



VEREADORES DA CAPITAL REJEITAM ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA



Projeto de lei complementar do Executivo que instituía o **Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)** de Florianópolis, apesar de importante para a cidade, não teve aprovação na Câmara de Vereadores. Mesmo com maioria favorável estranha-se o fato de o presidente da Câmara, Gean Loureiro, e do prefeito Dário Berger não conseguirem os votos necessários para sua aprovação. Berger acusa o lobby feito pela Construção Civil e afirma: *“A construção civil é mais poderosa do que se imagina”*. (Veja nas páginas 6 e 7 matéria completa sobre o assunto e como votaram os vereadores)

BR 101



Estudo solicitado pela Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC) afirma que duplicação do trecho Sul da BR 101 não ficará pronta antes de 2014. (Pág. 12)

SC é destaque na IX Edição do Prêmio Denatran de Educação no Trânsito

Rosângela Bittencourt, coordenadora de Campanhas Educativas do Detran de Santa Catarina, recebe o certificado das mãos do Ministro Márcio Fortes. (Pág. 4)



Detran X Ciasc
Controle dos Registros de pontos nas CNHs é tema de discussão.

Página 2

Colunistas "O monatran"



José Roberto de Souza Dias
Página 5

Brasil Urgente

Ildo Raimundo Rosa
Página 7



A cidade a deriva

BEIRA-MAR CONTINENTAL



Será mesmo inaugurada em março? (Pág 8)

TREVO DA SETA



Obra do Elevado exclui ciclistas e pedestres (Pág. 5)

EDITORIAL

Ano Novo, velhos problemas



Um novo ano começa e os velhos problemas fazem esmorecer a esperança de um futuro melhor. No Brasil o incentivo do governo à compra de veículos individuais como recurso à mobilidade, em detrimento do investimento no transporte público, mostra que não existe de fato um compromisso com o trânsito e com a saúde pública. Só em 2009 foram mais de três milhões de veículos incorporados à frota nacional.

Em Florianópolis, a rejeição do projeto de lei complementar que instituiu o Estudo de Impacto de Vizinhança nos dá a certeza de um amanhã ainda mais congestionado no trânsito da capital, à mercê de uma espécie de ditadura da indústria da construção civil.

O que fazer? Para onde fugir? Como viver uma vida tranqüila sem perder horas no trânsito? (Isso quando não se perde a vida, a saúde, a família).

Mais um ano começa... e o que podemos esperar para o trânsito do nosso Brasil?

Diz a sabedoria popular que “em casa onde falta pão, todos brigam e ninguém tem razão”. Como acontece em tantas outras situações brasileiras, os responsáveis pelos problemas do nosso trânsito são muitos e cada um se incumbe de colocar a culpa nos outros, de acordo com seus interesses pessoais.

Porém, quando se fala de trânsito, problemas e soluções estão no mesmo grau de complexidade. Da mesma maneira que o problema trânsito é provocado não apenas por um, mas por um conjunto enorme de fatores, também não existe uma solução para o trânsito, mas **muitas**.

DETRAN X CIASC

Registro de pontos na CNH continua sendo feito de forma manual. CIASC responsabiliza o DETRAN e o DETRAN coleciona documentos que comprovam o contrário.

Com poucos funcionários, muitas infrações para avaliar e sem a modernização do sistema de registro de pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina - DETRAN luta de mãos amarradas para notificar parte dos cerca de 10 mil condutores que, estimativamente, se encontram com o direito de dirigir suspenso no Estado.

Em Florianópolis, por exemplo, apenas duas pessoas estão encarregadas por controlar manualmente os dados dos motoristas que ultrapassaram o limite de pontos na CNH (20 pontos ou mais), digitando e imprimindo relatórios, analisando e encaminhando, pelo correio, a notificação aos infratores.

Segundo o gerente geral das JARIs e de Aplicação e Imposição de Penalidades do DETRAN/SC, Carlos Henrique do Amaral e Silva, a solução vem sendo discutida

exaustivamente desde 2008. Amaral explica que já foi solicitado ao Centro de Informática e Automação de Santa Catarina - CIASC que

o Processo de Suspensão por Pontuação e Cassação seja cadastrado no sistema DETRAN/Net, bem como a automação do envio das notificações, assim como acontece com as multas.

“Já foram realizadas diversas reuniões, onde foram explicadas, à exaustão, todos os procedimentos a serem implementados; já encaminhamos todas as diretrizes solicitadas pelo CIASC; mas até agora, só recebemos promessas não cumpridas”, lamenta Amaral.

Em 21 de junho passado, Luiz Paulo da Silva, líder do projeto DETRAN/Net

do CIASC, afirmou à equipe do Diário Catarinense que o projeto piloto seria implantado na capital ainda naquele mês. Posteriormente, Marcos Aurélio Cane,

do CIASC, através de mensagem eletrônica, estipulou a data de 15 de agosto para a implantação na capital.

De um lado, o líder do projeto DETRAN/Net afirma que constantes pedidos de alteração feitos pelo DETRAN seriam os responsáveis pelo adiamento da conclusão do projeto. Do outro, Amaral assegura que não acontecem mudanças na legislação vigente em relação à pontuação desde abril do ano passado.

Para Amaral, a falta de um sistema automatizado para a emissão de notificações de suspensão por pontos, além de atingir um dos princípios básicos da administração pública que é o da publicidade de seus atos, prejudica o efeito educativo da punição. “Temos observado a diminuição da reincidência daqueles motoristas que cumprem a suspensão e participam do curso de reciclagem. Porém, com a demora na aplicação das penalidades, reforça-se o sentimento de impunidade”, declara.



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

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.

Especialistas divergem sobre formato de campanhas de trânsito

Desde o dia 1º de novembro, o Ministério das Cidades divulga uma campanha de educação de trânsito intitulada *Sou legal no Trânsito*. Segundo o diretor do Denatran, Alfredo Peres da Silva, a idéia foi enfatizar a interdependência entre os diferentes atores sociais, valorizando prioritariamente os comportamentos positivos de pedestres, motoristas, motociclistas e ciclistas.

Para o sociólogo Eduardo Biavati, a campanha foi bem produzida, mas não atinge o principal público vítima dos acidentes de trânsito: os jovens. “É preciso fragilizar o sentimento de invulnerabilidade dos jovens e não tem como fazer isso se você não for capaz de demonstrar a violência do trânsito. Quando você não consegue emocionar, você não consegue trazer mudança de comportamento”, diz.

