



Pontes Pedro Ivo e Colombo Sales - Florianópolis/SC



Mobilidade urbana e trânsito são prioridades de Raimundo Colombo

No seu primeiro mês de mandato, o governador Colombo participou de diversas reuniões sobre o assunto e concedeu entrevistas confirmando sua intenção de buscar mecanismos que possam trazer recursos para viabilizar as obras que o setor necessita. Página 6

Barulho do trânsito aumenta risco de derrame em idosos

Chance de ter um AVC é ainda maior entre as pessoas com mais de 65 anos. Página 16

Palhoça sai na frente e implanta sistema de Transporte Marítimo

A Prefeitura já tem autorização da Marinha do Brasil para começar a operar a linha Ponte do Imaruim – Pinheira e a boa vontade do SPU em ceder as áreas para construção dos terminais de embarque e desembarque. Faltam apenas as licenças ambientais e o fim do preconceito de alguns poucos para com a modalidade. Páginas 8 e 9



O prefeito Ronério Heiderscheidt está entusiasmado com o projeto

Ex-deputado Carli Filho deve ir a júri popular

Página 10

Colunistas de "o monatran"

Roberto Alvarez Bentes de Sá



Página 3

Novo governo. Esperança renovada

José Roberto de Souza Dias



Página 5

Basta, precisamos de uma praça Tahir!

Ildo Raimundo Rosa



Página 7

O Trânsito e a Segurança Pública

BR 101 Sul não ficará pronta antes do 2º semestre de 2015

Página 3

EDITORIAL

Uma tragédia anunciada...

A frase acima parece já ter se tornado um clichê do jornalismo nacional quando se trata de tragédia como a ocorrida na região serrana do Rio de Janeiro, no primeiro mês deste ano. Até o final de Janeiro, já haviam sido contabilizados 871 mortos e 35 mil pessoas desalojadas em decorrência das fortes chuvas que assolaram a região, “coincidentemente”, pouco mais de um ano depois dos deslizamentos que atingiram Angra dos Reis. De fato, uma tragédia anunciada!

Como não podia ser diferente, a comoção foi geral. Emissoras e demais veículos de comunicação do país inteiro não falavam sobre outro assunto e o drama brasileiro ultrapassou suas fronteiras como a pior tragédia climática de toda história do país. Cidadãos de toda a nação e de muitas partes do mundo se solidarizaram com estas vítimas e muitos têm cobrado ações eficientes a fim de evitar novos desastres.

Talvez você esteja se perguntando: “E o que tudo isso tem a ver com o trânsito?” A resposta vem a seguir. A cada 24 horas, estima-se que cerca de cem pessoas percam a vida no trânsito brasileiro. Fazendo as contas, são cerca de 3 mil mortes por mês, que totalizam um déficit de 36 mil vidas ao final de cada ano. Uma tragédia também anunciada.

No entanto, pouco se fala sobre essa catástrofe. No início do ano, o movimento Chega de Acidentes divulgou a projeção da quantidade de vítimas de acidentes até 2014 no Brasil, calculados em 150 mil mortos e 500 mil feridos graves. Dados assustadores que foram divulgados como apenas mais um número.

Uma tragédia anunciada! Aceita pela maioria dos brasileiros como algo “natural”. Os canais de televisão não fizeram coberturas ininterruptas, nem ao menos produziram documentários emocionantes. As grandes revistas brasileiras não fizeram matérias especiais de capa e, nem mesmo o governo se preocupou em produzir campanhas educativas em prol da vida no trânsito.

Mas afinal, qual é a diferença entre as vidas perdidas nas encostas do belo Estado do Rio de Janeiro e aquelas que se foram devido à crueldade do trânsito em nosso país?

Há quem diga que a culpa seria a falta da cobertura da mídia, outros se arriscam dizendo que a quantidade concentrada de mortes em um mesmo local chama mais a atenção do que um número ainda maior pulverizado na imensidão territorial do Brasil. Será isso mesmo? Terá o coração do brasileiro se endurecido a tal ponto que a tragédia do trânsito tenha se tornado simplesmente banal? Não podemos acreditar em tal fato!

Temos a frente uma tragédia anunciada e, ao mesmo tempo, o início de uma tímida campanha em prol da redução de mortes no trânsito. Precisamos fazer algo urgente para reverter esse quadro. Afinal, não é possível que, daqui um ano, tenhamos que mencionar a mesma imparcialidade cruel de uma sociedade que, aparentemente, parece simplesmente não se importar com as vidas perdidas por causa da violência do trânsito em nosso país.

Que possamos ser agentes transformadores e participemos da construção de um trânsito mais humano e seguro.

NOTAS E FLAGRANTES

Carro do futuro pode detectar NÍVEL ALCOÓLICO do motorista

Hoje já existem sistemas de bafômetros, autorizados pela corte judicial americana, que são instalados nos carros para que eles só possam ser ligados se o motorista estiver com um nível aceitável de álcool no organismo. Mas, como este aparelho é apenas um componente para o carro, uma empresa de pesquisas chamada QinetiQ decidiu desenvolver algo mais eficaz que poderá

ser inserido a qualquer carro do futuro.

Segundo o site Techchee, o sistema da QinetiQ é baseado em sensores de toque incorporados no volante ou maçanetas que serão capazes de ler o nível de álcool no sangue do condutor do automóvel por meio da pele.

A ideia é evitar acidentes e não apenas comprovar a embriaguez do cidadão

Brasileiro pagou R\$ 21,7 bilhões de IPVA em 2010

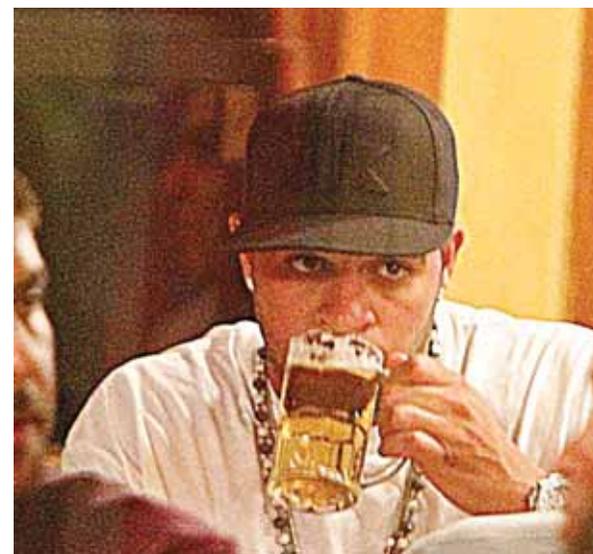
Estudo do Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário (IBPT) aponta que, em 2010, os cerca de 64 milhões de proprietários de veículos em todo o país pagaram R\$ 21,7 bilhões de Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

São Paulo é o Estado com a maior frota de veículos no país, seguido por Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e Rio.

O Estado de São Paulo tem a maior arrecadação do IPVA por habitante, R\$ 238,01, seguido do Distrito Federal, R\$ 223,66. No Rio, o IPVA por habitante foi de R\$ 93,62.

O instituto constatou que a oferta de tributação menor e a busca por menos entraves burocráticos podem estar provocando uma migração de contribuintes para localidades onde o imposto é menor.

Jogador Adriano se recusa a fazer o teste do bafômetro no Rio



Agentes da blitz da Lei Seca informaram que o jogador Adriano se recusou a fazer o teste do bafômetro. O jogador foi parado na avenida Ayrton Senna, na Barra da Tijuca, zona oeste do Rio de Janeiro, apresentando sinais de embriaguez. O jogador teve sua carteira de habilitação apreendida e pagará multa de R\$ 957,70.

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.

PALAVRA DO PRESIDENTE

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



Novo governo. Esperança renovada

2010 foi um ano de muitas promessas. Infelizmente, apesar dos mais de 20 mil candidatos a centenas de cargos políticos em todo país, pouco se falou sobre os assuntos: trânsito e mobilidade. Em Santa Catarina não foi diferente, mesmo com os dados alarmantes que envolvem o trânsito da nossa região: recordes em número de mortes nas estradas e os intermináveis congestionamentos. No entanto, o Jornal O Monatran correu atrás dos candidatos ao governo do Estado e questionou o posicionamento de cada um em relação ao assunto.

As entrevistas foram publicadas na edição de Agosto do ano passado, quando ainda não sabíamos o que estava por vir. Porém, agora, já eleito, o governador Raimundo Colombo parece estar sendo fiel às suas promessas eleitorais e, em seu primeiro mês de mandato, reafirmou diversos compromissos relativos ao trânsito e a mobilidade, reacendendo a esperança até dos mais incrédulos.

Nossa reportagem fez uma análise das ações desse primeiro mês do novo governo, comparando com as respostas de Raimundo Colombo na edição pré-eleitoral (agosto/2010), do nosso periódico - conforme você pode ler na página 6. Porém, gostaria de, neste espaço, fazer algumas

considerações.

Colombo mencionou, ainda em 2010, que gostaria de fazer com que o Estado fosse responsável pelo andamento das obras (das rodovias federais), com a gestão e ajuda de recursos federais. Uma ação ousada, mas que ainda não teve tempo de ser desenvolvida. Afinal, as enchentes que atingiram Santa Catarina e o Rio de Janeiro, no primeiro mês do ano, tomaram maior atenção do governador e da presidente Dilma Roussef. Além disso, diria que as diferenças partidárias poderiam ser um entrave, mas prefiro não acreditar nisso em pleno século 21.

E por falar nas chuvas de janeiro, mais uma vez vimos um pedaço do Morro dos Cavalos desabar sobre a BR 101. E, se não fosse a tragédia provocada pelas águas em outros locais, sugeriria às autoridades competentes, uma curta viagem de Florianópolis até a praia do Sonho (em Palhoça), de carro pela BR 101, a fim de que pudessem experimentar a sensação de passar "algumas" horas parados no congestionamento crônico daquela região.

