

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

FLORIANÓPOLIS - DEZEMBRO DE 2009 - ANO 1 - Nº 2



DENATRAN frustra vencedores do IX Prêmio de Educação no Trânsito

Página 4



Governador
inaugura Circuito
Multiuso do
Sapiens Parque

Página 11

SEGURANÇA NAS ESTRADAS

Encontro realizado em Moscou, em novembro passado, reuniu representantes de 140 países para discutir propostas visando a redução de mortes e acidentes nas estradas. (Página 6)

Comissão da Câmara propõe endurecimento do CTB



Substitutivo da deputada Rita Camata é aprovado pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara. (Página 9)



Beira-Mar Continental

Prefeitura garante inauguração em duas etapas (março e dezembro de 2010). A razão do adiamento foi a alteração no desenho da pista próximo ao bloco de ancoragem da Ponte Hercílio Luz. (Página 3)





Colunistas "O monatran"



Roberto de Souza Dias Página 5

Síndrome do Cavaleiro Medieval

Ildo Raimundo Rosa Página 7



As drogas e o trânsito

EDITORIAL

Inpunidade e Jeitinho

Doze anos depois da promulgação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), temos a oportunidade de acompanhar mais uma decisão que pode mudar a história de milhares de brasileiros.

Dentre tantas propostas, a revisão do CTB que tramita no Congresso Nacional quer endurecer ainda mais as leis contra as infrações consideradas graves e gravíssimas em relação, por exemplo, a excesso de velocidade, ultrapassagens perigosas, direção sob o efeito do álcool ou utilizando o celular. Enfim, aquelas que mais ocasionam acidentes e vítimas, muitas vezes fatais.

Milhares de vidas deverão ser poupadas. Porém, outras tantas continuarão sendo ceifadas por causa da irresponsabilidade de não poucos motoristas, criminosos ao volante em busca de uma ou mais vítimas inocentes.

Mas por que será que é tão difícil coibir práticas tão cruéis no trânsito? Sem medo de errar, podemos dizer que além da falta de educação, engenharia e fiscalização, encontramos duas características tristemente ditas intrínsecas aos brasileiros: sentimento de impunidade e o famoso jeitinho brasileiro.

Esse jeitinho, que durante muito tempo foi visto como uma qualidade, aliado à quase certeza da impunidade, está hoje na raiz dos grandes problemas do nosso trânsito. O jeitinho arranha nossos valores éticos e nos empurra cada vez mais para o lado da esperteza não permitida, mas tolerada, ferindo ainda mais a nossa sociedade que já sofre com a falta de uma educação de base mais qualificada.

Acreditamos que, se aprovadas pelo Plenário da Câmara, as alterações propostas pela Comissão de Viação e Transportes coibirão ainda mais esse jeitinho e a impunidade em nosso País. Acreditamos também que a sociedade melhor informada fique menos tolerante aos jeitinhos e espertezas de maus brasileiros.

NOTAS E FLAGRANTES

Flagrante

Caminhão do Município de São José, estacionado em lugar proibido em plena Avenida Hercilio Luz/Fernando Machado, às 10:00 horas da manhã, impedindo o fluxo do trânsito, que ficou reduzido a uma só faixa

ACAERT disponibiliza novo programete sobre segurança nas estradas

A Rede de Notícias da Associação Catarinense de Emissoras de Rádio e Televisão (ACAERT) disponibilizou, a partir do dia 1º de dezembro, um novo programete intitulado: BOA VIAGEM. Trata-se de uma programa com dicas de segurança nas estradas, manutenção de veículos, direção defensiva e notícias diárias sobre a movimentação nas rodovias de Santa Catarina.

A apresentação é do inspetor Leandro Andrade, da Polícia Rodoviária Federal. O programa será veiculado de segunda a sexta, até final de fevereiro de 2010.

Boa viagem está à disposição das emissoras associadas no site www.acaert.com.br.



Receba mensalmente em seu endereço preferido a edição deste Jornal. Mande e-mail, com nome e endereço para jornal@monatran.org.br



Acidentes custam R\$ 1,4 bi

A dor de perder um familiar em uma tragédia no trânsito não é mensurável em dinheiro. Mas a violência registrada nas ruas do Distrito Federal tem um custo para a sociedade e ele é muito alto. Desde o início da década até outubro deste ano, os acidentes com morte e as vidas perdidas pela imprudência nas vias contabilizaram, em média, R\$ 1.444.280.275. Apesar do volume bilionário, o montante gasto pela população neste período deve ter sido bem maior. No cálculo não foram considerados os acidentes sem vítimas nem as pessoas que sobreviveram aos desastres ocorridos na malha viária da capital. O motivo: o Departamento de Trânsito do DF (Detran-DF) não registra os acidentes sem gravidade.

PRF multa 69 motoristas em duas horas na entrada da Ilha de SC

Três policiais rodoviários federais notificaram 69 motoristas em duas horas no início da manhã da segunda-feira, 07/12, em Florianópolis. As infrações de trânsito, em horário de pico, na Via Expressa sentido Continente / Ilha de Santa Catarina são inúmeras, e vão desde uma conversa ao celular a transitar pelo acostamento. Um policial já chegou a registrar 98 multas em um só plantão nos extensos congestionamentos diários da capital catarinense.

Em apenas dez minutos 28 motoristas são vistos dirigindo e falando ao telefone na capital federal

Dirigir falando ao telefone celular, por enquanto, é considerada falta média. O condutor paga multa de R\$ 85,13 e ainda perde quatro pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). No entanto, no Distrito Federal, muitos motoristas ignoram a legislação. A infração é a mais comum de ser flagrada no trânsito. No dia 27/11, em apenas dez minutos de observação no cruzamento em frente ao shopping Pátio Brasil, na Asa Sul, a reportagem do Jornal de Brasília flagrou 28 condutores conversando ao celular enquanto guiavam seus veículos. Uma mulher, inclusive, segurava um cigarro em uma das mãos e o aparelho em outra.

• 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 Ramos Gonçalves - 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.

Conclusão da Beira-Mar Continental é adiada

Depois do embate entre IBAMA e FATMA pela liberação ambiental para o início das obras, um novo problema protelou a conclusão da Beira-Mar Continental para dezembro de 2010. Segundo o engenheiro fiscal da Secretaria de Obras de Florianópolis, Maurício Santos Largura, o bloco de ancoragem continental da ponte Hercílio Luz deverá ser maior do que o previsto e o desenho da Beira-Mar precisou ser alterado.

Antes, a pista seria construída junto ao morro próximo à cabeceira da ponte.

Com as obras no local, porém, a pista foi deslocada para mais perto do mar. Com isso, será necessário ampliar a área de aterramento, conseguir novas licenças ambientais e mais desapropriações.

Por causa desta alteração, apenas o segundo trecho da Beira-Mar Continental (que vai desde a rua Machado de Assis até à rua Castro Alves) deve ser inaugurado em março do ano que vem. Enquanto outras obras complementares e o primeiro trecho (que ligará a Ponte Colombo Machado Salles à rua Machado de Assis) só deverão ser concluídos no final de 2010, quando termina o contrato com as empreiteiras.

