabela II**Número de entidades convidadas por categoria de atuação, cadastradas na ALMG**

Categoria	Quantidade
Desenvolvimento Regional e Urbano	169
Cidadania (selecionadas entre 173 cadastradas nesta categoria)	35
Transporte	212
Total	416

III – Os órgãos e entidades parceiras

A primeira reunião preparatória aconteceu em 3/4/2012, no Plenarinho I da Assembleia, com a presença de representantes de 32 entidades. Na sua abertura, os Deputados presentes informaram sobre a motivação da iniciativa e a proposta de trabalho que culminaria no evento propriamente dito. As demais reuniões, em número de oito, incorporaram novas instituições, somando 59 ao todo, cuja lista se encontra na última seção desta publicação.

IV – As principais discussões preparatórias

a) Tópicos de cada reunião

As memórias completas de cada reunião preparatória, incluindo todos os dados e informações, encontram-se à disposição dos interessados no endereço eletrônico específico criado no *site* da ALMG, bastando clicar em “eventos” e depois em “Siga Vivo”. Os principais tópicos discutidos foram os seguintes:

- 3/4/2012, o eixo temático do evento;
- 10/4/2012, a estrutura do evento;
- 17/4/2012, a estrutura do evento, as ações educativas e a mobilização;
- 24/4/2012, após audiência pública da Comissão de Segurança Pública para apresentação do PMPAAT, a proposta de comunicação, o cronograma e os nomes dos expositores;
- 3/5/2012, a programação dos eventos regionais, as ações educativas e a mobilização;

- 10/5/2012, a programação dos eventos regionais, as ações educativas e a mobilização;
- 15/5/2012, a programação dos encontros regionais, as ações educativas e a mobilização;
- 24/5/2012, a programação do evento final e a análise do encontro regional de Betim;
- 31/5/2012, a programação do evento final.

b) Principais definições

Algumas decisões ocorridas nas reuniões preparatórias merecem destaque: os objetivos a serem alcançados, o tipo de evento a ser realizado, a interiorização das discussões e a estrutura de cada um dos encontros.

Os objetivos do evento, definidos em consenso com os parceiros, levando-se em conta a violência do trânsito no Brasil e as principais carências percebidas, foram os seguintes:

- difundir a realidade da violência no trânsito;
- apresentar o impacto dos acidentes de trânsito nas vidas das famílias e nos sistemas públicos de saúde e previdência;
- debater as causas e as possíveis soluções;
- articular os agentes públicos para adotarem medidas com vistas à redução das mortes e do número de vítimas;
- sensibilizar a sociedade, por meio da educação e da mobilização, para um comportamento mais seguro no trânsito.

Em face desses objetivos, por pretender-se uma discussão com caráter mais exploratório, cujo propósito seria a apresentação de diagnósticos e a reverberação de opiniões emitidas por diversos atores sociais, concluiu-se que a figura do ciclo de debates seria mais adequada, de vez que é exígua a margem para inovação legislativa do ente federativo estadual em relação às leis de trânsito, como estabelecem a Constituição Federal e o CTB. Eis por que seriam inadequados um fórum técnico ou um seminário legislativo, cujas finalidades precípua seriam não só gerar propostas, mas também aprová-las e até priorizá-las em plenárias, para

que, a partir de então, a ALMG atuasse com iniciativa e diretamente na criação normativa.

Todavia, esse limite legislativo em nada diminuiu a importância de se conhecer e debater a realidade e os dilemas da violência no trânsito em Minas Gerais, não apenas nas estradas mais movimentadas e nos grandes centros urbanos, mas também nas cidades médias e naquelas próximas a entroncamentos rodoviários de grande movimentação veicular. Assim, mostrou-se necessária a realização de encontros de âmbito regional e de um encontro estadual, que finalizaria o ciclo de debates em Belo Horizonte. O nome escolhido foi *Siga Vivo – pelo fim da violência no trânsito*.

Os Encontros Regionais

Ao todo, foram realizados oito encontros regionais e um Encontro Estadual (Tabela III). As programações completas de cada um se encontram no endereço eletrônico do *Siga Vivo*, já referido.

Tabela III
Encontros do Ciclo de Debates *Siga Vivo*

Região	Cidade	Data	Local	Nº de exposit.	Nº aprox. particip.
Central/RMBH	Betim	21/5/12	Centro Administrativo Municipal da Prefeitura de Betim – R. Pará de Minas, 640 – Brasília	12	350
Rio Doce/ Jequitinhonha – Mucuri	Governador Valadares	5/6/12	Teatro Atiaia – Av. Brasil, 2.920 – Centro	13	65
Sul	Poços de Caldas	13/6/12	Teatro Maison – R. Paraíba, 256 – Centro	13	120
Norte/ Noroeste	Montes Claros	15/6/12	Auditório da AMAMS – Av. Major Alexandre Rodrigues, 416 – Ibituruna	10	60
Triângulo	Uberlândia	22/6/12	Auditório 3Q da Universidade Federal de Uberlândia – Av. João Naves de Ávila, 2121 – Santa Mônica	9	70
Mata	Juiz de Fora	25/6/12	AABB – Av. Deusdedit Salgado, 1690 – Teixeira	11	80
Alto Paranaíba	Ibiá	26/6/12	Câmara Municipal – Av. Tatao Palhares, 21 – Bairro Jardim	11	250
Centro-Oeste de Minas	Divinópolis	28/6/12	Centro de Convenções do Pitágoras – R. Santos Dumont, 1001 – Bairro do Carmo	11	110
Estadual	Belo Horizonte	5-6/7/12	Plenário da ALMG	24	260
Total no Estado, entre 3/4 e 6/7/12				114	1365

Após discussões nas reuniões preparatórias, definiu-se a duração de um dia inteiro para cada encontro regional. Na parte da manhã, autoridades responsáveis pela gestão do trânsito – nas esferas federal, estadual e municipal – apresentariam dados e diagnósticos sobre a região, em suas respectivas áreas de atuação. Em geral, verificou-se a presença de representantes do DPRF, da PMMG e do órgão municipal responsável pela gestão do trânsito.

Ainda na parte da manhã haveria exposições sobre a realidade do atendimento às vítimas de acidentes, pois a chegada de equipes de socorro preparadas, a internação apropriada e os procedimentos hospitalares adequados foram apontados como pontos críticos a serem considerados para minimizar as consequências provocadas por acidentes, com vistas a salvar e recuperar vidas. Contou-se, na maior parte das vezes, com a presença de representantes do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – Samu –, do hospital de referência da cidade ou região onde aconteceram os encontros e do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais – CBMMG.

Para o período da tarde, em cada encontro regional programou-se uma mesa redonda propositiva, em que representantes de vários órgãos públicos e entidades da sociedade civil atuantes nas regiões pudessem debater e propor caminhos, visando à redução da violência no trânsito. Diversas instituições participantes na organização do ciclo de debates se fizeram presentes.

A Etapa Final

A etapa final, ocorrida em Belo Horizonte, foi transmitida ao vivo pela TV Assembleia e pelo *site*, abrangendo, assim, as principais cidades do Estado, bem como outras localidades do Brasil e do mundo. A dinâmica do evento sofreu ajustes, para garantir espaços adequados a exposições e tempo suficiente para debates, optando-se, em face da complexidade do assunto em pauta, por três turnos de trabalho. As palestras, os painéis e a mesa redonda, com os respectivos expositores, são apresentados no programa transcrito a seguir.

