



**Corredores
com ônibus
rápidos podem
ser a solução
do transporte
na capital?**

Página 7

Você sabe com quem está falando?

Confusão em blitz provoca polêmica entre Polícia Militar e Magistrados Catarinenses.

Página 6

O TRÂNSITO PELO MUNDO



A partir desta edição estreia como colunista o empresário Marcos Sá (foto), abordando o trânsito pelo Mundo.

Página 9

Colunistas de "o monatran"

Roberto Alvarez Bentes de Sá



Página 3

O desrespeito ao idoso e ao deficiente

José Roberto de Souza Dias



Página 5

Celular, se dirigir não use

Ildo Raimundo Rosa



Página 7

A ponte Hercílio Luz e a mobilidade da Capital

Projeto permite que jovens possam tirar carteira de MOTORISTA AOS 16 ANOS

Página 11

EDITORIAL

A espera de um milagre...

Há cerca de 50 anos uma pergunta paira sobre o Brasil: como fazer funcionar o trânsito se os espaços das cidades são limitados e o número de veículos e de pessoas é cada vez maior?

Segundo a obra “20 anos de lições de trânsito”, de J. Pedro Corrêa, a busca de solução nas maiores metrópoles tem sido tentada há mais de meio século, aparentemente, sem o indispensável esforço coletivo envolvendo todos os que poderiam efetivamente ajudar.

Cidades que viram seu crescimento acelerado devido a quaisquer novos fatores começaram a sentir o amargo gosto do caos no trânsito. Muitas vezes, sem o conhecimento técnico suficiente, relativamente poucos recursos orçamentários, muitas cidades passaram e continuam passando por maus bocados. Que falta fazem boas escolas de engenharia de tráfego!

Uma solução imaginada seria convencer os proprietários de automóveis a deixá-los em casa e tomar o transporte coletivo para os deslocamentos, especialmente para o centro da cidade. Porém, além de ser um desafio enorme para os administradores brasileiros, nos parece, no mínimo, improvável, principalmente porque nosso sistema de transporte de massa não é bom. Pior: não se observa nenhuma clara intenção prática de melhorá-lo. O tema é recorrente, faz parte do cotidiano, mas as ações concretas para que se torne realidade ainda continuam sendo aguardadas.

Outra opção que poderia resultar em melhoria considerável em relação aos problemas urbanos seria promover um bem-planejado diálogo com a sociedade através dos meios de comunicação, esclarecendo a situação real, solicitando contribuições e compartilhando possíveis soluções. No mínimo, ninguém poderia alegar que simplesmente desconhecia o assunto.

Pelo Brasil a fora, fala-se na necessidade de se criar uma Agência Nacional do Trânsito com poder de coordenar ações de todos os ministérios nesse campo, com estrutura e orçamento compatíveis com o setor.

De qualquer maneira, é essencial que a comunidade ligada ao trânsito não baixe a guarda e nem deixe de repetir em alto e bom som as imensas necessidades do setor que, na verdade, são de toda a sociedade brasileira.

Enquanto isso, continuamos aqui, a espera de um milagre...

NOTAS E FLAGRANTES



Pouco Caso

Há quatro meses estamos acompanhando o descaso com a mobilidade na rua Afonso Pena (fotos acima), no bairro Estreito, em Florianópolis. Depois do remendo mal feito sobre a obra da Casan (empresa responsável pelo abastecimento de água e saneamento básico), para melhorar a situação, jogaram areia tentando encobrir o buraco. Resultado: sem sinalização, carros e ônibus continuam tendo que desviar em cima do buraco, que agora passou a produzir lama. Até quando???

Devagar, quase parando

Ao mesmo tempo em que se anuncia o chamado PAC 2, obras do PAC 1 parecem estacionar. As obras de duplicação do trecho Sul da BR-101 estão atrasadas. Os trabalhos desenvolvem-se em ritmo lento em vários pontos da rodovia. Em Araranguá, apenas 40% das obras do lote 29 foram executados e as duas empreiteiras que tocavam o trecho rescindiram o contrato em função de problemas financeiros.

Sistema novo só para junho

No ritmo dos adiamentos costumeiros das inaugurações da região, foi transferida para 1º de junho a implantação definitiva do novo modelo de Zona Azul em Florianópolis, que permite pagar o estacionamento pelo celular, via internet. De acordo com o presidente do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (Ipuf), Átila Rocha dos Santos, o atraso acontece por causa de problemas técnicos no site www.estacionafacil.com, no qual o motorista pode comprar os créditos.

Baixaria

O que era para ser uma audiência pública para discutir a reabertura da Avenida Paulo Fontes, no dia 15 de abril, na Câmara de Vereadores, acabou se trans-

formando em bate-boca e agressões. A diretora de Operações da Secretaria dos Transportes, Lúcia Maria Mendonça Santos, foi ofendida, enquanto tentava explicar as vantagens do fechamento, por um dos representantes dos comerciantes do Mercado Público e até por um dos vereadores, que chegou a afirmar desconhecer se ela era “natural da cidade”. (Fonte: Visor - DC)



Plano Diretor sob nova direção

Em meados de abril, houve substituição no comando da comissão especial que vai retomar as discussões do Plano Diretor Participativo. O secretário de Educação, Rodolfo Pinto da Luz, substituiu o presidente do Ipuf, Átila Rocha. “Temos esperança de que agora a coisa vai andar!”

monatran

Jornal do MONATRAN -

Movimento Nacional de Educação no Trânsito

Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911

Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000

Fone: (48) 3333-7984 / 3223-4920

E-mail: jornal@monatran.org.br

Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores: Romeu de Andrade Lourenção Júnior
Sergio Carlos Boabaid
Luiz Mario Bratti
Maria Terezinha Alves
Francisco José Mattos Mibielli

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora: Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Tiragem: 10.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.

Vagas especiais são desrespeitadas em todo o país

Um teste nacional do respeito às vagas de idosos e deficientes, promovido pelo programa televisivo Fantástico, mostrou uma triste realidade: motoristas desrespeitam vagas especiais em todo o país.

O programa percorreu estacionamentos de dez grandes cidades brasileiras, onde foram flagradas inúmeras cenas de pessoas saudáveis estacionando nessas vagas. E, na hora do flagra, desculpa é o que não falta.

Para o pesquisador do comportamento brasileiro, o sociólogo Alberto Carlos Almeida, o brasileiro não pode ser taxado simplesmente de egoísta. “É mais uma malandragem do que egoísmo”, acredita. Ele diz que muitas pessoas colocam o interesse individual acima da lei. “Acaba que cada um faz a sua regra. Eu transformo o espaço público quase em uma coisa privada”, afirma.

Pela lei federal, nas vias públicas, somente podem estacionar em vagas reservadas: maiores de 60 anos, portadores de deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida, como obesos, por exemplo. E não é só ir parando na vaga. Cartões de identificação, que começaram a ser distribuídos em janeiro, são obrigatórios em todo o território nacional. A punição prevista é uma multa de R\$ 53,20, três pontos na habilitação e remoção do veículo.