RECURSOS

Largura assegura que não faltarão recursos para a conclusão da obra, que está orçada em R\$ 43.157.966,66. Segundo o engenheiro, já foram investidos R\$ 23 milhões na avenida, provenientes do financiamento internacional do Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata), que ainda irá financiar mais R\$ 5 milhões. O restante do valor - cerca de R\$ 15 milhões necessários para a finalização da obra – ficará a cargo da prefeitura da capital.

A OBRA

A Beira-Mar Continental foi iniciada há três anos e, além de desafogar a Via Expressa (BR 282), promete revitalizar a região do Estreito. O projeto inclui o aterro de 120 mil metros quadrados onde serão construídos dois trechos da avenida, estacionamento, passeios e ciclovia.





Engº Maurício Santos Largura

Desta vez, obras na ponte Hercílio Luz provocaram a reformulação do projeto inicial da via, exigindo novas licenças e desapropriações. No primeiro trecho, a Beira-Mar Continental ligará a Ponte Colombo Machado Salles à rua Machado de Assis e terá duas pistas. Já no segundo, que vai desde a rua Machado de Assis até à rua Castro Alves, terá cerca de 1.340 metros de extensão com uma pista em três faixas (no sentido único Ponte-Balneário) e a criação de vagas públicas para os motoristas que trafegam pelo local, facilitando o acesso ao comércio da região.

PROJETOS PARA O FUTURO

O engenheiro Maurício Largura explica que, no futuro, a ideia é fazer um cruzamento com a rua Aracy Vaz Callado e criar uma conexão entre a Beira-Mar Continental e a BR-282 (Via Expressa), próximo ao Shopping Itaguaçu.

Com a ligação, os motoristas teriam uma via rápida e alternativa para chegar ao Centro, desafogando o trânsito na BR-282. O projeto está em análise na prefeitura de Florianópolis e não tem previsão para virar realidade.



PALAVRA DO PRESIDENTE

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

TRÂNSITO É EDUCAÇÃO

Todos os países do mundo têm enfrentado problemas de trânsito. Não estamos sozinhos. Pesquisas realizadas na Inglaterra provam que a vasta maioria dos motoristas superestimam suas capacidades automobilísticas e culpam outros motoristas por erros cometidos. Americanos se preocupam em elevar a velocidade mínima de suas auto-estradas quando o número de acidentes ocorridos no interior do país é maior do que o total de toda Alemanha. Na Holanda e Suíça, testes para licenciamento são rigorosíssimos, embora condições para suplantá-los sejam oferecidas pelo sistema educacional de ambos os países desde tenra idade. Não estamos sozinhos, é verdade, mas estamos indo mal. Anualmente, perdemos, em vítimas, o que muitas guerras não têm logrado em fazer, elevando nossas perdas econômicas a bilhões de reais/ano.

Contudo, a questão é, por que isto está ocorrendo? Geograficamente, somos um país de dimensões continentais tanto que, de Belém para São Paulo leva-se viajando o suficiente para cruzar a Europa, saindo de Marselha, na França, chegando a Roterdã, na Holanda. Se por um lado tal dimensão territorial presenteia-nos com riquezas minerais, turísticas e econômicas por outro, co-

bra-nos em gastos e tempo. Estender o progresso é custosamente multiplicado pela longevidade física, tornando o processo de desenvolvimento lento e penoso. Não possuímos uma rede ferroviária coerente com nossas necessidades, falta-nos infraestrutura para isto. Não gozamos de um passado ligado a ferrovias, como muitos países o têm. Durante o século XIX, países no continente Europeu e os Estados Unidos fundaram as bases para o que seriam suas futuras redes ferroviárias e tais países são ligados a esta tradição, fortemente. Dificilmente não nos lembramos de índios atacando trens, assim como ler um romance passado no Séc. XIX sem a presença de um trem é improvável. Nos tornamos, quando o tempo chegou, um país rodoviário. Para ir e vir nos utilizamos de rodovias. Para escoar nossa produção também. Ainda sim, nosso déficit é agudo. Distâncias enormes, intempéries e motoristas que possuem uma triste característica de imprudência, apóiam nossos trágicos índices de acidentes ligados ao trânsito.

Nos comportamos mal no trânsito, vamos reconhecer, pois somos mal preparados para andar ou dirigir nas ruas. Somos, em geral, resistentes a obedecer e proceder conforme placas, sinalizações e regras rezam. Tudo isto ocorre por que somos inadequadamente orientados e não porque temos o gene da irresponsabilidade mais desenvolvido em nossos corpos do que um europeu ou um americano. Nossos maus hábitos automobilísticos são adquiridos e não herdados. Indagações a este ponto são válidas: somos nós devidamente instruídos sobre nosso papel, quando andamos seja a pé ou de bicicleta, ou quando dirigimos? Estamos nós cientes que trânsito é assunto de segurança pessoal e coletiva? E mais: sabemos que fazemos parte de um processo coletivo, no qual existem regras rígidas a serem obedecidas e que a quebra destas podem acarretar prejuízos a nós mesmos ou a terceiros? A resposta é categoricamente, não!

Contudo, apontar razões e causas não é o fim do processo, mas sim o seu começo. E para nós, o começo está em casa, no seio familiar e na préescola com a participação da comunidade e de órgãos encarregados de gerarem o bem-estar comum, como acontece em países de primeiro mundo. Só existe uma arma para resolver tal situação no nosso país: educar nossas crianças e fazer com que adultos fiquem mais conscientes de seus papéis no trânsito. Aí sim, poderemos aumentar drasticamente a possibilidade de voltarmos são e salvos a nossos lares, todos os dias.

CRÔNICA

Dante Aligero

Galinha a bordo

O ônibus Estrada de Ferro x Copacabana, o velho "Camões", rodava, como sempre, apinhado de passageiros sentados, em pé, inclinados, torcidos e em outras mimescas posições forjadas pela mole humana que bem caracteriza o confortável transporte público do nosso país. De vez em quando cortava o ar, quente e viciado aos quarenta graus, a voz de taquara rachada do trocador (no Rio cobrador é trocador):

- Ajeita!

E a esse comando o motorista põe o pé no freio fazendo o pesado veículo, com sua meia cara à testa da carcaça marrom, reduzir bruscamente a velocidade e, a resfolegar sobre a massa ardente do asfalto, meio que requebrando e quase desmantelado, acomodar seus ocupantes jogando-os em cachos para a frente e abrindo claros nos fundos, os quais são rapidamente preenchidos em um ou dois pontos de parada adiante.

Foi num desses pontos que ela embarcou. Volumosa, mas ligeira e decidida, espremeu-se porta adentro sobraçando dois grandes pacotes de papel pardo. Já em cima, no corredor, vislumbrou a oportunidade única de refestelar-se no último banco, numa pequena brecha entre dois passageiros, numa proeza quase impraticável para o seu gabarito. E não se fez de rogada, atirou seu almofadado arcabouço no impulso e na gravidade sobre o estreitíssimo vão. Entalou-se entre dois magros exemplares de homem, ambos absortos pela leitura, um com um jornal, outro com seu livrinho de bolso. Ela então, remexendo os flancos, ainda melhor arranjou sua imperativa comodidade, empurrando vizinhos à esquerda e à direita, disposta a cumprir viagem até o fim da linha. Mas é claro que houve protestos.