Segundo Biavati, não é preciso usar imagens chocantes, mas usar a compreensão racional e também humanizada. “A campanha do Ministério é uma repetição das regras e revela a incapacidade para falar da violência. Ela é bonita, mas não funciona! Não podemos fantasiar, tem que mostrar para o jovem as consequências dolorosas e definitivas de um acidente, mostrar que o corpo humano é frágil, tem limite”, enfatiza.

Já para o Ministério das Cidades, a campanha *Sou legal no Trânsito*, buscou uma identificação com o público jovem por meio da linguagem, figurino e história, com a retratação de situações em que ele se identifique. “A campanha buscou transcender a mera



Enquanto para o sociólogo Eduardo Biavati é preciso mostrar as consequências dolorosas e definitivas de um acidente, outros especialistas apostam na abordagem positiva



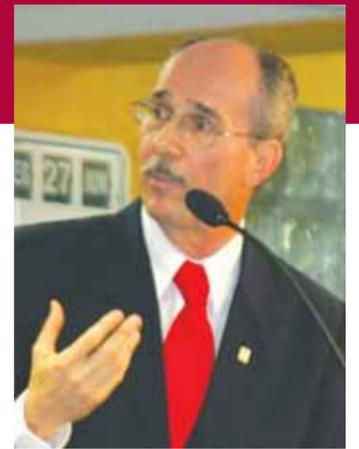
Alfredo Peres da Silva, diretor geral do Denatran.

apresentação de regras e normas, possibilitando a reflexão sobre o comportamento das pessoas no trânsito”, diz Alfredo Peres. Ele explica que são evitadas abordagens negativas ou que representem a violência e se aposta mais em mensagens educativas, como propõe a Resolução 314 do Conselho Nacional de Trânsito.

A coordenadora do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, Anaelse de Oliveira, que desde 2001 trabalha com educação de trânsito no ensino médio, também aposta em mensagens positivas. “Acreditamos que campanhas como esta, que reforçam os comportamentos mais adequados, são melhores”, diz. Segundo ela, normalmente, os educadores defendem a abordagem positiva e os comunicadores apostam em mensagens com impacto maior, mais realistas. “Eu acredito que existe resultado com campanhas realistas, mas o reforço do positivo tem resultados melhores”, finaliza.

PALAVRA DO PRESIDENTE

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



INVERSÃO DE PRIORIDADES

É inconcebível que diante do quadro caótico que aprisiona o trânsito em nosso País, o Governo Federal (sob o comando do Denatran), produza mensagens tímidas e mal formuladas que assistimos pelos meios de comunicação, ao invés de promover uma verdadeira campanha de apelo nacional convocando os Ministérios: das Cidades, da Saúde, dos Transportes e da Educação, como também os Detrans de todo o Brasil e os órgãos municipais encarregados do sistema, no sentido de motivar uma grande união por um projeto de salvação de vidas. Além disso prefere estimular a venda de automóveis, reduzindo consideravelmente os impostos incidentes e, agora, em mais uma demonstração de total desinteresse pela realidade desesperadora das nossas ruas, avenidas e rodovias, resolve também estimular a venda de motos, facilitando o crédito para a sua aquisição.

Tais medidas sinalizam, embora possa parecer absurdo, que nossas autoridades estão na contramão do bom caminho e de costas para o que vem sendo feito mundo afora, com iniciativas de órgãos internacionais na busca incansável por medidas que possam mudar esse trágico panorama que ronda nossas vias públicas em toda parte.

Temos acompanhado com grande interesse e dado grandes espaços em nosso jornal “O MONATRAN” a tudo o que acontece com o projeto “SALVAR VIDAS NAS ESTRADAS”, como o último encontro em Moscou, no dia 29 de novembro. Dele, tendo à frente a ONU – Organização das Nações Unidas, sem a presença de qualquer ministro brasileiro, originou-se a Carta de Moscou, onde foram definidos 11 itens a serem perseguidos, com a ajuda de grandes bancos internacionais e 140 países.

Nada temos contra a venda de automóveis e motos, nem mesmo contra as promoções que facilitem suas vendas. Acontece que mais urgente e necessário é haver um esforço do nosso governo em promover, isto sim, campanhas maciças objetivando a redução das mortes e acidentes que no dia-a-dia acontecem em todo o território nacional. É urgente e vital que toda a energia esteja voltada para encontrarmos soluções que levem à efetiva mudança desse clima de desespero e inquietação que afronta a nação e vitima milhares de famílias brasileiras.

Denatran homenageia vencedores do IX Prêmio de Educação no Trânsito

Marcada em cima da hora, cerimônia de entrega da premiação, realizada no dia 17 de dezembro em Brasília/DF, ficou aquém do merecido pelos vencedores da nona edição do Prêmio.

O hotel à margem do Lago Paranoá impressionava. Porém, com o palco sendo montado na presença dos vencedores e um certificado que qualquer aprendiz em informática pode copiar, o IX Prêmio Denatran de Educação no Trânsito deixou a desejar no quesito organização. Isso sem contar o adiamento, sem explicações, na véspera da entrega da homenagem (em novembro) e as informações desconstruídas sobre a nova data para a realização da cerimônia.

Todo este descuido porém, não tirou o brilho dos 29 trabalhos premiados, produzidos por representantes de 13 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 ocasião, o ministro das Cidades, Márcio Fortes ressaltou que o concurso visa mais do que premiar bons trabalhos. “A idéia é que os vencedores do Prêmio sejam multiplicadores das boas iniciativas, para que no futuro se tornem cidadãos conscientes. É preciso compreender que todos somos partes do trânsito, com direitos e deveres, por isso, é preci-



Foto: Marco Antonio Zanfra

Da esquerda para direita, o empresário Faruk El-Kathib, idealizador do material didático utilizado no programa “Se Essa Rua Fosse Minha”; a deputada federal Emília Fernandes; a aluna Cristiele Noronha; a coordenadora de Campanhas Educativas do Detran/SC, Rosângela Bittencourt; e o deputado federal Hugo Leal.

so que haja uma relação de respeito entre motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres”, enfatizou Fortes.

Além da presença do ministro Márcio Fortes, a solenidade contou com a presença do diretor do Denatran, Alfredo Peres da Silva; e dos deputados Emília Fernandes, Beto Albuquerque e Hugo Leal; além do secretário executivo do Ministério das Cidades, Rodrigo Figueiredo.