Mas, voltando ao primeiro mês de mandato, Colombo reafirmou várias de suas promessas e ainda estipulou datas. A duplicação até o final do trecho da SC 401, por exemplo, foi prometida

para a próxima temporada e, no dia 19 de Janeiro, o DNIT/SC anunciou que a Via Expressa (BR 282) entrou no planejamento do órgão para ampliação e que o objetivo é começar em 2012 (já no ano que vem). Ponto para o Governador!

Em janeiro, ainda aconteceu uma reunião com o prefeito de Palhoça, Ronério Heidersheidt, que pretende criar uma nova alternativa de locomoção para seus municípios. Da reunião, só saiu a afirmação de que a proposta é interessante e necessita de um estudo mais aprofundado. Pode parecer pouco, mas o fato por si só mostra interesse pelo projeto e comprometimento com a promessa de "projetar um jeito de que o transporte marítimo possa vir a ser viável para atingir o maior número possível de beneficiados". Essa é uma alternativa a ser levada a sério.

Ainda foram feitas várias outras promessas na entrevista de 2010, como a melhoria das demais rodovias federais e estaduais. Sabemos que Raimundo Colombo está apenas no começo de mandato e ainda tem quatro anos para colocar em prática cada esperança plantada no coração dos catarinenses, mas acreditamos que nestes primeiros dias de governo ele mostrou que promessa pode ser sinônimo de realização.

BR-101 Sul não fica pronta antes do 2º semestre de 2015

As obras do trecho sul da BR-101 não ficarão prontas antes do segundo semestre de 2015, mostra estudo da Federação das Indústrias (FIESC) apresentado no dia 28 de janeiro, durante reunião de diretoria da entidade. Este é o terceiro trabalho que a entidade realiza sobre o andamento das obras e considera tanto as etapas em fase de execução, quanto obras que ainda não foram contratadas, mas que são indispensáveis para a conclusão da duplicação.

O levantamento, feito pelo engenheiro Ricardo Saporiti, tem o apoio Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura de Santa Catarina (CREA/SC). Considerando as obras contratadas, hoje falta construir 31% dos trechos previstos e a restauração de 40% das pistas antigas, a construção de 48% dos viadutos e passagens inferiores; 77% das passarelas de pedestres, além

de 10% das pontes novas e 47% dos reforços e alargamentos de pontes antigas.

"Como é possível que, passados quase dois anos desde o primeiro estudo, tenhamos que voltar a chamar atenção para obras fundamentais para que a rodovia não tenha gargalos e que sequer foram contratadas, como a ponte sobre o Canal Laranjeiras, o túnel do Morro do Formigão e as obras de alargamento da ponte antiga sobre o Rio Tubarão?", questiona o presidente da FIESC, Alcantaro Corrêa.

O trabalho mostra que a situação mais complicada é a do túnel do Morro dos Cavalos, obra que inviabiliza a conclusão antes do segundo semestre de 2015 numa previsão que, admite Saporiti, é otimista, já que não teve projeto nem licenciamento ambiental concluído. A situação é similar na ponte

sobre o rio Tubarão, que precisa de reforço e alargamento. No caso do túnel do Morro do Formigão e do Canal Laranjeiras a licitação está em curso. "A duplicação da BR 101 Sul segue com sérios problemas de gestão e a sociedade catarinense é quem mais paga o preço", acrescenta Corrêa.

Na tabela abaixo, você pode verificar um resumo das obras projetadas, as já concluídas e as que ainda faltam:

TRECHO	UNIDADE	PROJETADAS	EXECUTADAS	%	REMANESCENTES	%
PASSARELAS	UND	62	14	22,6%	48	77,4%
VIADUTOS	UND	38	31	81,6%	7	18,4%
PASSAGENS INFERIORES	UND	53	37	69,8%	16	30,2%
PONTES NOVAS	UND	30	27	90,0%	3	10,0%
ALARGAMENTOS E REFORÇOS DE PONTES ANTIGAS	UND	21	11	52,4%	10	47,6%
SUBTRECHOS DUPLICADOS	KM	248,5	170,8	68,4%	77,7	31,6%
RESTAURAÇÃO DA PISTA ANTIGA	KM	248,5	147,0	59,2%	101,5	40,8%

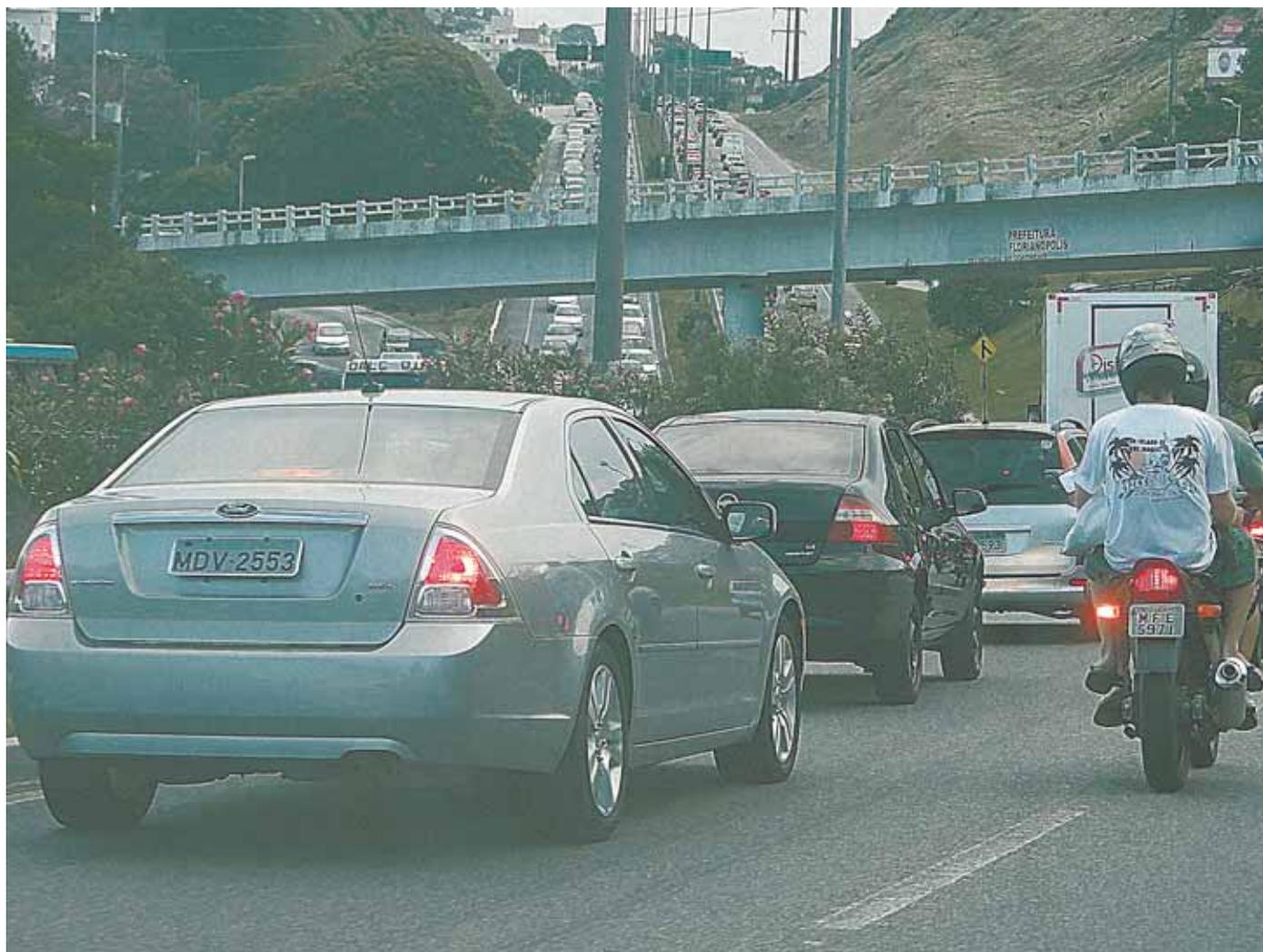
66,6% DOS BRASILEIROS sofrem com congestionamentos, afirma estudo do Ipea

A dificuldade de locomoção já faz parte da vida da maioria dos brasileiros. Um estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) revela que 66,6% da população brasileira convive com os congestionamentos, ao menos uma vez por mês, em todas as regiões do país. Sendo que 20,9% dos brasileiros convivem diariamente com os congestionamentos.

Embora o transporte público ainda seja o principal meio de transporte para 44,3% dos brasileiros, o forte crescimento nas vendas de automóveis nos últimos anos ajudou a agravar o problema da mobilidade urbana no país. Entre 2000 e 2010, o crescimento da frota de automóveis foi de 83,5%, com o número de veículos em circulação passando de 20 milhões para 36,7 milhões.

“Nas últimas duas décadas, o governo federal perdeu a capacidade de planejar o transporte público. Essa tarefa foi transferida a Estados e municípios, o que inviabilizou a articulação necessária para o desenvolvimento do setor”, explica o presidente do Ipea, Marcio Pochmann. A má qualidade do serviço prestado à população, juntamente com a melhora nas condições de emprego e renda, levou muitos brasileiros a buscar o automóvel como alternativa, ainda que isso representasse um peso extra no orçamento.

Dados da Pesquisa de Orçamentos



Familiares (POF), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), citados pelo Ipea, apontam que os gastos dos brasileiros com aquisição de veículos cresceram 24% entre 2003 e 2009, enquanto as despesas com alimentação encolheram 0,35% no período. Com isso, o grupo Transportes passou a dividir com Alimentação o segundo lugar no ranking de principais despesas de consumo no Brasil, atrás somente de Habitação.

