

www.monatran.org.br

OM

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
JUNHO DE 2017
ANO 8 - Nº 90

O Monatran



Estudo encomendado pela Fiesc aponta precariedade e falta de investimentos nas rodovias estaduais. Página 9

AGORA NA RETA FINAL

Foto Beatriz Sá



Com a chegada da barras de olhal, está sendo dado início à operação mais importante da recuperação da Ponte Hercílio Luz. É o que afirma Wenceslau Diotalevy, engenheiro do Deinfra, responsável pela fiscalização das obras de restauração. (Página 6)

MINISTÉRIO DAS CIDADES

Secretário de Mobilidade Urbana abre seminário sobre transporte público

Página 4



Fatma emite licença prévia para o terminal marítimo de passageiros da Grande Florianópolis.

Página 8

BR 101/SC

Autopista Litoral Sul volta a garantir entrega do Contorno Viário em 2019

Página 6

KOERICH
Gente Nossa

1º
NÚMERO
EM MÓVEIS

RESPEITE O LIMITE DE VELOCIDADE.



EDITORIAL

LONGE DA META

Lançada pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2010, a meta de reduzir à metade o número de acidentes no trânsito do planeta até 2020, estabelecida pela “Década de Ação para a Segurança no Trânsito”, está bem longe de ser alcançada.

Aliás, no que se refere à participação brasileira no desafio, o fracasso é total. A menos de três anos do fim do prazo, o próprio coordenador-geral de Educação do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Francisco Garonce, admitiu que o Brasil não deverá cumprir a meta da ONU de reduzir pela metade número de acidentes.

Apesar da declaração não ser nenhuma novidade

para qualquer observador, continua sendo uma triste constatação. Lamentavelmente, quase nada foi feito pelas nossas autoridades em prol deste objetivo tão nobre proposto pela Organização mundial.

Inclusive, há que se lembrar que os números da tragédia no trânsito do Brasil, desde que a “Década” foi instituída, mais aumentaram do que diminuíram. De 2011 para 2012, houve um aumento de 3,6% no país (43.256 para 44.812). Já em 2013 a redução foi de 5,6% (42.266). Em 2014 os dados voltaram a subir, foram 43.780 mortes, ou seja, um aumento de 3,58%.

Por fim, os dados mais recentes divulgados pelo Ministério da Saúde mostram

que em 2015, 38.651 pessoas morreram no trânsito brasileiro, o que significaria uma redução de 11,7%, quando comparados aos números de 2014.

Ainda assim, são muitas vidas ceifadas no trânsito e os resultados não chegam nem perto da meta proposta, especialmente, porque não se vê nenhuma ação efetiva por parte das autoridades competentes, além de não representar uma tendência, visto a constante oscilação dos dados.

Embora tenha havido esta pequena redução, é no mínimo, perturbador, analisar que 38.651 brasileiros perderam a vida no trânsito. Isso sem falar nos quase meio milhão de acidentados, que a cada ano, ficam com sequelas permanentes, devido à violência do trânsito no país.

Como se não bastasse toda esta tragédia, ao longo dos anos, temos acompanhado a inércia dos administradores públicos no que se refere à segurança viária e

a omissão daqueles que deveriam encaminhar recursos em prol deste objetivo, com o desvio de finalidade de Fundos como o Funset, por exemplo.

Enfim... cabe a nós continuar lutando e combater o bom combate, para que possamos completar nossa missão em prol de um trânsito mais humano e seguro. Mas do jeito que as coisas andam, nos parece que a única esperança que nos resta é permanecer à espera de um milagre.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O 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) 3223-4920 / 3204-9478
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Ildo Rosa

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o

REINO UNIDO

Uma idosa britânica tornou-se sensação na internet por usar um secador de cabelo que imita radar. Preocupada com o grande número de veículos trafegando em alta velocidade em sua rua residencial, Jean Brooks, de 63 anos, começou a apontar um secador de cabelo na direção dos veículos, dando a impressão de que ela está empunhando uma pistola-radar, instrumento que revela sua velocidade.

Um vídeo com o truque foi publicado em um site regional da BBC no início do mês de junho e, desde então, teve mais de 50 milhões de acessos. Além disso, a atitude tem diminuído a velocidade dos veículos que por ali transitam. “Se os carros e motos andarem mais devagar, ninguém vai se machucar”, aconselha a idosa.



PARA REFLETIR

Agressivo na vida= agressivo no volante
Arrogante na vida= arrogante em via pública
Passa a perna nos outros na vida= vai atropelar e ultrapassar em local proibido no trânsito
Mansinho em público e agressivo em família= é o famoso sr. perfeito que “se transforma” e mata um em briga de trânsito.
Quando as pessoas vão entender que dentro do carro continuarão a ser elas mesmas e, muitos, na pior versão?

Por Márcia Pontes (Via Facebook)



ALERTA

Constantemente, ouvimos falar de casos de pessoas que receberam multas de um veículo vendido, por causa de infrações ainda registradas em nome do antigo proprietário. Lamentavelmente, este transtorno acontece porque o cidadão não cumpriu a obrigatoriedade da Comunicação de Venda (CV), no ato de transferência de propriedade do veículo, como determina o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A CV pode ser feita no Detran ou em cartório. O interessado deve preencher o requerimento e apresentá-lo acompanhado do documento de identidade e CPF do antigo proprietário, cópia autenticada do Certificado de Registro de Veículos (CRV), conhecido como DUT, e a Autorização para Transferência de Propriedade, assinada pelo comprador e vendedor, com firma reconhecida. Em caso de pessoa jurídica, é necessário apresentar o CNPJ e contrato social da empresa.

Ao fazer a comunicação, quem comercializou o bem fica isento de qualquer responsabilidade administrativa, civil e criminal sobre ocorrências relacionadas ao veículo, como acidentes e infrações, entre outras. #ficaadica

SC-401: uma vergonha!

Principal acesso para as praias mais badaladas da Ilha da Magia, a SC-401 tem se consolidado como símbolo de fracasso da administração pública estadual, e porque não dizermos, municipal, visto que sua abrangência é totalmente dentro do perímetro urbano da capital catarinense.

Considerada uma das rodovias mais perigosas de todo o estado e a campeã em registro de imprudência, a SC-401 soma números aterrorizantes de insegurança e de morte. Entre 2011 e 10 de maio de 2017, foram contabilizados quase 4 mil acidentes, envolvendo 7.153 veículos, vitimando 1.400 feridos e 56 mortos.

Segundo avaliação recente divulgada pelo Comando de Policiamento Rodoviário de Santa Catarina, toda esta tragédia seria resultado de uma combinação de fatores preocupantes como o trânsito diário intenso de veículos, o maior número de imprudências em todo o estado, entradas e saídas sem espaço para desaceleração ou ganho de velocidade e a urbanização do entorno.

Todavia, nós acrescentaríamos o total descaso das autoridades ditas “competentes”, que quase nada fazem para sanar a falta de iluminação, a falta de sinalização, a falta de acostamento, a falta de calçadas, meio-fio, passarelas para pedestres... enfim, a falta de

infraestrutura básica para uma via deste porte, localizada em uma região altamente ocupada e povoada, com bairros residenciais, shopping center, home centers, restaurantes de grife, comércio forte, grandes empresas de tecnologia e comunicação, centros universitários e até mesmo a sede do governo catarinense.

Já se falou à exaustão que a referida rodovia tem características urbanas, mas a gestão é de uma rodovia como qualquer outra, o que não justifica, mas mantém o abandono da via, que liga o centro de Florianópolis aos bairros do Norte da Ilha, com quase 20 quilômetros de extensão e inúmeros perigos.

Embora a imprudência de muitos motoristas e pedestres contribuam para o aumento dos números da tragédia e precise ser combatido, continuamos na expectativa de que algum dia, um administrador moderno e de coragem assuma a responsabilidade de tirar do papel o projeto de municipalizar a via, implantar corredores de ônibus, ciclovias, melhorar a iluminação, a sinalização, a drenagem, pensar no pedestre e no usuário do transporte coletivo... enfim, transformando-a numa bela avenida, que bem poderia ser batizada com o nome do Governador Luiz Henrique da Silveira – uma das maiores expressões políticas geradas pelo estado de Santa Catarina.



UBER AQUÁTICO

A possibilidade de cruzar a capital do Egito em 20 minutos, aproveitando a brisa do rio Nilo, em vez de sofrer com os intermináveis engarrafamentos sob temperaturas de 40 graus passou a ser oferecida pelo Uber por meio de um serviço de transporte por barcos.

O aplicativo incluiu a modalidade entre suas opções no Cairo, por enquanto em fase de testes, e agora os clientes podem selecionar o cais de partida e de chegada.

Até que não seria nada mal repetirem a ideia por aqui. Quem sabe o governo se mexesse e implantasse de vez o transporte marítimo na região.

Secretário de Mobilidade abre seminário sobre transporte público urbano

O secretário Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, José Roberto Generoso, fez a abertura do seminário “Transporte Público Urbano: desafios e oportunidades”, realizado no dia 1º de junho, em Brasília. Ele falou sobre os programas da Pasta e destacou a importância do Plano de Mobilidade para obter recursos do governo federal. “O plano de mobilidade que hoje é obrigatório para obter os recursos do Orçamento Geral da União será também obrigatório para os financiamentos”, afirmou.