Santa Catarina sobe duas vezes ao pódio

Durante a solenidade de premiação do Denatran, Santa Catarina subiu duas vezes ao “pódio” dos vencedores. Primeiro, a coordenadora de Campanhas Educativas do Detran de Santa Catarina, Rosângela Bittencourt, recebeu o prêmio pela terceira colocação na categoria ‘Educação no Trânsito - Projetos e Programas’ do IX Prêmio Denatran de Educação no Trânsito. Depois dela, a estudante Cristiele Noronha, de Barra Velha – litoral norte do Estado, foi a primeira colocada no quesito POESIA, para alunos da 5ª à 8ª séries do Ensino Fundamental.

“Pra mim, foi como se tivesse recebido o primeiro lugar. Afinal, esse é o primeiro reconhecimento da importância da educação depois de acabarem com a Gerência de Campanhas Educativas do Detran/SC”, desabafa Rosângela.

Trecho da Poesia de Cristiele

CAMINHÃO DE SONHOS

*“Sonhei que era um caminhão
Que transportava educação
Sempre estacionava direito
E nunca entrava na contramão*

*A buzina era de utilidade
E não sinal de vaidade
Eu sempre respeitava os pedestres
E os limites de velocidade (...)*

Programa



Capa recente do material. Em 2010, serão incluídos três novos personagens (afro-descendente, asiático e portador de necessidades especiais-cadeirante)

O trabalho premiado do Detran/SC é o programa “Capacitação de Professor Multiplicador em Educação para o Trânsito - SE ESSA RUA FOSSE MINHA”, desenvolvido desde 2006, em parceria com a Editora Fama, de Curitiba/PR.

Segundo Rosângela, mais de 350 mil alunos já foram alcançados pelo programa, cujo objetivo é capacitar professores para atuarem como multiplicadores em suas unidades escolares, buscando a diminuição de acidentes e, principalmente, proporcionando à população um plano de atividades na área de educação para o trânsito.

O material trabalhado é revisado constantemente e adequado às necessidades apontadas pelos professores e é composto pelo guia do professor, do aluno e dos pais, além de cartazes, jogos de memória e DVD.

Até hoje, 45 municípios do Estado foram atendidos. Segundo Rosângela, o critério para o atendimento é o interesse demonstrado pelo município (dentro das possibilidades da coordenadoria) e, preferencialmente, pedidos oriundos de escolas públicas.

Obra do **ELEVADO DA SETA** exclui ciclistas e pedestres

Desde o início das obras, em setembro último, a empreiteira contratada para executar o Elevado da Seta interrompeu a passagem de ciclistas e pedestres pelo local, impedindo-os de alcançar a ciclovia e a calçada da Via Expressa.

Para o Diretor Administrativo da ViaCiclo, André Geraldo Soares, é lamentável perceber que, em regra geral, todo 'melhoramento viário' tem significado a piora da vida de ciclistas, pedestres e cadeirantes. "Tudo fica mais longe e mais perigoso: para tentar incluir ainda mais os carros, exclui-se o ser humano", observa.

A ViaCiclo requereu à Secretaria de Obras que seja instalada uma passagem provisória segura para os ciclistas e pedestres alcançarem o aterro; requereu também que em todo o entroncamento

viário do Trevo da Seta, que se tornará mais ainda mais perigoso devido ao adensamento de veículos motorizados transitando em alta velocidade, seja construída ciclovia e calçada com acessibilidade às pessoas com deficiência, permitindo o deslocamento ativo entre os bairros.



ViaCiclo encaminha ofício à Secretaria de Obras de Florianópolis alertando sobre o grave problema.



Foto aérea do entroncamento do Trevo da Seta indicando a requisição, efetuada pela ViaCiclo, de construção de ciclovia e de calçada acessível a pessoas com deficiência para garantir a segurança da mobilidade ativa no local

Segundo Soares, é importante que a sociedade se mobilize para garantir seu direito de acesso na cidade e para lembrar o poder público de seus compromissos com a qualidade de vida. "Ouvimos muitas declarações favoráveis à educação para o trânsito e à mobilidade sustentável, mas infelizmente as medidas governamentais continuam fiéis ao modelo excludente", indigna-se.

Jose Roberto de Souza Dias *



Brasil Urgente

Chegou a hora! O Brasil precisa desenvolver uma rede social para monitorar situações, áreas e épocas de risco, só assim poderá criar programas eficientes de prevenção de acidentes e catástrofes.

Atualmente, a sociedade brasileira se mantém quase que inerte perante os acidentes de trânsito, os desastres naturais e outros acontecimentos. Considera-os fatos inevitáveis e que nada pode ser feito para preveni-los, contê-los e diminuir seus efeitos deletérios.

O Brasil insiste em ficar na contramão de outros países que se preparam e se organizam para prevenir acidentes de tráfego, desastres naturais, terrorismo e outras formas de violência. Tal comparação parece esdrúxula, porém é muito realista.

O País tem uma frota de veículos automotores menor do que a dos USA, por exemplo, mas nossos acidentes por 10.000 veículos em circulação são maiores e muito mais violentos. O mesmo ocorre com os desastres naturais, em número e grandeza somos menos suscetíveis, mas em termos de prevenção e de conseqüências sociais somos muito seriamente afetados. Mais grave ainda, em termos de monitoramento de áreas de risco nossos índices beiram ao zero absoluto quando comparados com outras nações.

Essa situação torna-se menos compreensível quando se verifica a excelente qualificação dos técnicos e pesquisadores brasileiros que estão entre os melhores do mundo.

Segundo Augusto José Pereira Filho, professor do Departamento de Ciências Atmosféricas da USP, em entrevista à Globo, o que nos falta é integração entre os vários sistemas de coleta de informações.

A integração de informações é peça fundamental em qualquer processo preventivo. Os dados recolhidos, por estações meteorológicas, radares, satélites, etc., precisam de cruzamentos constantes. Mas só isso não basta!

A rede de equipamentos, existente no País, não cobre todo o território nacional e possui sérias lacunas, inclusive nas áreas de risco. Evidente que se a área de coleta de informações é insuficiente, o cruzamento de dados originariamente estará comprometido e, portanto não será possível realizar um trabalho de prevenção com um mínimo de margem de segurança.

Rudy Giuliani, ex-prefeito de New York, afirma que todo trabalho de prevenção depende de informações e estatísticas confiáveis e que sem essa ferramenta é impossível realizar um trabalho com uma segurança desejável.