5 de julho

9h30 – Palestra Magna: A Realidade Brasileira da Violência no Trânsito

- Deputado Hugo Leal, presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro e vice-presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

10h15 – Painel: 50% menos mortes no trânsito: uma proposta para a década no mundo, no Brasil e em Minas Gerais

- Coordenador: Deputado João Leite, presidente da Comissão de Segurança Pública.
- Victor Pavarino, assessor para segurança no trânsito da Organização Pan-Americana de Saúde – Opas/OMS.
- Rita de Cássia Cunha, assessora técnica do Denatran.
- Oliveira Santiago Maciel, chefe do Detran-MG.
- Debatedor: Ailton Brasiliense Pires, presidente da ANTP.

11h3 – Debates

12h – Intervalo

14h – Painel: O Atendimento às Vítimas de Acidentes de Trânsito

- Coordenadora: Deputada Maria Tereza Lara, vice-presidente da Comissão de Segurança Pública.

- Marcílio Dias Magalhães, superintendente de Redes de Atenção à Saúde da SES.
- Dr. Domingos André, chefe da Cirurgia-Geral do Hospital João XXIII.
- Cel. Edson Alves Franco, diretor de ensino do CBMMG.
- Major Sebastião Carlos Fernandes Reis, do CBMMG.
- Dr. João Gabriel Ramos Ribas, médico da Rede Sarah de Hospitais de Reabilitação – Rede Sarah.
- Gabriela Afonso Galante, fisioterapeuta da Rede Sarah.
- Luiz Sérgio Vaz, estatístico da Rede Sarah.
- Debatedora: Ana Dall’Agnese, diretora institucional da Fundação Thiago de Moraes Gonzaga, de Porto Alegre, RS.

17h – Debates

6 de julho

9h – **Palestra: Acidentes de Trânsito: quem matamos e quem morreremos?**

- Osias Baptista Neto, consultor em transporte e trânsito

9h40 – **Mesa Redonda: Sociedade e Governos na Busca da Redução dos Acidentes de Trânsito**

- Coordenador: Deputado Bosco, presidente da Comissão de Educação, Ciência e Tecnologia.
- Chan Kou Wha, professor do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – Cefet-MG.
- Inspetor Davi Stanley Bomfim Dias, superintendente regional do DPRF em Minas Gerais.
- Ten.-Cel. Roberto Lemos, comandante do Batalhão de Trânsito da PMMG.
- Rosely Fantoni, gerente de Educação para o Trânsito do DER-MG.
- Jussara Bellavinha, diretora de atendimento e informação da BHTRANS
- Rodrigo Fabiano da Silva, presidente do Sindicato dos Proprietários de Centros de Formação de Condutores de Minas Gerais – SIPRO-CFC-MG

- José Acácio Carneiro, presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos do Estado de Minas Gerais.
- Waldemar Araújo, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais.
- Vinicius Mundim Zucheratto, coordenador da Associação Mountain Bike BH de Ciclismo.
- Rogério dos Santos Lara, presidente do Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas e Ciclistas de Minas Gerais.

11h – Debates

A Participação Popular

A atuação dos cidadãos nos debates se iniciou durante a fase preparatória. Os representantes das instituições que participaram da montagem puderam definir os objetivos do *Siga Vivo*, formular os temas a serem discutidos e escolher as cidades que iriam sediar os encontros. Os consensos firmados naquela fase foram importantes para que as discussões propriamente ditas transcorressem adequadamente, com dinâmica organizada, métodos democráticos e respeito ao pluralismo da sociedade.

Durante os eventos, quem desejou contribuir nas discussões pôde fazê-lo através de vários canais. Depois das exposições feitas em cada encontro, foram previstos espaços individuais para intervenções, nas quais os interessados questionaram os autores sobre os diferentes aspectos das opiniões emitidas e apresentaram oralmente suas críticas e pontos de vista. Quando, pela ausência de tempo hábil, as intervenções orais não puderam ser realizadas, permaneceram abertas as demais formas de participação que a organização havia concebido e providenciado.

Um desses meios foi a distribuição de formulários aos presentes, para apresentação escrita de sugestões, que acabaram propiciando uma substantiva participação nos encontros. Outro espaço, também muito utilizado, foi uma ferramenta existente no *site* da ALMG, disponível a qualquer pessoa que deseje encaminhar projetos de lei à Casa sobre qualquer tema de política pública. Feitos o recorte temporal, do início da preparação do *Siga Vivo* ao encerramento da realização da etapa final, e um recorte conceitual, baseado na categoria “transporte e trânsito”, constatou-se uma efetiva intervenção popular. Por fim, com igual importância, ficou disponibilizado no mesmo *site* um formulário para que os interessados fizessem suas propostas e sugestões, da segunda quinzena de junho até a manhã do dia 9/7/2012.

As Propostas Apresentadas

Ao todo foram apresentadas 321 propostas, que se encontram – bem como sua distribuição nos encontros (Tabela IV) –, à disposição dos interessados, em forma original e catalogadas, no endereço eletrônico do *Siga Vivo*.

Tabela IV
Propostas apresentadas nos encontros e por outros espaços

Encontros e outros espaços	Nº de propostas
Central/RMBH	37
Rio Doce/Jequitinhonha-Mucuri	15
Sul	27
Norte/Noroeste	16
Triângulo	39
Mata	29
Alto Paranaíba	33
Centro-Oeste	38
Estadual	64
Formulário disponível <i>on-line</i>	10
Sugestões de projetos de lei encaminhadas pelo <i>site</i>	13
Total	321

Após o trabalho de consolidação das propostas sobraram 181, que sintetizam da melhor forma possível o leque de anseios e intenções dos participantes. Para tanto, foi preciso um minucioso trabalho na fusão de sugestões repetidas, na compatibilização das que apresentavam conteúdos próximos, no desmembramento de outras tantas que abordavam matérias diferentes, na supressão de passagens empenhadas em tecer motivações ou análises, na preservação de enfoques ou perspectivas distintos, no aprimoramento da coesão geral, no ajustamento técnico de expressões e na revisão do texto.

Muitas sugestões enviadas são compatíveis com as competências constitucionalmente dispostas aos entes estaduais. Elas se encontram organizadas no inciso I e subdivididas em oito alíneas, obedecendo-se à seguinte classificação temática: a) sobre educação para o trânsito; b) sobre estudo, pesquisa, informação e comunicação; c) sobre engenharia de transporte e trânsito; d) sobre gestão; e) sobre fiscalização e controle; f) sobre outras providências administrativas; g) sobre normas; h) sobre medidas diretamente aplicáveis pela ALMG. As medidas previstas na alínea “h” poderão ser implementadas diretamente pela Assembleia, enquanto as demais só admitem encaminhamentos para novas discussões ou pedidos de providência.