O estudo do Ipea revela, porém, que quase 40% dos brasileiros se mostram dispostos a substituir o transporte individual pelo coletivo se este se tornasse mais rápido, barato e disponível. Dentre os entrevistados, 36,5% citam que já chegaram a desistir de ir a algum lugar por falta de linha no horário necessário.

“Para que o transporte público melhore, é fundamental que o governo federal faça investimentos de grande mag-

nitude em infraestrutura e pense em uma articulação do setor público com o privado. Sem esse esforço, fatalmente teremos congestionamentos ainda maiores nos próximos anos, o que implica em perda de produtividade e qualidade de vida”, avalia Pochmann.

Uma das providências que contribuiriam para a melhoria do transporte público no Brasil, de acordo com pesquisa, é a ampliação das integrações entre ônibus, metrô e trem. Nas cidades onde residem 26,3% dos entrevistados, essa opção não existe. Mais investimentos em metrô, trem e VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), aliados a incentivos por parte do governo para a substituição de automóveis e ônibus, “diminuiriam o fluxo de veículos, os atrasos, o desconforto da população e a emissão de gases poluentes na atmosfera, beneficiando a saúde pública”, conclui o Ipea.

Brasil está entre os mais violentos no trânsito

Enquanto motoristas e motociclistas fazem das pistas uma terra sem lei, a Organização Mundial de Saúde mostra, através de pesquisas, que o Brasil está em quinto lugar no ranking dos países com maior número de mortes no trânsito, atrás da Índia, China, Estados Unidos e Rússia. No ano usado como base para a pesquisa, que foi 2007, houve 18 mortes para cada mil habitantes, o equivalente a 35.100 mortes em de-

corrência de acidentes automobilísticos.

Apesar disso, o que vemos é a revolta da população contra a Operação LEI SECA, que foi lançada no início de 2009, como campanha educativa e medida de fiscalização. Perto de completar dois anos, a LEI SECA já evitou que mais de 5 mil pessoas fossem feridas ou mortas no trânsito do Rio de Janeiro, segundo recente pesquisa do Instituto de Segurança Pública.

Agravante do problema, os motociclistas vêm sendo alvo das autoridades, já que eles próprios são as maiores vítimas da violência no trânsito. Muitos, inclusive, entre uma barbearagem e outra, contentam-se com a nota fiscal da moto como documento de habilitação. Pior situação é a do pedestre, verdadeiro herói por conseguir driblar tanto perigo nas ruas da cidade.

Jose Roberto de Souza Dias *



Basta, precisamos de uma praça Tahir!

A maioria dos brasileiros certamente se orgulha do Rei Pelé principalmente pelo que representa como cidadão. Suas atitudes são admiradas dentro e fora do País e se tipificam pela cordialidade e generosidade de seus atos, cuja conduta é um exemplo para toda a juventude.

Fora dos campos de futebol outro rei brilha por sua ética. Roberto Carlos parece ter uma preocupação constante em manter sua imagem íntegra, não se expondo em publicidades que coloquem em risco a sua imagem.

Mas esta não é a regra geral das chamadas celebridades, sejam esportistas, artistas, personalidades políticas ou simples meteoritos brilhando uma vez na vida.

As pessoas públicas sabem, perfeitamente, que sua imagem e palavras influenciam milhões de pessoas, e é assim que muitas ganham dinheiro. O técnico de futebol famoso e o sambista debochado têm perfeita consciência do poder de persuasão que possuem quando negociam um contrato para vender uma marca de bebida alcoólica.

O pior de tudo isso é que o Governo também sabe, participa e nada faz, para evitar que durante um espetáculo esportivo, por exemplo, em uma tarde de domingo, a borbulhante bebida apareça em todas as telas do Brasil em copos e garrafas levantadas por técnicos, jogadores e artistas famosos. O mais sério é que empresas públicas, sem qualquer tipo de constrangimento, no intervalo de jogos anunciem lado a lado com as engarrafadoras.

A impressão que se tem é que essas empresas não pertencem ao mesmo governo que dia sim, e outro também, divulga o número de vítimas, mortes e acidentes, provocados pelo álcool e pela velocidade nas estradas

e ruas do País.

O CONAR, Conselho de Autorregulamentação Publicitária, por outro lado, que tem por missão impedir que a publicidade enganosa ou abusiva cause constrangimento ao consumidor ou a empresas, parece não existir e assiste a tudo isso sem pronunciar uma única palavra.

No extremo e na contramão da vida, pessoas togadas de celebridade, cidadãos acima de qualquer suspeita, se dão ao direito e ao luxo de beber, dirigir e recusar ao uso do bafômetro, afinal, rotulados falsamente de imperadores, não se permitem fazer provas contra si mesmas. Na prática, ao cometerem o crime de beber e dirigir, estão exercitando o que os outros nas telas estimulam.

O resultado não poderia ser outro. Os números da Polícia Rodoviária Federal mostram que a publicidade enganosa funciona. Santa Catarina é um exemplo, entre 2009 e 2010 os acidentes cresceram 8,58%, as vítimas 2,37% e as mortes 0,70%.

Durante o ano passado a PRF, só em Santa Catarina, atendeu 19.431 acidentes, que resultaram em 11.267 feridos e 567 mortes. Número médio superior a violência registrada nas principais regiões de conflito do mundo.

Os acidentes mais graves foram as colisões frontais, 211 mortes, os atropelamentos, 105 mortes e as colisões transversais com 66 mortes. No conjunto esses tipos de acidentes geraram 67,37% dos óbitos.

Sem dúvida, o álcool e a velocidade são as causas principais dessa doença que erroneamente denominam de acidente de trânsito. Ao configurar por acidente, se traduz por eventualidade o que já há muito tempo se transformou em uma epidemia. A publicidade engano-

sa e a convivência pública são tão responsáveis quanto o condutor que comete o crime de beber e dirigir.

Afinal os acidentes ocorrem apenas em função dos motoristas ou será que o poder público também possui sua parcela de culpa? Ao responsabilizar exclusivamente os condutores e pedestres não estaria, subliminarmente se auto desresponsabilizando, por exemplo, permitindo que se faça uma publicidade massiva e enganosa?

Em outros países com frotas e quilômetros de estradas muito maiores, o número relativo de acidentes é bem menor dos que ocorrem no Brasil ou, especificamente, em Santa Catarina. Por acaso nos outros países os motoristas são mais conscientes, ou melhor formados que os nossos? Ou será que a diferença está na presença do Estado e no temor a aplicação da Lei?

De qualquer forma, impossível se faz continuar convivendo com uma guerra fratricida que em um ano, só nas estradas federais de Santa Catarina, resultou em quase 20 mil eventos, mais de 11 mil feridos e quase 600 mortos.

Necessário se faz dizer basta!

Talvez as redes sociais se transformem em nossa Praça Tahir, um imenso espaço para se dizer não a violência de trânsito e ao descaso com que se trata essa doença.

** Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica 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. Secretário Executivo do Gerat, da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados e membro do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.*

Acidentes de trânsito devem matar 150 mil brasileiros até 2014

Se na economia as previsões para os próximos anos são otimistas, no trânsito, porém, são bastante alarmantes.

Calcula-se em 150 mil mortos e 500 mil feridos graves o saldo de vítimas de acidentes de trânsito em todo o Brasil até 2014. A projeção foi feita pelo movimento Chega de Acidentes, que reúne ONGs e empresas, com base no crescimento populacional, da frota de veículos e a projeção dos atuais índices de violência no trânsito.

Isso deve gerar ao País R\$ 140 bilhões em resgate, tratamento e perda de produção das vítimas. O valor daria para construir ao menos quatro trens-balas nos moldes do que vai ligar o Rio de Janeiro a São Paulo, considerando o custo de R\$ 33,1 bilhões estimado pelo Tribunal de Contas da União.

“Se nada for feito com urgência, os números podem ser ainda piores. Infe-

lizmente, vamos ficar contando mortos”, prevê o consultor de trânsito Horácio Figueira.

Para Jakow Grajew, professor de administração da FGV (Faculdade Getúlio Vargas) e um dos coordenadores do Chega de Acidentes, a solução passa por investimentos na melhoria dos veículos e das vias; educação para o trânsito; atendimento às vítimas e fortalecimento institucional (legislação, fiscalização, troca de informações entre os entes públicos). Segundo ele, o país tem deficiências em todos os tópicos. “Os governos têm bons técnicos, que sabem o que precisa ser feito. O que ainda falta é um amparo do político. O dia em que houver um clamor popular dizendo ‘chega de acidentes’, esse amparo polí-



tico deve aparecer”.

Já para o presidente da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), Aílton Brasileiro Pires, atribui parte da violência no trânsito à impressão que cada indivíduo tem de que os acidentes só acontecem com os outros.

Por meio de nota, o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), autoridade máxima de trânsito no país, dis-

se que capacitou 6.500 profissionais do sistema nacional de trânsito neste ano. Além disso, a entidade afirma ter feito quatro campanhas publicitárias educativas. O Denatran informou ainda ter destinado mais de R\$ 196 milhões para projetos que visam reduzir os acidentes.

O órgão tem dados diferentes do Ministério da Saúde. Segundo a autoridade de trânsito, houve queda no número de mortes entre 2003 e 2008. “O indicador de acidentes com vítimas fatais por 100 mil habitantes era de 18,8 em 2003, para uma população de 176,8 milhões de pessoas. Em 2008, o índice reduziu para 18,3, para uma população de 191,4 milhões de pessoas”, afirma o Denatran por meio de nota.

GOVERNO COLOMBO

Primeiro mês de mandato confirma vontade política em prol do trânsito e da mobilidade

A mobilidade urbana e o trânsito parecem realmente estar entre as prioridades do governador catarinense recém-empossado, Raimundo Colombo. Afinal, já nos primeiros 31 dias de mandato, o governador participou de diversas reuniões sobre o assunto e concedeu entrevistas confirmando sua vontade política em fazer algo a mais (vontade já declarada durante entrevista exclusiva ao nosso jornal em Agosto do ano passado).