Por outro lado, como dizem os historiadores, o desconhecimento do passado compromete a ação no presente e no futuro. Nesse sentido, o planejamento de um programa preventivo depende do conhecimento de situações anteriores, da frequência que se repetiram, das áreas que foram atingidas e das soluções exitosas que foram adotadas no passado. Em outros termos, depende de um banco de dados confiável.

De outra forma, paga-se um preço elevado por não considerar o que ocorreu em Santos em 1928; Caraguatatuba e Rio de Janeiro 1967; Tubarão, SC, 1974; Blumenau, SC, 1983 e 1984; Petrópolis, 1988, com 174 pessoas mortas. E mais recentemente, em diversas cidades catarinenses, e agora Angra dos Reis, São Luiz do Paraitinga e Agudo.

Necessário se faz criar, imediatamente, um programa de prevenção que mobilize a sociedade civil e os vários organismos de governo, que atue firmemente nas causas, mas que esteja preparado para agir nas conseqüências quando essas se apresentarem inevitáveis, apesar de todos os esforços para evitá-las ou reduzi-las.

Criar um banco de dados confiável, mobilizar a sociedade civil instituindo verdadeiros batalhões de voluntários capacitados e preparados para a ação, viabilizar programas como os rotores da vida com a participação de helicópteros públicos e privados, são algumas das medidas a serem tomadas de imediato.

A sociedade brasileira saberá na paz dos dias de sol preparar-se para a guerra dos dias tempestuosos, compreendendo que o voluntariado é uma forma de expressar o amor através de uma caridade pró-ativa.

* 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.

Câmara de Vereadores rejeita ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA em Florianópolis

Termina de forma lastimável a tramitação do projeto de lei complementar do Executivo 952/2008 que instituía o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) de Florianópolis. No dia último dia 15 de dezembro, a Câmara de Vereadores da Capital rejeitou a proposta do prefeito Dário Berger. A votação ficou empatada em sete votos a favor e sete contra, com uma abstenção e uma ausência. Alguns desqualificaram o conteúdo da medida; outros pediram que a discussão fosse realizada no Plano Diretor.

De qualquer maneira, sem a aprovação, continuará sendo “desnecessário” o EIV para obtenção de licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento de empreendimentos e atividades privados ou públicos previstos em área urbana ou de expansão urbana. Até mesmo os empreendimentos que provocam altera-

ção de trânsito (como supermercados e shoppings) ficarão isentos de passar pelo estudo.

Para os ambientalistas, a aprovação do projeto era de extrema importância, já que somente o EIV pode definir os impactos de tráfego, saneamento básico, distribuição de água e energia que um bairro sofrerá com a instalação de grandes construções.

O projeto foi encaminhado em janeiro do ano passado pelo Executivo, junto com o do Defeso do Itacorubi, rejeitado também pela Câmara (veja box ao lado - Ilha vai ao fundo).

Em contrapartida, os vereadores aprovaram, por unanimidade, o projeto que prevê a legalização de construções irregulares, clandestinas e não adequadas existentes no município até 31 de dezembro de 2006. Segundo informações da prefeitura, 61% dos imóveis em Florianópolis não estão regularizados.



QUEM É QUEM NA VOTAÇÃO PELO PROJETO

A FAVOR



Celso Sandrini
(PMDB)



César Faria (DEM)



Edinon da Rosa
(PSB)



Gean Loureiro
(PMDB)

CONTRA



Erádio Gonçalves
(DEM)



Jaime Tonello
(DEM)



João Antônio Amin
(PP)



Dalmo Meneses
(PP)



“A indústria da construção civil é mais poderosa do que se imagina”.

(Dário Berger – Prefeito de Florianópolis)

ABSTENÇÃO: João da Bega (PMDB)



AUS

A Ilha vai ao fundo

A Câmara Municipal de Florianópolis rejeitou, por 11 votos a 4, o projeto do prefeito Dário Berger que fixava moratória por dois anos na construção de edifícios residenciais e comerciais na chamada Bacia do Itacorubi (Trindade, Itacorubi, Agrônômica, Parque São Jorge, Córrego Grade e Jardim Itália). Encerrou-se uma triste novela que estava para completar dois anos de tramitação na dinâmica e eficiente Câmara de Vereadores. Uma novela que teve de tudo um pouco: teatro de Ionesco, lobby escancarado, circo político, manobras partidárias e jogadas de esperteza. Tudo movido por múltiplos interesses, menos o público.

Uniram-se contra a proposta progressistas, peemedebistas, comunistas, socialistas e todos os “istas” do Legislativo. Arquivando o projeto, sem oferecer qualquer alternativa de um substitutivo que o aprimorasse, para proteger os cidadãos desta escandalosa e avassaladora ação

imobiliária, muitas vezes predatória e descontrolada. E que avança, oxigenada pelo lucro, desconsiderando os prejuízos irreversíveis na vida da população.

O prefeito Dário Berger e o vice João Batista Nunes criticam os vereadores que sepultaram a matéria. Mas, nas internas, a rigor, não se sentem derrotados. Detêm maioria tranquila na Câmara para autorizar o governo a construir mais duas torres de prédios no Centro Administrativo, em área supercongestionada. Mas não conseguem sensibilizar os mesmos aliados e correligionários na moratória. Dário e João Batista contam com maioria para autorizar a venda da penitenciária, onde subirá uma nova selva de concreto e tijolo, mas não revelam o mesmo poder para aprovar o defeso. Os opositores dizem que montaram uma encenação. Dário defende-se: “A indústria da construção civil é mais poderosa do que se imagina”. (Moacir Pereira - DC)

PROJETO QUE INSTITUÍA O **EIV**



Márcio de Souza
(PT)



Norberto Stroisch Filho
(PMDB)



Renato Geske
(PR)



Aurélio Valente
(PP)



Asael Pereira
(PSB)



Marcos Espíndola (Badeko)
(PPS)

AUSÊNCIA: Ricardo Vieira (PCdoB)



Ildo Raimundo Rosa *



A cidade a deriva

A notável valorização imobiliária da capital vem promovendo uma feroz escalada sobre o ambiente natural, com uma total descaracterização dos atuais planos diretores, inviabilizando em algumas regiões a mobilidade urbana, o abastecimento de água e a própria manutenção dos espaços públicos como acaba de acontecer com a penitenciária de FLORIANÓPOLIS.

Como defender a existência e a manutenção de um plano diretor concebido há mais de uma década, que já sofreu mais de 300 alterações e que a própria realidade de cidade está a questionar e inviabilizar?