José Roberto Generoso também ressaltou a importância dos estados e municípios elaborarem projetos integrados para garantir a efetivação da obra. “O grande gargalo que nós temos é na questão da estruturação dos projetos. Se o estado faz uma obra, ele não está coordenado com o município. Uma obra do município não está integrada com o

estado. Isso torna muito difícil o equilíbrio desses projetos. Então a gente coloca sempre o seguinte: o projeto precisa ser integrado”, esclareceu.

Com relação ao transporte público coletivo, o secretário Nacional de Mobilidade Urbana disse que um dos meios para incentivar a melhoria do setor foi a criação do programa Refrota 17. “Nós lançamos o Refrota17 para o setor privado fazer a renovação da frota de ônibus, que é importantíssima para melhoria da qualidade do serviço”, afirmou. O programa conta com uma linha de financiamento de R\$ 3 bilhões em recursos do FGTS para o financiamento de 10 mil novos ônibus. O objetivo é tentar modernizar 10% da frota nacional.

O secretário de mobilidade afirmou que é preciso melhorar



a circulação dos ônibus. “Nós temos que trabalhar mais nesse sentido de fazer com que a gente melhore o sistema, a rede de transporte, a oferta. Adequar a oferta à demanda, isso é importante”, explicou Generoso.

O programa Refrota 17 está aberto para receber as



propostas, a contratação ocorre no prazo máximo de seis meses a contar da data de publicação da seleção no Diário Oficial da União (DOU). Podem participar empresas do setor privado, denominadas concessionárias ou permissionárias, que trabalham com transporte público coletivo urbano. O programa contempla veículos do sistema de transporte sobre pneus do tipo micro-ônibus; miniônibus, midiônibus, ônibus básico, Padron, Articulado e Biarticulado.

O secretário de Mobilidade Urbana também destacou o programa Avançar Cidades – Mobilidade, uma nova proposta que atenderá

municípios menores. “Nós estamos lançando agora uma nova seleção com dois grupos, o primeiro para cidades com até 250 mil habitantes e o segundo grupo superior a isso”, lembrou. O Avançar Cidades Mobilidade inicia neste mês com previsão inicial de R\$ 3,7 bilhões em recursos do FGTS, no âmbito do Programa Pró-Transporte.

O evento, realizado pelo jornal Valor Econômico, com o apoio da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), abordou a questão da realidade econômico-financeira do setor de transporte público por ônibus, tarifas, financiamento e sustentabilidade do setor.

Atuação em redes sociais pode ser contemplada pelo #PrêmioDenatran

Este ano o XVI Prêmio Denatran de Educação para o Trânsito traz novidades. As redes sociais ganham espaço e o concurso vai contemplar posts no Twitter, Facebook, Instagram e Youtube. O intuito é usar as mídias digitais para fazer a informação chegar mais rápido às pessoas do Brasil e do mundo. As inscrições podem ser feitas de 20 de junho até 03 de julho, somente pela internet, através do site do Denatran.

Para participar, os interessados devem postar fotos, tweets, depoimentos de texto ou em vídeo, até um Stand Up, com tema “Minha escolha faz a diferença no trânsito”, usando a hashtag #prêmiodenatran.

Outra novidade é a criação de um aplicativo Android ou iOS sobre Segurança no Trânsito. O uso da tecnologia para

divulgar segurança no trânsito receberá a maior premiação do concurso, R\$ 30 mil.

A 16ª edição do prêmio também terá uma categoria direcionada especialmente aos motociclistas. Será contemplado o concorrente que fizer um Mosaico usando o tema “Capacete, quem está usando?”. O projeto deve ser feito à mão, por alunos da educação especial.

As premiações vão de 5 a 30 mil reais, dependendo da categoria. Cada participante só poderá se inscrever em apenas uma categoria. Os nomes dos vencedores serão divulgados no dia 17 de outubro de 2017.

Participantes - São 12 categorias divididas por faixa etária, educação, segurança veicular e comunicação. A categoria faixa etária contempla

crianças com até 12 anos que criarem jogo lúdico infantil, e jovens e adultos acima de 13 anos que produzirem musical para Youtube.

A parte de Comunicação premiará agências de publicidade, estudantes na área de comunicação que criarem uma campanha publicitária com o tema. Fotos publicadas no Instagram, vídeos e Stand Up disponibilizados no Facebook e Youtube e mensagens no Twitter, além do aplicativo para smartphones e tablets.

Na categoria educação, poderão participar alunos do programa de Educação de Jovens e Adultos (EJA), com a produção de uma Paródia, alunos da educação especial que confeccionarem um Mosaico e educadores, empresas, organizações e instituições com ou

sem fins lucrativos que criarem projeto ou programa de educação no trânsito. A parte de Segurança Veicular é destinada a alunos de engenharia que fizerem trabalho de conclusão de curso na área.

Premiação - Na categoria Faixa etária de até 12 anos, o vencedor ganha R\$ 5 mil e o professor orientador do projeto também é contemplado com prêmio de R\$ 5 mil. As categorias Educação Especial e Segurança Veicular igualmente premiam alunos e professores orientadores com R\$ 5 mil para cada. E na Educação de Jovens e Adultos (EJA) a premiação é de R\$ 5 mil.

Nas categorias Faixa etária a partir de 13 anos, Programas de Educação para o Trânsito e Comunicação o prêmio é de R\$ 10 mil, com exceção da

categoria Comunicação VI, que concederá a maior premiação do concurso, R\$ 30 mil, àquele que desenvolver um aplicativo sobre educação no trânsito.

Prêmio Denatran - O prêmio acontece anualmente e visa incentivar a produção de trabalhos e projetos que estimulem crianças, jovens, educadores, profissionais de trânsito e de comunicação a refletirem sobre o trânsito da cidade e sua relação com os diversos atores do trânsito - pedestres, ciclistas, motociclistas, passageiros e condutores - e o meio ambiente. A ideia é difundir ações que ajudem a garantir mais segurança e reduzir o número de mortes e acidentes no país.

As dúvidas referentes ao concurso podem ser enviadas por e-mail para premio.denatran@cidades.gov.br



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

A juventude merece respeito!!!

A Organização Mundial da Saúde – OMS, órgão das Nações Unidas, tornou público no último dia 16 de maio as conclusões de seu estudo sobre o monitoramento das condições de vida dos adolescentes no mundo. Apesar de não se destacar cada país em separado, mas em áreas econômicas, é perfeitamente possível inserir o Brasil na categoria de *países de renda baixa-média das Américas*, conforme destaca a agência de notícias da BBC.

Segundo o *Global Acceleration Action for the Health of Adolescents*, cerca de 1.2 milhão de adolescentes morrem por ano no mundo, atingindo uma média de 3.000 mortes por dia. É um triste retrato desta segunda década do século XXI.

A violência interpessoal e os acidentes de trânsito figuram como os principais fatores de óbitos entre os jovens de 15 a 19 anos. Entretanto, o acidente de trânsito é a principal causa de morte quando se considera o sexo masculino em separado. Ao contrário, as moças da mesma faixa etária, têm nos acidentes de trânsito a menor causa de letalidade.

No Brasil a mortalidade no trânsito voltou a crescer desmesuradamente nos últimos 15 anos. Entretanto, é importante que se observe, na década de 90 quando os números eram também alarmantes, ações conjuntas do governo e da sociedade civil permitiram a redução no número de acidentes, de vítimas e de mortos. Nesse aspecto, teve importante papel o Programa Pare de Redução de Acidentes que movimentou a sociedade e acelerou a sanção do Código de Trânsito Brasileiro.

A conclusão que na época se chegou é que a denominação *acidente de trânsito* estava equivocada. Segundo o Dr. Dário Birollini, respeitado cirurgião do trauma da Universidade de São Paulo, a questão

deve ser tratada enquanto doença que, como tantas outras, pode ser prevenida, tratada e controlada. A partir desse pressuposto é que se estimulou a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança, do capacete, o combate sem tréguas ao *beber e dirigir*, à limitação da velocidade, a proibição do transporte de crianças no banco da frente dos veículos, entre outras medidas, algumas inclusive previstas pelo Código. Em pouco tempo os resultados desse enfoque começaram a aparecer nas estatísticas de trânsito. Mas, importante que se sublinhe, tudo isso só foi possível graças a pressão da sociedade que forçou os governantes a priorizarem a chamada doença do trânsito na pauta de problemas da agenda nacional.

Infelizmente, nos últimos 15 anos os acidentes voltaram a crescer na medida em que os governos deixaram de vacinar a sociedade com programas permanentes de conscientização. E, relegando a segundo plano o que se fazia, permitiram a impunidade dos crimes de trânsito e, no melhor estilo populista de governar, estimularam a desvalorização das multas, reduziram os impostos para a compra de automóveis e desinvestiram no transporte público.