Ainda no rol dos enunciados que só admitiriam pedido de providência a autoridades, alguns dizem respeito à competência exclusivamente local: Municípios determinados e cidades com maiores problemas de trânsito. Esses enunciados se encontram organizados no inciso II e subdivididos em duas alíneas, segundo a seguinte classificação por abrangência: a) a prefeituras específicas; b) às prefeituras dos Municípios com mais acidentes de trânsito. Outros, afetos à União, encontram-se organizados no inciso III e também subdivididos em duas alíneas: a) sobre medidas administrativas; b) sobre normas. Todos, após análise de mérito, poderão desdobrar-se em ofícios a um ou vários órgãos municipais e federais, conforme suas funções administrativas, amparadas no art. 103, III, “a”, e parágrafo único, do Regimento Interno da ALMG.

Esclareça-se que tais propostas não expressam opiniões e decisões oficiais da Assembleia. Como foram simplesmente recolhidas pela infraestrutura do ciclo de debates e como, não raro, trazem contradições entre si, em vez de aprovadas e priorizadas, como acontece nos fóruns técnicos e seminários legislativos, possuem caráter de sugestões para divulgação ampla, para discussões fora ou dentro do parlamento mineiro e, a critério dos Deputados e Comissões, para a destinação que julgarem pertinentes, após considerarem o conteúdo de cada matéria e as formas adequadas de encaminhamento regimental.

Todavia, antes de adentrá-las, torna-se preciso uma consideração prévia, voltada à compreensão de seus limites de conteúdo e de sua eficácia transformadora. Seria insustentável pretender-se que os principais problemas da violência no trânsito pudessem ser resolvidos mediante simples medidas paliativas, pontuais e de curto alcance, mesmo que bem intencionadas. Também não se mostrariam efetivos os enfoques de atenção meramente superestruturais, ainda que importantes, como aqueles autolimitados ao trinômio mais educação, maior fiscalização e extremo rigor penal.

Para que os poderes públicos – isto é, para que os órgãos governamentais, legislativos e judiciários em todos os níveis federativos, detentores das prerrogativas de agir administrativamente, de criar normas e de julgar – possam reproduzir e atualizar cotidianamente sua autoridade pedagógica, fiscal e punitiva, será preciso descortinarem um horizonte muito mais abrangente: formular e implementar políticas que sejam de fato – e assim apareçam para a sociedade civil – fatores de legitimação, incorporando-se pois à dimensão moral do Estado. Ou seja: é preciso que, antes, façam a sua parte, sem a qual falarão tão somente para um pequeno número de iniciados, motivados por envolvimento pessoal ou dever de ofício.

Trata-se de, evitando-se a diluição das prioridades, voltar o gume da crítica à realidade da violência no trânsito para as suas questões de fundo, com vistas a perceber e focalizar gargalos cuja superação acaba sendo a única garantia de solução efetiva e duradoura da calamidade que assola o País. Em outras palavras, é preciso incorporar às políticas públicas as dimensões estratégicas capazes de lhes conferir consistência, efetividade e consequência, quais sejam:

- o combate à matriz de transporte vigente e a elaboração de uma alternativa de conjunto e longo prazo, articulada pelo transporte público coletivo, especialmente com a implantação de extensa malha ferroviária em Minas Gerais e do metrô em toda a RMBH;
- o ataque à péssima infraestrutura viária que atravessa o Estado e a busca de sua melhoria cabal, especialmente otimizando os vetores de mobilidade,

revisando criteriosamente os cruzamentos e reformando em moldes técnicos as sinalizações urbanas, bem como duplicando e melhorando radicalmente as rodovias;

- por fim, o incentivo prioritário à Engenharia de Transporte e Trânsito, entendida como especialidade e como indústria imprescindíveis às políticas e medidas anteriores.

Semelhante abordagem foi verbalizada com clareza e contundência em dois breves comentários ocorridos no debate da etapa estadual, em 5/7/2012, endereçados a palestrantes por participantes ao fim da sessão matinal e capturados pelas notas taquigráficas da ALMG. Hélio Emiliano Moreira, da Associação Batista Bem Viver, perguntou:

“O Brasil é um país de distâncias continentais. Pergunto duas coisas: Por que não temos metrô, inclusive subterrâneos? Por que acabamos com as ferrovias, tanto para o transporte de passageiros como de cargas?”

Por sua vez, Anísio Honorato Campos, da Prefeitura Municipal de Betim, formulou a seguinte consideração:

“Preocupa-me quando nos voltamos mais para os aspectos visíveis dessa questão, que são os comportamentais. Entendo ser importantíssimo focalizá-los e dar-lhes atenção. Por outro lado, acredito que temos de olhar os aspectos não visíveis [...]. Alguém da Mesa lembrou que se trata de uma questão política. E, de fato, é. Na década de 60, politicamente se fez uma escolha pelo automóvel; então, essas questões não se acentuaram de uma hora para outra. Nesse sentido, peço que as ações e políticas públicas se voltem para o transporte coletivo. [...] Deveríamos investir no transporte de massa de qualidade. [...] Assim, temos de olhar para esse lado mais político, para essa questão mais estrutural. Analisando a questão das motos, o dinheiro que o indivíduo gasta na passagem de ida e volta para o bairro dele dá para comprar uma moto. Então, se não pensarmos na questão mais estrutural, continuaremos acreditando que violência no trânsito se resume a aspecto comportamental. [...] Se é um assunto político, continuaremos fingindo que estamos enfrentando o problema. Estamos numa Casa que tem de pensar o aspecto estrutural de uma política pública. [...] Como elaborar uma política pública nessa direção mais estrutural?”

As Propostas Consolidadas

I – Possíveis encaminhamentos a órgãos e autoridades estaduais

a) sobre educação para o trânsito

- 1 – Inclusão da educação para o trânsito na grade curricular das escolas públicas estaduais para os níveis fundamental, médio e superior, como conteúdo obrigatório, convencional, relacionado à legislação do País e expandido para além da atual abordagem meramente interdisciplinar, tematizando a má utilização das faixas de segurança, o problema de jovens inabilitados ao volante, o respeito aos pedestres, os efeitos do alcoolismo na condução de veículos e outros assuntos relevantes, assim como associando a busca de humanização à promoção constante de ações práticas.
- 2 – Envolvimento das escolas estaduais nas campanhas educativas, com iniciativas transversais e infraestrutura material suficiente, mediante a remessa de panfletos, revistas e outros materiais aos estabelecimentos de ensino, assim como a organização de palestras, debates, divulgações informativas e ações práticas, sobre a impunidade no trânsito e sobre os benefícios dos comportamentos adequados e os malefícios dos inadequados.
- 3 – Eventos permanentes nas escolas, do maternal ao ensino médio, inclusive *workshops*, para experimentação e vivência de problemas práticos sobre travessia, auxílio e respeito à pessoa com deficiência e ao idoso, com a participação de cidadãos afetados pela baixa mobilidade e de entidades voltadas ao seu atendimento, assim como de órgãos ligados ao trânsito, na linha do projeto Acessibilidade.
- 4 – Programa nas escolas sobre segurança no trânsito, nos moldes do Programa Educacional de Resistência às Drogas – Proerd.
- 5 – Campanhas do Detran-MG nos meios de comunicação e nas escolas, em associação com entidades da sociedade civil, para a educação das crianças como futuros motoristas.