O polêmico projeto da bacia do ITACORUBI, apesar de suas imperfeições, encarnava uma realidade muito sentida e de forma perversa por todos que habitam os oito bairros que compõe àquela unidade geográfica.

A absoluta e evidente incompatibilidade do interesse público com a iniciativa privada repassa de forma absurda para os moradores as demandas advindas da ocupação desordenada, o que vem se refletindo na falta d'água, segundo a própria CASAN, cortes no fornecimento de luz, e o colapso da Rua João Pio Duarte da Silva, a principal ligação da Universidade Federal com o leste da ilha, intransitável em alguns horários.

O que fazer?

Acho que, até mais importante do que a lei do defeso, é a pronta regulamentação do Estudo de Impacto de Vizinhança no âmbito do município, a luz do que prevê o próprio Estatuto das Cidades, aliás, FLORIANÓPOLIS é a única capital brasileira onde tal dispositivo ainda não foi implantado.

A retomada das discussões em torno do plano diretor participativo por sua vez, não se trata de uma mera concessão do poder público, mas acima de tudo uma exigência da lei e da própria cidade.

Como poderemos zelar pelo cumprimento de uma norma imposta sem o devido acompanhamento da sociedade civil conforme prevê a própria lei, sem essa sensação de “pertencimento” tão necessária e fundamental na execução de planos diretores participativos.

O que se espera é que a atual administração municipal, que deflagrou este processo que fora postergado durante tanto tempo, saiba interpretar este justo reclamo popular encaminhando estas questões cruciais para a própria cidade no seu devido tempo e de forma oportuna em defesa de FLORIANÓPOLIS.

* 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

O QUE É ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA?

O dispositivo está no Estatuto das Cidades, uma lei federal de 2001. O artigo 36 diz: “Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do poder público municipal”.

Isso, porque, cada empreendimento causa um impacto na qualidade de vida dos moradores da mesma região, como congestionamentos, falta de esgoto adequado e capacidade de abastecimento de água. Pelo estudo, a construção é liberada ou não. Em alguns casos, o interessado precisaria tomar medidas antes do início da obra.

Beira-mar Continental será mesmo inaugurada em março?

Quem observou as obras da Beira-Mar Continental nos últimos dias não consegue acreditar que será mesmo inaugurada daqui dois meses. Isso porque não se vê muito movimento, máquinas ou homens trabalhando na obra.

Segundo o engenheiro fiscal da Secretaria de Obras de Florianópolis, Maurício Santos Largura, está mantida a data de inauguração no final de março. Porém, ele explica que foram dadas férias coletivas aos trabalhadores entre os dias 20 de dezembro e 12 de janeiro. E ainda no último dia 20, as equipes não haviam voltado a trabalhar em sua totalidade.

Olhando assim com um olhar “leigo”, a impressão que se tem é que só um milagre poderá concluir a obra. Ou será que esta inauguração será adiada pela terceira vez? Vamos torcer pelo milagre!



Se você vai se abastecer de álcool deixe o carro em casa.

CARNAVAL É ALEGRIA

CONCREMAT

SOLUÇÕES INTEGRADAS DE ENGENHARIA
A SERVIÇO DA ACESSIBILIDADE HUMANA



Movimento Nacional
de Educação no Trânsito

Deputados de SC aprovam Lei para mobilidade não-motorizada

A Assembleia Legislativa de Santa Catarina aprovou, no dia 16 de dezembro de 2009, o Projeto de Lei nº 534/07, de autoria do deputado Pedro Uczai (PT), que dispõe sobre a infraestrutura e equipamentos de segurança e acessibilidade para as formas de mobilidade não-motorizadas de pedestres, bicicletas e cadeiras de rodas. De acordo com o parlamentar, a matéria regulamenta os direitos de deslocamento de pedestres e usuários das formas de mobilidade não-motorizada.

Com a aprovação, os usuários das formas de mobilidade não-motorizada terão a ga-



rantia de segurança nos trechos onde compartilham o mesmo espaço com veículos motorizados, conforme deter-

mina o Código de Trânsito Brasileiro, além de critérios de planejamento para implantação de vias e estruturas associadas destinadas a pedestres, ciclistas, usuários de cadeiras de rodas em rodovias estaduais; compatibilizar a mobilidade municipal com a estadual; redução do custo de transporte; promover a integração das formas de transporte coletivo com as formas de mobilidade não-motorizada.

Em tempo: A ViaCiclo participou do Grupo de Trabalho que construiu o Projeto de Lei, que segue agora para as mãos do Governador, que poderá sancioná-lo ou vetá-lo.

Capacetes de motociclistas poderão ter números de placas

Tramita na Câmara o Projeto de Lei 5651/09, do Senado, que torna obrigatória a inscrição do número da placa da moto nos capacetes de condutores e passageiros. Essa numeração obedeceria a normas a serem definidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), que atualmente exige o uso de capacete com viseira ou óculos protetores para o condutor de motocicleta e de capacete para o passageiro.

Com a medida, o autor do projeto, senador Magno Malta (PR-ES), espera combater crimes praticados por motociclistas. A identificação desses condutores pela numeração no capacete, acredita Malta, facilitaria a fiscalização e o rastreamento de criminosos.

Tramitação - O projeto será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) e também pelo Plenário.

FORA DO SCRIPT

Grave acidente tira diretor de cena



A tragédia protagonizada pelo cineasta Fábio Barreto chama a atenção para o problema mundial que são os desastres no trânsito

Aos 52 anos, às vésperas da estreia de *Lula, o Filho do Brasil*, a maior aposta de sua carreira, o diretor Fábio Barreto sofreu um grave acidente, ainda inexplicável pelos investigadores. Pouco antes das 11 horas da noite, do sábado (19/12/09), o carro de Barreto subiu no meio-fio, quando se aproximava da entrada do Túnel Velho em Botafogo, Zona Sul do Rio de Janeiro. Ele derrubou uma cerca e despencou de uma altura de 5 metros, caindo na pista oposta. Segundo os investigadores, como não há marcas de freio no chão, é pequena a probabilidade de outro automóvel ter provocado o desastre.

O guarda-vidas Wagner Generoso, que testemunhou a cena e chamou socorro, disse à polícia que o carro estava em alta velocidade e que encontrou Barreto desacordado, sem cinto de segurança. O cineasta so-



Barreto abraça Glória Pires, que no filme é a mãe do presidente Lula

freu traumatismo craniano, foi mantido em coma induzido e passou a respirar com a ajuda de aparelhos. Foram diversas lesões traumáticas no cérebro, sendo a mais grave delas uma contusão no lobo temporal es-

querdo (região localizada acima da orelha). Entre as principais funções relacionadas a essa área estão a memória e a compreensão da linguagem.