O resultado não poderia ser outro, dos 30.980 óbitos de 1998, ano em que do Código passou a vigorar, os números subiram para 50 a 60 000 mil mortos, anualmente. Esse quadro por si só alarmante, torna-se ainda mais grave quando se considera que, em média, 600 mil pessoas, a maioria jovens produtivos, tornam-se inválidos. Impossível para um país ter um mínimo de sustentabilidade em saúde pública com números como estes.

O relatório da Organização Mundial da Saúde que aqui se destaca, sugere aos países algumas medidas pontuais para di-

minuir a morte precoce de adolescentes, tais como aumento da idade mínima para consumo de álcool, obrigatoriedade do uso do cinto de segurança nos automóveis e de capacetes para ciclistas e motociclistas, redução do acesso às armas de fogo, programas de orientação sexual na escola, aumento da qualidade da água e melhoria da infraestrutura sanitária.

Para o país, todas essas medidas são importantes, algumas inclusive já estão em vigor, mas são insuficientes para combater um mal cujas raízes são profundas.

O Brasil maculado pela corrupção, governado por uma casta política inescrupulosa, passa para a juventude um exemplo as avessas, que nas ruas explode em violência. Impossível se faz construir um trânsito cidadão em circunstâncias absolutamente adversas. Mas, apesar de tudo isso, existe esperança quando se observa que alguns jovens resolutos e honestos estão lavando a jato as estruturas de poder. Certamente, trabalho, estudo, respeito ao próximo, amor, misericórdia e patriotismo ressurgirão das cinzas e a nova ordem nascerá do caos provocado pelos conhecidos vendilhões da Pátria.

* 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, 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 de Honra do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, Membro do Conselho Deliberativo do Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesus, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, NAV, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 215. Deixar de dar preferência de passagem:

I - em interseção não sinalizada:

- a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;
- b) a veículo que vier da direita;

II - nas interseções com sinalização de regulamentação de Dê a Preferência:

Infração - grave;

Penalidade - multa



Restauração da Ponte Hercílio Luz entra em fase final com chegada de novas peças

Fundamentais na restauração da Ponte Hercílio, em Florianópolis, as barras de olhal chegaram no dia 12 de junho, ao canteiro de obras da empresa responsável pelos trabalhos. Ao todo, serão 360 destas peças que vão substituir as existentes, responsáveis pela sustentação da ponte. A previsão para o início da substituição das peças é outubro deste ano com prazo para até 12 meses para a conclusão.

“Com a chegada dessas barras novas, a gente está dando o início da operação mais importante da recuperação da Ponte Hercílio Luz. A essência de todo o projeto de recuperação, que é a troca das barras de olhal antigas pelas novas. Todas as estruturas que fizemos até hoje foram para tirar a carga da estrutura existente, para que possibilite então trocar as barras”, explicou o fiscal responsável pelas obras de restauração da Ponte Hercílio Luz, Wenceslau Diotallevy.

As peças têm em média 13 metros de comprimento, 750 milímetros de largura, 50 milímetros de espessura e pesam cerca de 1,8 toneladas. Foram fabricadas pela Usiminas, no Estado de Minas Gerais e o custo total de todas as unidades é de R\$ 47,2 milhões. “As peças foram fabricadas com aço especial, feito de um liga de ponta, que passou por todas as especificações exigidas pelo projetista”, destacou Wenceslau.

A empresa Empa, do grupo português Teixeira Duarte, é a responsável pelo atual ciclo das obras de restauração. A ordem de serviço para os trabalhos foi assinada em abril de 2016, com prazo de execução previsto em 30 meses, o que aponta a conclusão das obras no segundo semestre de 2018. Quando reaberta, terá duas vias para receber veículos e espaço para ciclistas e pedestres.



Foto: Julio Cavalheiro / Secom

Autopista Litoral Sul volta a garantir entrega do Contorno Viário em 2019

Representantes da Autopista Litoral Sul garantiram que o prazo de entrega do Contorno Viário da Grande Florianópolis está mantido em dezembro de 2019, apesar dos recentes problemas com a empresa Pavsolo, responsável por dois trechos da obra. A afirmação foi dada durante uma audiência pública na Assembleia Legislativa (Alesc) no dia 19 de junho para tratar do uso do solo ao redor da futura rodovia. Segundo o superintendente de Investimento do Contorno, Marcelo Modolo, a paralisação de alguns caminhoneiros contratados pela Pavsolo é um entrave pontual e que não altera o cronograma dos trabalhos.

— Dos 50 quilômetros, já temos obras em andamento em 32 deles. Para iniciar as obras, precisamos ter acesso às áreas, portanto a desapropriação é um ponto fundamental, que evoluiu muito bem nos últimos anos. Os trechos em que não estamos trabalhando hoje são aqueles que tiveram alteração do projeto. Trabalhamos fortemente para que a obra seja entregue em dezembro de 2019 — afirmou, acrescentando que o futuro traçado da rodovia já está 100% definido.

Proponente da audiência pública, o deputado estadual João Amin (PP) diz que a grande preocupação é com a construção de grandes empreendimentos imobiliários ao redor da rodovia. Ele conta que, caso isso ocorra, existe a possibilidade de o contorno se transformar em uma via urbana, assim como já ocorreu com o trecho da BR-101 que corta a Grande Florianópolis.

— Se não cuidarmos, vamos perder a finalidade do contorno. É por isso que as prefeituras precisam

atuar para evitar que isso aconteça, essa ocupação desenfreada — diz Amin.

O superintendente de desenvolvimento da Grande Florianópolis, Cassio Taniguchi, lembrou que é necessário evitar as construções por meio de alterações do zoneamento dessas áreas por parte das prefeituras de Biguaçu, São José e Palhoça. Também recordou do exemplo do contorno viário de Curitiba, onde foram erguidos vários condomínios do programa Minha Casa, Minha Vida sem qualquer planejamento, o que acabou aumentando o tráfego da via.

O contorno da Grande Florianópolis será uma autoestrada de 50 quilômetros entre os municípios de Biguaçu e Palhoça. O trecho terá seis pontos de interseção (BR-101 Norte, Estrada Geral de Três Riachos, SC-407, SC-281, BR-282 e BR-101 Sul) e quatro túneis duplos. Quando estiver pronto, a expectativa é de que ele desvie cerca de 20% do tráfego que hoje circula pela BR-101, em especial de grandes caminhões, diminuindo os congestionamentos na região.

No momento, a principal discussão é quanto a um pedido de mudança feito pela Autopista Litoral Sul no projeto da interseção entre a BR-101 e o Contorno em Palhoça. A mudança favorecerá o tráfego de caminhões no contorno em detrimento do tráfego local da BR-101 e tem provocado críticas entre a comunidade de Palhoça.

Veja o vídeo divulgado pela Autopista sobre o andamento das obras em maio:
<https://www.youtube.com/watch?v=5k81Ox-LQXA>



ILDO ROSA*

Santa Catarina tem a maior frota de veículos por habitante do Brasil

Pesquisas recentes que cruzam o número de veículos emplacados com os dados demográficos provenientes do IBGE apontam Santa Catarina como o Estado que detém a maior frota de veículos automotores emplacados pelo número de habitantes.

Esta tendência identificada demonstra claramente uma opção dos catarinenses em apostar no veículo individual mesmo que isto lhe acarrete crescente transtornos pela saturação da malha viária, mas acima de tudo pelo desestímulo para recorrer ao transporte coletivo, de má qualidade muitas vezes dominados por carteis históricos associados as empresas transportadoras ao mesmo tempo em que pouco ousamos na adoção de outros modais, mesmo que algumas regiões apresentem condições plenas de implantação de novos sistemas de transporte de massas, tão comuns em outras cidades, algumas inclusive menos conurbadas sendo que por aqui muitas vezes rejeitamos novos modais em razão de sua inviabilidade financeira, até mes-

mo antes de compararmos os números de seus devidos custos.

Por outro lado, só recentemente as discussões entorno ao plano diretor das cidades passaram a incentivar as policentralidades evitando as múltiplas viagens contribuindo para a redução dos custos para a mobilidade e ao mesmo tempo fomentando o empoderamento por parte da sociedade civil do processo participativo que venha a garantir mais transparência e otimização dos recursos públicos.

Os 4,7 milhões de veículos emplacados em Santa Catarina, além de representarem um significativo custo nas despesas de mobilidade denotam que grande parte do custo social é diluído na atividade meio o que poderia ser direcionado para outras necessidades tão mais prementes como a educação e a saúde pública.

O impacto ambiental por sua vez infringido sobre uma cidade de natureza insular é ainda maior, debruçando-se sobre biomas frágeis e sensíveis, poluin-

do o ar e ao mesmo tempo degradando manguezais e restingas de por vezes invadidos por comunidades carentes e de baixa renda.

O automóvel enquanto transporte individual passou a compor no mundo moderno, não só uma opção de mobilidade, mas de “status social”, um desejado sonho de consumo responsável por grande valor midiático que alavanca os meios de comunicação com polpudas verbas de publicidade criando fúteis necessidades associadas ao design, a motorização que muitas vezes nem é condizente com a realidade das ruas e estradas por onde verdadeiros bólidos se deslocam em grande velocidade disseminando acidentes que resultam em morte ou lesões.