A duplicação da SC 401 saiu na frente e já tem data marcada para começar. No dia 21 de fevereiro, o governador Raimundo Colombo e o secretário de Infraestrutura, Valdir Cobalchini, entregarão a ordem de serviço para duplicação da via. O processo de licitação, que prevê a duplicação de 4,5 quilômetros, do trevo de Jurerê até o trevo dos Ingleses, já foi concluído e homologado pelo Departamento de Infraestrutura (Deinfra), bem como encaminhado ao Ministério do Turismo, que é um dos financiadores da obra.

A empresa vencedora da licitação é a TV Técnica Viária Construções Ltda, ao custo de R\$ 15,8 milhões e a previsão de entrega, conforme o cronograma estabelecido pelo Deinfra, é de 450 dias, embora o governador tenha afirmado na televisão que a conclusão seria para a próxima temporada.

A obra é financiada em parte pelo Ministério do Turismo, que se compromete em repassar R\$ 12 milhões e o restante será do Governo do Estado, porém, não contempla o trecho de 2,3 quilômetros, que vai até Canasvieiras.

Segundo o secretário de Infraestrutura, Valdir Cobalchini, o intervalo restante também deve ser duplicado, entretanto depende de aprovação. “A solicitação já foi encaminhada ao Ministério do Turismo para que seja incluída no projeto. Vamos buscar, junto com a bancada federal, a inclusão desse trecho para que possamos licitá-lo ainda nesse ano e dar seqüência nessa obra tão importante para o



Governador Raimundo Colombo recebeu estudo da FIESC

trânsito no norte da ilha”, acrescenta.

Outra promessa de campanha é a ampliação da chamada Via Expressa (trecho da BR 282 que liga a BR 101 à Ilha). No dia 19 de Janeiro, o DNIT/SC anunciou que a via entrou no planejamento do órgão para ampliação e que o objetivo é iniciar os trabalhos no ano que vem, com a construção de mais quatro pistas. No entanto, de acordo com o Órgão, em pouco tempo, elas não serão suficientes para tanto trânsito, sendo necessária a construção de

uma nova ligação entre a Ilha e o Continente.

Colombo já havia comentado sobre o assunto no período pré-eleitoral e agora, em uma parceria com o DNIT, o governo do Estado elabora um estudo de viabilidade para a construção de mais uma ponte no vão de 18 metros entre a Pedro Ivo e a Colombo Sales. Seria uma ponte mais elevada e suspensa por cabos.

Existe ainda um projeto da Prefeitura de Florianópolis de outra ponte

ligando a Beira-Mar Norte à Beira-Mar Continental, orçada em R\$ 780 milhões, que, infelizmente, interferiria no visual da Hercílio Luz. Por este motivo, a Prefeitura da capital diz priorizar a construção de um túnel submerso, orçado em R\$ 590 milhões. O custo da obra seria menor, mas a manutenção, mais cara. Independentemente do projeto escolhido, as obras só devem começar em 2014.

Dentre as ações do governador no mês de Janeiro, destacamos também a participação dele em duas reuniões estreitamente ligadas à questão da mobilidade e da segurança viária: uma com o prefeito de Palhoça, Ronério Heidersheidt, que pretende implantar o transporte marítimo em sua cidade, e outra com a diretoria da Federação das Indústrias (FIESC), que apresentou seu terceiro estudo sobre o andamento das obras de duplicação da BR 101 Sul.

“Se o ritmo de trabalho continuar assim, a população catarinense será muito beneficiada”, enfatiza Roberto Alvarez Bentes de Sá, presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de educação no Trânsito.



Trânsito congestionado é normal no caminho de quem frequenta o Norte da Ilha

Ildo Raimundo Rosa *



O Trânsito e a Segurança Pública

Pesquisas recentes demonstram claramente que a segurança pública está elencada como uma das maiores preocupações da sociedade civil brasileira.

Contudo, a forma constitucionalizada como são definidas suas competências vem causando dificuldades aos estados e municípios, assediados pela população em busca de soluções, alguns, de forma objetiva enveredam por diferentes caminhos que, longe de nos aproximarem para uma solução do problema, nos afastam ainda mais dos mesmos.

O surpreendente de tudo isso é que uma atividade tão relevante quanto o trânsito, não tenha sido incluída dentro do art. 144 da Constituição Federal, dispositivo que rege tudo que diga respeito à segurança pública, não merecendo nenhuma citação.

As polícias, em decorrência de tal dispositivo constitucional, receberam uma relação detalhada de encargos, especialmente a POLÍCIA FEDERAL, o que sugere que o legislador constitucional não imaginou a ati-

vidade de controle e fiscalização do trânsito como necessariamente associada aos órgãos de segurança pública.

Por outro lado, o art. 22 XI da CF outorga à UNIÃO a capacidade de “legislar privativamente” sobre trânsito, apesar de que em vários estados da Federação e até em municípios, leis flagrantemente inconstitucionais legislam sobre trânsito por muito tempo sem que sejam ao seu devido tempo questionadas.

O estado e o município contam também com suas gerências de sistemas viários, onde, além de definir conceitos de mobilidade são promovidas as arrecadações das multas aplicadas, despertando por isso mesmo o interesse das diferentes instituições em habilitar-se no convênio e contar com seu quinhão do “botim”.

Dentro dessa matemática perversa, o que se percebe é que os recursos quase sempre são carregados para a aquisição de material permanente, viaturas, uniformes e até arma-

mento, pouco restando para direcionar para ações preventivas e educativas, as quais visam obter resultados a médio e longo prazo, um pouco fora da agenda dos políticos, muito focados nos seus quatro anos de mandato...

O certo é que tais indefinições acabam gerando conflitos entre diferentes instituições que, ao invés de se preocuparem em melhor cumprirem com seus encargos, se preocupam em tolher atribuições das demais, quando o certo seria operar em rede, fortalecendo o fiel cumprimento do Código de Trânsito Brasileiro, reconhecido como uma boa legislação, mas que vem sendo reiteradamente desrespeitado, comprometendo assim seu caráter preventivo e dissuasório encarnado pela própria Lei.

** 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 MONATran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.*

Ciência do trânsito aponta perfil de quem bate o carro

O preço dos seguros não mente: homens realmente se envolvem em mais acidentes do que mulheres. “Homens parecem particularmente perturbados por dois poderosos compostos: álcool e testosterona”, diz o escritor americano Tom Vanderbilt, autor do livro “Por que dirigimos assim?” (Ed. Campus), sobre a ciência do trânsito.

Homens são mais agressivos no trânsito, correm mais. Por isso, um homem tem mais do que o dobro de chance de morrer dirigindo do que uma mulher, ainda que elas se envolvam mais em colisões não fatais - pequenas barbeiragens, digamos.

Os estatísticos descobriram, porém, que um homem dirigindo sozinho tem uma chance maior de se acidentar do que com uma mulher no banco de passageiros.

Segundo análise estatística de milhões de acidentes, homens, médicos e endividados são os mais perigosos

Ninguém sabe direito o motivo. Uma hipótese é que ele seja mais cuidadoso porque quer protegê-la. A outra, talvez mais provável, é que a mulher incomoda tanto o sujeito com gritos de “cuidado!” que ele se rende.

Segundo o Jornal Folha de São Paulo, esse fenômeno é tão sério que o Exército israelense resolveu treinar soldados do sexo feminino para atuar, nas palavras deles, como “tranquilizadoras” dos soldados homens em deslocamento e evitar mortes - não se sabe se eles ficaram exatamente “tranquilizados”, mas o número de mor-

tes caiu.

No que se refere a profissões, médicos, sejam homens ou mulheres, estão no topo do ranking das ocupações que mais se envolvem em acidentes feito por uma seguradora da Califórnia. Eles só perdem para estudantes - aí mais pela idade. Jovens têm menos experiência e são mais irresponsáveis.

A explicação é que médicos, além de terem uma profissão estressante, com frequência dirigem com certa urgência entre um hospital e outro, talvez ao celular. No entanto, ninguém soube explicar a altíssima quantidade de arquitetos envolvidos

em acidentes, em quarto lugar. Depois de muito refletir, os pesquisadores só conseguiram levantar uma hipótese: “vai ver eles se distraem olhando prédios e acabam batendo”.

Corretores de imóveis talvez batam muito por motivo similar - e eles estão o dia inteiro se deslocando pela cidade, uma hora acontece.

No outro extremo, fazendeiros (que dirigem bastante em lugares sem movimento) raramente batem o carro.

Independentemente da profissão, gente endividada se envolve mais em colisões. “Você não apostaria na possibilidade de motoristas arrojados serem pessoas avessas ao risco que anseiam por rotina e tranquilidade na sua vida normal, não? É um mantra antigo: um homem dirige como vive”, diz Vanderbilt.

As pessoas também batem

mais carros alugados - elas são, óbvio, mais cuidadosas se o patrimônio for seu. Carros maiores batem mais do que pequenos, pois a sensação de segurança inspira menos responsabilidade.

Números assim fizeram o economista da Universidade de Chicago Sam Peltzman tentar explicar por que avanços de segurança (notoriamente a adoção dos cintos) não se transformaram em menos mortes no trânsito: as pessoas passaram a dirigir mais perigosamente.

“O aumento na segurança nos carros foi ‘compensado’ pelo aumento no índice de mortalidade de pedestres, ciclistas e motociclistas. Economistas têm uma velha piada: o instrumento mais eficaz de segurança nos carros seria um punhal instalado no volante e apontado para o motorista”, diz Vanderbilt.

TRANSPORTE MARÍTIMO

Iniciativa da Prefeitura de Palhoça poderá

Enquanto cidades como Berlim constroem canais para a implementação do transporte aquaviário, a capital de Santa Catarina que já tem tudo pronto, visto que sua maior área territorial está localizada em uma Ilha, faz pouco caso do projeto encabeçado pela cidade vizinha que pretende instalar um sistema de transporte marítimo no município e expandir a nova opção em prol da mobilidade a toda Grande Florianópolis.