- 6 – Cursos de formação para policiais militares e demais servidores ligados diretamente à área de trânsito, para capacitá-los a difundir seus conhecimentos nos educandários.
- 7 – Trabalho impactante e formatado em rede no âmbito universitário, com vistas ao envolvimento de jovens nas discussões sobre a segurança no trânsito.
- 8 – Programa associado a instituições de ensino superior, aproveitando-se o aporte de profissionais especializados para as discussões e ações em geral, bem como para a comunicação com setores formadores de opinião.
- 9 – Entrega de vídeos, com informações colhidas pelo Ciclo de Debates *Siga Vivo* sobre Municípios e regiões, às escolas e universidades para divulgação de conteúdos e criação de grupos replicadores.
- 10 – Campanhas e propagandas da Seds sobre segurança no trânsito, para motoristas e pedestres, obrigatórias, contínuas, permanentes, simultâneas, abrangentes, estáveis no formato e identificadas a partir de elementos comuns, utilizando-se e articulando-se todos os meios de comunicação para cumprirem obrigatoriamente o papel socialmente responsável de informar, educar, conscientizar e promover o desenvolvimento cultural, especialmente o respeito à sinalização das vias e à legislação, os direitos e deveres das partes envolvidas, o caráter e as consequências da violência, os efeitos do consumo de bebida alcoólica antes da condução e a relevância de novos padrões comportamentais.
- 11 – Estímulo a campanhas educativas, como a “Carona Solidária”, para que os veículos particulares deixem de circular com apenas uma pessoa, e outras, como as dirigidas a motoristas profissionais, principalmente de ônibus e caminhões, para que não dirijam cansados, com sono ou com pressa.
- 12 – Campanha sob o lema “Um dia Sem Acidentes nas Rodovias Mineiras”.
- 13 – Campanhas dirigidas aos proprietários rurais localizados às margens de rodovias, alertando sobre o dever de realizarem a correta manutenção das cercas e sobre a responsabilização cível ou criminal em caso de acidentes provocados por seus animais, especialmente os que resultem em vítimas.

- 14 – Painéis, nas entradas, saídas e pontos estratégicos das rodovias, sobre estatísticas de mortes e acidentes.
- 15 – Seminários, palestras e debates regionais e nos bairros, sobre educação para o trânsito, tendo como público os líderes locais, de modo que atuem como multiplicadores, e as pessoas não vinculadas a escolas, para integrá-las ao processo de formação.
- 16 – Fiscalização educativa, sem caráter punitivo, e panfletagem com fotos de acidentes autorizadas pelas vítimas ou familiares.
- 17 – Recursos específicos para investimentos em ações e campanhas de educação, informação e comunicação sobre o trânsito, incluindo aquelas vinculadas a questões de cidadania e valores.
- 18 – Impressão da frase “Esta é uma ação da Década de Ação pela Segurança Viária” nos materiais educativos produzidos pelos órgãos de trânsito, e não apenas do logotipo “Vida no Trânsito”.

b) sobre estudo, pesquisa, informação e comunicação

- 19 – Recursos para pesquisas sobre trânsito em suas diversas interfaces, inclusive segurança e educação.
- 20 – Instituição do Observatório do Trânsito em Minas Gerais.
- 21 – Criação de equipe especializada em gestão de informações, para análise detalhada sobre acidentes – fatores de risco, grupos de vítimas e locais de ocorrência – e posterior sugestão de políticas públicas com base nos dados colhidos.
- 22 – Banco de dados único sobre acidentes de trânsito.
- 23 – Identificação do componente “trabalho” nas informações coletadas em estudos epidemiológicos, de modo a aferir dados sobre as pessoas que desenvolvem atividades no trânsito e as que se acidentam no percurso residência-trabalho.
- 24 – Inclusão dos acidentes de trânsito no rol de doenças-eventos com notificação compulsória, de modo que as informações e estatísticas sejam mais claras e confiáveis.

- 25 – Estudo para identificar as principais causas de acidentes com motociclistas e, a partir desse diagnóstico, efetivar ações direcionadas, sob a responsabilidade dos Municípios, articuladas a campanhas na mídia promovidas pelo Estado.
- 26 – Implantação de grupos de estudo, na área de psicologia, com vistas a propor soluções para a formação de condutores com nova cultura procedimental e comportamental no trânsito.

c) sobre Engenharia de Transporte e Trânsito

- 27 – Realização de estudos, em parceria com instituições de ensino, com o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais, a Polícia Civil, a PMMG, o CBMMG e as prefeituras, para implantação de mudanças nos traçados das vias com altos índices de acidentes, inclusive a correção de curvas acentuadas, a adoção de rotatórias, a construção de pistas elevadas e demais adequações técnicas.
- 28 – Manutenção permanente das vias e reparos com mais qualidade no asfalto, priorizando o recapeamento completo, de vez que o método tapa-buracos precariza os pisos e, não raro, gera custos mais elevados.
- 29 – Revisão, aprimoramento e correção de erros na sinalização urbana e rodoviária.
- 30 – Implantação de faixas elevadas para pedestres em relação ao piso, com prioridade para os locais de maior movimento e aqueles em que circulam pessoas com deficiência física.

d) sobre gestão

- 31 – Instituição da Comissão Estadual de Trânsito – voltada à segurança no trânsito, com representação dos órgãos gestores da área e ligada diretamente ao governo estadual – para integrar esforços, estabelecer estratégias de ação, acompanhar as atividades desenvolvidas pelos órgãos do SNT presentes em Minas Gerais, aplicar as propostas da OMS e da ONU para a Década de Segurança no Trânsito, administrar o PMPAAT e coordenar o trabalho das comissões municipais de trânsito.

- 32 – Criação do Comitê Intersetorial de Trânsito, com a participação das secretarias de Estado, Detran-MG, PMMG, Polícia Civil, entidades da sociedade civil e meios de comunicação, para discutir os fatores determinantes da violência no trânsito e as estratégias de intervenção.
- 33 – Integração dos trabalhos e estabelecimento de relações dos órgãos governamentais ligados à defesa social com as entidades da sociedade civil afetas ao tema, bem como desenvolvimento de ações para divulgar amplamente as informações, otimizar a utilização dos recursos disponíveis e promover a eficácia das propostas, incluindo a implementação de métodos voltados à prevenção e à fiscalização do trânsito.
- 34 – Desmembramento da Setop em duas secretarias distintas, uma para transportes e outra para obras públicas.
- 35 – Gestão responsável e eficaz da estrutura viária, com mais investimento no setor.
- 36 – Articulação entre os órgãos públicos de nível federal, estadual e municipal, de modo a garantir o cumprimento da legislação e a promoção de campanhas educativas.
- 37 – Associação do setor público com a academia e o mercado consultor, com foco na redução de acidentes.
- 38 – Implementação de trabalho linear pelos diferentes órgãos estaduais que atuam no trânsito, em sintonia com o CTB, corrigindo-se os procedimentos conflitantes e as distorções.
- 39 – Promoção de intercâmbios e ações conjuntas entre o Pelotão de Trânsito Urbano e os agentes de trânsito municipais.

e) sobre fiscalização e controle

- 40 – Implementação efetiva da Lei Federal nº 12.587, de 2012, sobre mobilidade urbana.
- 41 – Controle mais rigoroso sobre o cumprimento das leis, com sistema de fiscalização, autuação e penalização mais eficaz para se enfrentar a impunidade no trânsito, as irregularidades do transporte coletivo urbano, a