* Delegado aposentado da Polícia Federal. 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. Presidente do Conen/SC.

Sul do país soma mais de 130 mil condutores que precisam de veículo adaptado

Engana-se quem pensa que adquirir e dirigir o carro próprio é uma pretensão que esbarra apenas em questões de ordem financeira. Em alguns casos, isso também requer uma combinação de paciência e obstinação. É essa a realidade de mais de 130 mil condutores, só no sul do Brasil, considerados inaptos para dirigir veículos comuns, condição definida pelas restrições que vão de C a X na resolução do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Computado até outubro desse ano, o número foi disponibilizado pelos Detrans dos três estados da região. Mas, para se ter ideia da ordem que o número de condutores com essas restrições pode alcançar, em 2010, dentre os mais de 45 milhões de brasileiros com alguma deficiência, dois milhões e meio eram

deficientes motores entre 15 a 64 anos, faixa etária que compreende a idade de dirigir. Para entender os desafios de obter a habilitação e um veículo adaptado, a Perkons ouviu condutores com mobilidade reduzida e empresas que realizam adaptação veicular.

Os olhares de surpresa sempre acompanharam os passos do músico Johnatha Bastos. Nascido sem os braços, ele conseguiu a habilitação há menos de um mês e, de lá para cá, praticamente não deixou o motor do carro esfriar na garagem. “É um sonho que foi concretizado e me deu mais autonomia e liberdade”, completa. A aparência do veículo é comum, mas o interior é todo adaptado para atender às necessidades do jovem. Volante, pedais e freio ficam ao alcance dos pés, como o painel com bo-

tons que acionam os faróis e o para-brisa. Porém, antes mesmo de dirigir, ele precisou comprovar a posse do carro adaptado, já que a natureza de sua limitação exigia adaptações específicas para que o automóvel fosse utilizado também nas aulas de direção e no exame prático. “Foi preciso passar por uma perícia detalhada e só então receber autorização para circular com ele”, explica. Para a adaptação, todas as medidas do jovem foram levadas em consideração e os ajustes necessários aconteceram ao longo de um ano. “Mesmo personalizado, meu carro também pode ser conduzido por pessoas sem deficiência física”, explica Johnatha.

“Os comandos podem ser invertidos ou automatizados, e há uma gama de acessórios que podem ser instalados, como

freios e aceleradores manuais. 99% dos veículos disponíveis no mercado podem passar pela adaptação”, resume a diretora comercial, Mônica Cavenaghi.

Isenção tributária exige paciência do condutor

No Brasil, pessoas com deficiência física podem adquirir um automóvel com isenção do IPI (Imposto Sobre Produtos Industrializados). Para solicitar a isenção é necessário reunir todos os documentos listados pela Receita Federal e dar entrada no processo em uma das unidades do órgão.

Para o gerente de vendas corporativas da concessionária Copava, Alessandro Beal, o tempo gasto nesse processo acaba por desestimular muitos condutores com mobilidade reduzida. “Mais de 90% das pessoas que têm direito à isenção não

sabem disso e há uma parcela que sabe e desiste devido à morosidade do processo de compra”, avalia. Para sanar possíveis dúvidas do usuário, a empresa desenvolveu, há cerca de cinco anos, uma cartilha, que elenca, por exemplo, as limitações elegíveis para que o condutor solicite a isenção. (Fonte: Perkons)

Para o aposentado Mário Sérgio dos Santos, que teve os braços amputados há 21 anos, foram investidos mais de dois anos para reunir a documentação exigida. Assim como Johnatha, Mário precisou comprovar a posse do carro – cujos comandos são controlados pelos pés – antes de obter a CNH. “Foram várias etapas, mas consegui minha CNH. De início minha mãe e esposa tiveram receio de andar comigo, mas hoje as levo para todo canto”, comemora.



Fatma emite licença prévia para o terminal marítimo de passageiros da Grande Florianópolis

A Fundação do Meio Ambiente (Fatma) emitiu no dia 12 de junho, para o Departamento de Transportes e Terminais (Deter), a Licença Ambiental Prévia (LAP) do terminal marítimo de passageiros intermunicipal da Grande Florianópolis. “O documento atesta a viabilidade ambiental do empreendimento e é a primeira de três licenças, conforme prevê a legislação. Com isso, o Deter pode dar andamento ao projeto que é tão esperado para a região”, afirma Waltrick.

De acordo com a licença, o empreendimento será construído em uma área de 8 mil metros quadrados, no aterro da Baía Sul, entre

a Passarela Nego Quirido e o CentroSul. O investimento estimado é de R\$ 8,5 milhões, que incluem a construção do terminal, obras de dragagem e duas embarcações. O local a ser dragado é o acesso até o terminal que deverá ter 2,60 metros de profundidade, 260 metros de comprimento e 80 metros de largura.

“É um empreendimento esperado há anos por toda a região e que vai contribuir muito para a mobilidade urbana. Agora poderemos autorizar alguns estudos complementares e outros detalhes para licitar”, explica o presidente do Deter, Fúlvio Rosar Neto.

A entrega da licença

foi acompanhada pelo secretário de Infraestrutura, Luiz Fernando Cardoso. “O transporte marítimo tem um grande potencial na região. Foi dado um passo significativo para desenvolver novas opções de transporte coletivo”, disse Cardoso.

Também acompanharam o encontro, o diretor de Transportes da Secretaria de Infraestrutura, José Carlos Müller Filho e o gerente de Transportes Aquaviários, Mané Ferrari. Somente após a apresentação do projeto executivo na Fatma é que os técnicos da Fundação poderão avaliar a viabilidade da emissão das próximas licenças. O documento tem validade de 24 meses.

Concessão de rodovias é tema de reunião com Ministério dos Transportes

Representantes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil apresentaram no dia 6 de junho, em Florianópolis, análise da Proposta de Manifestação de Interesse (PMI) das concessões de rodovias que inclui estradas catarinenses. Participaram da reunião o secretário de Estado do Planejamento Murilo Flores, o secretário adjunto da Secretaria de Estado da Infraestrutura, Paulo França, e o superintendente da região metropolitana da Grande Florianópolis, Cassio Taniguchi.

O modelo de concessão de até 30 anos prevê obras nos primeiros 10 a 15 anos e recuperação do pavimento nos primeiros sete anos de contrato. Entre as estradas estão BRs 470, que tem oficialmente 4 trechos em obras, e 280.

“Nós somos parceiros permanentes do governo federal para viabilizarmos as concessões das rodovias, incluindo algumas no projeto como a Jorge Lacerda. Também vamos analisar as prioridades de investimentos em cada trecho das estradas”, enfatizou o secretário de Planejamento, Murilo Flores.

Estiveram presentes na reunião técnicos da Secretaria de Planejamento, Deinfra, SC Parcerias, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) e do Programa de Parcerias de Investimentos Presidência da República.

Estudo aponta precariedade e falta de investimentos nas rodovias estaduais

A Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano da Assembleia Legislativa promoveu, no dia 14 de junho, durante a reunião ordinária, palestra do engenheiro Ricardo Saporiti, consultor da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc), para apresentação de estudo sobre a atual situação das rodovias estaduais em Santa Catarina. O palestrante abordou a precariedade da malha viária estadual e apontou a necessidade de investimentos urgentes em manutenção e conservação. A reunião contou com a participação de vários deputados e de outros representantes da Fiesc, de órgãos públicos e de entidades interessadas no tema.

No início dos trabalhos, o presidente do colegiado, deputado João Amin (PP), informou que o encontro foi agendado para dar conhecimento aos deputados dos dados técnicos reunidos no estudo encomendado pela Fiesc, bem como para respaldar a atuação da comissão e dos parlamentares. A deputada Luciane Carmignatti (PT) concordou com a importância da discussão, reiterando que a via terrestre é o principal meio de deslocamento utilizado pelos deputados. Ela relatou que na semana passada, após as chuvas, ficou apavorada com a situação de alguns trechos de rodovias estaduais. “A realidade mostra que o estado não tem investimentos permanentes e de volume razoável”, apontou. Preocupação semelhante foi relatada pelo

deputado Cesar Valduga (PCdoB).

Durante a apresentação, Saporiti listou, por região, os trechos mais preocupantes que apareceram no estudo encomendado pela Fiesc, realizado entre 2016 e 2017. A amostra considerou 2.478 quilômetros de rodovias, boa parte em estado deplorável, conforme o especialista. Os trechos em boas condições são exceções pontuais.

“A falta de conservação compromete a estrutura das vias”, alertou. Entre os prejuízos causados ao usuário, apontou que o mau estado de conservação eleva em até 58% o consumo de combustíveis; em até 40% o custo operacional dos veículos; em até 50% índice de acidentes; e em até 100% o tempo de viagem. E o quadro retratado

no estudo está ainda pior agora, em função das chuvas.