- Essa não, Dona Maria!
- Assim não dá, a senhora não cabe aí!
- Pára o ônibus motorista, tem gente demais neste banco!
- Ei, trocador, dá um jeito nesse desconforto aqui, oh!

E a avantajada senhora, cônscia dos seus direitos e segura de sua robustez, mantem-se distante e inalterável.

- Os incomodados que se retirem! - é a voz dela alteando-se de repente alguns metálicos decibéis acima das outras.

Mas, como se dá às vezes que alguns casos só têm solução quando não há solução, foi-se abrandando o tumulto, ficando no ar apenas um ou outro resmungo menos resignado.

É então que acontece uma surpreendente manifestação. Um dos pacotes no colo da senhora parece subitamente ganhar vida, numa convulsão do papel de embrulho que de inopino explode diante dos olhares atonitos dos passageiros. E sai do pacote, por um rasgão nele produzido, a cabeça agitada de uma galinha acompanhada do respectivo pescoço, que se espichou para fora pelado e vermelho, hirto e rugoso.

- Có, có, có, có, có!

Pronto, está desencadeada a gritaria:

- Pára o ônibus! Pára o ônibus! Pára o ônibus!
- Trocador, trocador, tem galinha a bordo!
- Bicho não pode andar de ônibus!
- A galinha não pagou passagem!
- Bota a penosa pra fora!

E muito mais se passou a ouvir, pois a irreverência do carioca é notória.

O ônibus pára e de nada valem os esforços da senhora para meter de volta no pacote a cabeça da galinha. Nem tampouco os protestos da sua proprietária que, saltando do coletivo, ameaça toda gente com a autoridade do seu marido investigador de polícia.

O "Camões" volta a rodar pela avenida com a paz restabelecida.

E um gaiato do último banco faz seu comentário final:

- Agora sim, a viagem vai ser uma canja, canja de galinha!

Denatran frustra vencedores do IX Prêmio de Educação no Trânsito

O que seria motivo para muitas congratulações por parte deste informativo, acabou se transformando em objeto de indignação. A entrega do IX Prêmio Denatran de Educação no Trânsito, que ocorreria no dia 26 de novembro, simplesmente não aconteceu, tendo sido cancelada à véspera sem explicações e sem previsão de nova data (até o fechamento desta edição).

Neste ano, além de estudantes, educadores, órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, organizações, instituições e empresas, participaram também pessoas físicas com trabalhos amadores inéditos como músicas, poesias, textos, vídeos, jingles e paródias.

Seriam premiados 30 trabalhos, representantes de treze estados brasileiros: Alagoas, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, São Paulo, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Na categoria Educação no Trânsito – Projetos e Programas, três entidades seriam premiadas. Em primeiro lugar, a Huarte Laian Brasil S/A, da capital paulista, com o projeto "Educar para Humanizar o Trânsito – OBRASCON". Em segundo, a Secretaria de Segurança, Transporte e Trânsito, de Pelotas/RS, pelo projeto de Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental". E, na terceira colocação, o Detran de Santa Catarina seria reconhecido pelo Programa de Capacitação Multiplicador em Educação para o Trânsito – Se Essa Rua Fosse Minha".

Para o presidente do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONA-TRAN, Roberto Alvarez Bentes de Sá, o cancelamento repentino da solenidade é um desestímulo para futuras participações. "À primeira vista, parece ter havido desrespeito por parte da organização do Prêmio. Um evento como este envolve muita gente – alunos, pais, professores, funcionários, empresários, diretores e entidades, que terminarão o ano sem receber o reconhecimento que merecem". lamenta.

Alguns representantes que receberiam o prêmio já estavam em Brasília quando foram informados do cancelamento da solenidade.

BHTrans não pode aplicar multa de trânsito

A Segunda Turma do Superior Tribunal de Justiça decidiu, por unanimidade, que a Empresa de Transporte de Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans) não tem poder para aplicar multas de trânsito na capital mineira. Com a decisão, 2,8 milhões de infrações dadas nos últimos cinco anos pelos agentes da empresa poderão ser canceladas.

Para que isto ocorra, o Ministério Público deverá entrar com uma ação coletiva na Justiça ou cada motorista requerer a anulação individualmente. Desde o final de setembro, 150 homens da Guarda Municipal estão proibidos de multar pelo Tribunal de Justiça de Minas.

E para evitar que o trânsito da capital entre em colapso, a fiscalização do trânsito de Belo Horizonte poderá ser feita por 410 homens do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar que tem um convênio com a BHTrans. Porém, segundo o promotor Leonardo Barbabela, a Prefeitura de Belo Horizonte terá que criar um departamento, desvinculado da empresa de trânsito, para processar as multas fornecidas pela Polícia Militar.

A ação do Ministério Público tramita na Justiça desde 2004. No Tribunal de Justiça de Minas, os desembargadores entenderam (em 2005) que a BHTrans poderia multar. O Ministério Público entrou com recurso que só agora foi julgado pelos ministros do STI

Os ministros entenderam que a BHTrans, por ser uma empresa de capital misto, que visa lucro, não pode ter o poder de polícia. Com isso, não poderá autuar e rebocar os veículos estacionados em locais proibidos. Além disso, não poderá processar as multas registradas pelos 37 radares móveis espalhados por diversos pontos da capital.



Para o relator da ação, ministro Mauro Campbell Marques, deveria ser impossível a transferência do poder de polícia para a sociedade de economia mista, como é o caso da BHTrans. Segundo ele, o poder público não pode passar essa função a particulares. "O bom desenvolvimento por particulares estaria comprometido pela busca do lucro – aplicação de multas para aumentar a arrecadação", afirma.

EXPLOSÕES DE RAIVA

Por que tanta violência no TRÂNSITO?

Um momento de ira. Discussão. Tiros. E uma criança, que nada podia fazer quando à irracionalidade dos adultos, perdeu a vida como mais uma vítima da violência do trânsito. Desta vez, foi em Campo Grande (MS). Mas, pelo país a fora, a agressividade toma conta dos motoristas.

Rogério Mendonça Pedra tinha apenas 2 anos. Ele morreu após a explosão de raiva do jornalista Agnaldo Ferreira Gonçalves. Ele atirou cinco vezes contra o carro dirigido pelo tio de Rogério, no último dia 18. A morte do garoto reabre a discussão: por que tanta violência?

Segundo a especialista em psicologia do trânsito da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), Raquel Almqvist, essa violência súbita é, geralmente, fruto de um acúmulo de estresse. "Essa pessoa talvez nem seja agressiva, mas o acúmulo da exposição ao caos do trânsito pode levar a uma reação inesperada. E, dentro do carro, as pessoas acabam se sentindo mais fortes".

Ainda conforme Raquel, a própria lataria do veículo dá a sensação de proteção e, com isso, o motorista sente-se mais seguro para infringir regras.