Segundo o boletim médico divulgado no último dia 13, o ci-

neasta respira naturalmente, com ajuda parcial de aparelhos, mas continua sem previsão de alta. Fábio Barreto já responde a estímulos físicos e, na noite do dia 12 de janeiro, chegou a abrir os olhos por alguns momentos.

PRIORIDADE MÁXIMA

Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito pode virar realidade em 2010

Em 2010, à aprovação do Projeto de Lei 5.525/2009, que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, deve ser prioridade na Câmara dos Deputados, no que depender da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, presidida pelo deputado federal Beto Albuquerque (PSB/RS).

O projeto, de autoria do próprio Albuquerque, pretende institucionalizar uma rotina permanente de blitzes e abordagens para fiscalizar a conduta dos motoristas frente a suas obrigações. Além disso, o PL estabelece que, até setembro de cada ano, devem ser estabelecidas as metas do

ano seguinte, levando em conta as mortes e lesões do ano em curso.

Na prática, ao longo do ano e a exemplo do que já ocorre na França, Portugal e outros países europeus, 30% da frota de veículos em cada Estado e no Distrito Federal têm que ser abordados anualmente para verificar a documentação do carro e a carteira nacional de habilitação, os itens de segurança do veículo e submeter o motorista a teste de alcoolemia em aparelhos homologados pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), mesmo sem haver suspeita de álcool no condutor. “Essa é a fiscalização preventiva que, embo-

ra muitos ainda sejam contra, é absolutamente necessária para evitar o crescimento dos acidentes e das estatísticas de mortes e lesões no trânsito”.

No Brasil, segundo estatísticas, mais de 100 pessoas morrem por dia, 36 mil por ano. Além disso, anualmente, a irresponsabilidade e imprudência de alguns motoristas geram uma conta altíssima de cerca R\$ 25 bilhões em despesas hospitalares, emergências, centros de tratamento intensivo (CTIs), medicamentos e milhares de auxílios previdenciários por invalidez e doenças originadas pela má educação nas ruas, avenidas e estradas.

TRAGÉDIA

Os desastres de trânsito são um problema mundial e devem ser encarados como questão de saúde pública – não apenas como fatalidade. Nos países que investem a sério na educação no trânsito e têm leis rigorosas para punir infrações, as taxas de acidentes são bem mais baixas (veja quadro abaixo). A Organização Mundial de Saúde (OMS) estima que até 50 milhões de pessoas por ano são vítimas do tráfego terrestre em todo o planeta – 1,2 milhão morrem. Para alterar esse cenário, é preciso abrir diversas frentes de prevenção, com rigo-

rosa manutenção das vias públicas, fiscalização e conscientização de motoristas, pedestres e ciclistas.

No Brasil, a implantação do Código de Trânsito Brasileiro, em 1998, e da Lei Seca, no ano passado, foi um passo importante para reduzir os índices de acidentes. Em 2008, o número de internações contabilizadas pelo Sistema Único de Saúde (SUS) caiu 20% nas capitais brasileiras em relação ao ano anterior. Por outro lado, as mortes em todo o país chegaram a 37 585, 27% mais que em 2000. (Com informações da Revista Veja)

- Morrem no mínimo 35 mil pessoas no trânsito por ano. Avalie, se puder, o custo da dor para as famílias;
- Dos cerca de 500 mil feridos, perto de 100 mil saem mutilados dos mais de um milhão de acidentes por ano. Avalie o custo econômico, previdenciário e social disso, sem falar em queda de produção e produtividade;
- Segundo cálculos do IPEA, os acidentes de trânsito custam ao país R\$ 28 bilhões;
- O trânsito violento coloca o país numa posição muito desconfortável para quem se diz esperançoso de entrar no Primeiro Mundo.

(Fonte: 20 Anos de Lições de Trânsito, J. Pedro Corrêa)



CARTAS

Acessibilidade

Faz alguns dias, meu filho de apenas quatro anos de idade, virou-se pra mim e, assim, do nada, saiu-se com esta pergunta: “Pai, o que é que é acessibilidade?” Com todas as letras mesmo, sem errar: a-ces-si-bi-li-da-de. Estranhei, perguntei onde ele tinha aprendido aquilo. E ele na hora já me respondeu preocupado: “Numa propaganda da tv, pai!”

Expliquei que não era palavrão e que eu não o estava censurando. Apenas fiquei curioso pelo fato de ser uma palavra que criança normalmente não usa. Depois, fiquei pensando na importância de campanhas educativas como essa da propaganda, que recomenda que as calçadas, entradas de prédio e outras áreas de circulação sejam adequadas aos portadores de necessidades especiais.

Quanto mais cedo as pessoas forem conscientizadas, melhor. Funcionou com meu filho, funciona com qualquer criança. Quando elas aprendem sobre trânsito na escola, por exemplo, passam os dias seguintes corrigindo as falhas dos pais ao volante. E, com certeza, retém os ensinamentos até a idade adulta. Afinal, até a Bíblia ensina que se a gente ensinar à criança o caminho em que ela deve andar, até quando for velha esta não se desviará dele.

Forte abraço a vocês e parabéns pelo trabalho.

Robson Ramos – Campo Grande/MS

Falta educação

Sou motorista há algumas décadas e uma questão sempre me intrigou: “Por que é que o número de aulas teóricas é menor que o número de aulas práticas exigido para obter a CNH? Não deveria ser ao contrário, ou pelo menos um número igual?”. Aprender comandar os pedais e o volante é fácil. Difícil mesmo é respeitar os sinais.

Parabéns pela iniciativa!

Manoel Gonçalves – São José/SC

Mãos certas

Fiquei muito feliz em conhecer o jornal *O Monatran*! Espero que este importante veículo chegue às mãos certas e desperte novas atitudes em prol de um trânsito seguro.

Rhay de Souza – Boa Vista/RR



ESPAÇO LIVRE

Caroline Machado Tavares Mendes *

O trânsito nosso de cada dia

Atualmente, o trânsito deixou de ser um meio de vida das pessoas, uma vez que, ao sairmos para trabalhar, estudar, comprar pão na padaria da esquina, sempre estamos em trânsito. O direito de ir e vir do cidadão tornou-se perigoso devido às inúmeras irregularidades cometidas por aqueles que se utilizam das vias públicas. Vivemos em uma sociedade em que o individualismo e a competição fazem do trânsito uma verdadeira guerra civil, debilitando as pessoas, invalidando-as e, na pior das hipóteses, tirando suas vidas.