O governo do Estado tem dois braços responsáveis pela conservação e manutenção de estradas, o Departamento de Infraestrutura de Transportes (Deinfra) e o as Agências de Desenvolvimento Regional (ADRs). “As ADRs têm se ocupado mais da conservação, mas o que está sendo permitido executar é apenas operação tapa-buraco, que deixa muito a desejar, você fica até indignado em ver como está sendo feito”, relatou Saporiti. A malha rodoviária estadual totaliza 7.348 km e a média de investimentos foi de R\$ 4.603 por km/ano. “Precisaríamos de no mínimo cinco vezes esse valor para fazer a manutenção e a recuperação. E não estamos

falando em revitalização de estradas”, frisou Saporiti. Ele qualificou as intervenções paliativas realizadas atualmente como precárias e insuficientes.

Iniciativa privada

O consultor da Fiesc sugeriu que o Estado desenvolva um programa de manutenção contínuo ou chame a iniciativa privada para participar do processo de recuperação das estradas. “Se for necessário um pedágio, tudo bem, desde que seja um pedágio módico. A situação como está não pode ficar. O transportador prefere pagar um pedágio módico e ter uma boa estrada, do que ter uma estrada nessas condições”, defendeu.

O deputado Valdir Cobalchini (PMDB), que foi secretário de Estado de In-

fraestrutura por 3,5 anos, disse que não tem nenhuma saudade daquele período. “Não há uma política de estado de manutenção do nosso patrimônio. Os recursos que estão sendo aplicados são da Cide [Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre os combustíveis], o Estado não aporta um centavo em recursos do Tesouro. Fico envergonhado com o anúncio na mídia de operações-tapa buraco. Isso é obrigação, não é investimento.” Cobalchini concordou que a concessão de alguns trechos pode ser uma saída. O deputado Manoel Mota (PMDB) concordou com esse direcionamento. “Eu sempre fui uma fera contra o pedágio, mas hoje entendo diferente”, disse Mota.

Foto: Eduardo G. de Oliveira/Agência AL





Mantida suspensa decisão que impedia reajuste de tarifas de transporte público em São Paulo

A Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça (STJ), de forma unânime, confirmou decisão da presidente, ministra Laurita Vaz, que suspendeu a determinação da Justiça de São Paulo de desautorizar aumento de tarifa de alguns modais de transporte público urbano na capital e em outras cinco regiões metropolitanas do estado.

A relatora considerou que a decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) violou a ordem pública por não caber ao Judiciário interferir na definição de tarifas. Além disso, entendeu que impedir o reajuste ofenderia a ordem econômica, por não haver dotação orçamentária para custear as vultosas despesas para manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos firmados com as empresas concessionárias.

A tutela antecipada foi deferida pela Justiça de São Paulo em ação popular na qual deputados paulistas alegaram que a política tarifária adotada pelo governo seria injusta porque beneficiaria os usuários apenas do metrô, cuja tarifa foi mantida em R\$ 3,80, enquanto prejudicaria aqueles que residem longe das áreas centrais, que usam a integração do metrô e outros modais. Ainda, sustentaram que o congelamento teria ocorrido com finalidades eleitorais.

Após a concessão da suspensão do aumento, confirmada pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, o Estado de São Paulo recorreu ao STJ sob o argumento de que o ato administrativo que determinou a elevação das tarifas só poderia ser

desconstituído diante de prova concreta de sua ilegitimidade. A Fazenda Pública estadual também alegou lesão milionária aos cofres públicos caso não fossem concedidos os reajustes.

ORDEM PÚBLICA E ECONÔMICA

Em maio, o pedido de suspensão da medida liminar foi acolhido pela ministra presidente. Contra essa decisão, os parlamentares interpuseram agravo interno com o objetivo de restabelecer os efeitos da decisão de primeiro grau, que suspendeu a majoração.

Em nova análise do caso, Laurita Vaz esclareceu que o deferimento do pedido de suspensão é condicionado à ocorrência de grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas, quando o Judiciário promove alteração de determinada situação em prejuízo do poder público.

A ministra entendeu que o impedimento judicial da recomposição tarifária deveria ter ocorrido após a devida constatação da ilegalidade da medida – o que, de modo geral, ocorre

após a regular instrução do processo. Afirmou que, sem esse reconhecimento, eventual intento político da escolha governamental não poderia ensejar, por si só, a invalidade dos critérios tarifários adotados. Desse modo, segundo a relatora, a conclusão do TJSP violou gravemente a ordem pública.

Além disso, a presidente destacou que, sem a elevação, não seria possível manter a equação econômico-financeira dos contratos estabelecidos com as operadoras de transporte público.

“Dessa forma, está configurada grave violação da ordem econômica. Ainda que os agravantes tenham alegado nas razões recursais que os números indicados nas manifestações do Estado de São Paulo são imprecisos, é indiscutível que não há prévia dotação orçamentária para que o estado custeie as vultosas despesas decorrentes da manutenção da harmonia econômico-financeira dos acordos administrativos firmados pelo poder público com as concessionárias de transporte”, ressaltou a ministra.



Ministra Laurita Vaz



Ministro Villas Bôas Cueva

Morte causada por embriaguez da segurada não afasta indenização do seguro de vida

A morte de uma segurada em acidente de trânsito ocasionado pelo seu estado de embriaguez não afasta a obrigação da seguradora de pagar o capital segurado aos beneficiários.

A decisão unânime foi da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) ao julgar recurso de seguradora, que não queria pagar à família da falecida indenização decorrente de seu seguro de vida.

O juízo de primeiro grau entendeu que houve a perda do direito à indenização em razão de o acidente ter ocorrido pelo uso de álcool por parte da segurada, e considerou legítima a cláusula contratual do seguro nesse sentido.

O entendimento foi reformado pelo Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS), que condenou a seguradora a pagar indenização aos beneficiários da segurada no valor de R\$ 9.178,80. Tal entendimento foi mantido no STJ.

O relator do recurso, ministro Villas Bôas Cueva, explicou que as diferentes espécies de seguros são reguladas pelas cláusulas das respectivas apólices – que, para serem idôneas, não devem contrariar disposições legais nem a finalidade do contrato.

Ele reconheceu que o segurador não pode ser obrigado a incluir na cobertura todos os riscos de uma mesma natureza, “já que deve possuir liberdade para oferecer diversos produtos oriundos de estudos técnicos, pois, quanto maior a periculosidade do risco,

maior será o valor do prêmio”.

Seguro de automóvel x seguro de vida

O ministro observou que, no contrato de seguro de automóvel, é lícita a cláusula que prevê a exclusão de cobertura para acidente de trânsito decorrente da embriaguez do segurado que assumiu a direção do veículo alcoolizado, pois há o indevido agravamento do risco.

Por outro lado, no contrato de seguro de vida, cuja cobertura é naturalmente ampla, é vedada a exclusão de cobertura de acidentes decorrentes de atos do segurado em estado de insanidade mental, de alcoolismo ou sob efeito de substâncias tóxicas, conforme a carta circular editada pela Superintendência de Seguros Privados Susep/Detec/GAB 08/2007, explicou o relator.

“As cláusulas restritivas do dever de indenizar no contrato de seguro de vida são mais raras, visto que não podem esvaziar a finalidade do contrato, sendo da essência do seguro de vida um permanente e contínuo agravamento do risco segurado”, afirmou o ministro.

Para Villas Bôas Cueva, apesar de a segurada ter falecido em razão de acidente que ela mesma provocou pelo seu estado de embriaguez, permanece a obrigação da seguradora de pagar o capital aos beneficiários, sendo abusiva a previsão contratual em sentido contrário, conforme estabelecem os artigos 3º, parágrafo 2º, e 51, inciso IV, do Código de Defesa do Consumidor.



Dispositivo de alerta de sono em veículos divide opiniões de especialistas

A inclusão de dispositivo de alerta de sono entre os equipamentos obrigatórios em ônibus e caminhões causou polêmica durante audiência pública promovida pela **Comissão de Viação e Transportes**.

O tema faz parte de projeto de lei (PL 4969/16) do deputado Lincoln Portela (PRB-MG), em tramitação no colegiado. O parlamentar afirma que o sono ao volante é um dos fatores que mais contribuem para a ocorrência dos acidentes em rodovias federais brasileiras.

Segundo ele, a inclusão do dispositivo entre os equipamentos obrigatórios de segurança é essencial para a diminuição do número de acidentes que envolvem veículos de grande porte.

“Os motoristas profissionais são, sem sombra de dúvida, os que mais sofrem com esse problema. Tendo que cumprir longas jornadas ao volante, eles acabam acometidos pela fadiga e pelo sono, colocando em risco a sua vida e a dos demais usuários do trânsito”, disse.

Mas o analista da Coordenação-Geral da Infraestrutura do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Jorge Augusto da Conceição, discordou. Para ele, é preciso mais estudos sobre a eficácia do dispositivo.

“Não sabemos quem são os fabricantes, se já foi realizado algum teste, se há falhas ou se há solução para sanar as falhas. Também não sabemos quais são os países em que esse dispositivo é obrigatório e qual o retorno quanto ao uso da tecnologia. Outra dúvida: se o motorista de ônibus interestadual receber o alerta para dormir, como vão ficar os passageiros? Vão ficar no meio da estrada?”, questionou.