Constatação - Uma pesquisa de dou-

torado apontou que 67,2% dos motoristas admitiram já ter agredido outras pessoas, ainda que verbalmente, no caos do tráfego. Outros 84% assumiram ter cometido os mais variados erros ao volante. O estudo foi feito com 923 condutores e é uma parceria das Faculdades Integradas Pitágoras de Montes Claros com a Universidade de Brasília.

Com as ruas cada vez mais lotadas de veículos, as máquinas passaram a ter prioridade, segundo a psicóloga da Abramet. "Aquele carro prata me fechou. É assim que pensamos. Só depois observamos que por trás dele existe um condutor. Precisamos lembrar que dentro dos veículos existem mães, pais, tios e avós. Uma família que poderia ser a sua", pondera.

Briga. No caso da morte do menino Rogério, os parentes esperam justiça. O jornalista suspeito de matar o garoto está preso. Agnaldo alega que foi agredido fisicamente antes de atirar. Segundo a família do menino, houve uma discussão entre o jornalista e Aldemir Pedra Neto, 20, tio e padrinho de Rogério. Três quarteirões depois, Agnaldo atirou contra o carro da família. (Fonte: O Tempo/MG – por Raíssa Maciel)

Campo Grande/MS tem cenários belíssimos, que contrastam com a violência praticada no trânsito de suas ruas e avenidas.



Ministro defende cobrança do IPVA para carro antigo

Na contra mão do mundo desenvolvido, o Brasil isenta de IPVA (Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor) carros com mais de 20 anos. Enquanto muitos países desenvolvidos elevam os impostos dos veículos mais velhos, a fim de estimular a renovação da frota.

Para o Ministro do Desenvolvimento, Miguel Jorge, esta medida estaria atrasando o país. "Nós [Brasil] temos o problema de ser o país que protege o coitadinho. Isso nos atrasa", condena. Se revogado o benefício, o governo de São Paulo, por exemplo, taxaria os 3,7 milhões de "velhinhos" (28% da frota) como o faz com carros atuais. A medida renderia ao Estado e ao município, juntos, R\$ 700 milhões por ano e 9% de receita extra de IPVA para, entre outras coisas, manter estradas.

Já para Flávio Benatti, presidente da NTC (associação das transportadoras), os carros deveriam ter tributação progressiva, que seria aumentada após alguns anos de uso, incentivando a renovação da frota, assim como acontece no Japão. "Não cobrar IPVA de veículos velhos soa como incentivo a sua utilização", opina Benatti

POLÊMICA

Para Alfredo Peres, diretor do Denatran, políticos temem aprovar leis polêmicas, mesmo as de benefícios óbvios, como a da inspeção veicular. Em 2010, todos os carros, inclusive os com mais de 20 anos, terão de ser vistoriados pela prefeitura. Eles poluem ao menos 28 vezes mais que um novo, aponta um estudo da Anfavea (associação das montadoras). Isso porque até 1986, não havia limites de emissões.

Jose Roberto de Souza Dias *



Síndrome do Cavaleiro Medieval

Uma grave epidemia espalha-se pelo trânsito brasileiro, atingindo uma população, cada vez maior de condutores. Trata-se da síndrome do cavaleiro medieval. Mortal, na maioria das vezes, atinge principalmente jovens e a maior incidência ocorre nas noites dos finais de semana, nos feriados prolongados e nas férias. Pesquisas recentes mostram que atinge homens e mulheres, condutores e passageiros de veículos e pedestres, indistintamente.

Interessante notar o efeito rebote dessa epidemia. A modernização das montadoras de veículos e a transformação do carro-carroça em um veículo moderno, com tecnologia de ponta no que se refere à segurança de motoristas e passageiros, tiveram um efeito contrário. Em vez de atenuar a moléstia acabou por estimular o comportamento de risco, agora impulsionado pela falsa idéia da segurança absoluta.

Montados em seus cavalos reluzentes e escondidos atrás dos vidros escurecidos de suas armaduras, esses novos cavaleiros se sentem absolutamente imortais. Nenhuma lei lhes atinge e, em casos extremos, são apenas condenados a prestar serviços à comunidade ou a doar uma cesta básica, por algum tempo.

O comportamento de risco desses cavaleiros medievais é responsável por menos anos na vida de pessoas jovens, maior do que o provocado pela maioria das doenças. A superestimativa da habilidade de manejar o veículo em alta velocidade é o agente etiológico dessa manifestação que se exprime na conduta de macho, de corredor habitual e de infrator contumaz.

Tudo isso estimulado pelo álcool e a droga, principalmente a cocaína, importante vetor dessa moléstia. Estudos realizados em serviços de emergência e institutos médico-legais confirmam a positividade em alcoolemia em 61,4% de acidentados e 52,9% em vítimas fatais. Para o Sindicato dos Médicos do Rio de Janeiro, 80% dos acidentes de trânsito estão relacionados ao consumo de álcool.

Esse quadro certamente seria mais grave se constasse o consumo de cocaína e seus derivados, o que não ocorre pelo simples fato de praticamente inexistirem pesquisas sobre o consumo dessa droga entre acidentados de trânsito. Esse é o caso típico de não identificação da febre pela falta do termômetro. Mesmo assim, pode-se afirmar que os acidentes de trânsito são um dos sérios malefícios do narcotráfico.

Isso pode ser comprovado por estudos correlatos que demonstram o aumento no consumo da cocaína no Brasil, que nos últimos anos transformou-se em importante pólo consumidor, além de entreposto de distribuição da droga para outras regiões do mundo. A expansão do mercado interno do pó branco foi a formula encontrada pelo crime organizado para ajudar a manter as estruturas que garantem o comercio externo da cocaína, mais dispendioso e de maior risco.

Assim, os acidentados de trânsito e suas famílias são vítimas duas vezes: da imprudência ao volante e da guerra sem fronteiras do narcotráfico que se espalha da selva amazônica e invade as cidades e os lares brasileiros.

A profilaxia dessa doença chamada de acidente se faz através do policiamento, da fiscalização e da educação, ou melhor, da aplicação pura e simples do Código de Trânsito.

O problema não está nos bares, nem nas festas, nem na propaganda abusiva, mas no motorista travestido de cavaleiro medieval que se esconde atrás de sua armadura de lata e compensa suas frustrações atrás de um volante.

Desmascarar esses falsos heróis, escondidos atrás dos vidros escurecidos de seus carros ou da viseira de seus capacetes é, sem dúvida, um bom e eficiente tratamento.

* Mestre em História Econômica e Doutor em Ciências Humanas pela USP, professor adjunto da UFSC, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes e foi diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran.

TEMPO DE AGIR

Conferência sobre SEGURANÇA VIÁRIA reúne 140 países em Moscou

A I Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária, realizada em Moscou, na Rússia, nos dias 19 e 20 de novembro, reuniu representantes de cerca de 140 países que apresentaram suas experiências no âmbito da segurança viária para a redução de acidentes. O evento foi realizado com o apoio do Banco Mundial, da OMS (Organização Mundial da Saúde), das Comissões Regionais das Nações Unidas e da Fundação FIA (Federação Internacional de Automobilismo).