As ruas e avenidas são uma verdadeira arena de disputas, onde quem manda é quem “pode mais” e o automóvel passou a ser a grande arma desta guerra e os homens não medem esforços para adquiri-los.

Nota-se, constantemente, o fluxo de veículos aumentando em todo o país. Este crescimento desordenado advém da estabilização da moeda que aumentou o poder de compra dos consumidores. Mas será que as cidades brasileiras, principalmente aquelas que não foram projetadas, a exemplo de Maceió, estavam preparadas para receber esse demasiado aumento de frotas? A resposta evidentemente será NÃO!

Segundo dados estatísticos do Departamento Nacional de Trânsito-Denatran, no município de Maceió, em janeiro de 2009, a frota de veículos em circulação era de 174.735, enquanto que, em janeiro de 2001, esse número era de apenas 108.440 veículos, o que se traduz em um aumento de 61% de sua frota.

Por mais que sejam implantadas obras viárias para “desafogar o trânsito”, precisamos planejar ações a longo prazo. A construção de ciclovias e ciclo faixas e o investimento no transporte público são algumas das várias formas de garantir um tráfego mais seguro e civilizado que, aliadas a uma política eficaz de educação no trânsito, trariam uma mudança de cultura para a sociedade.

Por outro lado, esta responsabilidade de tornar o trânsito mais cidadão não é dever só do Estado. É uma obrigação de toda a população. Se pararmos por 5 minutos próximos a um semáforo, o que vamos observar são motoristas avançando o sinal vermelho, utilizando o telefone celular, sem cinto de segurança (o motorista e o carona mesmo... o cinto para os passageiros dentro da cidade é quase uma utopia.), fechando o cruzamento, parados na faixa de pedestres, dentre tantas outras infrações.

A situação está insuportável. Algo deve ser feito e você pode contribuir. Basta, ao conduzir seu veículo, levar sempre consigo as palavras **solidariedade e prudência**. Respeite as leis de trânsito. Converse com sua família. E atente-se para uma realidade incontestável: o trânsito mata e a próxima vítima pode ser qualquer um de nós.

* Assessora Acadêmica do Núcleo de Extensão da Faculdade de Ciências Jurídicas, do Centro Universitário Cesmac; Advogada; Pós-graduada em Direito Processual pelo CESMAC; Diretora de Educação de Trânsito da SMTT/Maceió.

HUMOR



MP quer obrigar estado a aplicar dinheiro de multas em ordenamento do trânsito

Investimento teria que ser em sinalização, educação e fiscalização. Estado pode recorrer do pedido

O Ministério Público do Rio pediu à Justiça, em inquérito civil, que o Estado do Rio e a Fundação Departamento de Estradas de Rodagem sejam obrigados a aplicar a receita arrecadada com multas de trânsito exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, conforme determina a lei.

O pedido foi feito no dia 14 de dezembro de 2009, por intermédio do promotor de Justiça Rogério Pacheco Alves, titular da 7ª Promotoria de Tutela Coletiva de Defesa da Cidadania da Capital.

No inquérito instaurado pelo MP, verificou-se que boa parte das verbas provenientes das multas estava sendo aplicada irregularmente em obras de conservação de rodovias, o que não é previsto pela norma regulamentadora. Assim, o Ministério Público requereu que o governo e a fundação não apenas apliquem o dinheiro no lugar devido, como encaminhem os quase R\$ 670 milhões já arrecadados para as atividades previstas em lei.

“As multas são alvos constantes dos mais variados tipos de reclamações por parte da população. Desse modo, o que se espera é que sejam executadas e utilizadas de acordo com a lei. Campanhas de educação no trânsito, por exemplo, vemos pouco, não obstante ser de vital importância para motoristas e pedestres”, ressaltou o promotor.

MP pede prazo

O MP também requereu à Justiça que fixe um prazo razoável para o cumprimento da decisão. Caso discordem do pedido, o governo do estado e a Fundação Departamento de Estradas de Rodagem poderão recorrer. Tramita igualmente, na 3ª Promotoria de Tutela Coletiva de Defesa da Cidadania da Capital, um processo semelhante, envolvendo a aplicação irregular de recursos advindos da cobrança de multas de trânsito, só que realizadas pelo município do Rio de Janeiro.

União consegue suspender repasse de recursos ao Funset

O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Cesar Asfor Rocha, suspendeu a execução de sentença que condenou a União a repassar ao Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset) e ao coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, todas as importâncias arrecadadas de recursos nominados nos artigos 78 e 320 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) e artigo 6º da Lei nº 9.602/98.

A sentença, proferida nos autos de Ação Civil Pública, da 1ª Vara Federal da 11ª Subseção Judiciária de Marília (SP), condenou a União, ainda, a repassar, atualizado monetariamente, o saldo total recursos da mesma natureza que reteve antes da propositura ou durante o processamento da ação. A União foi condenada, também, a aplicar efetivamente os referidos recursos em programas de prevenção de acidentes e projetos de educação e segurança no trânsito. O pedido de suspensão, feito pela União, foi indeferido pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região.

No STJ, pelo entendimento de seu presidente, ministro Cesar Asfor Rocha, ficou sufi-

cientemente demonstrada, na petição inicial, a possibilidade de grave lesão à economia, ao referir-se à necessidade e à legalidade do contingenciamento de despesas com o propósito de sustentar projetos indispensáveis ao equilíbrio das contas públicas.

Ao avaliar a matéria, Cesar Asfor Rocha ressaltou que, segundo a União, a sentença determinou o repasse imediato do acumulado, em virtude da reserva de contingência para superávit – o que totalizaria hoje, aproximadamente, R\$ 1,65 bilhão –, além da transferência dos recursos dos anos a partir da sentença. O presidente do STJ esclareceu, porém, que os antigos valores referidos nos autos originários, conforme extraído da documentação juntada, são muito elevados. Explicou que, nesse caso, o contingenciamento de despesas serve como controle de gastos e de manutenção de metas econômicas por parte da União, viabilizando outras despesas, indispensáveis à sociedade e à solidez da economia pública.

“Por outro lado, além de os valores aqui discutidos serem elevados, há, sem qualquer dú-



Ministro Cesar Asfor Rocha

vida, a possibilidade de efeito multiplicador, tornando-se comuns demandas propostas com o objetivo de evitar indispensável contingenciamento de despesas por parte da União”, observou Cesar Rocha.