- condução por menores, a direção sob embriaguez e o estacionamento em locais proibidos, entre outros problemas.
- 42 – Intensificação de *blitzen* para efetivar a chamada Lei Seca e verificar a habilitação de motociclistas.
 - 43 – Criação de espaço na internet dedicado a receber informações de cidadãos relativas a infrações de trânsito, inclusive com dados a respeito dos veículos envolvidos, com notificação automática ao proprietário sobre a denúncia.
 - 44 – Fiscalização dos recursos destinados ao sistema de trânsito, para que sejam mais bem utilizados em prol da sociedade.
 - 45 – Combate à corrupção em autoescolas e no Detran-MG.
 - 46 – Debate sobre a atuação do poder público em relação a animais abandonados em vias públicas, que se tornam vítimas e causadores de acidentes.
 - 47 – Convite a autoridades que atuaram na aplicação da chamada Lei Seca no Rio de Janeiro, para apresentarem suas experiências a agentes de trânsito em Minas Gerais.
 - 48 – Estabelecimento de medidas que impeçam a instalação de moradores nas áreas próximas ao sistema viário.

f) sobre outras providências administrativas

- 49 – Desestímulo à cultura de valorização do carro como objeto de uso individual e incentivo aos meios de mobilidade que priorizam os cidadãos, especialmente às empresas públicas como operadoras de transporte coletivo e promotoras de serviços eficientes, confortáveis e a preço acessível.
- 50 – Investimento maciço na estrutura material e humana dos órgãos que lidam diretamente com o trânsito – em equipamentos, assim como no aumento, valorização e capacitação dos efetivos –, para que sejam garantidas a fiscalização sobre o cumprimento das leis, a rigorosa aplicação das penalidades previstas, a promoção da mudança cultural na relação dos cidadãos com o trânsito, além de providências pontuais, como a remoção de veículos abandonados ou estacionados irregularmente.

- 51 – Aplicação das especificidades das leis de trânsito sobre motocicletas, coibindo a desconsideração de infrações pelos agentes de fiscalização.
- 52 – Concursos públicos para aumentar os efetivos nos órgãos de segurança pública, especialmente no que diz respeito aos agentes de trânsito que atuam no Detran-MG, no CBMMG e no DER-MG.
- 53 – Capacitação e formação constante e qualificada dos profissionais que atuam na área do trânsito e da mobilidade, inclusive de policiais militares dedicados à patrulha de rodovias.
- 54 – Valorização e motivação dos profissionais do trânsito, garantindo-lhes condições de trabalho e salário compatíveis com a importância de suas funções.
- 55 – Recapacitação e orientação dos agentes de trânsito para o cumprimento da legislação sobre ciclistas, possibilitando-se o direito à mobilidade e à vida.
- 56 – Aumento de recursos institucionais e orçamentários para a redução de acidentes no trânsito terrestre, especialmente voltados à manutenção e melhoria na malha viária estadual, bem como ao financiamento para ações do PMPAAT e sua transformação em programa estruturador.
- 57 – Criação de programa de segurança para pedestres, motociclistas e ciclistas.
- 58 – Instalação pelo DER-MG, após estudos técnicos, de radares fixos nos principais pontos de acidentes nas MGs.
- 59 – Melhoria e capacitação dos hospitais localizados nas cidades com maior incidência de acidentes.
- 60 – Ampliação de recursos para o CBMMG e presença de seus agentes nos Municípios que não sediam unidades, com vistas à maior agilidade no atendimento.
- 61 – Adequação do número de aeronaves do CBMMG, para que seus agentes possam cobrir longas distâncias com a presteza necessária no socorro às vítimas de acidentes.
- 62 – Presença de médicos do Samu em aeronaves do CBMMG durante operações de resgate, ampliando assim a cooperação técnica nas Redes de

- Urgência e Emergência do Estado quanto ao processo de integração para intervenção rápida.
- 63 – Criação de equipes civis para atendimento pré-hospitalar básico em cidades de pequeno e médio porte.
 - 64 – Aplicação efetiva do art. 70 do CTB, que impõe aos condutores o respeito à faixa e à travessia de pedestres, mesmo quando não haja sinalização específica.
 - 65 – Responsabilização pelo Ministério Público de proprietários cujos animais tenham sido resgatados em rodovias, tendo ou não provocado acidentes – no mínimo em relação aos custos decorrentes da apreensão –, ressaltando-se que a vitimação deve ensejar uma imputação também civil para cobrança de indenização sobre danos e custos médico-hospitalares.
 - 66 – Exigência aos Municípios pelo Ministério Público de pátios mais adequados à guarda de veículos apreendidos.
 - 67 – Participação de pessoas com deficiência e de suas entidades nas discussões sobre trânsito, obras, campanhas e *blitzen*.
 - 68 – Mecanismo de atualização para GPS automotivo no *site* da Seds, com informações sobre pontos críticos, destinadas à emissão de sinal sonoro, aguçando assim a vigilância do condutor quanto à iminente redução de velocidade.
 - 69 – Instalação pelo DER-MG de mais radares fixos nas rodovias estaduais para cobrir os principais pontos de acidentes, principalmente na MG-050.
 - 70 – Implantação de mais unidades do Samu, com destaque para Uberlândia.
 - 71 – Consórcio Intermunicipal de Saúde na região do Alto Paranaíba para implementar uma rede de atendimento de urgência e emergência, bem como para implantar um Samu regional.
 - 72 – Instalação de uma unidade do CBMMG em Ibiá.
 - 73 – Implantação de unidade de pronto-socorro em Ibiá para apoio a acidentados provenientes da BR-262.
 - 74 – Colocação, no anel rodoviário da MG-050 perto de Divinópolis, de sinais indicadores da presença de ciclistas, na perspectiva da duplicação e criação de uma ciclovia.

75 – Criação de uma Companhia de Trânsito da PMMG em Governador Valadares.

g) sobre normas

76 – Redução no IPVA para condutores isentos de infração e de envolvimento em acidentes de trânsito no ano anterior à cobrança.

77 – Incentivo aos motociclistas que durante certo período tenham ficado sem infração e acidente, com desconto nos tributos incidentes sobre o veículo e sobre os equipamentos de segurança obrigatórios, como capacete, luvas, colete cervical, óculos e calçados.

78 – Aplicação dos valores arrecadados com multas, licenciamentos, impostos e taxas sobre veículos exclusivamente em políticas, ações e equipamentos de combate à violência no trânsito, tais como aqueles necessários a órgãos públicos da área, à segurança viária ou veicular, à fiscalização, a sistemas de resgate, a atendimentos de urgência e ao financiamento de campanhas ou disciplina escolar de educação para o trânsito.

79 – Promoção obrigatória, pelas empresas transportadoras de cargas e de passageiros, de cursos e palestras sobre segurança no trânsito, especialmente voltados à capacitação e educação dos condutores de veículos pesados, para prevenção contra longas jornadas na direção e contra o uso de drogas ou substâncias estimulantes.

80 – Estabelecimento de limite de velocidade para ambulâncias e obrigatoriedade de cursos para seus motoristas sobre as técnicas adequadas ao transporte de vítimas.

81 – Vistoria periódica obrigatória de veículos de prefeituras municipais, especialmente quando usados em transporte de estudantes e de pessoas encaminhadas por secretarias de saúde.