Apesar da opinião contrária,

Jorge Augusto disse que se forem apresentados estudos científicos, a discussão sobre o uso do dispositivo será pertinente. “Somos a favor de todos os itens que garantam a segurança de motoristas. Se alguém for à Câmara Temática de Assuntos Veiculares e apresentar respostas para essas perguntas, nós estaremos disponíveis”.

CAUSA DE ACIDENTES

Já o chefe do Núcleo de Prevenção de Acidentes da Polícia Rodoviária Federal (PFR), Augustus Cunha Penha considerou importante a discussão sobre o tema. Ele apresentou estatísticas segundo as quais, somente no ano passado, mais de 30 mil motoristas de veículos de grande porte se envolveram em acidentes. Destes, 3,1 mil morreram, 19% deles por causa de sono ao volante.

“A sonolência no trânsito é algo preocupante, principalmente durante o dia, onde há mais movimentos de carro. Por isso, de forma imparcial e preocupada com o número de acidentes e mortes, a PRF é favorável à proposta, pois ela vem para melhorar e contribuir com o trânsito”, disse.

TECNOLOGIA

O vice-presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Marcus Vinícius Aguiar, criticou o projeto. Ele afirmou que há diferenças entre carros brasileiros e estrangeiros e, por isso, o uso da tecnologia não seria viável.

“Esse dispositivo de alerta contra o sono não é obrigatório em outros mercados. Há necessidade de desenvolvimento da tecnologia para caminhões brasileiros, que têm frotas muito mais antigas comparadas com mercados estrangeiros”, avaliou.

A audiência foi solicitada pelos deputados Hugo Leal (PSB-RJ) e José Stédile (PSB-RS).

Gesto com braço feito por pedestre para atravessar a rua pode virar lei

A Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) tem em sua pauta o Projeto de Lei da Câmara (PLC) 26/2010, que determina a adoção de gesto com o braço para solicitar a parada dos veículos e permitir ao pedestre atravessar a rua na faixa. A prática adotada com sucesso em Brasília pode se estender a todo o país, modificando o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Proposto pela ex-deputada Perpétua Almeida (PCdoB-AC), o projeto tem a intenção de transformar em lei o sinal que os pedestres normalmente fazem, com o braço estendido, quando desejam atravessar faixas de pedestres nas vias de Brasília. A intenção é de que o exemplo seja estendido para todas as cidades brasileiras.

O PLC já foi analisado pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), onde passou por modificações indicadas pelo senador Antônio Carlos Valadares (PSB-SE). Entre outras



mudanças, Valadares retirou o comando que exigia que o pedestre esperasse por outras pessoas para atravessar vias de grande fluxo. O senador considerou que, nessas vias, podem ser adotadas medidas como semáforo, passarela ou mesmo a alocação de agente de trânsito nos períodos mais críticos.

Na CDH, o projeto tem como relator o senador Valdir Raupp (PMDB-RO). Para ele, o gesto do pedestre é um caso

de “ganha-ganha”, isto é, os motoristas têm uma percepção mais clara da intenção dos pedestres em atravessar as pistas, e estes, por conta dessa maior visibilidade, têm mais segurança nas travessias.

“A proposição é de simples aplicação e não incorre, necessariamente, em desembolso direto de recursos públicos, item de fundamental relevância ante à aguda crise fiscal que o País atravessa”, argumentou.

Aprovada proposta que permite apresentar documentos de trânsito em versão digital

A Comissão de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática aprovou no fim de maio proposta que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) para criar uma versão digital dos documentos de uso e porte obrigatório por motoristas. O objetivo é permitir que os motoristas apresentem, sempre que necessário, documentos obrigatórios, como a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), em versão digital.

Pelo texto, além da CNH, poderão ser disponibilizados em versão digital também o Certificado de Registro de Veículo (CRV) e o Certificado de Licenciamento Anual, vinculado ao CRV.

Foi aprovado o Projeto



Deputado Celso Pansera

de Lei 6656/16, do deputado Felipe Bornier (Pros-RJ). Ele argumenta que documentos em formato digital são mais fáceis de guardar e permitem acesso rápido todas as vezes em que for preciso para comprovar a autorização para dirigir.

Relator no colegiado, o deputado Celso Pansera (PMDB-RJ) destacou o caráter facultativo da medida e defendeu sua

aprovação. “A migração digital é uma possibilidade assegurada ao motorista e não uma obrigação, uma vez que nem todos os brasileiros tem acesso ou utilizam-se das novas tecnologias da comunicação”, disse.

Para Pansera, a alteração legal serve de estímulo para que mais brasileiros respeitem regras e regulamentos de trânsito. O relator entende ainda que a medida incentiva o próprio avanço da inclusão digital no Brasil. “O voto é pela aprovação”, completou.

TRAMITAÇÃO

O projeto será analisado ainda de forma conclusiva pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A conscientização da sociedade no trânsito

O número de acidentes nas estradas do Brasil é preocupante: mais de 41 mil pessoas morrem todos os anos, vítimas de acidentes fatais, segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS). Estatísticas indicam que 94% dos acidentes fatais são decorrentes de falhas humanas. Todos os anos, instituições não governamentais e o poder público discutem medidas variadas para educar e mobilizar motoristas, pedestres e ciclistas e para alertá-los sobre o perigo de adotar condutas imprudentes no trânsito.

Nesse sentido, destaca-se o movimento Maio Amarelo, lançado pelo OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária há quatro anos, e que, em 2017, teve o período mais frutífero. Com o objetivo de conscientizar a população sobre a necessidade da construção de um trânsito seguro para a preservação da vida, o Movimento contou com a adesão de todos os Departamentos Estaduais de Trânsito do país, além de diversos órgãos de diferentes setores da sociedade civil.

Neste ano, o Maio Amarelo promoveu o tema “Minha Escolha Faz a Diferença”, que destacava a proi-



bição do uso do aparelho celular ao volante, do consumo de álcool antes de dirigir, e incentivava o respeito aos limites de velocidade, o uso do cinto de segurança, entre outras atitudes.

A sociedade, sentindo-se vítima e responsável pelas casualidades decorrentes da insensatez no trânsito, abraçou o movimento. Dados da Polícia Rodoviária

Federal (PRF) demonstram que houve uma redução de 25% no número de mortos no trânsito na primeira quinzena de maio de 2017, em comparação com o mesmo período do ano passado, e uma redução de 8% no número de acidentes.

Soma-se a esses esforços, o trabalho dos agentes do Detran por meio de blitzes educativas, palestras, atividades lúdicas, além da grande divulgação por parte da mídia, tinham o intuito de levar o cidadão a questionar o comportamento no trânsito. Destaca-se também o papel dos Centros de Formação de Condutores (CFCs), que trabalham para estimular uma conduta altruísta e para preparar e formar motoristas que priorizem a segurança sempre que estiverem com as mãos no volante.

Nesse sentido, são peças fundamentais os instrutores de autoescolas e os simuladores de direção

veicular, pois promovem a condução responsável por meio de práticas em diferentes expoentes que exigem do motorista percepção e cuidado. Hoje já é possível que o aluno vivencie a experiência de conduzir e manusear o celular ao mesmo tempo ou de reproduzir o estado de embriaguez no volante, por exemplo, o que reforça a nocividade dessas ações e fortalece os ensinamentos dos instrutores.

A cultura brasileira, já acostumada com maus hábitos, carece de um processo compreensivo e profundo de reeducação nas estradas. Valores de respeito ao próximo, ensinados a todos como premissa de uma convivência harmônica, são condições indispensáveis para melhorar as condições do trânsito.

O Maio Amarelo já mobilizou pessoas de 23 países, nos cinco continentes. No Brasil, os números mostram que o cidadão entendeu a causa. Que na continuidade do ano mantenha-se a construção de um trânsito mais humanizado, a fim de reduzir as perdas e casualidades nas ruas, estradas e rodovias do país.

Dicas de segurança para os passageiros de motocicleta



Pilotar carregando um passageiro exige muito mais responsabilidade, habilidade e experiência. E o passageiro pode contribuir com a segurança para não se tornar uma condição adversa para o piloto.

Veja algumas dicas separadas para o passageiro de moto.

ANTES DE LIGAR A MOTO

O piloto deve ser o primeiro a subir na moto e ligá-la. Em seguida subirá o passageiro, que só deverá colocar os pés nas pedaleiras depois que estiver sentado.

POSIÇÃO DE SEGURANÇA

O passageiro deve sentar próximo ao piloto segurando em sua cin-

tura ou quadril. Os pés precisam estar firmes na pedaleira. É importante manter as pernas longe do escapamento, da corrente e de outras partes móveis.

DURANTE O TRAJETO

É recomendado acompanhar os movimentos e a inclinação do corpo do piloto nas curvas. Caso contrário, é possível desequilibrar o condutor. O passageiro deve evitar movimentos desnecessários, como levantar o corpo para passar numa lombada, e segurar mais firmemente nas arrancadas e freadas ou quando trafegar sobre pisos irregulares.

DISTRAÇÃO

O carona deve falar

com o piloto apenas o que for indispensável à segurança. A atenção do motociclista deve estar totalmente voltada ao trânsito.

