



ESTADO DO PARANÁ  
COMISSÃO ESTADUAL P2R2



1ª Reunião: GT – Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (TRPP)

<b>Data:</b>	28 de setembro de 2016			
<b>Horário</b>	Previsto	09h00min	Início	09h20min
<b>Pauta:</b>	▪ Ações a curto prazo para a diminuição dos acidentes com produtos perigosos no modal rodoviário.			
<b>Participantes:</b>	Raul Boff, ECOVIA; Lúcio Flávio Marins de Araujo, PRF; Andrei Gobi, ECOVIA; Patrícia Oliveira Pereira, DER; Newton M. Camargo, AGEPAR; Giselle de Andrade Colle, AGEPAR; Ademir Custódio da Silva, ARTERIS/ Litoral Sul; Marcelo J. Assini, ARTERIS/Régis Bittencourt; Cláudio R. M. Câmara, ARTERIS/ Litoral Sul; Ten. Marcos Vidal da Silva Junior, CEPDEC; TC Edemilson de Barros, CEPDEC; Cap. Cristiano Carrijo, BPRv; Rosana Scaramella, DER; Narayana Rohn Cardozo, DER; Elisa Beatriz T. Ribas, DER.			

ASSUNTOS ABORDADOS

Representante	Assunto
Ten. Vidal	Iniciou a reunião indicando a pauta e explicando que o grupo se destinará a discutir as estratégias com relação aos acidentes com produtos perigosos. Explicou que, a pedido e sugestão da Litoral Sul foi aberto espaço para que o Engenheiro e Consultor Newton Gava explanasse sobre as ações que foram desenvolvidas nos trechos em poder da concessionária.
Ademir	Ressaltou a ausência da ANTT na reunião.
Newton Gava	Fez breve autoapresentação, e iniciou a explicação chamando atenção para o fato de que, para a implantação das melhorias, há processos burocráticos que muitas vezes interferem no desenvolvimento rápido de medidas de segurança necessárias nas estradas. Participou no processo de duplicação da BR 376. Possuem também um grupo de discussão chamado Grupo Paritário, em que participam diversas instituições como ANTT, PRF, FETRANSPAR, SINDICOMBUSTÍVEIS, entre outros. A Concessionária Arteris possui também um grupo chamado GERAR (Grupo estratégico de redução de acidentes), que tem objetivo de reduzir os acidentes conforme a Década de Ação pelo Trânsito Seguro. As estratégias de redução de acidentes começaram a ser implantadas em 2011, sendo que no período de 2011 a 2015 houve redução da quantidade anual de acidentes de 762 para 496, feridos leves 363 para 211, feridos graves 35 para 17, óbitos de 36 para 21. É importante lembrar, também, que o trecho faz parte do corredor de comércio da rota do MERCOSUL.
Carrijo	Questionou sobre o tamanho do trecho, ressaltando que há menos acidentes nas rodovias estaduais.
Cláudio	Informou que o trecho é de 44 quilômetros.
Marins	Ressaltou que houve também, neste período 18% de aumento da frota nacional de veículos.
Newton Gava	Há todo o levantamento estatístico para implantação das ações de controle. Assim, houve a construção da área de escape, que foi projetada para uma velocidade de 129 km/h, tendo comprimento de 120 metros, sendo que estudos mostraram que se

	<p>houver esta velocidade em trechos anteriores haverá o tombamento antes mesmo de alcançar a área. Desde a sua construção, a área de escape foi utilizada 160 vezes, ou seja, é ao menos esta quantidade de acidentes importantes que foram prevenidas. Houve apenas uma situação em que um caminhão entrou a velocidade exorbitante e acabou atingindo o muro final ainda a uma velocidade de 92km/h.</p> <p>O que chama atenção também, no trecho que abrange o Rio da Santa, é que há grande quantidade de acidentes no trecho Norte (subida), apesar de serem menos graves. O uso das áreas de escape é maior por veículos de três eixos.</p> <p>É preciso reforçar também que a diminuição destes índices se deu não apenas pela instalação da área de escape, mais da congruência também de outras medidas que influenciaram diretamente nesta questão, como a concentração de radares neste segmento.</p> <p>Além disto, vêem a necessidade de construção de mais 3 áreas de escape no trecho, sendo que duas já estão projetadas para construção, uma no km 667 e outra no km 673 (antes e depois da existente no km 671).</p> <p>Reforça que o empreendimento em si já possui risco, sendo que é necessário, assim, fazer o equilíbrio entre as “desutilidades” do empreendimento, isto é, seus riscos e possibilidades de acontecerem acidentes e a as utilidades, isto é, o fim a que se destina e o benefício aos usuários.</p> <p>Dos problemas evidenciados na estrada, o que mais se destaca são os veículos com velocidade exorbitante, incompatível com o trecho.</p> <p>Além disso, verifica-se problema com os autônomos. Muitas vezes por terem menores condições de manter os caminhões fazem várias manobras para postergar as medidas que devem fazer para a sua manutenção.</p> <p>Outra ação importante que tem sido feita é o Serra Segura, que evidenciou cerca de 30% dos veículos com problemas de freio e suspensão.</p>
Cláudio	<p>Uma das questões sobre a área de escape, é a sugestão de ser construída no lado esquerdo da pista, já que os caminhões com excesso de velocidade, de maneira geral, estarão nesta posição. Também está sendo adotado o uso de faixa zebra para acesso à área de escape, facilitando também a visualização.</p>
Ademir	<p>Citou que estão negociando questões falhas nos contratos, como os retornos de nível, que provam causar muitos acidentes visto que os motoristas não querem parar, já que o fazendo acabam não tendo capacidade de fazer a manobra com rapidez, de maneira que muitos acidentes acabam ocorrendo por fazerem esta manobra arriscada. Já se conseguiu substituir tais retornos previstos em contrato por retornos em desnível, no entanto o processo é burocrático e demorado. Estas ações devem ser abordadas para que o contrato abranja as condições reais de segurança.</p>
Marins	<p>Para a redução de acidentes é necessário que haja a fiscalização da velocidade em trechos, e não pontual como acontece atualmente.</p> <p>Outra situação é a multa por tacógrafo. Atualmente, o máximo possível é fazer a verificação da velocidade em acidentes com vítima, porém sequer neste caso é possível notificar o motorista por causa do excesso de velocidade.</p>
Fernando	<p>Poderiam ser feitas cobranças aos motoristas quando fazem a renovação do RNTRC, fazendo a inspeção veicular.</p>
Marins	<p>Deve-se tomar cuidado com esta ação porque no Rio de Janeiro ocorreu a existência de um serviço de locação de equipamentos para as verificações.</p>
Giselle	<p>Há a opção de TAG em caminhões, porém esta situação parece muito distante. Com a existência do sistema do IBAMA para o cadastro do transporte de produtos perigosos interestadual, era interessante o IAP absorver este sistema para utilizar nos transportes intermunicipais no Paraná.</p>