Palhoça já tem autorização da Marinha do Brasil para começar a operar a linha Ponte do Imaruim – Pinheira e a *boa vontade do SPU em ceder as áreas para construção dos terminais de embarque e desembarque*. Faltam apenas as licenças ambientais e o fim do preconceito de alguns poucos para com a modalidade.

Segundo o prefeito Ronério Heiderscheid, a expectativa é que uma embarcação catamarã com ca-

pacidade para 122 pessoas, semelhante as que serão utilizadas pelo Sistema de Transporte Marítimo de Palhoça, esteja circulando nas Baías Norte e Sul, a partir do período de Carnaval. “O objetivo será comprovar aos nossos futuros passageiros que o transporte é seguro, confortável e perfeitamente possível”, enfatiza.

As embarcações catamarãs já são utilizadas em diversos sistemas de transporte aquaviário em todo o país, operando inclusive na hidrovia de passageiros entre Porto Alegre e Guaíba, no Rio Grande do Sul. A empresa gaúcha BBBarcos, responsável pelo fornecimento das embarcações que lá operam trará sua experiência para o sistema palhocense, garantindo ainda mais segurança. Num primeiro momento, os pontos de embarque serão construídos nas localidades da Ponte do Imaruim, Centro, Barra do Aririú, Praia do Pontal, Praia de Fora, Enseada do

Britto, Praia do Sonho e Pinheira. Porém, futuramente, São José, Florianópolis, Biguaçu e Governador Celso Ramos, deverão ser incluídas no sistema, dependendo apenas da vontade política de seus governantes.

Apesar do inicial desinteresse por parte do prefeito de Florianópolis para com o projeto, no dia 19 de janeiro, o secretário de turismo da capital, Márcio de Souza, fez uma visita ao prefeito de Palhoça, quando declarou ser favorável à implantação do Sistema de Transporte Marítimo na região metropolitana. Além do secretário, Heiderscheid afirma ter recebido o apoio do governador Raimundo Colombo, do secretário de Planejamento do Estado, Filipe Mello, e ainda do senador Luiz Henrique da Silveira.

Infelizmente, no entanto, o prefeito lamenta ter sido surpreendido com a exclusão do transporte marítimo entre as prioridades do governador publicadas no jornal Diário Catarinense, do dia 06 de fevereiro.

Já no dia 09 de fevereiro, o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, esteve reunido com o prefeito de Palhoça, conhecendo um pouco mais sobre o projeto e aproveitando para manifestar oficialmente seu apoio à iniciativa visionária. “Sempre achei inconcebível o fato de uma capital insular não possuir esse tipo de transporte de massa”, comenta Bentes, acrescentando sua satisfação por poder acompanhar a coragem e determinação de uma cidade, muitas vezes referida pejorativamente como do ‘interior’, levando a frente um projeto que deve beneficiar toda a região metropolitana.



O presidente do MONATRAN, Roberto Alvarez Bentes de Sá esteve com Ronério para manifestar o apoio da entidade à iniciativa visionária do prefeito de Palhoça.

á beneficiar toda Grande Florianópolis



Visual externo e ambiente interno das embarcações Catamarãs que, segundo o prefeito Ronério, deverão estar circulando nas baías Norte e Sul já a partir do carnaval. Cada barco pode acomodar confortavelmente 122 passageiros.

Transporte terrestre de Palhoça também recebe investimentos

Enquanto o Sistema de Transporte Marítimo de Palhoça está em fase de implantação, o Transporte Terrestre também está recebendo investimentos. No dia 18 de janeiro, o prefeito da cidade, Ronério Heiderscheidt, assinou a ordem de serviço que deflagrou as obras do Terminal Central de Transbordo do Sistema Integrado do Transporte Coletivo de Palhoça, que deverá entrar em operação no segundo semestre de 2011.

Com investimento orçado em R\$ 10 milhões, a obra será tocada pela empresa Jotur e contará com quatro estações de transbordos e duas de integração. Segundo Heiderscheidt, com a implantação das estações em áreas estratégicas da cidade, Palhoça, vai triplicar o horário das linhas de ônibus dentro do município, passando de 290 para



Maquete do Terminal Integrado do Transporte Coletivo de Palhoça

928 horários por dia. Em contrapartida, vai diminuir em 50% o número de travessias nas pontes, que hoje é de 900, passando para 400 vezes por dia.

A intenção, segundo o prefeito, é valorizar o comércio local e facilitar a mobilidade dos munícipes que trabalham dentro da própria cidade. “Hoje, é mais fácil ir ao centro da

capital do que ir ao comércio do centro de Imaruí. Porém, com o investimento, o Sistema de Transporte Coletivo vai ligar os bairros da cidade e diminuir as distâncias entre os palhocenses, oxigenando o centro da cidade, incrementando o comércio e prestando um serviço muito melhor!”.

Além do ganho em mobilidade urbana da região metropolitana, Heiderscheidt salienta que a tarifa também sofrerá uma redução significativa, já que os ônibus farão percursos menores, com maior volume de passageiros.

O terminal central de transbordo já começou a ser construído em uma área de 12 mil metros quadrados, na Ponte do Imaruim, ao lado da empresa Jotur, e fará ligação com o ponto de embarque e desembarque do Sistema de Transporte Marítimo de Palhoça.

JUDICIÁRIO



Carli Filho deve ir a júri popular

O ex-deputado poderá ser julgado por representantes da sociedade por duplo homicídio com dolo eventual e de forma qualificada. Cabe recurso da decisão



Passados quase dois anos das mortes dos estudantes Gilmar Rafael Souza Yared e Carlos Murilo de Almeida, a Justiça determinou no dia 18 de janeiro, em uma sentença de pronúncia, que o ex-deputado estadual Luiz Fernando Ribas Carli Filho seja julgado por um júri po-

pular. O ex-parlamentar é acusado de ser o responsável pelo acidente automobilístico que causou a morte dos estudantes em maio de 2009. Carli Filho responderá por duplo homicídio com dolo eventual (quando o agente assume o risco de produzir o resultado) e de forma quali-

ficada (quando a vítima não tem chance de defesa). Cabe recurso da decisão.

O juiz da 2ª Vara do Tribunal do Júri, Daniel Surdi de Avelar, voltou do litoral do Paraná, onde está deslocado para a Operação Verão, justamente para fazer a sentença de pronúncia do caso, no dia 17. Porém, apenas no dia 18, a decisão foi divulgada. Avelar disse, por telefone ao jornal Gazeta do Povo, que “a Justiça fez o que podia ser feito”.

Apesar da pronúncia, o juiz é cauteloso ao comentar o caso. “Falar em julgamento popular ainda é prematuro. Existe ainda a fase recursal”, ressaltou. O advogado da família Yared, Elias Mattar Assad, no entanto, diz esperar que, mesmo com os recursos, Carli Filho seja julgado ainda neste ano.

Avelar tinha a opção de encaminhar o caso para a Vara de Delitos de Trânsito, onde Carli poderia ser condenado

por até 4 anos em regime aberto. O magistrado entendeu, porém, que Carli assumiu o risco de matar os jovens quando dirigia embriagado e sem habilitação. Com isso, se condenado, o réu poderá ficar preso em regime fechado entre 12 e 30 anos. O advogado de Carli, Roberto Brzezinski Neto, e a família do ex-deputado não comentaram a decisão.

Entre as bases da decisão de Avelar estão 28 testemunhos. Duas das testemunhas são atendentes do Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência (Siate). Elas dizem ter sentido “hálito etílico” ao monitorar a respiração de Carli Filho momentos depois do acidente. Em outro testemunho, o manobrista do restaurante onde Carli Filho tomou vinho antes do acidente disse que viu o réu embriagado, saindo carregado, cambaleando e tropeçando.

Padeiro denunciado por dirigir embriagado pede suspensão de ação penal

A Defensoria Pública da União (DPU) impetrou Habeas Corpus (HC 106941) no Supremo Tribunal Federal em favor do padeiro B.M.S., a fim de que seja suspenso o trâmite de ação penal. Ele foi denunciado por suposto crime de embriaguez ao volante, conforme o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB)

O juízo de primeiro grau o absolveu pela inexistência do teste de bafômetro, mas, inconformada, a acusação interpôs apelação pedindo o prosseguimento e a procedência da ação penal. O Tribunal de Justiça do Mato Grosso do Sul deu provimento ao recurso indicando a possibilidade de ser comprovada a embria-

guez do agente por meio de outras provas.

Em seguida, a defesa recorreu ao Superior Tribunal de Justiça (STJ), que negou a ordem reforçando a decisão do TJ sob o argumento de que existem outros elementos aptos para aferir o estado de embriaguez.

Tese da defesa

Os advogados alegam que seu cliente sofre constrangimento ilegal tendo em vista que a ação penal proposta contra o padeiro não constitui crime, uma vez que para a tipicidade da conduta deveria ter sido realizado o teste de bafômetro ou o exame de sangue para a aferição do teor alcoólico do condutor do veículo. Sus-

tentam que, para a configuração do crime, é imprescindível a comprovação de determinada concentração alcoólica.

De acordo com a defesa, a Lei 11705/08, conhecida como “Lei Seca”, modificou o artigo 306, do CTB Brasileiro. Com a nova redação do artigo 306, caput, do CTB, a norma “passou a exigir, como figura elementar do tipo, que o condutor do veículo automotor transite em via pública com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas”.

“Com a inserção da quantidade mínima exigível e com a exclusão da necessidade de exposição de dano

potencial, delimitou o legislador o meio de prova admissível”, afirmam os advogados. “Doravante, a figura típica só se perfaz com a quantificação objetiva da concentração de álcool no sangue o que, por óbvio, não se pode presumir”, completaram.