As discussões, que permearam o encontro, resultaram em uma declaração de todos os países participantes para que a ONU (Organização das Nações Unidas) estabeleça, em sua Assembleia Geral, a Década de Ações para a Segurança Viária de 2011 a 2020, com a meta de estabilizar e reduzir acidentes de trânsito em todo o mundo.

O Brasil foi representado por uma delegação capitaneada pelo deputado federal Hugo Leal, e que contou com a participação de José Aurelio Ramalho, diretor de operações do CESVI BRASIL (Centro de Experimentação e Segurança Viária).

Na conferência, Otaliba Libânio Neto, um dos integrantes da delegação brasileira e diretor do Departamento de Análise de Situação de Saúde da Secretaria de Vigilância da Saúde, apresentou a experiência do Brasil com a implantação da lei 11.705/2008, conhecida como 'Lei Seca', que determinou que condutores de veículos não podem ingerir bebida alco-ólica antes de dirigir.

O CESVI, ao longo de seus 15 anos de atividade, sempre esteve envolvido em discussões em prol da segurança viária, e em setembro deste ano criou, junto com outras entidades, o movimento pela implantação de um Plano Nacional de Segurança Viária no Brasil, o "Chega de Acidentes"

"A conferência foi um importante passo que proporcionou troca de experiências entre países, e o principal, o compromisso assumido com ações coordenadas para a preservação da vida. Em 2010, o CESVI terá reuniões permanentes com as entidades que apoiam o movimento "Chega de Acidentes" com a finalidade de articular projetos voltados para a Década da Segurança Viária no País", declarou José Aurelio Ramalho.



Decisões tomadas durante a Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária:

- Encorajar a implementação das recomendações do Relatório Mundial sobre a prevenção de acidentes de viação;
- Reforçar a liderança e orientação dos governos em matéria de segurança rodoviária, incluindo a criação ou fortalecimento de entidades importantes relacionados com os mecanismos de coordenação a nível nacional ou subnacional;
- Definir ambicioso, mas exequível, plano de metas nacionais para reduzir mortes no trânsito que esteja claramente relacionado com investimento planejado e iniciativas políticas de mobilizar recursos necessários para aplicação eficaz e sustentável das metas estabelecidas no âmbito da abordagem de sistemas de segurança;
- 4 Efetuar esforço especial para desenvolver e implementar políticas e soluções de infra-estrutura para proteção dos pedestres e usuários das vias de circulação viária, em particular os mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas, motociclistas, usuários do transporte público e os dependentes como crianças, idosos e deficientes;
- Criar sistemas mais seguros e sustentáveis de transporte, incentivando a utilização de meios alternativos de transporte;
- Promover a harmonização das normas sobre segurança rodoviária e de veículos, adequando-as às práticas e instrumentos pertinentes da Organização das

- Nações Unidas e da série de manuais publicados pelo Grupo Colaborativo de Nações Unidas para a Segurança Rodoviária;
- Reforçar e manter a aplicação da legislação existente e a consciência dela, se necessário, melhorar a legislação e os sistemas de registro de veículos e de condutores sob normas internacionais adequadas;
- 8 Incentivar as organizações a contribuir ativamente para melhorar a segurança rodoviária no local de trabalho, incentivando a adoção de melhores práticas de gestão de frotas de veículos e de profissionais;
- 9 Promoção de ações de colaboração para promover a cooperação entre os organismos competentes das administrações públicas, organizações do sistema das Nações Unidas, setores público e privado e a sociedade civil;
- Melhorar a coleta de dados nacional e a comparabilidade internacional, incluindo a adoção da definição do padrão de mortalidade causada pelo trânsito de qualquer pessoa que morre de imediato ou no prazo de 30 dias após um acidente de trânsito, e de definições padronizadas de lesão, e facilitar a cooperação internacional para o desenvolvimento de sistemas confiáveis de dados e harmonizados;
- Fortalecer a atenção pré-hospitalar e hospitalar do trauma, os serviços de reabilitação e reinserção social, através da aplicação da legislação pertinente, desenvolvimento das capacidades humanas e a melhoria no acesso aos cuidados de saúde.



O que disse Lord Robertson, presidente da Comissão Global para segurança nas estradas

A segunda quinzena de novembro significou uma enorme virada em relação à segurança das estradas no mundo. A Comissão Global para Segurança nas Estradas foi muito encorajada pelo desenvolvimento de três pontos chaves durante a citada conferência:

A "Declaração de Moscou" aprovada pela primeira Conferência Ministerial sobre Segurança nas Estradas endossou a proposta da ONU de "Uma Década de Ação por Segurança nas Estradas" de 2011 a 2020 e, estabelece as bases para uma estrutura governamental internacional em relação ao assunto, com o generoso compromisso do Sultanato de Oman para sediar um segundo encontro daqui a cinco anos. Este é um reconhecimento inédito da comunidade internacional sobre a seriedade desta epidemia mortal.

A Declaração de um "Método Conjunto de Gerenciamento sobre Segurança nas Estradas" de autoria do Banco Mundial e seis dos mais importantes bancos de desenvolvimento do mundo (Banco Africano de Desenvolvimento, Banco de Desenvolvimento da Ásia, Banco Europeu para Reconstrução e Desenvolvimento, Banco Europeu de Investimentos, Banco Inter Americano de Desenvolvimento e Banco Islâmico de Desenvolvimento) é uma poderosa e inequívoca promessa para tornar o assunto uma prioridade nas operações destas entidades e, representa exatamente o tipo de liderança que o "Movimento por Estradas mais Seguras" se propôs.

Tomamos juntos, um passo enorme para atingir a meta da campanha em relação à quantia inicial de R\$ 300 milhões de dólares para financiamento de projetos de segurança em estradas. O

anúncio de investimentos globais da ordem de 125 milhões de dólares por parte da Bloomberg Philathrophies, a promessa da FIA de 10 milhões de Euros; A concessão de 1.5 milões de Libras do Departamento do Banco Mundial do Reino Unido para Estrutura de Segurança em Estradas, todos feitos em Moscou, somaram cerca de 140 milhões de dólares.

Em adição, houve a renovação da promessa de quatro dos maiores fabricantes automotivos em relação a uma segunda iniciativa para "Segurança nas Estradas do Mundo", além do lançamento da campanha mundial sobre uso de capacetes, esta com financiamento da FIA e Banco Mundial, demonstrando o crescente potencial da prevenção de ferimentos nas estradas na década vindoura.

Trabalhando conjuntamente, com grande participação da Federação Russa, estamos perto de alcançar um avanço decisivo. Contudo agora, Governos, Agências da Nações Unidas, ONGs e todos que participam da comunidade para segurança nas estradas devem levar a força de momento alcançado em Moscou até a Assembléia Geral das Nações Unidas a ser realizada no verão de 2010 onde o projeto "Uma década de Ação" deve ser acatado oficialmente.