82 – Inspeção anual obrigatória em todos os veículos do Estado, para verificação dos itens necessários à preservação ambiental e à segurança.

83 – Instituição de medidas obrigatórias que garantam a melhoria da educação para o trânsito nas autoescolas.

84 – Exigência de maior capacitação para os instrutores dos Centros de Formação de Condutores.

- 85 – Reestruturação das aulas práticas ministradas na habilitação de motociclistas pelas autoescolas, para torná-las mais efetivas e próximas à experiência real do trânsito.
- 86 – Proibição de propagandas nas quais estabelecimentos comerciais garantam entregas de mercadorias em tempo recorde, induzindo motociclistas e motoristas a infringirem regras de segurança e leis do trânsito.
- 87 – Reformulação do Auto de Infração de Trânsito para permitir a autuação de pessoa física – CPF – ou pessoa jurídica – CNPJ –, e não apenas do veículo por meio de placa, como atualmente, de forma a garantir a efetiva fiscalização do cumprimento da Resolução nº 390, de 2011, do Contran, que veda o depósito de mercadorias e outros materiais ou equipamentos sobre via sem autorização do órgão competente.
- 88 – Regulação para atendimento a politraumatizados graves trazidos diretamente pela unidade de resgate ou Samu, baseado em protocolo e parâmetros próprios e em contato com o intensivista da instituição que receber o paciente, reservando-se vagas de UTI em número definido por médias históricas.
- 89 – Encaminhamento obrigatório pelos hospitais, à Coordenadoria Especial de Apoio e Assistência à Pessoa com Deficiência, de informações sobre atendimentos hospitalares provocados por acidentes de trânsito que tenham resultado em alguma deficiência.
- 90 – Proibição explícita à movimentação de animais tocados nas vias urbanas e rodoviárias, tornando-se obrigatório o uso de caminhões boiadeiros.
- 91 – Exigência legal de que as empresas de transporte coletivo rodoviário intermunicipal garantam veículos com banheiros em viagens acima de 100 km.
- 92 – Modernização e agilização do projeto para o metrô da RMBH, incluindo-se a extensão da linha de Contagem até Betim, em interlocução com os Governos Federal e Municipais envolvidos.

h) sobre medidas diretamente aplicáveis pela ALMG

- 93 – Transformação do ciclo de debates *Siga Vivo* em programa permanente para educação e ações planejadas de prevenção, com a participação de

entidades públicas e civis, de forma a que resulte na criação de uma agenda associada ao PMPAAT.

- 94 – Produção de material de caráter educativo, sobre segurança no trânsito, para distribuição nas escolas.
- 95 – Promoção de debate sobre possíveis alterações no CTB, amparadas em estudo preliminar junto a órgãos e entidades interessados.
- 96 – Apoio ao trabalho desenvolvido pela Gerência de Educação para o Trânsito do DER-MG nos Municípios beneficiados pelo Programa de Pavimentação de Acessos Municipais, principalmente com divulgação, mobilização e pedidos de providência às prefeituras.

II – Possíveis encaminhamentos a prefeituras municipais do Estado

a) a prefeituras específicas

- 97 – Atualização técnica do projeto para o Metrô de Belo Horizonte e sua implantação urgente.
- 98 – Eliminação do estrangulamento na Av. Cristiano Machado, em Belo Horizonte, entre o Bairro Primeiro de Maio e a Estação Vilarinho, desapropriando-se terrenos laterais e ampliando-se a largura das pistas.
- 99 – Implantação de pista exclusiva para motocicletas nas principais avenidas de Belo Horizonte.
- 100 – Reforço ao movimento Sou Gentil BH, para ampliar-se e aprofundar-se, por meio de palestras em escolas, o processo educacional sobre temas como gentileza urbana, cidadania e mobilidade.
- 101 – Instituição de distância mínima interbancos, ergonômica e confortável, para os usuários dos transportes coletivos urbanos.
- 102 – Aperfeiçoamento no transporte coletivo destinado aos bairros de Betim distantes da região central, com o aumento da frota e a redução dos intervalos entre viagens.
- 103 – Melhoria das vias públicas nos bairros de Betim.
- 104 – Melhoria na sinalização do trânsito em Cambuí, com destaque para a pintura das faixas no piso com tinta acrílica amarela e para a implantação das

- linhas anteriores de retenção, bem como para o aumento do número de semáforos, substituição de lâmpadas danificadas e programação de seu funcionamento até determinado horário.
- 105 – Proibição, nas vias centrais de Divinópolis, em horário anterior às 18 horas, do estacionamento à esquerda, do trânsito de veículos pesados e da carga ou descarga.
 - 106 – Padronização das tampas de bueiro em Divinópolis, para garantir a segurança dos ciclistas e pedestres.
 - 107 – Regulamentação da atividade de mototaxistas em Governador Valadares.
 - 108 – Construção de ciclovias em Governador Valadares.
 - 109 – Contratação de mais médicos municipais em Ibiá.
 - 110 – Campanha para conscientizar os condutores e pedestres em Poços de Caldas sobre a utilização das faixas de segurança na Av. João Pinheiro.
 - 111 – Implantação, em Poços de Caldas, de passarela na Av. João Pinheiro para acesso ao Parque Municipal Antônio Molinari, favorecendo-se os alunos da Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais.
 - 112 – Fiscalização mais rigorosa em Poços de Caldas quanto ao estacionamento nas calçadas e demais locais proibidos.
 - 113 – Implantação efetiva do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Uberlândia, com reavaliações constantes e busca de recursos existentes no Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito.
 - 114 – Investimento para melhorias no Sistema Integrado de Transporte em Uberlândia, priorizando-se os coletivos já existentes e implantando-se vias para VLTs.
 - 115 – Promoção de palestras para a população dos bairros de Uberlândia sobre segurança no trânsito, incluindo direção defensiva.
 - 116 – Instalação de novos semáforos em Uberlândia.

b) às prefeituras dos Municípios com mais acidentes de trânsito

- 117 – Municipalização efetiva do trânsito, com a assunção de direito e de fato da mobilidade local pelas prefeituras.

- 118 – Criação dos Conselhos Municipais de Trânsito – compostos por autoridades, órgãos, instituições e representantes da sociedade civil –, com o objetivo de promover estudos e propor medidas referentes a segurança na mobilidade pública, de acordo com as especificidades de cada local, sob a coordenação do Conselho Estadual de Trânsito de Minas Gerais.
- 119 – Atribuição de direito a voz a usuários, quando houver intervenção no trânsito.
- 120 – Definição de política e ações para humanização do transporte público, assegurando-se a mobilidade dos pedestres, com ênfase no atendimento adequado a idosos e pessoas com deficiência, por meio da construção de passarelas e ampliação do tempo sinalizado no semáforo.
- 121 – Criação e fortalecimento das Guardas Municipais, enfatizando-se, entre suas atribuições, os objetivos de educar diretamente para o trânsito e conduzir campanhas de conscientização nas escolas dos Municípios.
- 122 – Desenvolvimento de campanhas educativas eficientes dedicadas ao trânsito, sob a responsabilidade e a organização das secretarias municipais.
- 123 – Inserção da matéria Trânsito Seguro com Qualidade na grade curricular das escolas públicas municipais.
- 124 – Regulamentação pelos Municípios das Resoluções nos 350 e 356, de 2010, do Contran, que dispõem sobre os serviços de mototáxi e motofrete.
- 125 – Revisão da política que cria motopistas, de vez que se elevaram os índices de acidentes com motociclistas após sua implantação.
- 126 – Proibição de trânsito em pistas reversíveis para veículos com apenas um ocupante.
- 127 – Divisão das avenidas em três faixas exclusivas – para bicicletas e motocicletas, para veículos de pequeno porte e para coletivos e caminhões – ou, quando não for viável, em duas pistas, com separação entre os veículos de pequeno porte, inclusive motos e bicicletas, e os de grande porte, como ônibus e caminhões.
- 128 – Instituição do uso obrigatório de cronômetros nos semáforos.
- 129 – Estabelecimento de maior agilidade no conserto de semáforos e de outros equipamentos de trânsito defeituosos.

