GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO
SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

OFÍCIO/SIALE/SLT Nº 044/2020 São Paulo, de março de 2020

Assunto: Requerimento de Informação nº 0053/2020 do Deputado Frederico d'Avila, que solicita informações referentes aos radares nas rodovias SP 127, SP 270, SP 258 e SP 280.

Antonio Carlos R. Malufe
Respondendo pelo Expediente da Casa Civil

Sobre o documento em referência, encaminho a manifestação do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – DER, constante no Ofício COM-SUP/SLT nº 0274 de 04/03/2020, com as informações de sua competência devidas, e com sugestão de encaminhamento à ARTESP, para a complementação da instrução.

Aproveito para apresentar os meus protestos de elevada estima e apreço.

Atenciosamente,

João Octaviano Machado Neto
Secretário de Logística e Transportes

SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
SUPERINTENDÊNCIA

COM-SUP/SLT – 274-04/03/2020

Ref.: Requerimento de Informação nº 053/2020
Int.: Deputado Estadual Frederico d'Avila

Senhor Secretário da SLT,

Reportamo-nos aos termos do Requerimento de Informação n.º 053/2020, por meio do qual o Deputado Estadual Frederico d'Avila solicita a essa Secretaria de Logística e Transportes o que segue:

1- *Qual o critério utilizado para multiplicar o número de radares, móveis e fixos, nas rodovias SP127, SP270, SP258 e SP280?*

R: Preliminarmente esclarecemos que tratam-se de Rodovias sob concessão, à exceção de alguns trechos da Rodovia SP 270, que estão jurisdicionados a este Departamento.

O DER fiscaliza as rodovias através dos equipamentos medidores de velocidade, em conformidade com a regulamentação prevista na Resolução 396/11, do Conselho Nacional de Trânsito, objetivando coibir os excessos de velocidade proporcionando mais conforto e segurança ao usuário.

2- *A Secretaria acredita que isso beneficia o motorista e os cidadãos paulistas de que forma?*

R: Todas as estatísticas demonstram que o aumento no controle sobre as velocidades praticadas pelos maus motoristas resultou na diminuição dos índices de acidentes nas rodovias. O desrespeito às regras de circulação, principalmente aos limites de velocidade, acabam contribuindo para a gravidade dos acidentes,

CH/chi

aumentando o número de mortos ou deixando vítimas não fatais com sequelas graves que acabam gerando altos custos relacionados aos atendimentos de resgate e hospitalar, tratamento pós-internação e perda de produção da vítima devido a lesões ou morte. As velocidades são estabelecidas no mundo todo de acordo com regras específicas, levando em conta as características próprias de cada local.

Os Estudos Técnicos que são realizados antes da implantação dos equipamentos, e que são renovados anualmente, comprovam a eficiência dos equipamentos medidores de velocidade na prevenção de acidentes. Referidos Estudos e o Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo, cujo acesso está disponível pelo endereço **http://www.infosiga.sp.gov.br**, trazem informações importantes sobre os acidentes nas rodovias do Estado..

Frequentemente o DER recebe inúmeros pedidos das comunidades e Prefeituras para a instalação de equipamentos de fiscalização de velocidade em locais onde os veículos não respeitam os limites estabelecidos. Há também as situações em que muitas vezes o perigo existente no local não é tão perceptível aos motoristas, como por exemplo, trechos onde há matas cortadas por rodovias e travessias de animais silvestres onde são instalados equipamentos de fiscalização para evitar os atropelamento e minimizar as consequências de eventuais acidentes..

Deixar de fiscalizar o limite de velocidade afronta a recomendação da Organização Mundial da Saúde (OMS), órgão da ONU responsável pela Segurança no Trânsito Mundial, que ressalta que a redução e controle de velocidade é a maneira mais eficiente de reduzir o número da morbimortalidade. A OMS elogia o Brasil pelo uso da fiscalização da velocidade com o uso dos equipamentos medidores de velocidade.

3- Qual a lógica em colocar radares em subidas ou em locais favoráveis à ultrapassagens?

CHI/chi

COM-SUP/SLT – 274-04/03/2020

R: A determinação da regulamentação de velocidade de um trecho viário se dá pelos critérios técnicos levando em conta aspectos geométricos e topográficos das vias, somados às características locais do trecho em discussão.

Observamos que os limites de velocidade nas rodovias são definidos através de estudos técnicos que contemplam as variáveis como incidências de acidentes, variantes e interferências, praças de pedágios, ocorrência de neblina, chuva ou outros fenômenos climáticos, urbanização e tráfego de pedestres, superfícies do pavimento, acostamento e outros fatores que possam prejudicar a segurança do usuário.

4- Por que o Estado de São Paulo não encerra o uso de radares nas rodovias estaduais, tal qual ocorre nas rodovias federais?

R: Os equipamentos fiscalizadores voltaram a operar nas rodovias federais para cumprir o principal objetivo de reduzir os acidentes nas estradas federais e proteger a vida.

5- Por que o Estado de São Paulo não segue o exemplo do Estado de Goiás e retira os radares móveis das rodovias estaduais?

R: O DER não opera os equipamentos fiscalizadores do tipo móvel nas rodovias estaduais paulistas.

6- A ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo, possui algum fundo de recursos tal qual o da ARSESP – Agência Regulatória de Saneamento e Energia do Estado de São Paulo? Caso positivo, qual o valor atual?

CHI/chi

SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

COM-SUP/SLT – 274-04/03/2020

R: Entendemos que essas informações deverão ser obtidas diretamente junto à ARTESP – Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte .

À consideração de Vossa Excelência.

PAULO CESAR TAGLIAVINI
SUPERINTENDENTE

CHI/chi