Em seu pedido, a União sustentou a ocorrência de grave lesão à ordem e à economia públicas, argumentando que a decisão privilegiou as normas contidas no Código de Trânsito em detrimento do “nefasto impacto da decisão nas contas públicas”, afirmou. Argumentou, ainda, quanto à importância da política de superávit primário e quanto à necessidade de contingenciamento de recursos vinculados para o cumprimento da citada política.

STJ nega trancamento de processo contra motorista que provocou morte de motoqueiro



Ministra Laurita Vaz, relatora do processo

A Quinta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou, por unanimidade, o pedido de habeas corpus para trancar a ação penal em favor de Vitor da Silva Grala, denunciado pelo crime de homicídio culposo. Ele provocou um acidente de carro que acabou com a morte do motociclista Júlio César Vieira Bohm, na cidade de Porto Alegre (RS).

O Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul (TJRS) acolheu a denúncia do Ministério Público Federal contra o motorista sob a acusação de infringir o artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro (homicídio culposo). Inconformada, a defesa recorreu ao STJ alegando falta de justa cau-

sa para a ação penal.

Para a ministra Laurita Vaz, relatora do processo, a acusação contra o motorista atende aos requisitos legais do artigo 41 do Código de Processo Penal, contendo as informações necessárias tanto para a manutenção de ação penal contra o réu quanto para o pleno exercício da defesa dele. “Ao contrário do que sustenta o advogado, a denúncia descreve, com todos os elementos indispensáveis, a existência do crime em tese, sustentando o eventual envolvimento do paciente com indícios suficientes para o prosseguimento da persecução penal tornando, pois, temerário seu trancamento”.

A ministra ressaltou que o habeas corpus não é o tipo de recurso adequado para discutir e apreciar provas quando se pretende trancar uma ação penal por falta de justa causa. “A eventual inépcia da denúncia só pode ser acolhida quando demonstrada inequívoca deficiência que impeça a compreensão da acusação, em flagrante prejuízo à defesa do acusado ou na ocorrência de qualquer das falhas apontadas no artigo 43 do Código de Processo Penal (atipicidade de conduta, incidência de causa de extinção da punibilidade ou ausência de indícios de autoria ou de prova sobre a materialidade do delito)”, concluiu.

Estudo solicitado pela Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC) afirma que duplicação do trecho Sul da BR 101 não ficará pronta antes de 2014, contrariando calendário do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT).



Duplicação da BR 101 não ficará pronta no prazo

No mês de dezembro, um grupo de jornalistas percorreu o trecho Sul da BR 101 a convite da FIESC para conferir de perto a situação das obras de duplicação da estrada que liga Santa Catarina ao Rio Grande do Sul.

O objetivo da FIESC foi apresentar o 2º estudo feito pelo consultor e engenheiro Ricardo Saporiti, que acompanhou os jornalistas na viagem e mostrou os motivos pelos quais ele afirma que as obras não ficarão prontas antes de 2014, contrariando o DNIT, que garante o término das obras até 2012.

Segundo o estudo promovido pela FIESC, até mesmo os trabalhos da primeira fase da duplicação (que devem ser entregues em 2010) estão atrasados. Exemplos para essa afirmação não faltam - em cinco anos de obra apenas três das 62 passarelas previstas foram concluídas. Dos 22 viadutos simples, apenas cinco foram executados. Dos viadutos duplos estão prontos apenas 13 dos 27. Em relação aos trechos duplicados, ape-

nas 130 quilômetros dos 238,5 quilômetros previstos estão concluídos. Isso sem falar na reestruturação das pistas antigas, que falta mais de 71,7% para entregar. Há ainda obras da primeira etapa da duplicação que até agora não foram iniciadas.

Conforme o estudo, são preocupantes não apenas os trabalhos de construção das novas pistas, mas os gargalos que importantes obras de arte, como túneis e pontes, representarão após a conclusão do trabalho de duplicação. Isso porque os trâmites necessários para execução desses trabalhos, que constituirão a segunda fase de obras, são caros e complexos. "Parte dessas obras depende de projeto executivo, licenciamento ambiental e licitação, para depois enfrentar dois anos e meio de período de construção", disse o presidente da FIESC, Alcantaro Corrêa, acrescentando que, em função disso, os problemas para o fluxo rodoviário persistirão ao longo dos próximos anos.

Para a FIESC, além da ques-

tão das vidas que se perdem na rodovia, a duplicação é urgente em função da importância da rodovia para a logística do estado e do país, afetando diretamente a economia do Estado. "A FIESC tem insistido que a infraestrutura deve ser prioridade porque ela afeta nossos custos. A BR 101 é um ponto determinante para a competitividade catarinense e um entrave para o crescimento", disse o 1º vice-presidente da FIESC, Glauco José Corte, que enfatizou ainda que "os trabalhos no trecho Sul da BR 101 também precisam ganhar celeridade porque a atual situação da rodovia compromete o desenvolvimento dessa região, que perde investimentos em função dessas deficiências".

Como forma de pressão, a FIESC encaminhou o estudo ao DNIT, a autoridades federais e a lideranças políticas do estado. A entidade ainda defende que o DNIT divulgue um cronograma dos serviços executados na BR 101 para que a população possa acompanhar a real situação das obras.

BR-101 vira

campeã em acidentes

Curvas sinuosas em pistas simples, sinalização precária, fluxo crescente de veículos, imprudência dos motoristas. Fatores que podem misturar discrição de quem cuida da rodovia e de quem circula por ela contribuíram neste ano para fazer da principal rota do litoral brasileiro uma campeã em acidentes.

Pela primeira vez (ao menos nos últimos três anos), a BR-101 lidera o ranking na malha federal, com 76 acidentes por dia, conforme levantamento realizado até meados de dezembro de 2009. Ela superou a até então líder BR-116 (conhecida como "estrada da morte"), que está com 74 por dia e cujo trajeto longitudinal passa mais próximo do interior, com tráfego intenso de cargas, incluindo ainda rodovias como a Régis Bittencourt e a Dutra.

**No Carnaval vale dançar, brincar e amar.
Só não vale arriscar pra depois chorar.**

CARNAVAL É ALEGRIA

CONCREMAT
SOLUÇÕES INTEGRADAS DE ENGENHARIA
A SERVIÇO DA ACESSIBILIDADE HUMANA



**Movimento Nacional
de Educação no Trânsito**