Por essas razões, pedem a concessão da liminar para que determinada a suspensão do curso da ação penal até o exame do mérito do presente HC. No mérito, solicitam a confirmação da concessão da ordem, restabelecendo a decisão de primeira instância que absolveu da conduta do padeiro, uma vez não comprovada a tipicidade da conduta imposta a ele.

Seguradora deve indenizar pais de nascituro morto em acidente de trânsito

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) determinou, por maioria, o pagamento de indenização pelo Seguro DPVAT (Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) aos pais de um nascituro morto em um acidente de trânsito. A mãe, grávida de uma menina, conduzia uma bicicleta em via pública quando se envolveu em um acidente com um veículo automotor. A filha faleceu quatro dias depois, ainda no ventre materno.

No voto-vista, o ministro Paulo de Tarso Sanseverino ponderou que o cerne da discussão jurídica situa-se em estabelecer se o caso se enquadra na expressão “indenizações por morte”, do artigo 3º da Lei n. 6.194/1974, que definiu com mais precisão os danos pessoais a serem cobertos pelo seguro. Consta no dispositivo:



Ministro Paulo de Tarso Sanseverino

“Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no artigo 2º desta lei compreendem as indenizações por morte, por invalidez permanente, total ou parcial, e por despesas de assistência médica e suplementares (...)”.

Segundo o ministro, a interpretação mais razoável da lei, centrada na proteção dos direitos fundamentais, “é no sentido de que o conceito de ‘dano-morte’, como modalidade de ‘danos pessoais’, não se restringe ao óbito da pessoa natural, dotada de personalidade

jurídica, mas alcança, igualmente, a pessoa já formada, plenamente apta à vida extrauterina, que, embora ainda não nascida, por uma fatalidade, acabara vendo sua existência abreviada em acidente automobilístico”.

Com 35 semanas de vida intrauterina, nono mês de gestação, o ministro concluiu, com base em conceitos científicos, que a menina era plenamente hábil à vida pós-uterina, autônoma e intrinsecamente dotada de individualidade genética, emocional e sentimental.

Sanseverino afirmou ainda que não vê espaço “para se diferenciar o filho nascido daquele plenamente formado, mas ainda no útero da mãe, para fins da pretendida indenização”.

O ministro entendeu que os pais da vítima seriam beneficiários da indenização, não herdeiros. Com isso, determinou que a Liberty Paulista Seguros S/A pagasse a indenização – acrescida de juros e correção monetária – e arcasse com as custas e honorários advocatícios do procurador dos autores, que arbitrou em 15% sobre o valor da condenação.

Acompanharam o voto do ministro Paulo de Tarso Sanseverino a ministra Nancy Andrighi, o ministro Sidnei Beneti e o desembargador convocado Vasco Della Giustina. Ficou vencido o ministro Massami Uyeda, relator original do recurso.

Lei baiana que exigia cintos de segurança em transportes coletivos é inconstitucional

Com base em “vastíssima jurisprudência da Corte”, nas palavras do ministro Gilmar Mendes, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) julgou procedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 874, ajuizada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), e declarou inconstitucional a lei baiana que obrigava a instalação de cinto de segurança em veículos de transporte coletivo de passageiros do estado da Bahia.

A CNT sustentava que ao legislar sobre trânsito,



a lei estadual 6.457/93 teria usurpado competência constitucional privativa da União, prevista no artigo 22, inciso XI, da Carta Política de 1988.

Ao votar pela inconstitucionalidade da norma, o ministro Gilmar Mendes, relator da matéria, lembrou que a jurisprudência da Corte aponta nesse sentido, e que a norma já estava suspensa desde maio de 1993, por conta de medida cautelar concedida na ADI. Apenas o ministro Marco Aurélio divergiu do voto do relator.

Policial rodoviário acusado de corrupção pede liberdade ao STF

A defesa do policial rodoviário federal F.F.P.S. ajuizou, no Supremo Tribunal Federal (STF), Habeas Corpus (HC 107075), com pedido de liminar, para conseguir sua liberdade, visto que se encontra preso há mais de sete meses. A defesa alega falta de justa causa para manter a prisão e inidoneidade da fundamentação adotada.

F.F.P.S. está atualmente preso no Centro de Observação e Triagem Professor Everardo Luna (Cotel), no município de Paulista, em Pernambuco. É investigado, juntamente com outros patrulheiros rodoviários, por ter cometido os crimes previstos nos artigos 288, 317, 321 e 325, do Código Penal Brasileiro. Segundo a 4ª Vara da Seção Judiciária de Pernambuco, o policial era o chefe da Delegacia de Moreno (PE) e, mesmo não estando no patrulhamento direto das rodovias, “mantém forte e claro envolvimento com corrupção para favorecer empresas”, dando ordens a subordinados sobre como agir para favorecê-las, bem como determinando a liberação de veículos retidos ou sob fiscalização, cancelamento de multas, “inclusive, a pedido de políticos”.

Conforme a defesa do policial, o decreto de prisão não possui qualquer dado concreto que o justifique, baseando-se somente em “palpites e presunções”. Por isso, a defesa entrou com pedido de liberdade junto ao Tribunal Regional Federal da 5ª Região, que foi negado. Para o TRF-5, em liberdade, o policial poderia, fazendo valer sua liderança, vir a retardar, influenciar ou até mesmo, atrapalhar a instrução criminal.

Para o Superior Tribunal de Justiça (STJ), a manutenção da prisão preventiva está devidamente fundamentada. O tribunal aponta principalmente o recebimento de propinas, a liberação de cargas e a anistia de multas de veículos, “o que demonstra, com clareza, sua perniciosidade ao meio social”.

A defesa pede a suspensão provisória da prisão, que foi confirmada pelo STJ, até a decisão final do caso, pois o policial encontra-se preso há mais de sete meses, distante do convívio com seus filhos e familiares, bem como das suas atividades laborais, sem qualquer perspectiva de retorno, afirma. No mérito, pede que seja expedido alvará de soltura, fazendo-se cessar o constrangimento ilegal imposto.

Postes de iluminação adornam Beira-Mar Continental



Sem fazer alarde, a Prefeitura da capital parece estar intensificando os trabalhos para a conclusão de um dos trechos da Beira-Mar Continental. Nas últimas semanas, os moradores da região do Estreito e Balneário têm observado a instalação de postes de iluminação por todo o trecho já completo da via.

Desde o ano passado, último período prometido para a inauguração, porta-vozes da Prefeitura têm atribuído o adiamento da estreia da avenida à falta de iluminação pública e, conseqüentemente, da sinalização, dando a entender que a Celesc teria uma parcela de responsabilidade pelo atraso.

No entanto, segundo o engenheiro Jucemar Salvador Simões, assessor da diretoria técnica da empresa de distribuição, toda a implantação, operação e manutenção da Ilu-

minação Pública é de responsabilidade da Prefeitura Municipal, cabendo à Celesc apenas a realização de projetos de adequação da rede para atendimento da solicitação de alimentação do sistema.

Simões afirma que o projeto da Prefeitura já está sendo analisado pela empresa. “O projeto foi dividido em quatro segmentos e por isso são necessários quatro pontos de conexão com nossa rede, dois dos quais precisam de reforços”, explica.

De acordo com o engenheiro, até o final do mês de fevereiro, os projetos de adequação da Celesc já estarão concluídos e as obras deste ajuste serão iniciadas assim que a Prefeitura autorizar o débito na Cosip (taxa da iluminação pública), levando a partir de então, cerca de duas semanas para serem concluídas.

Nota do Editor: Pelo andar da carruagem, parece que existe a intenção de iluminar a via até o aniversário da cidade, em 23 de março. No entanto, não existe nenhuma previsão oficial de inauguração. Em relação ao trecho em baixo da Ponte Hercílio Luz, nada parece ter sido feito e a última informação que recebemos é de que ainda faltavam desapropriações, mas se tem a impressão de que a falta de recursos seria a principal causa do atraso nas obras.

Joinville investe em bicicletários e ciclovias

Os terminais de ônibus dos bairros Itaum, Iririú e Vila Nova, em Joinville, devem ganhar bicicletários (locais para estacionar bicicletas) cobertos e vigiados por câmeras até o meio do ano.

Serão investidos R\$ 616 mil nas obras. Desse dinheiro, R\$ 493 mil são de uma emenda parlamentar do deputado Mauro Mariani (PMDB), aprovada em dezembro pelo Ministério das Cidades, e outros R\$ 123 mil são da Prefeitura.

Segundo o diretor executivo do Instituto de Planejamento (Ippuj), Vladimir Constante, o órgão deve terminar até o fim do mês de fevereiro os projetos de engenharia para que a emenda seja liberada pelo Ministério das Cidades por meio da Caixa Econômica. Com o dinheiro, será aberto processo de licitação para contratar empreiteiras que irão executar as obras. “Essa fase é que pode ser mais demorada. A partir da

entrega da ordem de serviço, a construção deve levar cerca de dois meses”, explica.

Além dos três bicicletários, o dinheiro também servirá para construção de nove quilômetros de ciclovia, interligando os terminais a outras ciclovias já existentes. Mais da metade dessas ciclovias será no terminal do Itaum.

A previsão é de que o terminal do Vila Nova tenha espaço para cerca de 60 bicicletas e que os do Itaum e Iririú comportem cerca de 30 veículos cada. Os números foram definidos com base na quantidade de bicicletas deixadas diariamente nesses locais.



Estudo aponta as rodovias estaduais mais perigosas

A Polícia Militar Rodoviária Estadual entregou, no dia 10 de fevereiro, um relatório com os pontos críticos das rodovias catarinenses para o secretário de Infraestrutura, Valdir Cobalchini.