EQUIPAMENTOS

O passageiro também deve se preocupar com a própria segurança. O uso do capacete é obrigatório. Além disso, roupas adequadas oferecem boa proteção em caso de queda e protegem das intempéries e das partes quentes e móveis da motocicleta. A roupa ideal é a que protege completamente os braços e pernas, sem folgas que se agitem com o vento, mas que permita uma boa liberdade de movimentos. Os pés devem estar protegidos e permitir um bom apoio.

Novo reajuste no valor das multas é mais um boato das redes sociais

Mensagem que está circulando nas redes sociais afirma que as multas de trânsito sofreram um novo reajuste que estaria sendo aplicado desde 01 de junho. O texto é falso e não deve ser compartilhado. O último aumento real das penalidades aconteceu em novembro do ano passado.

O falso texto prega que “acabou a farra das multinhas” e pretende dar um “aviso aos desavisados”, listando uma série de infrações e os “novos” valores. Por exemplo, um carro em estado ruim flagrado pela autoridade constituiria em uma multa de mais de R\$ 3 mil ao proprietário, além do veículo apreendido.

Outra multa que teria aumento seria a de dirigir falando ao celular, que passaria para R\$ 574,00. O valor estipulado, atualmente, pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para quem é flagrado manuseando o celular é de R\$ 293,47.

A mesma mensagem já circulou no ano passado e é sempre finalizada com um “repassem para que ninguém



seja pego desprevenido”, o que faz com que ela se perpetue.

DICAS

Sempre que receber esse tipo de mensagem é necessário verificar a informação em sites confiáveis. Outra dica é ficar atento aos erros ortográficos, pois geralmente as mensagens falsas contêm muitos erros de português.

“As pessoas de má-fé se aproveitam do poder da internet para divulgar informações equivocadas e mentirosas. Antes de compartilhar mensagens que recebemos via redes sociais, devemos sempre verificar a veracidade antes de repassar”, conclui Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

Resolução do CONTRAN facilita contestar clonagem de placas

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) publicou no dia 18 de maio a resolução nº 670, que disciplina o processo administrativo para troca de placas de identificação de veículos automotores, nos casos em que for comprovada a existência de outro veículo circulando com a mesma combinação alfanumérica de placas igual à do original, mais conhecida como placa clonada.

Para o Coordenador-Geral de Educação do DENATRAN, Francisco Garonce, a medida é uma grande inovação. “Com esse normativo, o amparo legal está criado. A pessoa vai ao departamento de trânsito, aponta os indícios da clonagem e, a partir do momento que houver a constatação de que multas foram geradas indevidamente, existe este caminho legal para proteger o

cidadão de bem. O número do chassi é desconectado desse número de placa e dá-se uma nova placa. As multas indevidas ficam atreladas à placa antiga”, explica.

Segundo o texto, ao concluir o processo administrativo junto ao órgão executivo de trânsito em que o veículo estiver registrado, e comprovado a existência de veículo duplê ou clone, caberá a esses órgãos inserir os caracteres “CL” ao final do Número de Identificação Veicular (VIN) e do número de motor no registro do veículo original.

“Essa resolução veio quebrar esse paradigma. Pela primeira vez você pode ter o mesmo chassi, que inicialmente estava emplacado com uma combinação alfanumérica que foi clonada. Será dissociada essa placa clonada do veículo, porque ela está cheia

de multas que não são suas, e colocada uma nova placa”, observa Garonce.

O Coordenador de Educação alerta que o cidadão de bem que tem a placa clonada do seu veículo enfrenta um grande problema pela frente, mas que esse problema já foi muito maior, porque a única forma que havia de resolver essa situação era procurar a justiça para iniciar o processo legal.

“O objetivo do CONTRAN, ao propor essa resolução, é encontrar soluções para que o cidadão tenha sua vida relacionada ao trânsito conduzida da forma mais simples e clara. Porque onde há simplicidade dos procedimentos, o cidadão tem seus direitos atendidos e nós conseguimos com mais facilidade coibir as ações erradas”, finaliza.

ESPAÇO LIVRE

Glavio Leal Paura*



O Trânsito e as Cidades

É interessante pensarmos que o trânsito nos remete diretamente às cidades e, hoje, podemos considerar que este é um dos problemas que afetam de forma direta a qualidade de vida, principalmente nos grandes centros. Mas onde está o problema? Seria o grande número de carros, pela facilidade que hoje temos em comprá-los? Seria o transporte público brasileiro deficitário, que leva as pessoas a adquirirem os carros? Ou o problema do trânsito está no comportamento das pessoas que ali estão como condutores?

Concordo com quem disser que todos os pontos mencionados são problemas pertinentes ao nosso trânsito. Hoje, porém, muitos concordarão que se o comportamento de quem conduz o veículo fosse diferente, muitos acidentes poderiam facilmente serem evitados. Neste sentido, vem o movimento Maio Amarelo que, como o próprio diz, é uma proposta para chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo. A questão comportamental é um dos principais fatores de acidentes em um trânsito por si só intenso e tenso.

Pare para pensar quantas vezes você já se irritou com alguma situação de trânsito na última semana, ou melhor, no dia de hoje.

Quem dirige diariamente possivelmente tem um fato para contar e posso quase que afirmar que o momento que te irritou foi por uma questão comportamental, que envolve ou a falta de atenção ou práticas não aconselháveis no trânsito. É um motorista que não se mantém à esquerda para uma conversão no mesmo sentido, é alguém que troca de faixa sem sinalizar, é um condutor que freia repentinamente porque estava mexendo no celular e não prestou atenção na fila de carros que pararam. Tais pontos são geradores de acidentes e de estresse no trânsito, que é uma das variáveis que podem levar a acidentes.

Além disso, temos a questão psicológica que, aliada a uma forte irresponsabilidade, podem não causar somente um incidente ou estresse, mas sim um acidente grave. Ou ainda um (ir) responsável por conduzir uma criança sem uso da cadeirinha, um motociclista sem o capacete, a direção aliada ao consumo de álcool ou outro tipo de droga ou a falta do sintoma de segurança entre tantos outros erros. O Maio Amarelo surge como um importante movimento de conscientização para algo que hoje é um problema mundial. O Brasil é o quinto entre os países que mais matam no trânsito, o que nos mostra a importância de um movimento que desenvolve

ações entre o poder público e a sociedade civil, envolvendo segmentos distintos para a conscientização.

Essa consciência, quando falamos do condutor, está em situações que deveriam ser óbvias e rotineiras, pois, se apenas respeitarmos as leis, vários acidentes já serão evitados. Se uma via tem limite de velocidade, não é à toa, não foi determinado simplesmente pelo gosto de alguém – e sim por pareceres técnicos e de segurança. Temos um exemplo de onde isso funcionou em Curitiba. A prefeitura instaurou a Área Calma, uma região do centro da cidade no qual a velocidade máxima permita é de 40 km/h. Uma medida preocupada com o bem estar do cidadão e com a redução de acidentes. O resultado foi reduzir a zero os acidentes fatais nessa região.

Que a nossa consciência não acabe com a chegada do mês de junho. Precisamos nos conscientizar de que, com certeza, o poder público tem sua responsabilidade, porém, o principal está em nossas mãos. Até quando morreremos por nossas atitudes?

É coordenador dos cursos de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Positivo (UP).



CARTAS

AMARELO

Se não tiver participação de todos para promover o Maio Amarelo, não teremos sucesso na campanha. É um projeto que visa alertar para o alto número de mortes no trânsito e só com autoridade e também a população é que conseguiremos diminuir as mortes desta doença chamada acidente de trânsito. Faça a sua parte e no próximo mês de maio seja a diferença. Participe!

Daiana Soares – Florianópolis/SC

APLICATIVO

Não vejo a hora desse aplicativo ficar disponível para usuários finais. Tenho um filho que quer se fazer de machão no trânsito para os amigos e tenho medo dele fazer uma besteira. Ao ter um controle melhor da velocidade, consigo ajudar no combate a imprudência, além de todo o trabalho que tento fazer em casa com ele.

Silvio Machado – Campo Grande/MS

LUTO

O alerta da atriz Christiane Torloni é um alerta para nós. O trânsito mata e temos que estar cientes dos riscos. Não dá para ter tranquilidade, mesmo que você seja prudente. Consciente. O problema pode ser os outros. O relato da atriz é algo que nunca quero passar, perder um filho. A saudade nunca deve passar. Que tenhamos mais sabedoria em dirigir.

Carlos Reis – Rio de Janeiro/RJ

CRIME

Bem feito para o rapaz. Alertar os outros sobre blitz tem que ser crime mesmo. O guri ficar postando foto de policiais e ainda compartilhar é um absurdo. Que bom que o fato chegou logo nas mãos dos policiais, que puderam prender o jovem. Não devemos compartilhar blitz, devemos apoiar-las. Vejo muita gente usando inclusive o Waze para isso e não entendo o que as pessoas têm na cabeça.

Armando Martins – São Paulo/SP

PONTE

91 anos de idade é tempo para essa senhora ponte. Uma vez passei por ela e logo depois foi fechada. Quero ter a oportunidade de levar minha família para andar na ponte. Que esse ano seja um marco para a reforma desta interminável obra e que em breve possamos ter mais uma via para mobilidade urbana, além de um cartão postal remodelado. Senhores governantes, façam a sua parte.