Esforços devem ser redobrados para assegurar apoios político e financeiros tão necessários para o planejamento e construção de estruturas nacionais de segurança em estradas. Além da implementação de soluções comprovadamente eficazes na prevenção de acidentes que podem salvar milhões de vidas nos anos que estão à nossa frente. (*Tradução: Marcos Sá*)

Ildo Raimundo Rosa *



As drogas e o trânsito

A mistura diabólica entre as dificuldades de mobilidade urbana de nossas cidades com a crescente exposição da sociedade a todo tipo de drogas, certamente vem contribuindo, e muito, para esse crescimento vertiginoso do número de acidentes e da própria letalidade.

O surgimento de novas drogas psicoativas, entre elas o crack e o ecstasy, disseminado por nossas ruas e alamedas, além de afetar o condutor expõe os transeuntes, muitas vezes sob seus efeitos, a toda sorte de acidentes.

No caso do ecstasy inclusive são conhecidos seus efeitos definidos como "flash backes", ou seja, o principio ativo da droga se aloja no organismo sem que se saiba precisar em que região, e dias após a ingestão da droga é relançado na corrente sanguínea provocando novos efeitos, muitas vezes indesejados, mas sempre alterando a consciência e a percepção do usuário.

Os equipamentos disponíveis para a fiscalização, adaptados as exigências da lei, se resumem a analisar teores alcoólicos, não contemplando a presença de outras drogas.

As políticas vigentes de "combate as drogas" desenvolvidas nas últimas décadas tem se demonstrado ineficazes em si, nos levando a cogitar alternativas que partam de algumas premissas mais honestas e reais, admitindo que a presença das drogas na sociedade moderna é praticamente inevitável.

Reconhecer o problema é uma boa forma de enfrentá-lo já que a partir daí, poderemos atuar de forma proativa, primeiro, dimensionando os diferentes segmentos que são mais expostos a presença das drogas, para a seguir sugerir políticas públicas que reduzam os danos causados pelo seu consumo junto à sociedade.

A visão esperada com relação às drogas na atualidade encontra-se muito condicionada a superação de preconceitos, onde o fator multidisciplinar, generalista e humano se impõe a uma visão meramente proibicionista e repressora, mas para tanto o estado precisa retomar o controle dos espaços públicos, desenvolvendo políticas de inclusão social e programas de prevenção ao uso indevido de drogas.

O trânsito em si, irá sempre reproduzir junto as áreas públicas as regras que forem propostas para a convivência em sociedade, refletindo, portanto, tudo que de bom ou de ruim assim for decidido e pactuado.

Delegado da Policia Federal
 Ex-presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

 Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis

FIA

Antes do início do evento, o presidente da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), Jean Todt, salientou que a 1ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança nas Estradas, serviria para evitar cinco milhões das mortes nas vias previstas para os próximos anos.

"Cinco milhões de vidas estão em jogo na próxima década, e sabemos o que é preciso fa-



zer para salvá-las. A comunidade internacional tem que mostrar que suas políticas funcionarão e fazer com que esta reunião marque um antes e um depois", afirmou Todt, segundo um comunicado da FIA, que manifestou seu apoio à campanha internacional Make Roads Safe (Torne as Estradas Seguras).

Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito reforça papel da educação para reduzir acidentes

A cada ano, o trânsito faz mais de um milhão de vítimas no mundo. Como forma de conscientizar a população a respeito da gravidade do assunto, a Organização das Nações Unidas (ONU) instituiu, em outubro de 2005, uma data para homenagear as milhares de vítimas do trânsito em todo o mundo, e alertar a todos que esse tipo de violência é previsível e portanto evitável. A data escolhida foi o terceiro domingo de novembro, que neste ano, aconteceu no dia 15 de novembro.

No Brasil, as estatísticas indicam média anual de 40 mil mortes e 500 mil feridos e é a principal causa de mortes de jovens na faixa etária dos dez aos 24 anos. Segundo o diretor geral do Detran-PR, David Pancotti, as principais causas dos acidentes são excesso de velocidade, embriaguez, não uso do cinto de segurança e a utilização do celular ao dirigir.

Em 2009, ficou estabelecido que cada ano uma cidade será escolhida como a "Capital brasileira em memória das vítimas e em defesa da segurança no trânsito". A primeira a ser selecionada foi Curitiba/PR escolhida por ter sido palco do grave acidente que matou Gilmar Rafael Yared e Carlos Murilo de Almeida no dia 7 de maio, envolvendo o ex-deputado estadual Fernando Ribas Carli Filho.

Na capital paranaense, milhares de manifestantes se reuniram no Parque Barigui pela paz e segurança no transito, mas, principalmente, para reivindicar o fim da impunidade. No Rio de Janeiro, as manifestações aconteceram no Posto Seis do Forte de Copacabana e foi marcada por uma celebração plurirreligiosa. O evento foi realizado em parceria com a Arquidiocese do Rio, e teve a participação de representantes de cerca de dez religiões e do ministro das Cidades, Marcio Fortes.

O presidente do Detran-RJ, Fernando Avelino, destacou que as entidades públicas civis têm que fiscalizar, mas chamou a atenção para a importância da conscientização dos motoristas. Não adianta nada o ente público fazer as suas ações quando nós verificamos, tecnicamente, que 95% dos acidentes são exclusivamente culpa do ser humano, por imprudência.

Os representantes das diversas religiões foram unânimes ao ressaltar a necessidade de se trabalhar em parceria com as autoridades civis no sentido de conscientizar a população sobre o respeito s leis e ao próximo, visando construção de uma sociedade mais harmoniosa, solidária e justa. Eles destacaram que a educação é a base desse trabalho.

A imprudência, o excesso de velocidade, o consumo de bebida alcoólica antes de dirigir, a desobediência s leis e a impunidade foram algumas causas apontadas para elevado número de acidentes de trânsito no Brasil. Essa é a terceira maior causa de mortes no país, depois de doenças cardíacas e do câncer.

Marcio Fortes, que perdeu um filho em acidente de trânsito no Rio, disse que muitos casos poderiam ser evitados. A reflexão do passado leva conscientização para o futuro, afirmou em entrevista Agência Brasil. Segundo o ministro, é preciso que toda a sociedade mude o comportamento no trânsito. "Não só o comportamento com base na lei, mas o comportamento social no trânsito".

Ele destacou que o carro não pode ser visto como uma arma e que os motoristas devem ser educados e cordiais. Esse é o mote da Campanha Nacional de Trânsito, que o ministério iniciou hoje – "Motorista legal é motorista consciente". Para o ministro, a tendência é de redução do número de acidentes de trânsito no país.



Ministro Márcio Fortes (Ministério das Cidades) e autoridades religiosas no encontro de 15 de novembro

Data instituída
pela ONU quer
alertar para as
consequências da
violência no
trânsito, que mata
todos os anos
quase 1,3 milhão
de pessoas, além
de deixar 50
milhões de feridos.

Curitiba vai ter MEMORIAL para vítimas de trânsito

Durante a abertura do Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito, Beto Richa, prefeito de Curitiba, anunciou a construção de um memorial para as vítimas de trânsito, que será construído ao lado do Museu do Automóvel, no Parque Barigui. "A Prefeitura tem trabalhado muito para aumentar a segurança no trânsito, mas é fundamental que haja uma conscientização de todos para que possamos cada vez mais diminuir o número de acidentes", disse Richa.