130 – Transferência da responsabilidade pela construção e manutenção das calçadas, que atualmente é dos proprietários, para o poder público municipal, com vistas a estabelecer-se um padrão.

III – Possíveis encaminhamentos a órgãos e autoridades federais

a) sobre medidas administrativas

131 – Criação do Plano Nacional de Segurança Viária, que contemple as seguintes medidas: instituição de curso superior nessa área; programa de educação para motoristas, pedestres, passageiros e motoboys; reciclagem para condutores profissionais sob acompanhamento dos Detrans; e ação emergencial integrada dos órgãos públicos, nos três níveis federativos, para aplicação eficaz dos recursos voltados à redução dos acidentes.

132 – Instituição da Agência Nacional de Segurança Viária.

133 – Integração das três esferas federativas em ações preventivas, para aplicação das seguintes medidas: investimentos na infraestrutura das cidades; obras para melhoria da mobilidade; concursos para aumento dos efetivos da PRF; qualificação dos agentes fiscalizadores; combate ao transporte coletivo clandestino; reparos constantes e limpeza nas margens das rodovias; fiscalização sobre excesso de peso; interrupção de viagem para veículos com irregularidades; implantação de transitolândia nas cidades com Batalhão da PMMG; criação de departamento de trânsito com agentes capacitados nos Municípios; atuação da ALMG em dispositivos para dotação orçamentária destinada a órgãos fiscalizadores; e instituição de vara judiciária específica para crimes de trânsito.

134 – Capacitação, formação e requalificação dos profissionais do SNT – professores, instrutores, examinadores e diretores.

135 – Investimentos concentrados na redução dos acidentes no trânsito, direcionados à implantação de ferrovias, ao incremento de vias fluviais, à duplicação das BRs mais movimentadas e à conservação das vias públicas.

136 – Projetos e obras do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit –, visando-se à segurança do trânsito nos trechos das estradas

federais situados em áreas urbanas, inclusive no que se refere à implantação das áreas de escape e dos anéis rodoviários.

- 137 – Estabelecimento de ações prioritárias para fiscalização em âmbito nacional.
- 138 – Fiscalização das montadoras, com vistas à fabricação de veículos com maior segurança ativa e passiva para os usuários.
- 139 – Reestruturação pelo DPRF das operações realizadas nas rodovias, atuando com veículos descaracterizados e tornando mais eficazes as *blitzen* quanto à sinalização entre condutores.
- 140 – Registro em vídeo pelo DPRF de manobras perigosas e episódios com excesso de velocidade, para uso em educação para o trânsito.
- 141 – Retenção pela DPRF de veículo flagrado em ato infracional, para verificação dos itens básicos de segurança e documentação, bem como para apresentação ao condutor de vídeo com registro da irregularidade cometida.
- 142 – Instalação de mecanismos para controle de velocidade nos trechos mais perigosos da BR-262 – como radares, lombadas eletrônicas e quebra-molas – e duplicação urgente do trecho entre Ibiá e Luz.
- 143 – Aplicação de medidas para redução nos altos índices de acidente na BR-381, especialmente entre Belo Horizonte e João Monlevade, como diminuição preventiva do congestionamento nos dias críticos, limite ao tráfego de carretas e caminhões em feriados e horários de pico, fiscalização mais rigorosa de caminhões-baú e de carga pesada, reforço à chamada Lei Seca e início imediato da duplicação.
- 144 – Investimento na infraestrutura material do Hospital das Clínicas da Universidade Federal de Uberlândia.
- 145 – Implantação urgente do Anel Rodoviário Norte em Montes Claros, que liga a BR-135 à BR-251.
- 146 – Conclusão urgente pelo Dnit do projeto destinado a conferir segurança ao trecho da BR-116 que atravessa Vila Isa, em Governador Valadares.
- 147 – Integração dos diversos veículos de comunicação na formatação e aplicação do Programa de Educação e Prevenção de Acidentes, promovido pela Rede Sarah.

b) sobre normas

- 148 – Participação de membros dos conselhos profissionais de psicologia e medicina nas discussões sobre propostas de mudança na legislação do Contran.
- 149 – Proibição de qualquer isenção no IPI para veículos.
- 150 – Estabelecimento de limite à fabricação de veículos capazes de alcançar velocidade significativamente superior ao máximo de 120 Km/h permitido nas rodovias.
- 151 – Uso compulsório permanente de farol, não somente em rodovias, mas em quaisquer momentos e locais.
- 152 – Normatização e regulamentação sobre a utilização de bicicletas.
- 153 – Proibição de propaganda de bebidas alcoólicas na TV e nos demais veículos de comunicação.
- 154 – Exibição obrigatória, nos rótulos das garrafas de bebidas alcoólicas, de fotografias com acidentes e danos sofridos por vítimas de trânsito.
- 155 – Incentivo ao bom motorista, com desconto no Imposto de Renda, no IPVA e no preço de veículos.
- 156 – Determinação para que todo proprietário de veículo, no ato de renovação dos documentos, apresente laudo de profissional qualificado atestando o bom funcionamento de itens fundamentais à segurança, tais como freios, suspensão, pneus e luzes.
- 157 – Previsão de treinamento com tempo suficiente para a habilitação de condutores, com subsídios federais, como, por exemplo, expandindo-se as aulas práticas de direção para além das atuais 20 horas, proporcionando melhor aprendizagem e conscientização sobre a importância do comportamento seguro no trânsito.
- 158 – Atribuição de autonomia aos Centros de Formação de Condutores para que possam formar candidatos à obtenção de Carteira Nacional de Habilitação – CNH – e autorizá-los a dirigir em vias urbanas durante um ano, após o que se submeterão a teste prático de condução em banca examinadora do Detran, com retorno à autoescola em caso de reprovação, observando-se, em qualquer caso, um prazo de carência para conduzirem em rodovias.
- 159 – Introdução, na grade curricular obrigatória dos centros formadores para condutores, de conteúdos sobre a bicicleta como meio de transporte estabelecido no CTB e sobre o comportamento adequado à segurança do ciclista.