Porém, nas ruas, a infração às vezes passa em branco. Nas cidades onde a distribuição do cartão de idosos ainda não começou, como São Paulo, os fiscais de trânsito só podem orientar os motoristas. Mas a punição para quem



estaciona nas vagas de deficientes está valendo. Só em 2009 foram quase oito mil multas na capital paulista.

Em alguns lugares falta fiscalização. Campo Grande, no Mato Grosso do Sul, contabilizou apenas sete multas por estacionamento irregular em todo o ano passado. Mas bastou uma tarde na porta de um banco para o programa registrar seis flagrantes.

Nos estacionamentos privados, o problema é outro. “Não há punição em estacionamentos privados, como os dos shoppings. A gente não tem poder de polícia, de fiscalização, de multar”, lamenta o superintendente de shopping Guillermo Bloji. O máximo que essas pessoas podem receber é uma multa moral, ou seja, um aviso dos vigilantes dos shoppings, informando que elas estão fazendo uma coisa errada.

Para combater os motoristas folgados, o importante, diz o sociólogo, é protestar. “A gente só fica reclamando: ah, isso aqui é Brasil, por isso que é assim. Não, a gente tem que ir lá e reclamar, realmente”, diz o sociólogo Alberto Carlos Almeida.



PALAVRA DO PRESIDENTE

Roberto Alvarez Bentes de Sá
 robertobentes@monatran.org.br



O DESRESPEITO AO IDOSO E AO DEFICIENTE

Há poucos dias, todos nós fomos testemunhas de uma cena grotesca: um empresário, de 49 anos, pai de uma moça com deficiência, foi cruelmente agredido por um (não tão) jovem, de 34 anos, após tê-lo repreendido por estacionar seu carro no espaço reservado para deficientes.

Depois de ser atingido por uma barra de ferro na cabeça, o pai foi hospitalizado e passou por cirurgia para a retirada de um coágulo no cérebro. Enquanto o agressor pode ser indiciado por lesão corporal ou tentativa de homicídio.

Provavelmente, este empresário não foi o primeiro a se indignar ao ver alguém que não necessita ocupar as vagas reservadas para idosos e deficientes. A matéria ao lado mostra que essas vagas são desrespeitadas em todo o país e, com certeza, todos nós já vimos um fato parecido acontecer.

A ação do infrator é apenas uma prova da total falta de consciência de muitos brasileiros que, infelizmente, acabam por refletir o total descaso das autoridades brasileiras para com esses dois grupos tão especiais.

A Lei da Acessibilidade (composta pelas Leis 10.048, de 08 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000), de iniciativa do então Presidente Fernando Henrique Cardoso, foi regulamentada em 02 de dezembro de 2004, através do decreto 5.296, assinado pelo Presidente Luis Inácio Lula da Silva mas, até hoje, grande parte dela está apenas no papel.

No que se trata de acessibilidade no transporte coletivo rodoviário, por exemplo, algumas vezes presenciei motoristas se negando a parar para o acesso de deficientes e idosos, isso sem contar na falta de veículos adaptados conforme determina a Lei. E onde estão as autoridades que não observam essa situação?

Geralmente, a desculpa é a falta da regulamentação da Lei. Porém, neste caso, a regulamentação já caminha para o sexto aniversário e o silêncio é total.

Daqui a pouco mais de quatro anos, toda a frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infra-estrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis. Será que haverá tempo hábil? Afinal, já se passou mais da metade do tempo e não temos qualquer alteração na frota adaptada.

Não podemos esquecer que o Decreto 5.296 determina um prazo de 120 meses, ou seja, dez anos, para que toda a frota esteja adaptada.

Fica difícil imaginar que as empresas se adaptem no tão pouco tempo que resta. Será que existe um cronograma planejado para a execução da Lei?

Será que, até o encerramento do prazo, os demais usuários do transporte coletivo já estarão conscientizados sobre a importância da acessibilidade?

Será que em menos de cinco anos não mais veremos vagas especiais sendo desrespeitadas pelo país?

Esperamos que sim!

Justiça Federal dá colher de chá à Comcap e desocupação é adiada para 06 de maio



A briga é antiga. A área que é de propriedade da União foi cedida ao Estado em 1974 com o objetivo de melhorar o trânsito, com a construção do aterro e das vias de acesso à ponte Colombo Salles. Porém, a partir de então, o Estado teria cedido indevidamente o espaço para outros empreendimentos, culminando com a devolução da área à União, em 2000. A União por sua vez, cedeu o espaço para a construção do prédio do Ministério Público Federal. Resultado: muita confusão entre todos os envolvidos.

A União entrou com ação contra o Estado de Santa Catarina, o município de Florianópolis e os ocupantes que exploram o imóvel. E, como a tentativa de acordo não deu certo, o juiz decidiu pela



desocupação da área de 18 mil metros quadrados.

A ordem de desocupação caiu como uma bomba para diversos setores da sociedade. Os motoristas terão uma área a menos para estacionar seus veículos no centro da capital – uma região que já sofre demais com a falta de espaço; a Companhia Melhoramentos da Capital (Comcap) lamenta a perda da receita mensal da companhia, que pode chegar a R\$ 150 mil; os camelôs temem perder os poucos clientes que lhes restam e logo devem ser obrigados a deixarem o local; o Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros da Grande Florianópolis (Setuf) não tem onde colocar os ônibus que também ocupam a área; e aqueles que imaginavam ver uma

área verde no local já podem desistir do sonho.

Na data final para o encerramento das atividades do estacionamento, 22/04, a Justiça Federal prorrogou por mais 15 dias a desocupação do terreno cedido à Companhia Melhoramentos da Capital (Comcap) na Baía Sul, motivada pela solicitação do Setuf, que espera da Prefeitura a definição do novo local para estacionar os veículos.

Segundo o juiz Hildo Nicolau Perón, é viável conciliar, ao menos por alguns dias, o interesse da manutenção do Setuf e da Comcap nas áreas a serem desocupadas. “O que não significa que essa prorrogação venha a ser mantida em caráter abusivo, injusto e gratuito”, advertiu o juiz na decisão.

OAB questiona norma do CTB que prevê depósito prévio de multa como condição de interposição de recurso administrativo

Chegou ao Supremo Tribunal Federal (STF) uma ação ajuizada, com pedido cautelar, pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil contra dispositivo do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – Lei 9503/97. Na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 4405, a entidade contesta o parágrafo 2º, do artigo 288, do CTB, que previu o depósito prévio do valor da multa como condição de admissibilidade de recurso administrativo.

Conforme a ADI, o entendimento do Supremo sobre a matéria é no sentido de que a exigência de depósito prévio configura obstáculo aos recursos administrativos, em plena violação aos postulados da ampla defesa e do contraditório (artigo 5º, inciso LV), bem como ao direito de petição previsto no inciso XXXIV, alínea “a”, ambos da CF.

A regra do parágrafo 2º, do artigo 288, do CTB, considerando esse novo entendimento da Corte, seria incompatível

com a Constituição, “merecendo, pois a chancela de inconstitucionalidade”, de acordo com o conselho. Dessa forma, a entidade sustenta que o parágrafo 2º, do artigo 288, do CTB, “estabeleceu severas limitações ao uso de instrumento recursal cabível contra decisão que impõe pena de multa nas infrações de trânsito”.