O memorial será construído em parceria com a Confederação Nacional de Seguradoras. A intenção é conscientizar as pessoas que passam todos os dias no parque, para que dirijam de forma consciente. "O memorial é uma das ações que as seguradoras estão fazendo para educar os motoristas a respeitarem a vida", afirmou o presidente da confederação, João Elísio Ferraz de Campos.



Papa pede prudência aos motoristas

O papa Bento XVI pediu que os motoristas dirijam com prudência, por ocasião do Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito. Nas saudações que dirige em vários idiomas após a tradicional reza dominical do Ângelus, o papa encomendou suas orações às vítimas dos acidentes de trânsito, aos feridos e a seus parentes.

"Convido os que percorrem as estradas do mundo à prudência, no espírito da responsabilidade pelo dom da saúde da própria vida e dos demais", pediu Bento XVI.
"O Senhor proteja e abençoe todos que viajam", concluiu o pontífice. (Fonte: EFE)



Comissão da Câmara propõe endurecimento do CTB

Entre as propostas, a proibição de motociclistas trafegarem entre os carros e o endurecimento das infrações em relação a excesso de velocidade, ultrapassagens perigosas, direção sob o efeito do álcool ou utilizando o

celular

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara aprovou, no dia 02 de dezembro, importantes mudanças no Código de Trânsito Brasileiro a partir do substitutivo da deputada Rita Camata ao PL nº 2.872/2008. Incidirá nas mesmas penas da Lei Seca o condutor com sinais notórios de embriaguez que recusar o teste do bafômetro. Como medida educativa, aumentou-se o período da habilitação provisória de um para dois anos. Também se proibiu a circulação de motos nos corredores, salvo com o fluxo parado ou velocidade reduzida, além da conversão do valor das multas de UFIR para reais.

O projeto endurece as infrações consideradas graves e gravíssimas em relação a excesso de velocidade, ultrapassagens perigosas, direção sob o efeito do álcool ou utilizando o celular, entre outros. Afinal, seriam estes os delitos que mais ocasionariam acidentes e vítimas, muitas vezes fatais.

"Milhares de pessoas morrem por ano nas rodovias brasileiras. Isso se deve à imprudência, à fiscalização inadequada e a dificuldades em infraestrutura. Por isso, é necessária uma legislação mais rigorosa que amplie a responsabilidade do condutor", afirmou a deputada Rita Camata. "É inaceitável uma estatística de mais de 30 mil mortes por ano em acidentes de trânsito nas vias e rodovias".

ACOMPANHE AS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES:

Álcool e recusa a bafômetro – Pelo substitutivo, incidirá nas mesmas penas da Lei Seca o condutor que apresente sinais notórios de embriaguez, ainda que não seja possível precisar a concentração de álcool pela recusa do teste do bafômetro, por exemplo. Entende-se que o agente de trânsito dispõe do discernimento para a autuação. "Álcool e volante não combinam".

Código Penal – A proposta prevê ainda outra implicação do infrator no Código Penal. Aplicada a penalidade de suspensão do direito de dirigir, o condutor disporá do prazo de 30 dias, a partir da notificação, para entregar o documento de habilitação, sob pena de incorrer em crime de desobediência, conforme previsto no artigo 330 do Código Penal. A não entrega da habilitação, após a notificação, sujeitará o infrator a um crime com pena de detenção, de quinze dias a seis meses.

O substitutivo converte para reais todos os valores de multas ainda expressos em UFIR no Código e prevê sua atualização anual segundo a inflação (IPCA), muda a classificação de inúmeras infrações, introduzindo fator de multiplicação – ou ainda elevando os existentes –, acrescenta novas infrações, além de ampliar e detalhar a suspensão do direito de dirigir.

Educação - Como medida de cunho educativo, aumentou-se o período da habilitação provisória, que passará de um para dois anos, incluindo, entre as condições de não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, a suspensão do direito de dirigir caso o candidato incida em infrações graves ou gravíssimas ou reincida em infrações médias. "Ao lado da penalização da criminosa inconsequência no trânsito, defendo também a progressiva e continuada educação dos motoristas, pois somente é possível alcançar segurança e paz mudando-se a cultura da condução e da atenção e respeito às normas", complementa Camata.

Outros avanços que merecem destaque são o aumento do fator multiplicador da multa para condutor que disputa corrida ("racha"), passando de três para cinco vezes; a proibição da circulação de motos, motonetas e ciclomotores entre veículos ou entre a calçada e veículos, salvo na hipótese de fluxo parado quando a velocidade deve ser reduzida; e o aumento da pena para quem estacionar em desacordo com a sinalização, ocupando, por exemplo, vagas reservadas a portadores de necessidade especial ou idosos.

Tacógrafo – Passa-se também a exigir tacógrafo com registro individualizado por condutor e acessível para a fiscalização do agente da autoridade de trânsito. O tacógrafo é o equipamento obrigatório para os veículos de condução escolar, de passageiros com dez lugares ou mais e os de carga com peso bruto total superior a 4.536 kg. Considera-



Deputada Rita Camata, autora do substitutivo ao Projeto de Lei de $\, n^2 \, 2.872/2008, \,\,$ que propõe as mudanças no CTB.

se infração de natureza gravíssima, punida com a penalidade de multa, a condução de veículo sem esse equipamento, ou como o mesmo viciado, defeituoso ou inacessível à fiscalização, bem como sem portar os registros do equipamento nas últimas 48 horas ou portando-o em desacordo com a regulamentação do CONTRAN.

Outro ponto importante é a implicação da autoridade pública em crime de responsabilidade caso 5% da receita das multas não seja aplicada no fundo destinado à segurança e educação no trânsito, ainda que em exercícios posteriores ao de sua arrecadação. Parte dessa receita deverá retornar à comunidade em campanhas educativas e melhor sinalização nas vias e rodovias.

A proposta deve ser aprovada também pelas Comissões de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Há um acordo, porém, que o projeto siga direto para o Plenário da Câmara e que os pareceres destas comissões lá sejam dados.



CARTAS

"Agradecendo a deferência da remessa de um exemplar do Jornal O Monatran, colho do ensejo para parabenizá-los pelas importantes informações contidas, que tem o caráter de alertar e informar para uma nova postura no trânsito, ,com o intuito de cada vez mais, preservar a vida, que segundo as estatísticas, mais de um milhão de pessoas, por ano, perdem a vida nas ruas e estradas em todo o mundo. Outrossim, informo-lhe que a publicação recebida integrará a Biblioteca Nereu Corrêa desta Corte de Contas, para fins de enriquecimento dede nosso acervo bibliográfico, para consulta e pesquisa de nosso Corpo Funcional. "

José Carlos Pacheco – Presidente do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina



"Temos certeza que esta iniciativa somente virá a contribuir para a conscientização da sociedade e sedimentar conhecimentos e atualizações no Fórum Catarinense pela Preservação da Vida no Trânsito. Lembramos que o Monatran foi um grande incentivador do projeto "Percepção de Risco no Trânsito em Escolas Lindeiras às Rodovias Federais de Santa Catarina" do convênio DNIT/UFSC, quando fez a doação de 400 cartilhas intituladas "Manual Infantil de Educação no Trânsito."