- 160 – Aplicação de curso de reciclagem obrigatório a todos os condutores, a cada renovação da CNH, versando sobre capacitação e requalificação em legislação e direção defensiva.
- 161 – Revisão no período de validade para exames psicológicos e psíquicos na habilitação de condutores, evitando-se a vitaliciedade.
- 162 – Punição rigorosa aos infratores, com a obrigação de retornarem a cursos em autoescolas, faculdades e universidades sob instrução especializada e carga horária mais elevada, bem como de – quando houver delito com vitimação grave – acompanhar os acidentados nos hospitais ou clínicas de reabilitação, participarem de eventos sobre trânsito e autópsias em corpos acidentados e frequentarem grupos educativos ou reflexivos, como pena alternativa.
- 163 – Retenção do veículo de motorista responsável por acidente, como forma de obrigá-lo a suprir gastos imprevistos pelo INSS, plano de saúde e DPVAT, assim como a fazer trabalho voluntário durante o tratamento da vítima.
- 164 – Permissão de uso em comodato, por entidades sérias e com utilidade pública oficializada, de veículos ilícitos apreendidos.
- 165 – Punição mais rígida a responsáveis por acidentes rodoviários que envolvam excesso de carga ou de velocidade, sejam empresas, com multas e financiamento de assistência médica e indenização a vítimas, sejam condutores, com cassação da CNH.
- 166 – Apreensão do veículo, em caso de embriaguez ao volante, por período correspondente à suspensão da CNH.
- 167 – Confisco de carros, caminhonetes e caminhões – do motorista, da empresa ou de terceiros – em caso de condução sob embriaguez, conforme acontece com bens usados em tráfico de drogas e contrabando ou descaminho.
- 168 – Penas maiores para motoristas imprudentes e embriagados, especialmente quando houver vítimas fatais ou ferimentos com deficiência permanente, prevendo-se enquadramento em homicídio doloso e aplicação de reclusão a infrator responsável por morte, assim como multas elevadas e sem parcelamento, nos demais casos.
- 169 – Ressarcimento ao Sistema Único de Saúde, pelo motorista responsável, dos custos decorrentes de acidente de trânsito, após sentença judicial irrecurável.

- 170 – Autorização para que agentes de trânsito descaracterizados autuem infratores.
- 171 – Flexibilização das leis para que a própria autoridade autuante possa aplicar penalidade de suspensão ou cassação da CNH.
- 172 – Autuação por agente de trânsito que tenha observado infrações por meio de câmeras.
- 173 – Penalidade para pedestre como forma de reeducação para a mobilidade urbana.
- 174 – Exigência de que o comprador de veículo seja habilitado na categoria correspondente.
- 175 – Revisão dos critérios usados na habilitação de motociclistas, com mais rigor na avaliação concreta sobre a perícia e a habilidade do candidato a condutor.
- 176 – Uso compulsório, por motociclistas, de coletes refletivos que informem a placa do veículo.
- 177 – Instalação obrigatória em veículos, a cargo de montadoras e importadoras, de equipamentos de segurança, como *air bag*, freios ABS, controle inteligente de tração e limitador de velocidade.
- 178 – Manutenção por motocicletas do pisca alerta ligado durante o tráfego, para ficarem mais visíveis através dos retrovisores, especialmente em situação de ponto cego e durante deslocamento noturno.
- 179 – Aprimoramento da NR-05 Cipa – Portaria nº 3.214, de 1978, aprovada pelo Ministério do Trabalho –, tornando obrigatório que o combate à violência no trânsito seja inserido na Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho nas empresas e que sejam realizadas duas dessas semanas por ano nas grandes indústrias, nas Universidades, nos Cefets e nos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, com uma semana exclusivamente dedicada ao tema proposto.
- 180 – Isenção de tributos para aquisição dos radares e câmeras usados em monitoramento do trânsito.
- 181 – Incentivo ao desenvolvimento de projetos e infraestrutura industrial destinados à fabricação de radares nacionais.

As Entidades Parceiras

Participaram do *Siga Vivo* as seguintes instituições:

- 4ª Superintendência Regional de Polícia Rodoviária Federal em Minas Gerais;
- Associação dos Taxistas do Brasil;
- Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte;
- Associação Brasileira de Educação de Trânsito;
- Associação Comercial de Minas;
- Associação dos Motociclistas Trabalhadores de Minas Gerais;
- Associação Mineira de Medicina de Tráfego;
- Associação Nacional de Transportes Públicos;
- Autopista Fernão Dias, de Pouso Alegre;
- Batalhão de Polícia de Trânsito da PMMG, de Belo Horizonte;
- Centro de Formação de Condutores Belvedere, de Belo Horizonte;
- Centro de Formação de Condutores Moderna, de Belo Horizonte;
- Centro de Vida Independente, de Belo Horizonte;
- Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais;
- Centro pela Mobilização Nacional, de Belo Horizonte;
- Coletivo de Entidades Negras do Estado de Minas Gerais;
- Concessionária Nascentes das Gerais, de Divinópolis;
- Conselho Comunitário de Segurança Pública – Consep Acisp 4 –, de Belo Horizonte;
- Conselho Comunitário de Segurança Pública – Consep Acisp 6 –, de Belo Horizonte;
- Conselho Nacional de Igrejas Cristãs;
- Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais;
- Coordenação Estadual de Urgência e Emergência da Secretaria de Estado de Saúde de Minas Gerais;
- Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais;
- Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais;
- Delegacia Especializada de Acidentes de Veículos da Polícia Civil de Minas Gerais, de Belo Horizonte;
- Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais;
- Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais;
- Diretoria de Meio Ambiente e Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais;
- Editora Trânsito Legal, de Divinópolis;

- Empresa de Transportes e Trânsito de Betim;
- Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte;
- Estado, Profissionais da Área de Segurança e Sociedade Organizados por um Brasil Melhor – Espasso Conseg;
- Federação das Câmaras de Dirigentes Lojistas de Minas Gerais;
- Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de Minas Gerais;
- Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Minas Gerais;
- Ferrovia Centro Atlântica;
- Frente pela Cidadania Metropolitana, de Vespasiano;
- Guarda Municipal de Betim;
- Guarda Municipal de Belo Horizonte;
- Instituto da Mobilidade Sustentável – Ruaviva –, de Belo Horizonte;
- Instituto Mãos e Vozes, de Santa Luzia;
- Jornal Repórter do Trânsito;
- Ordem dos Cavaleiros da Inconfidência Mineira, de Belo Horizonte;
- Secretaria de Estado de Defesa Social;
- Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano de Belo Horizonte;
- Secretaria Municipal de Educação de Betim;
- Secretaria Municipal de Saúde de Belo Horizonte;
- Secretaria Municipal de Saúde de Betim;
- Sindicato das Empresas de Seguros Privados, de Capitalização, de Resseguros e de Previdência Privada Complementar nos Estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Distrito Federal;
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte;
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais;
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitanos, de Belo Horizonte;
- Sindicato dos Proprietários de Centros de Formação de Condutores de Minas Gerais;
- Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas e Ciclistas de Minas Gerais;
- Sindicato dos Transportadores Autônomos do Estado de Minas Gerais;
- Sindicato Intermunicipal dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários, Taxistas e Transportadores Autônomos de Bens de Minas Gerais;
- Superintendência Regional de Ensino Metropolitana A – Belo Horizonte;
- Superintendência Regional de Ensino Metropolitana B – Belo Horizonte;
- Superintendência Regional de Ensino Metropolitana C – Belo Horizonte.



**ASSEMBLEIA
DE MINAS**
Poder e Voz do Cidadão