	Uma outra situação, que já existiu e acabou se extinguindo, citada pelo professor Newton Gava, era a figura dos PGFs (Postos Gerais de Fiscalização) que poderiam ser previstos em novos contratos, de maneira a possibilitar a criação de um local adequado para fazer as verificações, uma vez que a verificação na balança não é adequada, como citado pelo Raul da Ecovia.
TC Barros	Todas as propostas de modificação das legislações de maneira a conseguir a melhoria das condições de segurança nas estradas poderão ser abordadas pelo CODESUL, de maneira que o Conselho, composto pelos governadores dos três Estados do Sul e Mato Grosso do Sul, pode dar maior força e visibilidade para os projetos. Assim, as propostas serão levadas ao Conselho.
Ten. Vidal	Encerrou a reunião às 12h00min.

#### **DELIBERAÇÕES**

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Deverão ser realizadas gerências para a instalação das estruturas de mitigação de riscos</li> <li>▪ ECOVIA encaminhará ao DER as estruturas necessárias para avaliação e autorização, principalmente com relação ao processo da área de escape. Serão enviados também os pontos onde seriam necessários radares e placas para a diminuição dos acidentes.</li> <li>▪ ECOVIA e Litoral Sul enviarão as estatísticas sobre tráfego e acidentes nos trechos controlados por cada, em ambos os sentidos da rodovia, relativo aos últimos 5 anos.</li> <li>▪ Defesa Civil solicitará estes dados para as demais concessionárias também, de maneira a compatibilizar em todo o estado as ações de controle.</li> <li>▪ Newton (AGEPAR) e Marins (PRF) agendarão reunião com o DER para tratar de convênio para instalação de radares.</li> <li>▪ Ten. Vidal (CEPDEC) preparará comunicado técnico para aprovação na CEP2R2.</li> <li>▪ Marins trará informações para a discussão da próxima reunião deste GT sobre legislação.</li> <li>▪ Ten. Vidal fará contato com Setran.</li> <li>▪ Ten. Vidal convidará órgão ambiental para próxima reunião.</li> <li>▪ TC Barros e Ten. Vidal farão reunião para organizar ação de fiscalização pelo CODESUL (Conselho de Estados do Sul).</li> <li>▪ Ten. Vidal convidará ANTT para participar da reunião.</li> </ul>
---

#### **PAUTA DA PRÓXIMA REUNIÃO**

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Discussão das alternativas a médio prazo: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mudança de legislação sobre: multa por média de velocidade, multa por tacógrafo, obrigatoriedade de exame toxicológico, mudança no modelo de curso do MOPP,</li> </ul> </li> </ul>
--

#### **DATA E LOCAL DA PRÓXIMA REUNIÃO**

<p>Data: 18 de outubro de 2016.  Horário: 09h00min.  Local: Local: auditório ECOVIA.  Endereço: BR 277, km 62, São José dos Pinhais.</p>
--

Raul Boff

ECOVIA

Andrei Gobi

ECOVIA

Lúcio Flávio Marins de Araujo

PRF

Patrícia Oliveira Pereira

DER

Newton M. Camargo

AGEPAR

Ten. Marcos Vidal da Silva Junior

CEPDEC

Giselle de Andrade Colle

AGEPAR

TC Edemilson de Barros

CEPDEC

Rosana Scaramella

DER

Cap. Cristiano Carrijo

BPRv

Ademir Custódio da Silva

ARTERIS/ Litoral Sul

Rosana Scaramella

DER

Marcelo J. Assini

ARTERIS/Régis Bittencourt

Narayana Rohn Cardozo

DER

Cláudio R. M. Câmara

ARTERIS/ Litoral Sul

Elisa Beatriz T. Ribas

DER