Isto porque, conforme a ADI, ao condicionar a admissibilidade do recurso administrativo ao prévio depósito do valor da multa, o legislador não observou os princípios constitucionais, em especial o direito de petição (artigo 5º, inciso XXXIV, alínea “a”), o contraditório e a ampla defesa (artigo 5º, inciso LV). Assim, o Conselho Federal da OAB alega que o ato normativo questionado teria violado a Constituição Federal.

Por fim, a entidade pede a notificação da presidência da República, da Câmara dos Deputados e do Senado Fede-

ral, por intermédio de seus presidentes, para que como órgãos/autoridades responsáveis pela elaboração do artigo 288, parágrafo 2º, da Lei 9503/97, prestem informações. Solicita a concessão da medida cautelar para suspender a eficácia do dispositivo legal até o julgamento

do mérito e, ao final, pede para que seja declarada a inconstitucionalidade da norma questionada ou, caso não seja atendido esse pedido, que seja conferida interpretação conforme a Constituição Federal de 1988, de modo a admitir interposição de recurso administrativo sem a exigência de prévio depósito do valor da multa.

A ação será relatada pelo ministro Marco Aurélio.



Especialista divulga ciclo da sobrevivência no trânsito

Idealizador do Projeto Sobrevivência no Trânsito, o engenheiro em operação mecânica automobilística, Luiz Roberto M. C. Cotti, criou o Ciclo da sobrevivência no trânsito.

Segundo Cotti, é chamado de Ciclo porque o aprendizado é constante e as lições aprendidas, tanto nos acidentes que se efetivaram, quanto nas escapadas por um triz, realimentam o Conhecimento dando assim início a um novo ciclo.

Os cinco pilares básicos do Ciclo da Sobrevivência no Trânsito são:

Conhecimento: É de fundamental importância que o motorista conheça as leis e normas



de trânsito, as particularidades do veículo que está dirigindo e as condições adversas a serem enfrentadas, tais como chuva,

ofuscamento, os buracos, o tráfego, os outros motoristas, as condições do piso e sinalização das vias, etc.

curso e decidir corretamente o que fazer.

Previsão: É antecipar um acontecimento. O condutor VÊ

Atenção: O ato de dirigir exige que o condutor mantenha atenção constante aos diversos fatores que surgem ao seu redor, tais como, outros veículos, motos, bicicletas, alagamentos, pista molhada, pedestres, sinalização, etc.

Habilidade: É necessária para dirigir um veículo e operar seus equipamentos, reconhecer as situações que dinamicamente se apresentam durante o per-

determinado cenário e PREVÊ o que pode acontecer. Por exemplo: VÊ a porta entreaberta de um carro estacionado e PREVÊ que alguém vai abrir a porta para desembarcar. VÊ uma pessoa entre dois carros estacionados e PREVÊ que vai atravessar a rua.

Ação: Um motorista com os conhecimentos necessários, a atenção constante e a habilidade para dirigir e reconhecer os riscos, prevendo o que poderá acontecer, certamente agirá de modo seguro evitando assim que uma situação de risco se transforme em acidente.

“Pratique o ciclo e dê preferência à vida!”, incentiva Cotti.

Jose Roberto de Souza Dias *



Celular, se dirigir não use

Estudos publicados pelo British Medical Journal mostram que dirigir e usar o telefone, simultaneamente, quadruplica a possibilidade de acidentes de trânsito. Mais grave ainda, a utilização da tecnologia de viva voz não diminuiu de forma significativa esse tipo de risco. Pesquisas do Department of Medicine and of Health Administration, da Toronto University, no Canadá, concluíram que é muito mais arriscado falar ao telefone do que escutar o rádio e conversar com outros passageiros por exemplo. Dessa forma, demonstraram que são equivocados os argumentos de que usar o telefone enquanto dirige seja tão perigoso quanto outras atitudes corriqueiras. Ao contrário, do que até então se propalava, a possibilidade de acidentes devido ao uso de celulares é algo real e sério.

Pesquisadores canadenses concluíram que o risco de acidente é 4.9 vezes maior entre os motoristas que usam o celular normal, mas também é alto, 3.8 vezes, entre os que utilizam o sistema de viva voz. Advertem que esta tecnologia, que deixa as mãos livres, pode dar uma falsa idéia de segurança. Asseguram que se aumentar o uso de celulares, poderá contribuir para um maior número de acidentes.

Estudos realizados nos Estados Unidos, patrocinado pela National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) e conduzido pelo Virginia Tech Transportation Institute, evidenciam que a distração é uma das principais causas de acidentes de trânsito. Entre os comportamentos que induzem a distração, destaca-se o uso do telefone celular, como o mais frequente.

Segundo o relatório da Virginia Tech o número de acidentes e de quase acidentes atribuídos ao envio de mensagens ou torpedos ao volante, é quase idêntico ao número de acidentes associados ao ouvir ou falar no telefone. Porém, o relatório alerta que enviar uma mensagem é muito mais perigoso e só não se reflete nas pesquisas porque é realizado com menor frequência do que conversar ao telefone.

Segundo esse relatório, quase que 80% dos acidentes e 65% dos quase-acidentes, ocorrem em três segundos e estão, de alguma forma, relacionados à distração do motorista.

Alcançar um objeto com o carro em movimento multiplica o risco de acidente ou quase-acidente por nove vezes, enquanto a leitura, aplicação de maquiagem ou o uso de dispositivo portátil triplica o risco.

No Brasil, e em particular em Santa Catarina, a utilização de celulares pelas pessoas enquanto dirigem tem se tornado uma constante. Apesar de toda a regulamentação existente não há uma conscientização sobre a taxa de perigo que representa esse tipo de procedimento. Por aqui, ao contrário do que ocorre em outras partes do mundo, ainda não existem pesquisas suficientes para demonstrar que o uso do celular no volante é tão grave quanto beber e dirigir.

A sociedade catarinense, sempre a frente de importantes mobilizações sociais, como a defesa do meio ambiente, começa a se conscientizar da gravidade desse tipo de comportamento. Já se percebem movimentos em defesa da cidadania no trânsito, principalmente através de insistentes su-

gestões para inibir tal procedimento por aqueles que estão dirigindo.

Necessário se faz, entretanto, lembrar das conclusões dos trabalhos científicos internacionais aqui elencados. O telefone celular é parte integrante da vida das pessoas e seu valor é fundamental em diferentes atividades. Mais do que disciplinar, necessário se faz educar as pessoas para a prática da cidadania no trânsito.

Educar e conscientizar as pessoas são formas efetivas para diminuir o número de vítimas em acidentes causados pelo mau uso dos aparelhos celulares. A multa é, também, um complemento educativo à condicionar a mudança de atitude no trânsito.

Governo, sociedade e iniciativa privada têm um papel fundamental na divulgação de um comportamento pró-ativo no trânsito. Principalmente as empresas fabricantes de aparelhos telefônicos e as Teles. Para estas, fica a sugestão de incluírem chamadas em suas propagandas, do tipo *ao dirigir não use seu telefone*, alertando para o risco que representa.