José Damasceno – Florianópolis/SC

QR CODE

Que inovação. Por mais que pareça simples, ter um QR Code na carteira de habilitação facilitará muito para os policiais, imagino eu, na análise de documentos e pendências com a justiça. Com certeza terá problemas pequenos, mas a população tem que entender que novidades têm que surgir para combater o crime. Parabéns DENATRAN.

Lucas Roberto – São José/SC

CRISE

Torço para que saíamos desta crise com força e promovendo empregos. Vincular isso ao trânsito é magnífico porque mostra a realidade da sociedade brasileira. Estamos doentes de corrupção, onde passar no acostamento é sinal de esperteza. Fiquei feliz ao ler o artigo do doutor José Roberto Dias, um homem que mostra que tem conhecimento abrangente. Vou começar a ler seus artigos com mais frequência.

Ana Souza – Brasília/DF

PONTE 2

Reforma na ponte sempre tem o mesmo prazo. No final do ano que vem. Sempre é o mesmo período, independente do ano. Que nossos governantes consigam honrar com essa data, final de 2018. E que toda a população tenha nisso um renascimento de novos horizontes para nossa cidade.

Márcio Albuquerque – Porto Alegre/RS

PUNIÇÃO

Concordo com o médico Dirceu. Punição é a melhor forma de termos uma mudança imediata. Não é a melhor forma de educar, entretanto ao termos mais severidade, teremos também menos mortes no trânsito. Realmente o trânsito é uma bagunça, anárquico, o que pode ser feito em curto prazo é agressividade nas multas. Se foi multado, é porque merecia. Ninguém é punido sem ter culpa.

Daniel Silva – Palhoça/SC





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Tá lá mais um corpo estendido no chão

**PORQUE
REDUZIR
VELOCIDADE?**

Quanto mais
serão devorados
pelos predadores
do trânsito?

Quanto maior a energia do movimento, maior a possibilidade de lesões cada vez mais graves. Imagine você no seu automóvel, desenvolvendo velocidade e de repente você está estendido no asfalto à espera de um socorro. Sempre achamos que isto acontece com os outros.

Estamos comprometidos com a manutenção da vida, com sofrimento de famílias, altos custos de tratamento, incapacidades temporárias e definitivas, comprometendo jovens numa faixa etária altamente produtiva e muitos chegando à perda da vida. Temos que correr sim, mas atrás da manutenção da vida, da redução das mortes e sequelados produzidos por esse trânsito.

Temos que deixar de pensar na individualidade e sim no coletivo. Só nos revoltamos, reagimos, pedimos justiça quando alguém da nossa família foi atingido. Mas toda a sociedade reagirá só quando perder um ente querido?

A desorganização de ideias, muitas maliciosas, ainda não se conscientizaram que necessitamos de atitudes firmes, objetivas para redução das mortes e sequelados em nossas vias.

Voltamos a afirmar que a velocidade é o primeiro fator desencadeante de mortes no trânsito. Os veículos produzidos no Brasil são frágeis, não são capazes de absorver a energia de uma colisão, permitindo que essa energia

se propague para dentro do veículo causando danos. Estudos que se iniciaram em Londres, propagando-se para o resto da Europa mostram: 32 Km/h podemos causar mortes em 5% de pedestres, 65% serão lesionados e 30% ficarão ilesos. Aumentando para 48 km/h teremos 45% de óbitos, 50% de lesionados e 5% de ilesos. Pisando mais no acelerador e com 64 Km/h teremos 85% de óbitos e 15% de lesionados.

Hoje as transgressões no trânsito em nossas cidades são absurdas, o desrespeito às regras está se perpetuando. Parece que normal é transgredir. Precisamos conter os absurdos para podermos ter uma mobilidade mais segura.

A violência no trânsito é caracterizada pelos xingamentos gestuais e verbais, fechadas, farol alto na cara, agressões físicas e até morte. A fúria está presente. O veículo blinda o motorista e lhe tira a cidadania, o respeito, levando-o a distúrbios comportamentais que vão repercutir no organismo gerando insatisfação e autoagressão.

Há necessidade de colaboração das organizações governamentais, não governamentais e da sociedade no sentido de entenderem o objetivo maior a ser atingido, preservar vidas.

Ver e dizer “tá lá mais um corpo estendido no chão”, traduz a vergonha de não protegermos nossas vidas.

Temos hoje, números de óbitos e incapacitados temporários e definitivos para a vida a crescer todos os dias. A faixa etária é entre 18 e 34 anos. Estamos a perder mão de obra, a produção caindo, a arrecadação baixando a cada ano em função dessa perda.

O mundo moderno exige pressa e com isso, todos que estão em movimento cometem transgressões absurdas comprometendo os que estão na via. A falta da autoproteção é o erro coletivo.

Conclusão, a *toda mudança reações contrárias sempre existirão. As prefeituras estudam soluções para as situações de risco com objetivo de proteger a sociedade.* Quando cai um avião a mídia sensibiliza a população mundial. Morrem 154 pessoas por dia no trânsito em nosso país, nada sensibiliza a mídia e a sociedade.

A morte na queda de uma aeronave com 189 ocupantes a bordo gera um memorial, enquanto no trânsito o máximo é uma cruz colocada pela família à beira da via e o sentimento é unicamente daquela família.

Precisamos nos unir, entendermos que a máquina sobre rodas é um perigo iminente e não um brinquedo de gente grande.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET)

São Paulo multa 320 motoristas por dia por manusear celular no trânsito

Preso todos os dias no trânsito por uma hora no trajeto de 9 km da casa ao trabalho, o empresário José Roberto Dias, 59, confessa: às vezes, quando o carro para, ele saca o celular e publica nas redes sociais uma foto do congestionamento à sua frente.

“Chega a ser um desabafo sobre o trânsito. A tentação de postar é demais, mesmo sabendo que não pode mexer no celular enquanto se dirige, mesmo sabendo que isso é um risco”, conta Dias.

Ainda não ocorreu com ele, mas, caso fosse multado ao tirar suas fotos, o empresário se juntaria aos mais de 320 motoristas que são mul-

tados diariamente na cidade de São Paulo por manusear o celular enquanto dirigem. Esse tipo de infração já chega a pelo menos 28% das multas aplicadas pelo uso de celular no trânsito.

Segundo dados da Prefeitura de São Paulo, a quantidade se aproxima daqueles que são multados ao falarem no celular segurando o aparelho com uma das mãos: diariamente são quase 350 multas em média pela infração.

Esse tipo de classificação das multas só passou a ser feito em novembro de 2016, quando uma lei aprovada no Congresso alterou o Código de Trânsito Brasileiro e dei-

xou parte de suas penas mais duras aos infratores. Hoje, mexer ou segurar o celular em trânsito são práticas consideradas infrações gravíssimas, que rendem sete pontos na carteira e multa de R\$ 293.

O terceiro tipo de multa prevista pelo uso do celular no veículo é mais abrangente e, segundo a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), engloba infrações como a utilização do fone conectado ao celular e a colocação do celular entre o ouvido e o capacete – caso de motociclistas.

Essas infrações são consideradas de média gravidade, rendem quatro pontos na

carteira e multa de R\$ 130. São elas as mais corriqueiras quanto ao uso do celular: em média, 457 diariamente.

O DSV (Departamento de Operações do Sistema Viário da CET) afirma, porém, que esse número pode estar inflado devido à adaptação depois da mudança da legislação.

Na prática, numa época em que teclar, postar ou mexer em aplicativos de GPS são atos mais frequentes do que telefonar, é possível que a quantidade de infrações por mexer ou segurar o celular, consideradas gravíssimas, sejam maiores que os registros oficiais – e estejam sendo classificadas por al-

guns agentes como uso simples de celular, uma infração considerada média.

A gestão João Doria (PSDB) diz que está orientando as equipes que aplicam as multas nas ruas para se adaptarem às novas nomenclaturas.

Segundo o Detran de São Paulo, o celular só pode ser usado pelo condutor quando o carro estiver estacionado. Ou seja, nem mesmo durante a parada no semáforo vermelho seu uso é permitido.

Enquanto o veículo estiver se deslocando o uso do aparelho só é permitido se estiver na função GPS e fixado ao painel ou para-brisa do carro.



Compromisso com a MOBILIDADE

*Um valor que
a gente reforça no
dia a dia da sociedade*

Há quatro décadas, a Concrejato tem se destacado por sua participação em projetos de recuperação, reforço de estruturas, restauro de bens históricos, retrofit e obras especiais.

Com um amplo portfólio de empreendimentos no segmento de transportes, a Concrejato executa serviços técnicos com qualidade de padrão internacional, tanto em pontes e viadutos quanto em portos, aeroportos, canais e demais projetos desenvolvidos para um dia a dia com mais mobilidade e segurança para a sociedade.

Uma atuação que reflete nosso compromisso para garantir que o patrimônio nacional esteja preservado para futuras gerações.

CONCREJATO
OBRAS ESPECIAIS

concrejato.com.br