Edemar Martins – Supervisor de Operações de DNIT e Coordenador do Fórum Catarinense pela Preservação da Vida no Trânsito



"Parabenizamos por esta brilhante iniciativa e servimonos da oportunidade para formular os votos de muito sucesso no exercício das suas atribuições".

Senador Neuto de Conto



"À equipe do jornal O Monatran

Talvez eu não seja o primeiro a congratular pela edição número 1 do "O Monatran". Porém, não posso deixar de fazê-lo. Pela competência e dedicação que sempre foi peculiar na vida do presidente desta entidade, tenho a certeza absoluta que a publicação desse instrumento de divulgação dos problemas de trânsito em todos os rincões desse nosso país será um grande sucesso.

Se com a circulação desse jornal, vocês conseguirem evitar a morte de apenas uma pessoa em acidente automobilístico, já será um grande feito. Mas, sei que com a abrangência que o jornal terá, muitas vidas serão poupadas.

Parabéns e que Deus os abençoe!

Roberto Malfatti – Campo Grande/MS

ESPAÇO LIVRE

Rita Camata *

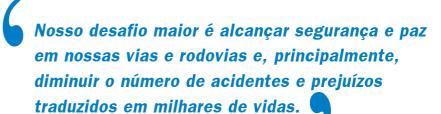
Por uma cultura de educação e responsabilidade no trânsito

Alterar a cultura de inconsequência e permissividade que ainda persiste no trânsito e consolidar um imaginário em que os motoristas se deixem conduzir pelos princípios da educação e responsabilidade é o grande propósito da revisão do Código de Trânsito Brasileiro em pauta na Câmara dos Deputados. Nosso desafio maior é alcançar segurança e paz em nossas vias e rodovias, respondendo ao expressivo aumento da frota de veículos e motocicletas e, principalmente, diminuindo o número de acidentes e os prejuízos traduzidos em milhares de vidas e bilhões para o sistema único de saúde.

O tripé fiscalização, educação e penalização orientou as inovações dispostas no substitutivo de minha autoria, resultando em um texto – construído a partir de sugestões de entidades representativas do setor - mais rigoroso que o atual Código, principalmente em relação a infrações associadas a excesso de velocidade, ultrapassagens perigosas, direção sob o efeito do álcool ou utilização de telefone celular.

Como medida de caráter educativo, ampliou-se o período da habilitação provisória de um para dois anos, suspendendo o direito de dirigir caso o candidato incida em infrações graves ou gravíssimas. Outra alteração importante está relacionada à recusa do bafômetro. O motorista que se valer desse artifício, mas que apresentar notórios sinais de embriaguez, será enquadrado no Código Penal. Também merecem destaque o aumento do fator multiplicador da multa aplicada ao condutor que dispute "racha", passando de três para cinco vezes; a proibição da circulação de motos nos corredores entre veículos ou entre a calçada e veículos, exceto em caso fluxo parado; e o aumento da infração para quem estacionar em desacordo com a sinalização – vagas destinadas a idosos, por exemplo.

Ao lado da penalização da inconsequência no trânsito, devemos investir no que ocasiona perdas irreparáveis, justamente a continuada conscientização do motorista quanto à manutenção do bem mais precioso que há: a vida.



* Rita Camata, 48, é deputada federal pelo PSDB/ES e membro da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.



Arena Sapiens Parque unirá esporte, lazer e inovação

Além de sediar o Desafio das Estrelas, o espaço contará com monitoramento ambiental e servirá como um laboratório para testes de carros "verdes"



Maquete do complexo do Circuito Multiuso do Sapiens Parque

Um espaço que vai unir tecnologia, lazer, esporte e cultura, a Arena Sapiens Parque foi lançada no dia 25 de novembro com a presença do governador de Santa Catarina Luiz Henrique da Silveira (PMDB) e do prefeito Dario Berger (PMDB) com a assinatura de três convênios que traduzem o caráter multitemático deste cluster de inovação: um deles é com a Federação de Automobilismo de Santa Catarina (Fauesc) para a realização, do Desafio das Estrelas, nos dias 28 e 29 de novembro; outro, com o Grupo RBS, que vai levar o festival Planeta Atlântida para a Arena Sapiens a partir de 2011; e o terceiro com a Fundação CERTI, para a implantação do Sistema de Monito-ramento Ambiental, que

vai medir o nível de rios próximos ao empreendimento e a influência das obras no entorno.

O governador enfatizou a importância da Arena Sapiens para mudar o perfil do turismo na Capital: "queremos garantir grandes espetáculos para Florianópolis ter ocupação o ano inteiro e justificar novos investimentos hoteleiros", resumiu.

ESPORTES

"Não estamos construindo aqui apenas uma pista de kart, mas um espaço que será um laboratório para testes de carros 'verdes', com tecnologias sustentáveis, e estará aberto para a comunidade", explicou Saulo Vieira, presidente do Sapiens Parque. A pista é um exemplo de

inovação, onde foram utilizados cinco mil pneus moídos e um polímero especial que capta carbono e nitrogênio do ar para limpeza da própria pista. Esta tecnologia, além permitir uma reutilização sustentável dos recursos naturais, faz com que a pista ganhe mais aderência a cada vez que é utilizada.



A nova casa do Desafio das Estrelas agradou em cheio os pilotos. Desenhada pelos pilotos Lucas di Grassi e Felipe Massa, a pista da Arena Sapiens tem um traçado arrojado, dentro de todas as exigências da Federação Internacional de Automobilismo (FIA) e executado com rigorosa preocupação ambiental pelo Sapiens Parque. "Este já é o principal evento de kart do calendário mundial e agora temos também a melhor pista de kart do mundo", atestou Massa.

LABORATÓRIO

Além do Desafio das Estrelas, a pista do circuito multiuso será palco de testes de veículos inovadores desenvolvidos pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), como os karts movidos a células de hidrogênio, etanol, veículos solares, entre outros projetos. A pista é parte da Arena Sapiens, complexo de lazer, eventos e tecnologia onde serão construídos o Centro de Inovação e Mobilidade, o Museu da Mobilidade e o Centro Multiuso (para shows, feiras e competições esportivas) e ao portal da unidade de restinga do Jardim Botânico da Capital, uma área verde preservada de 2 milhões de m² no Norte da Ilha. "O objetivo da Arena Sapiens é unir a inovação de nossas empresas e universidades ao potencial turístico da região para reduzir a sazonalidade e gerar oportunidades, valorizando também nossas reservas naturais", explica José Eduardo Fiates, diretor executivo do Sapiens Parque.





O Governador Luiz Henrique, o Vice Leonel Pavan, o prefeito Dário Berger, o Secretário Regional da Grande Florianópolis Valter Gallina e o piloto Felipe Massa, durante o evento "Desafio das Estrelas" realizado no recém-inaugurado Circuito Multiuso, do Sapiens Parque.

Mensagem de Natal