A Copa do Mundo é uma boa oportunidade para se testar uma campanha pela Vida.

* **Doutor em Ciências Humanas pela USP e Mestre em História Econômica, Professor Adjunto da UFSC, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes e foi diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, Secretário Executivo do GERAT, da Casa aCivil da Presidência da República, Presidente do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados e Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.**

Você sabe com quem está falando?

Uma blitz de trânsito em Florianópolis terminou em confusão entre policiais militares e uma desembargadora do Tribunal de Justiça (TJ) de SC. O caso envolve a desembargadora Rejane Andersen, e a suposta tentativa dela em liberar o carro do filho apreendido pela PM por transitar com a documentação vencida.

O fato aconteceu no dia 15/04, no Bairro Cachoeira do Bom Jesus, onde os policiais faziam barreira de trânsito quando abordaram um Celta preto. Segundo os policiais, o motorista não tinha documento e, consultando o sistema do Detran, a PM constatou que o veículo estava com débitos de 2009 e multas.

Ao ser informado que o carro seria apreendido, o condutor teria telefonado para a mãe que, 15 minutos, depois chegou ao local. Houve discussão e um dos policiais resolveu filmar com o telefone celular.

Na gravação do soldado, Rejane Andersen aparece nervosa e ressaltando a função que ocupa no Tribunal de Justiça.

Segundo o capitão do 21º Batalhão da Polícia Militar (Norte da Ilha), Richard Westphal, a desembargadora não queria que o carro fosse levado ao guincho para onde costumam ser levados os veículos irregulares, em Palhoça, porque regularizaria a situação no dia seguinte à confusão.

Depois da repercussão, a Associação dos Magistrados Catarinenses emitiu nota de esclarecimento, no dia 20/04, onde apóia a desembargadora e avalia que não houve abuso de autoridade pela magistrada, já que ela teria sido tratada rispidamente pelos policiais, além de, segundo a nota, ter havido uma “ameaça arbitrária e descabida de uso de algemas”, o que fez com que a desembargadora usasse “a sua condição de magistrada e cidadã”.

A nota oficial acabou gerando outra polêmica entre os próprios magistrados, pois existiam juízes

Confusão em blitz provoca polêmica entre Polícia Militar e Magistrados Catarinenses. Para a população, ficou a imagem de que o “carteiraço” ainda existe no Estado.



Sede da Associação dos Magistrados Catarinenses.

Imagine se ao invés de desafiar os policiais, a senhora tivesse cumprimentado-os e conduzido seu filho para casa, advertindo-o de que a sua posição de magistrada não poderia ser comprometida por documentos irregulares de um carro? Com certeza os policiais teriam aplaudido a sua atitude e seu filho recebido uma lição inesquecível. Mas a senhora não pensou: apenas impôs uma autoridade que, para a saúde da sociedade, não superou a ética de um simples policial.

[Texto extraído da Carta Aberta a uma autoridade da Justiça, do Jornalista Laudelino José Sardá.]

**Jefferson Kravchychyn
(Conselheiro do CNJ):
“Magistrado tem que dar exemplo”**



contrários à publicação por não concordarem com o comportamento da desembargadora.

Finalmente, no dia 23/04, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) anunciou que vai apurar a atitude da desembargadora, depois de a sua ouvidoria receber inúmeras manifestações sobre o fato. Segundo o conselheiro catarinense do CNJ em Brasília, Jefferson Kravchychyn, magistrado tem que dar exemplo. “Eu não conheço os fatos, mas se eles forem verdadeiros, as penas deverão ser aplicadas com maior rigor”, afirmou.

No mesmo dia, Rejane Andersen acusou, em nota, a mídia de ser sensacionalista. Segundo a desembargadora o vídeo teria sido editado e ela teria sido desrespeitada pelos policiais e ameaçada de detenção ao ser contra a filmagem.

TRECHOS DA DISCUSSÃO GRAVADA PELO SOLDADO

Policial – Se tocar a mão em mim de novo, eu vou prender a senhora. (...) **Desembargadora** – O senhor sabe quem eu sou? **Policial** – Não. **Desembargadora** – Não sabe? **Policial** – Não sei. **Desembargadora** – Desembargadora do Tribunal de Justiça. **Policial** – Que bom então, a senhora deveria dar um exemplo melhor (...) **Policial** – A lei é igual para todos.

Corredores com ônibus rápidos podem ser solução para transporte da Capital

O prefeito Dário Berger participou, no último dia 22 de abril, de uma reunião ampliada com a equipe técnica do Escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados para discutir o uso de BRT (Bus Rapid Transit) como solução para melhorar a mobilidade urbana na Capital. O encontro foi promovido pelo gabinete do vice-prefeito João Batista Nunes, com o apoio da Secretaria de Transportes, Mobilidade e Terminais e do Conselho Municipal de Transportes, e teve a participação de repre-



sentantes de secretarias municipais, comércio, empresários e trabalhadores de transporte urbano, construção civil, Universidade Federal de Santa Catarina e vereadores, que lotaram o auditório da CDL (Câmara de Dirigentes Lojistas).

Foi a segunda reunião envolvendo a Prefeitura e órgãos da sociedade para debater a implantação de corredores exclusivos para ônibus, táxis e veículos escolares e de turismo como saída para melhorar o deslocamento na cidade.

Os técnicos de Curitiba mostraram um vídeo sobre "Mobilidade Urbana" e falaram do uso da tecnologia BRT em ci-

dades brasileiras, da América Latina e resto do Mundo. O modelo de corredores exclusivos com ônibus de grande capacidade e maior velocidade de deslocamento já opera em cinco áreas da capital paranaense e a tecnologia foi exportada para vários países. Atualmente mais de 160 sistemas BRT estão operando ou em construção em 23 países dos cinco continentes.

Para o vice-prefeito o conceito é para o mundo uma solução para os problemas do transporte público e é importante que Florianópolis comece a discutir sua implantação. João Batista Nunes salientou a experiência da equipe de Jaime Lerner que pode ajudar a Capital a fazer a sua mudança cultural na questão de mobilidade, criando saídas para o transporte dentro da suas peculiaridades. "A adoção do modelo de BRT promove ainda a humanização da cidade e possibilita a integração com outros modais como ciclovias e até com o transporte marítimo", disse o vice.



Técnico explica o uso da tecnologia BRT em cidades brasileiras.

O Ponte Hercílio Luz e a mobilidade da Capital

Após vários anos de reforma, nos últimos meses vem se re produzindo uma intensa discussão quanto ao papel da ponte **HERCÍLIO LUZ** em torno da esperada melhora nos acessos e na própria mobilidade da capital.

O monumento histórico, mesmo que continue encarnando um dos principais pontos de atração do estado, esteve por várias vezes vinculado à idéia de que seu leito poderia vir a ser aproveitado para a implementação de um veículo sobre trilhos-VLT o que certamente agregaria qualidade, rapidez e eficiência neste conturbado acesso a área central da cidade.

Contudo, o que chama a atenção é o fato de que as discussões quanto a sua viabilidade tem se resumido a algumas iniciativas governamentais, não chegando em nenhum momento a motivar e envolver o resto da população.