Com o estudo, a secretaria deve lançar, em abril, um programa para intervir nos locais mais perigosos. O objetivo é amenizar, com sinalizações diferenciadas, e, com a engenharia de tráfego, intervir nos pontos onde houver necessidade. A previsão, segundo Cobalchini, é em abril entregar um programa com obras e orçamento.

O estudo da PMRV aponta que o trecho não duplicado da SC-401, em Florianópolis, é

o que mais ocorre acidentes em SC. Ano passado, estatísticas divulgadas desde 2004 também apontavam a rodovia como uma das mais perigosas do Estado.

O relatório divulga, ainda, que em 3,9 mil quilômetros das 20 rodovias com maior número de acidentes, 153 quilômetros apontam alto risco. A secretaria de Infraestrutura pretende atuar nesses pontos específicos.

De acordo com o comandante, tenente-coronel Norberto de Souza Filho, além do relatório com os pontos críticos, outro com as condições da malha viária também foi elaborado pela corporação.

MULTA DE TRÂNSITO pode ser dispensada em alguns casos

Circula pela internet a informação de que, no caso de multa por infração leve ou média, o infrator que não fosse multado pelo mesmo motivo no período de um ano teria direito a substituição da penalidade de multa por advertência, com base no artigo 267 do Código de Trânsito Brasileiro. No entanto, de acordo com o gerente geral da Junta Administrativa de Recursos e Infrações (JARI) do Detran/SC, Dr. Carlos Henrique Amaral, falta esclarecer que além desse requisito de não reincidência da infração (leve ou média) no prazo de 12 meses, existe ainda uma condição subjetiva que dá à autoridade competente a oportunidade de entender ou não esta providência

como mais educativa, dependendo do prontuário do infrator.

Isso significa que, mesmo que o infrator não tenha sido multado pelo mesmo motivo no último ano, se o seu prontuário tiver registros de inúmeras outras infrações no período ou anteriormente, a autoridade pode entender que esta providência não é a mais educativa e manter a penalidade de multa. “Essa é uma *condição subjetiva. Para ganhar o benefício do artigo você precisa cumprir todos os requisitos - objetivos e subjetivos*”, afirma.

Porém, se o motorista tiver a ficha limpa e aquela infração leve ou média mostrar ter sido apenas um minuto de desatenção, é bem provável que ele con-

siga a substituição da penalidade de multa por advertência.

Amaral alerta ainda que para solicitar tal substituição, não basta simplesmente se dirigir ao Detran, mas sim, procurar a autoridade de trânsito competente. Isso porque a multa pode ter sido emitida pelo município, pelo Deinfra ou pelo Detran. Ou seja, não adiantará nada procurar o Detran se a multa tiver sido emitida por outro órgão.

Finalmente, caso o infrator se dirija ao órgão competente e se encaixe no que diz a Lei, em aproximadamente 30 dias, ele receberá pelo correio a advertência por escrito, perderá os pontos, mas não pagará nada.

Código de Trânsito Brasileiro

Art. 267 – Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.



Dr. Carlos Henrique Amaral, Detran-SC

Se reajustada, multa poderia dobrar de valor

Com a extinção da Ufir, penalidade a motoristas está congelada há uma década. Cobrança maior poderia coibir infrações, dizem especialistas

Congelado há dez anos, o valor das multas de trânsito seria o dobro hoje se tivesse sido reajustado como prevê o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A legislação estipula a correção de acordo com a Unidade Fiscal de Referência (Ufir) – atualizada diária, mensal ou trimestral-

mente até o final década de 1990 para acompanhar a inflação exorbitante da época. Em 2000, a Ufir foi extinta e desde então o valor pago por infratores não é modificado. Para especialistas, o aumento poderia ajudar a coibir delitos e acidentes de trânsito.

O artigo 258 do CTB estabelece que os valores deveriam ser corrigidos mensalmente de acordo com a variação da Ufir ou outro índice legal. Mas, quando a unidade foi extinta, o governo federal não instituiu outro método para o reajuste, deixando-o congelado por uma década. O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) diz que somente uma alteração na legislação pode instituir outro parâmetro para a correção.

Para especialistas, no momento, esta é a melhor alternativa, já que somente resoluções ou decretos poderiam ser questionados na Justiça. Isso porque o passar dos anos criou um imbróglio e a grande dúvida é se os valores deveriam ser corrigidos de forma a compensar os últimos dez anos ou não. “O legislador na época pensou na possível extinção da Ufir, colocou outra possibilidade e o governo federal estaria apto para informar qual o novo índice, mas não o fez”, diz o advogado Marcelo Araújo, presidente da Comissão de Direito de Trânsito da seccional do Paraná da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-PR).

Tramita no Congresso Nacional um projeto de lei

que prevê essas alterações, mas ainda não há previsão para aprovação. Neste mês de janeiro, a matéria está na Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados e ainda terá de passar pelo Plenário da casa e seguir para o Senado.

PARA PESAR NO BOLSO

Segundo especialistas, a infração de trânsito tem de pesar no bolso dos motoristas para que seja coibida. O Presidente da Comissão de Trânsito da OAB-SP e um dos autores do Código de Trânsito Brasileiro, Cyro Vidal argumenta que o valor alto é um incentivo para mais cuidado. Apesar disso, ele lembra que o trânsito também precisa de pontos como educação, fiscalização e investimento. Para

ele, o governo federal não fixou novos índices para correções porque os veículos já são penalizados com outros pesados impostos e sanções.

Para Marcelo Araújo, o aumento do poder aquisitivo na última década fez com que a punição da multa não tivesse tanto impacto. Ele explica que, além dessa penalidade, a perda da carteira ajuda a punir com isonomia condutores de diferentes classes sociais. Já o presidente da Associação Brasileira de Educação de Trânsito (Abetran), George Marques, afirma que a punição monetária ajuda a coibir infrações, mas não resolve sozinha a questão da violência entre os condutores. “É uma questão cultural. A educação é primordial para mudar a perspectiva.”

CARTAS

BR 101 Norte

Fico feliz em saber que a FIESC tem fiscalizado a falta de investimentos no trecho Norte da BR 101, em Santa Catarina. Porém, fica uma dúvida: Esse tipo de ação não deveria ser encabeçada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ou por algum outro órgão do governo federal? Como é que eles dão a concessão do trecho, autorizam a cobrança de pedágio e, simplesmente, não conferem se o acordo está sendo cumprido? No mínimo, estranho!

Fábio de Sá – Joinville/SC

Hipocrisia

Para mim não existe termo que defina melhor a atual postura da nossa sociedade. Como bem colocou o Dr. José Roberto Dias, “hipócrita sociedade que se de um lado aplaude a recuperação do Complexo do Alemão, condena o narcotráfico e a violência urbana, de outro faz campanha contra o crack e não reage à exposição de seus jovens ao estímulo para o uso de droga”. Uma ENORME vergonha!

Lucas Morelo – Brasília/DF

Congratulação e agradecimento

A unidade catarinense da Polícia Rodoviária Federal parabeniza toda a equipe do Monatran pelo trabalho sério e comprometido com que trata os assuntos do trânsito, tema tão importante para a vida das pessoas, mas que, habitualmente, não é tratado com a devida relevância. Também, registramos nosso agradecimento pela constante divulgação e valorização das nossas atividades em busca da construção de um trânsito mais humano e seguro.

Leandro Andrade do Nascimento
Chefe do Núcleo de Comunicação Social 8ª SRPRF/SC

Prêmio Volvo

Fiquei bem orgulhosa em saber que o nosso Detran foi agraciado com a premiação da Volvo. Sem dúvida alguma, um verdadeiro Oscar! Parabenizo a todos os envolvidos e fico na torcida para que o departamento de educação na entidade seja mais valorizado.

Ana Claudia – Florianópolis/SC

Fim de festa

Infelizmente, parece que as reflexões de fim de ano não têm servido para conscientizar os brasileiros de suas responsabilidades no trânsito. Aliás, nem mesmo os números mais aterrorizadores da carnificina de nossas estradas parecem comover o nosso povo. Chora-se muito pelas vidas perdidas em desastres naturais. Mas se aceita passivamente as milhares de mortes ocasionadas pelo comportamento irresponsável e criminoso do ser humano no trânsito.

Marcos Paulo – Rio de Janeiro/RJ



Tempo de Recomeçar

Estamos todos na expectativa pelo ano que virá. De fato, nossa torcida é que não troquem apenas os nomes e as siglas, mas sim, as ações e prioridades. Nosso desejo é que o trânsito saia do “anonimato” e figure na dianteira das ações dos recém-eleitos. Sucesso a todos do MONATRAN!

Luiz Carvalho – Campo Grande/MS



Promessas

Meu grande sonho é ler a seguinte manchete no Jornal O Monatran: “Promessa Cumprida!”. Eu sei que pode parecer algo longe de se concretizar, mas nunca é demais sonhar. Lamentavelmente, parece não haver mais aquele compromisso com a palavra. Nossos governantes prometem sem ter o compromisso de cumprir e, assim, a população continua amargando horas de congestionamento e se sujeitando aos perigos de nossas mal planejadas vias.

Clara de Jesus – São José/SC

MAURO MOTORISTA:



Transportar crianças em moto é imprudente

Transportar criança em moto além de imprudente pode acarretar a perda da Carteira Nacional de Habilitação



Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), transportar crianças menores de sete anos em motocicleta é considerado uma infração gravíssima, multa de R\$ 191,00 e suspensão da Carteira Nacional de Habilitação. Outra irregularidade que os adultos cometem, é conduzir a criança na frente do condutor, ou seja, no tanque do combustível.

Assim como o condutor, as crianças devem estar usando capacete apropriado para o tamanho da sua cabeça e que tenha faixa refletiva,

selo do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro), viseira e proteção de queixo. “Transportar crianças menores de sete anos ou que não tenham condições de cuidar de sua própria segurança é infração gravíssima”, salienta Hélio dos Reis Santos, chefe da Seção de Educação no Trânsito, pertencente à Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes Especiais e Proteção de Bens e Serviços Públicos (Settrans) de Uberaba.