O que talvez fosse recomendável é que, antes de definir qualquer iniciativa, se implementasse uma pesquisa origem-destino, visando definir os níveis de demanda e a própria estrutura recomendada para o investimento.

A importância desta iniciativa deve por sua vez promover uma séria e honesta discussão com as populações do entorno, visando dotar a área das condições de atratividade e de lazer tão necessárias a esse tipo de monumento histórico.

O papel da Associação de Moradores, que por muitos anos vem lutando pela preservação do **Parque da Luz**, enquanto área pública e comunitária, deverá ser levado em conta.

As dificuldades crescentes na gestão de nossas cidades vêm demandando no mundo inteiro um maior protagonismo das populações, aportando, a partir dessa maior participação, as impressões mais legítimas e autênticas, reduzindo custos e diminuindo os espaços para a corrupção e o clientelismo político.

Por outro lado, a visão esperada, diz respeito ao reconhecimento da necessidade de integração de diferentes modais de mobilidade, visando aparelhar a capital de toda uma gama de alternativas que tornem o transporte individual plenamente dispensável.

* Delegado da Polícia Federal. Ex-presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis. Membro do Conselho Deliberativo do MONATLAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

HYUNDAI É NO DIMAS

TUCSON **i30**

DIMAS HYUNDAI

Florianópolis – Estreito Tel: 48.3281.4100
 Florianópolis – Beira Mar Tel: 48.3952.4100
 Florianópolis – Jardim Atlântico Tel: 48.3240.0000

www.dimashyundai.com.br

No Dia Mundial da Saúde Chat discute Década de Ações para Segurança no Trânsito

Especialistas acreditam que falta força na hora de punir os infratores

No último dia 7 de abril (Dia Mundial da Saúde), a Perkons reuniu especialistas e interessados em um chat, que durou cerca de 45 minutos, para debater temas relativos à segurança e gestão do trânsito. Discutindo a Década de Ações para Segurança no Trânsito, campanha proposta pela Organização das Nações Unidas, o chat mobilizou jornalistas, especialistas e profissionais do setor.

Para debater o assunto, foram convidados o deputado Hugo Leal, advogado e vice-presidente da Comissão de Viação e Transportes e presidente da subcomissão de revisão do Código de Trânsito Brasileiro; a autora do livro “Thiago Gonzaga - Histórias de uma Vida Urgente”, responsável pela campanha VIDA URGENTE e a Fundação Thiago de Moraes Gonzaga, Diza Gonzaga; e o engenheiro, mestre e doutor em engenharia de transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e diretor presidente da Agência Municipal de Transporte e

Trânsito (Agetran) de Campo Grande/MS, Rudel Espíndola.



O evento alertou para o fato de o trânsito, além de ser uma questão que diz respeito aos órgãos de segurança, também concerne à saúde pública. Segundo Diza Gonzaga, umas das especialistas participantes do chat, mais de 70% dos hospitais são ocupados por acidentados do trânsito: “Nós, da Fundação Thiago Gonzaga, acreditamos que, para mudarmos essa carnificina que é o trânsito brasileiro, é preciso investir pesado em educação, porque o que mata no trânsito não é só o desconhecimento da sinalização, é o comportamento”, afirma.

Na discussão, os participantes abordaram a necessidade da

renovação do Código Penal, que permanece há 40 anos, a falta de estatísticas que representem a realidade e políticas efetivas de educação - como propõe a ONU para a Década de Segurança no Trânsito.

Um consenso entre os especialistas foi que o Brasil, quinto no ranking dos países com mais mortes no trânsito, ainda faz muito pouco para solucionar de vez essa verdadeira tragédia que só é lembrada nos balanços da Polícia Rodoviária pós feriados ou quando um episódio escandaloso acontece.

Na oportunidade, o diretor presidente da Agetran de Campo Grande/MS, Rudel Espíndola, colaborou com sua visão interna de um órgão responsável pelo trânsito: “Precisamos levar avante a aplicação dos recursos da área; sinto que os recursos das multas não têm sido aplicados com regularidade e transparência pelos órgãos gestores; além disso, vez ou outra, quando acontece um acidente que a mídia venha cobrir, a pressão no órgão de fiscalização

é enorme, mas quase nunca vemos punição”, afirmou.

REFORÇO DOS “3Es”:

Na visão dos especialistas Diza Gonzaga, Hugo Leal e Rudel Espíndola, a base da insegurança no trânsito brasileiro está nos “3Es” - Engenharia, Esforço Legal e Educação - este último, muitas vezes confundido com informação, definido por Diza Gonzaga como “um processo permanente e não uma campanha pontual”.

Para o deputado Hugo Leal, é preciso um esforço concentrado nos três setores, mas principalmente, na questão da punição às leis: “Só cobrar das autoridades não tem resolvido. Por isso, em meu relatório que estou finalizando para a instituição de um Plano Nacional para a Redução de Mortes e Lesões no Trânsito estou incluindo a penalização pecuniária. De nada adianta novas normas se a sua eficiente e justa aplicação não for seguida nos estados. É mais ou menos o caso da Lei Seca”, disse.



Sobre a década de ações para a segurança no trânsito:

A cada ano, cerca de 1,3 milhão de pessoas morrem por acidentes de trânsito no mundo inteiro. Preocupados com as estatísticas, um grupo mobilizou comunidades inteiras em prol do desenvolvimento de políticas efetivas e medidas mais austeras. A comoção deu certo o assunto virou pauta da ONU. Dentre as medidas tomadas pela Organização das Nações Unidas, está a Década de Ações para a Segurança no Trânsito, definida para os próximos dez anos (2011 - 2020).

Fonte: Perkons

I Seminário de Segurança no Trânsito Brasileiro



Deputado Hugo Leal, presidente da Subcomissão da Reforma do Código de Trânsito.

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados promove, no próximo dia 5 de maio, o I Seminário de Segurança no Trânsito Brasileiro em uma iniciativa inédita do Legislativo Brasileiro em prol da ação da Organização das Nações Unidas (ONU), que proclamou o período entre os anos de 2011 e 2020 a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”.

O objetivo da ONU é o de estimular esforços nacionais e globais para barrar, ou até mesmo inverter, o número crescente de mortos e feridos em acidentes de tráfego no mundo.

O primeiro painel, cujo tema é a própria Década de Ação pela Segurança no Trânsito, contará com a ilustre presença da FIA Foundation (Fundação Federação Internacional de Automobilismo), para falar sobre a campanha “Make



Deputado Beto Albuquerque, presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro.

roads safe”, onde nasceu a ideia da criação da Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Essa etapa também contará com apresentações do presidente da Subcomissão da Reforma do Código de

Trânsito, deputado Hugo Leal e de representantes da Organização Mundial da Saúde (OMS)

O Plano Nacional para a Redução das Vítimas de Acidentes de Trânsito será o tema do segundo painel. O plano será apresentado pelo Presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, Deputado Beto Albuquerque. A ONG francesa Prèvention Routière também prestará sua valiosa contribuição, apresentando o modelo francês de prevenção de acidentes de trânsito, considerado o melhor do mundo.

Ao término do encontro, a Comissão de Viação e Transportes reunirá todas as contribuições em um só documento, uma Carta-Compromisso a ser assumida pelos candidatos à Presidência da República e aos Governos das Unidades da Federação para seus futuros mandatos.

Ônibus que acopla bicicleta é testado em SP

Ciclistas podem travar a bicicleta na parte frontal do veículo. Fase inicial é próxima a parques

A São Paulo Transportes (SPTrans) vai começar a testar nos ônibus um equipamento que possibilita aos usuários levar bicicletas nas viagens. O bike rack é um suporte colocado na frente do transporte coletivo e que pode carregar até três bicicletas. Na capital paulista, o projeto está sendo chamado de Bike Bus e deve começar a operar em caráter experimental no dia 17 de abril.

O equipamento funciona de maneira parecida aos suportes de bicicletas para automóveis.

Quando o ônibus para, o motorista aciona um mecanismo que destrava o Bike Bus para que os usuários guardem as bicicletas. A trava é novamente acionada depois para evitar roubos. A SPTrans estima que a operação dure cerca de um minuto.

Inicialmente, o Bike Bus deve funcionar apenas nos fins de semana, apenas nas linhas que passem por parques municipais. Caso a experiência seja positiva, os equipamentos serão instalados em toda a frota da capital.

A iniciativa foi elogiada por ciclistas e ativistas, uma vez que possibilita a combinação entre bicicletas e transporte público. Por outro lado, há reclamação de que o período de testes esteja sendo feito somente na região dos parques e atingindo principalmente os ciclistas de lazer. O receio é que a Prefeitura desista da medida por considerar que não houve adesão. “Quem vai a um parque de bicicleta já está preparado para pedalar bastante e por isso pode não usar os ônibus. Os testes deveriam ser fei-

tos com quem utiliza as bicicletas para trabalhar, que corresponde à maioria dos deslocamentos”, diz o ciclotivista e diretor do Instituto Ciclo BR, André Pasqualini.

OUTROS

Paris - Bicletários espalhados pelo centro permitem às pessoas retirar bicicletas a baixo custo, como 1 por 50 minutos

Berlim - As bicicletas podem ser levadas no metrô da cidade a qualquer hora do dia e por isso é muito usada como meio de transporte

São Paulo - O metrô permite bicicletas fora do horário de pico. Além disso, foram instaladas ciclofaixas de lazer aos fins de semana, mas as ciclovias ainda são raras



O TRÂNSITO PELO MUNDO

Marcos Sá *



NÓS

Estradas sinalizadas, limpas, cuidadas, com aspecto arquitetônico trabalhado, rodovias inteligentemente pensadas, seguras e extremamente bem vigiadas. Motoristas educados, dispostos à cortesia, apesar do calor intenso e da hora do *rush*. Nestas condições o consumo de combustível é diminuído pela qualidade do asfalto exemplarmente pavimentado e pelo traçado inteligente das vias, repletas de sinalização preventiva e educativa. Problemas são exceções e exceções são problemas. Mesmo assim eles existem, mas que não afetam o dia-a-dia da enorme maioria dos cidadãos durante grande parte de seu tempo, nem transformam números em estatística de guerra. Que bom ir e vir!

Por que ao ler estas palavras temos a sensação de que isso não é aqui no nosso país? Com toda a certeza o leitor deu até aquela risadinha nervosa, mas clara, como sinal de que isso não é aplicável a nós; cidadãos brasileiros e nossas estradas. Achamos certamente que estas palavras descritivas são mais adequadas a outros países.

O motivo para esta sensação é simplesmente a falta de amor ao processo coletivo chamado trânsito. Isto ocorre porque o trânsito não é tratado de forma com que possamos sustentar por ele amor e sua premissa básica: o respeito. Nada nos une ao trânsito a não ser a necessidade de ir e vir, rápida e individualmente, não importa a que preço.

Respeito não é construído do dia para noi-

te. Isto requer trabalho no dia-a-dia pelos ensinamentos constantes que criam identificação com o processo, gerando conhecimento fundamentado no exemplo criador do sentimento de participação, responsabilidade social ou se preferirem: **CONSCIÊNCIA COLETIVA ATRAVÉS DA EDUCAÇÃO**. Que tarefa árdua em um país que nem mesmo a educação em si é respeitada como política principal deste sucesso econômico inicial que tem de tornar-se contínuo. Se nem mesmo o processo de formação básica, média e superior são vistos como saída para nossa redenção do terceiro mundo, o que esperar então da educação no trânsito no futuro?

Todo processo humano revela-se mais lento do que qualquer outro. Isto porque atuamos em grupos e cada ato individual é importante componente no processo final. Mexer nestas engrenagens não é fácil. Métodos educacionais para que a mensagem correta seja passada de forma segura, clara e constante exigem uma inteligência estratégica digna da força de um Hércules. Fazer com que as pessoas tenham responsabilidades sobre seus atos desde a passagem da chave do carro dos pais a um menor, até o uso de drogas para aumento de produtividade dos caminhoneiros, passando pela extinção desta autoconfiança exagerada e infundada do brasileiro atrás do volante, instrumento de libertação da opressão do subdesenvolvimentismo secular até a exigência de comportamento adequado das empresas e suas

propagandas em relação ao álcool, modificação do enfoque jurídico e legal, cobrança dos fabricantes de carros por segurança nos veículos; por que os carros podem ir a 250 ou 300 km/h? e muitas outras ações corajosas. Digo corajosas pois não são populares, elas abalam coisas confortavelmente posicionadas e edificadas para manter o *status quo*. Contudo a pergunta que não quer calar é: Apesar de todas as dificuldades, **por que outros têm mais sucesso que nós?**

Vontade política proporcional a estes desafios é necessária, mas vamos ser sinceros, ela existe? Todas estas mudanças exigirão cidadãos engajados e dotados de inteligência, de conhecimento amplo e competência técnica que apresentem propostas e soluções para cada caso, empenhados no social. A melhor forma de resolver um grande problema é dividi-lo em partes menores. Tratando-se de Brasil esta é uma verdade incondicional e é exatamente por isso que acredito que a origem da mudança não está nos políticos e sim repousada na sociedade civil organizada: em **NÓS**.

Nos artigos futuros, mostraremos alguns modelos utilizados em outros países e situações que podem servir de base nesta busca pela melhoria de nossa realidade no trânsito.

* **Empresário, Administrador de Empresas, Consultor em Tecnologia da Informação e Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.**



CARTAS

“Fiquei impressionado com o artigo intitulado ‘Os jovens e a violência no trânsito’, de autoria do dr. José Roberto de Souza Dias. Ah se todos os jovens pensassem e agissem como esses daí de Santa Catarina... Aqui na capital sul-mato-grossense, só tenho visto jovens preocupados com a potência dos auto-falantes dos veículos, os néons coloridos, o ronco ensurdecedor dos escapamentos e a força dos motores. Triste realidade!”

Altair Onofre – Campo Grande/MS

“Mais uma vez, a equipe do ‘O Monatran’ está de parabéns. Achei a edição de março sensacional e não vejo a hora de receber a próxima. Agora, o que falta é a administração pública prestar mais atenção nos assuntos que aqui são abordados. Além de perceber, espero que tomem alguma providência, não fiquem só discutindo ou fazendo promessas que não saem do papel.”