Santos lembra que crianças que estão com alguma impossibilidade de se segurar de maneira adequada no condutor ou na moto, como braço ou perna quebrada, não podem ser transportadas. “Também é terminantemente proibido o transporte de uma terceira pessoa na motocicleta, a infração também gera multa no valor de R\$ 127,00. Infelizmente, essa regra, no entanto, dificilmente é cumprida pelos pais que trafegam pela cidade colocando em risco a vida dos seus filhos”, conta.

Não é necessário contratar advogado para receber Dpvt

Pelas regras do Seguro Dpvt, parentes das pessoas que morreram em acidentes têm direito de receber R\$ 13.500 de indenização. Não é preciso pagar nada para receber o seguro, bem como não é necessário contratar advogado para dar entrada na documentação que garante o dinheiro. A liberação ocorre em no máximo 30 dias.

Os feridos em acidentes

que tiveram despesas médicas hospitalares na rede privada têm direito de receber até R\$ 2.700 a título de ressarcimento. De janeiro a setembro de 2010, 2.917 pessoas de Minas Gerais receberam de volta R\$ 4,5 milhões gastos com o tratamento dos ferimentos causados pelos acidentes. No mesmo período de 2009, o volume pago foi de R\$ 6 milhões para 6.142 pessoas.

Pela legislação atual, 45% do que é arrecadado com o Seguro Obrigatório vão para o Sistema Único de Saúde (SUS) para o custeio à assistência médico-hospitalar das vítimas de acidentes de trânsito, e 5% para o Denatran aplicar em campanhas de prevenção de acidentes e educação no trânsito. A outra metade é usada para indenizar as vítimas dos acidentes.

NOVAS REGRAS para autoescolas já funcionam

As autoescolas brasileiras já estão trabalhando com as novas regras, que objetivam a educação e não a punição.

As autoescolas brasileiras já estão trabalhando sob novas regras. Entre as novas regras, destaca-se o índice de aprovação de pelo menos 60% dos alunos. A nova exigência, fixada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), será uma das condições para que elas tenham o seu credenciamento renovado a cada ano. Se o percentual não for atingido, as autoescolas terão problemas na hora de renovar o credenciamento no Departamento de Trânsito (Detran).

Estão com índice abaixo do exigido 40% das autoescolas. O percentual mínimo de aprovação está valendo apenas para as provas teóricas. Depois a medida deverá ser estendida aos exames de direção. Os aspirantes a motoristas têm obrigação de passar 45 horas tendo aulas teóricas sobre trânsito e 20 horas de aulas práticas. A mudança acrescenta mais 15 e 5 horas nas respectivas matérias.

As novas regras objetivam a educação, e não a punição. A determinação do Denatran foi baseada no crescente número de acidentes. As aulas de direção defensiva, que ensinam o cuidado ao conduzir e o significado das sinalizações, vão passar de 8h para 16h.

A criação da cota mínima de aprovados é só uma das mudanças impostas pela resolução 358, em vigor desde agosto do ano passado. Outras são a fixação do teto de aulas diárias e a mudança na idade máxima dos veículos usados nas aulas. As motos utilizadas pelas autoescolas precisarão ser mais novas - a idade máxima caiu de oito para cinco anos. Já os veículos mais pesados, como ônibus e caminhões, poderão ser mais velhos - a tolerância subiu de oito para 15 anos. Para os carros, segue como era: no máximo, oito anos de fabricação.

DISPOSITIVO ANTIFURTO

Montadoras dificilmente cumprirão novo prazo

As montadoras de automóveis dificilmente serão capazes de cumprir o novo prazo estabelecido pelo Contran para a adoção de dispositivos antifurto. Teoricamente, a partir de 31 de maio deste ano, 20% dos carros vendidos no País deverão ser dotados do equipamento.

O problema é que as montadoras estão atrasadas em seus pedidos de compras desses dispositivos e não conseguirão incluí-los em sua linha de produção a tempo. “Um novo adiamento é praticamente inevitável”, afirma uma fonte do setor de telecomunicações que acompanha de perto o assunto.

A expectativa do mercado é de que o Contran adie outra vez o cronograma, provavelmente para uma data no segundo semestre. O que fez as montadoras atrasarem seus pedidos no ano passado foi perceber que o próprio governo não estava fazendo a parte dele: faltava contratar uma integradora para o chaveamento remoto dos SIMcards e gerenciamento da interface entre operadoras e TIVs, o que requer sistemas HLR e OTA.

A necessidade dessa contratação foi percebida em dezembro de 2009, sem tempo de incluí-la no orçamento de 2010. Agora, a solução encontrada deve ser usar o Serpro como integrador. O órgão tem um equipamento de HLR, com o qual serão feitos testes neste primeiro semestre com alguns automóveis já dotados de dispositivos antifurto.

BARULHO do trânsito aumenta risco de DERRAME em idosos



Morar perto de uma via movimentada pode trazer mais problemas à saúde do que se imaginava. A exposição ao barulho do tráfego aumenta o risco de aci-

dente vascular cerebral (AVC), popularmente conhecido como derrame. De acordo com pesquisa publicada no dia 26 de janeiro, na edição online do

European Heart Journal, o perigo é maior nas pessoas com mais de 65 anos.

O estudo mostrou que as chances das pessoas abaixo dessa faixa etária sofrerem um AVC eram estatisticamente desprezíveis. Contudo, acima dessa idade, o risco aumenta 27% a cada 10 decibéis a mais de barulho - e cresce ainda mais se o barulho ultrapassar os 60 decibéis.

A pesquisa é um recorte do estudo dinamarquês *Dieta, Câncer e Saúde*, que recrutou 57.053 pessoas com idades entre 50 e 64 anos. Deste total, 51.485 participantes forneceram os locais em que moravam há pelo menos dez anos e os resultados mostraram que 1.881 sofreram derrame. Para o estudo, os pesquisadores consideraram o nível de poluição do ar, a

exposição a vias movimentadas e a rota de aviões, além de outros fatores como estilo de vida, fumo, dieta e consumo de álcool e cafeína.

ESTUDO PIONEIRO

Estudos anteriores já relacionaram o barulho das ruas ao aumento da pressão sanguínea, aos ataques cardíacos e a outras doenças cardiovasculares. “Este é o primeiro estudo a investigar a associação entre a exposição ao ruído do tráfego e o risco de AVC”, diz Mette Sorensen, autor da pesquisa.

“Pessoas mais velhas tendem a ter padrões de sono mais fragmentados e são mais suscetíveis aos distúrbios do sono. Isto poderia explicar porque o risco de acidente vascular cerebral foi observado principalmente nas volun-

tários idosos”, afirma Sorensen.

Como o estudo é epidemiológico, não é possível afirmar que o barulho do tráfego seja a *causa* do aumento do risco de AVC, apenas que existe uma *relação*. O mecanismo pelo qual o barulho poderia aumentar o risco de AVC ainda é desconhecido.

Estudos anteriores já haviam demonstrado que a exposição prolongada aos barulhos do tráfego rodoviário e aéreo na faixa entre 65 e 70 decibéis (o barulho de um automóvel em trânsito) era associada com o risco de doenças cardiovasculares. Segundo relatório da Organização Mundial da Saúde, apesar de pequeno, o aumento do risco é importante pois atinge um grande número de pessoas.

Luzes acesas durante o dia evitam acidentes

Andar com os faróis acesos durante o dia para a maioria dos motoristas pode parecer estranho. Mas, na verdade, este é um importante procedimento de segurança e, em países norte-americanos e europeus, a adoção desta prática já salvou muitas vidas. É o que dizem estudos dos respeitadas NHTSA (Administração Nacional de Segurança de Tráfego em Rodovias) e da EuroNCAP (programa europeu de avaliação de carros).

Em 1962, especialistas de trânsito dos EUA descobriram que nos acidentes rodoviários com ônibus o principal tipo de choque era frontal, acontecia em retas e que o motivo era a confusão visual entre a cor dos veículos — azuis ou pretos — e a do céu e do asfalto. Antes

de mudarem a cor dos ônibus, os especialistas recomendaram que eles viajassem com os faróis acesos e, como resultado, o número de acidentes foi reduzido em 2/3.

Países como a Finlândia, Suécia, Noruega, Dinamarca e o Canadá aprovaram a lei DRL (luzes de iluminação diurna) e observaram significativa redução do número de acidentes. No Canadá, pesquisas comprovaram que, nas retas, os faróis acesos são perceptíveis a até três quilômetros de distância e, a partir de então, o governo passou a exigir que os veículos sejam equipados com sistema que aciona os faróis assim que o carro é ligado.

No Brasil, por sugestão do extinto Departamento Nacio-



nal de Estradas de Rodagem (DNER), algumas empresas de ônibus já adotam esta medida de segurança há mais de 20 anos. A partir da vigência do novo Código de Tráfego Brasileiro em 23/01/98, o artigo 250 estabelece a obrigatoriedade do uso dos

faróis acesos durante o dia para veículos de transporte coletivo de passageiros.

Por aqui, estudos mostram que os faróis ligados durante o dia aumentam em 60% a percepção visual periférica do pedestre — o que diminui o número de atropelamentos e

colisões com outros veículos.

Fique atento ao Código -

O artigo 250 do Código de Tráfego Brasileiro, no inciso ‘I’, estabelece a obrigatoriedade de o veículo em movimento manter a luz baixa: a) durante a noite; b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública; c) de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiro; d) de dia e de noite, tratando-se de ciclomotores. No inciso ‘II’ do mesmo artigo, também é obrigatório o veículo em movimento manter as luzes acesas de posição sob chuva forte, neblina ou cerração. Transitar com os faróis acesos durante o dia aumenta consideravelmente a segurança dos motoristas e pedestres.