Helita Lima – Florianópolis/SC

“O jornal O Monatran é de excelente qualidade, os assuntos são de primeira ordem e as opiniões dos colunistas são muito boas. Enfim é um jornal sobre o qual os comentários deverão ser sempre elogiosos.”

César Silveira – Brasília/DF

“É uma pena que um evento tão importante como o Fórum das Américas sobre Mobilidade Urbana tenha sido tão pouco divulgado. Eu mesma só fui saber sobre a realização deste ao ler o Jornal do Monatran. Ainda assim, espero que os poucos presentes consigam fazer a diferença na nossa Grande Florianópolis.”

Carol Ramos – Biguaçu/SC

“Sou leitor assíduo do Jornal O Monatran e, geralmente, o leio de ‘cabo a rabo’. Todo o seu conteúdo sempre tem muita qualidade, porém, através desta mensagem, gostaria de congratular os colunistas deste veículo pelos conteúdos tão pertinentes e diretos ao ponto. Parabéns!”

Daniel Silva – Florianópolis/SC

ESPAÇO LIVRE

Dirceu Rodrigues Alves Júnior *



DIFERENÇAS ENTRE O HOMEM E A MULHER NA DIREÇÃO VEICULAR

Não só as diferenças físicas entre o sexo masculino e feminino justificam o desequilíbrio comportamental. O metabolismo, a agilidade, os atos impensados, a pressa, a orientação espacial, a necessidade de impor condições, de se julgar o dono do mundo são alguns fatores que dissociam o comportamento do homem e da mulher.

Diferenças comportamentais do universo masculino e feminino fizeram com que pesquisadores da University of Virginia atrelassem o fato a condições genéticas e a ação dos estrogênios.

O hemisfério direito do cérebro é emotivo e o esquerdo analítico. Na mulher parece haver uma conexão maior entre esses hemisférios daí talvez atitudes mais seguras, mais bem direcionadas, melhor analisadas.

O cérebro masculino é cerca de 10% maior que o feminino o que não significa melhor desempenho intelectual já que os testes de QI (Coeficiente de Inteligência) são semelhantes.

Os homens são mais rápidos no raciocínio matemático e espacial enquanto as mulheres são melhores com as palavras, com as relações humanas. Não temos dúvida que isso é uma verdade.

Julgamos o homem mais genérico, pouco analítico e pouco emotivo nas atitudes e execução de tarefas. Já as mulheres mais analíticas, detalhistas e emotivas executando tarefas com prévio planejamento e segurança.

Na direção veicular vemos esse comportamento presente. O homem ativo, austero, exigente, dominador, agressivo, imediatista, irritado enquanto a mulher passiva, cautelosa, paciente, tranqüila.

A agilidade, a pressa, muitas vezes a compulsão para velocidade são fatores presentes no universo masculino. Daí podermos entender que o homem na direção veicular tem todos os componentes para a sinistralidade. Observe que os acidentes são de médio a graves, quase

sempre com vítimas. Já com as mulheres temos mais freqüentemente os acidentes leves, sem vítimas, com pequenos danos materiais.

O homem dirige por status e poder, a mulher apenas por necessidade. O homem é exibicionista, já a mulher tende a ser humilde. O homem costuma ter compulsão para velocidade, enquanto a mulher simplesmente não sente esta compulsão. O homem é impaciente e intolerante, a mulher é paciente e tolerante.

Quem seria o melhor motorista? O homem ou a mulher?

Não tenho dúvida em afirmar que a mulher desenvolve essa atividade com melhor habilidade e qualidade que o homem. Afirmo isso tendo em vista a grande sintonia entre o hemisfério cerebral que é analítico e o que é emotivo, daí existir contenções para execução de tarefa com risco. Ela é portadora de todo o perfil ideal para execução dessa tarefa. Basta vermos os dados estatísticos de acidentes de trânsito que vamos concluir que a mulher é dotada de características próprias para enfrentar a direção veicular e o trânsito.

É ela que mais respeita a sinalização, raramente comete ato inseguro e se sai muito bem diante de condição insegura.

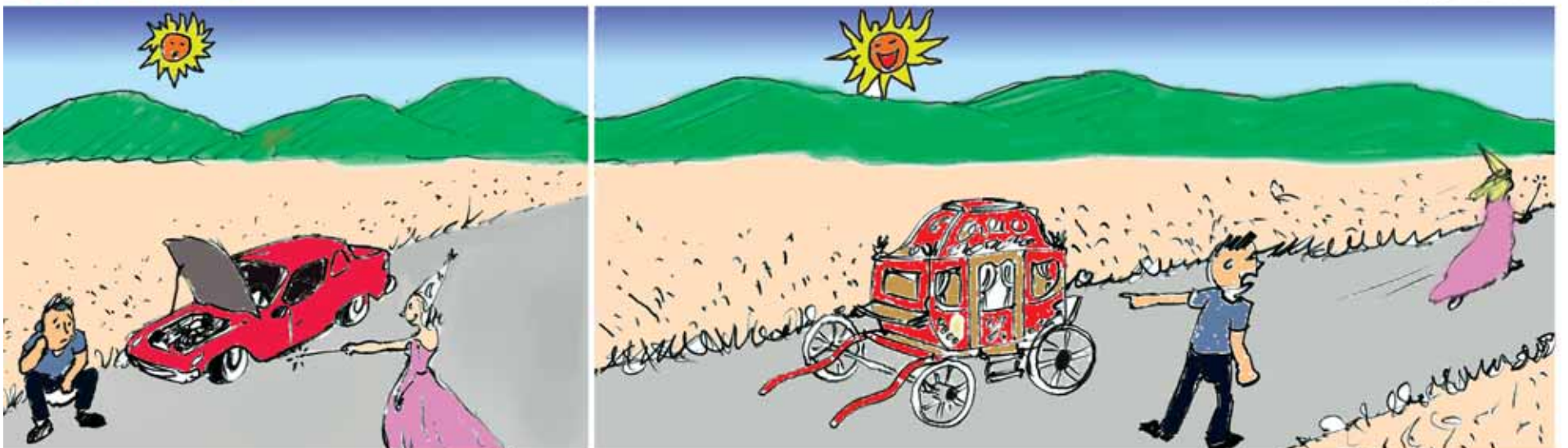
Já o homem, de raciocínio rápido e com boa orientação espacial é capaz de exageros com relação à agilidade, o respeito à sinalização, torna-se mais competitivo, detém uma direção ofensiva e chega ao acidente de média e grande proporção com muito mais facilidade.

A mulher, pelo que apresentamos é realmente mais lenta com relação à orientação espacial, mas isso não desvaloriza a seguridade que ela porta e por isso a caracterizo como uma excelente operadora de máquina sobre rodas.

* Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET

HUMOR

MIBIELLI



Projeto permite que jovens possam tirar carteira de MOTORISTA AOS 16 ANOS

A Câmara analisa o Projeto de Lei 6934/10, que autoriza adolescentes emancipados, entre 16 e 18 anos, a obter habilitação de motorista. A proposta, do deputado Marcelo Itagiba (PSDB-RJ), altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

Pelas regras atuais, o motorista precisa ser penalmente imputável, o que, conforme o Código Penal (Decreto-lei 2.848/40), ocorre a partir dos 18 anos.

De acordo com o projeto, o jovem emancipado que cometer crimes na direção de veículos estará sujeito às medidas socioeducativas previstas no Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA - Lei 8.069/90). Entre as sanções estão advertência, prestação de serviços comunitários e internação por até três anos em estabelecimento educacional.

AMADURECIMENTO

Segundo o autor do proje-



to, a legislação brasileira tem reconhecido o amadurecimento cada vez mais precoce dos jovens. Ele cita como exemplo

a possibilidade prevista na Constituição de jovens entre 16 e 18 anos votarem. O próprio debate sobre uma possí-

vel redução da maioria penal para 16 anos, avalia Itagiba, reforça a percepção de que a norma de trânsito precisa ser revisada.

“Não é razoável que um jovem de 16 anos, que pode escolher o presidente da República, casar, ter emprego público e praticar tantos outros atos da vida civil de enorme responsabilidade, não possa dirigir um automóvel”, afirma.

EMANCIPAÇÃO

O Código Civil (Lei 10.406/02) prevê que a emancipação de menores de 18 anos pode ocorrer nos seguintes casos:

- concessão dos pais (ou de um deles na falta do outro) mediante documento público ou por sentença judicial;
- casamento;
- exercício de emprego público efetivo;
- conclusão de curso de ensino superior;

- estabelecimento civil, comercial ou existência de relação de emprego, desde que, em função deles, o indivíduo mantenha economia própria.

TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo (Rito de tramitação pelo qual o projeto não precisa ser votado pelo Plenário, apenas pelas comissões designadas para analisá-lo). O projeto perderá esse caráter em duas situações: - se houver parecer divergente entre as comissões (rejeição por uma, aprovação por outra); - se, depois de aprovado pelas comissões, houver recurso contra esse rito assinado por 51 deputados (10% do total). Nos dois casos, o projeto precisará ser votado pelo Plenário. As propostas serão analisadas pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Presidente e ministro das Cidades participam da posse das diretorias da SINFAVEA e ANFAVEA



A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) e o Sindicato Nacional da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares (SINFAVEA) empossaram as novas diretorias em 30 de abril. O presidente, Luiz Inácio Lula da Silva, e o ministro das Cidades, Marcio Fortes de Almeida, participaram da solenidade em São Paulo.

Ministro Marcio Fortes e o novo presidente da ANFAVEA, Cledorvino Belini, se cumprimentam durante solenidade de posse

Denatran define sistema de chips para monitorar veículos

Sistema permitirá identificar toda a frota de veículos e saber, por exemplo, quem está em dia com o IPVA e com o licenciamento

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) regulamentou como deve funcionar o Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos, que irá monitorar toda a frota do país por meio de chips instalados nos carros.

A resolução do Denatran abre caminho para que Estados e municípios iniciem a implementação do sistema a partir de junho do ano que vem. O processo deve ser concluído até 30 de junho de 2014, como prevê o órgão.

Com os chips, aumenta o poder de fiscalização dos órgãos de trânsito, que poderão saber quem está em dia com o IPVA e com o licenciamento, por exemplo. O sistema também facilita o rastreamento de veículos roubados.

INSTALAÇÃO

Um aparelho ou adesivo eletrônico deve ser instalado no carro. Antenas espalhadas pelas vias reconhecerão o chip, captarão os dados e os repassarão para uma central. Lá, as informações serão cruzadas com listas de devedores de IPVA, por exemplo.

Caso o chip seja retirado para ser colocado em outro carro, ele é desativado.

Transporte de crianças tem novas regras



Além de viajarem no banco de trás, menores de dez anos terão que utilizar equipamentos de segurança (como cadeirinhas), certificados pelo Inmetro.

Quanto vale a vida do seu filho? Com certeza muitos pais responderiam que o valor é inestimável. E foi justamente pensando na vida e segurança de crianças na faixa etária de zero a doze anos que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), através da resolução de número 277, estabeleceu novas regras para o transporte de crianças em veículos automotores.

A partir de 9 de junho, todas as crianças menores de dez anos só poderão viajar de carro em cadeiras especiais para cada faixa etária. Quem não se adequar e desprezar a determinação, estará sujeito a várias punições como pagamento de multa no valor de R\$ 191,00, apreensão do veículo e perda de sete pontos na carteira.

A lei que obriga as crianças menores de dez anos a viajar no banco traseiro com acessórios de segurança específicos não é uma surpresa, pois já existe desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro, em 1997. Porém, até maio de 2008, não havia uma regulamentação que apresentasse os modelos ideais para prevenir acidentes.

Depois de uma série de estudos feitos pela diretoria de qualidade do Instituto Nacional de Metrologia (Inmetro), foram aprovadas somente oito marcas que poderão ser comercializadas no Brasil. As lojas que continuarem vendendo os produtos sem o selo terão a mercadoria apreendida e a fábrica será notificada. Se o comerciante não apresentar nota fiscal nem certificado, quem recebe advertência é o lojista, que tem que responder a processo e pode pagar multas de até R\$ 500 mil, dependendo da quantidade de mercadoria encontrada.

Para o especialista em trânsito Valter Aragão, porém, o mais importante é conscientizar os pais de que o mau hábito de colocar as crianças no colo ou amarrá-las junto ao corpo no cinto de segurança precisa acabar. “As pessoas têm que entender que durante um acidente elas perdem o controle da situação. Em muitos casos, a criança morre por-

que foi esmagada pelo peso da pessoa que a levava no colo”, alerta.

Transporte escolar - O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) deve estender a obrigatoriedade do uso da cadeirinha para crianças até sete anos e meio também para o transporte escolar. O uso do equipamento para carregar crianças em perueas e vans escolares, porém, não vai ocorrer já. Isso deve acontecer quando forem regulamentadas as resoluções sobre o assunto que estão sendo discutidas atualmente em uma das câmaras temáticas do Contran.

Segundo o diretor do Denatran e presidente do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), Alfredo Peres da Silva, a regulamentação pode ocorrer a qualquer momento, quando terminarem os estudos, mas ainda não há prazo. “Depois disso, os perueiros também terão um tempo para adaptar os veículos, como ocorreu com a população em geral no caso das cadeirinhas, cuja mudança foi aprovada há dois anos”, explica.



A PONTE HERCILIO LUZ VAI FAZER MAIS DO QUE ENFEITAR NOSSA PAISAGEM. EM BREVE ELA VOLTARÁ A SER IMPORTANTE ARTÉRIA PARA O TRÂNSITO DA GRANDE FLORIANÓPOLIS

A CONCREMAT GERENCIA COM ORGULHO AS OBRAS DE RESTAURAÇÃO DA PONTE HERCILIO LUZ

CONCREMAT
SOLUÇÕES INTEGRADAS DE ENGENHARIA
A SERVIÇO DA ACESSIBILIDADE HUMANA