

Ministro das Cidades confirma prioridade para Mobilidade Urbana em Florianópolis

Lombada Educativa: Equipamento mede a velocidade do veículo mas não registra a infração

Começaram as obras de ampliação da marginal da Avenida Beira-mar Norte, na capital catarinense

Raimundo Colombo visita obras que deverão melhorar mobilidade urbana no Norte da Ilha

www.monatran.org.br

Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - ABRIL DE 2015 - ANO 6 - Nº 64

“O futuro de quem só utiliza carros será angustiante”, afirma urbanista



O urbanista e coordenador do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT), Nazareno Stanislau Affonso, acredita que as pessoas já estão percebendo que o futuro de quem só utiliza carros será cada vez mais angustiante, com o aumento progressivo do tempo de viagem e do custo com a manutenção. Página 16

KOERICH
Gente Nossa



NO TRÂNSITO, RESPEITE O PEDESTRE.



EDITORIAL

Tragédias que se repetem

Cada dia mais comuns nas estradas catarinenses, acidentes envolvendo ônibus são geralmente sinônimos de grandes tragédias. Não só pelo grande número de passageiros, que por si só já tem potencial para vitimar mais pessoas, mas principalmente pela falta de conscientização de passageiros e empresas quanto a necessidade da utilização do cinto de segurança neste meio de transporte.

No último mês de março, mais uma destas tragédias ganhou destaque nacional, após ceifar a vida de 51 pessoas e ferir outras oito, em um acidente na Serra Dona Francisca, no Norte do Estado, tornando-se o maior acidente rodoviário da história de Santa Catarina e o quarto do Brasil.

O ônibus fretado da empresa Costa & Mar saiu de União da Vitória em direção à Guaratuba, no Paraná, e acabou caindo em uma ribanceira na rodovia SC-418, próximo a Joinville.

Mas o que teria causado tal tragédia?

Ainda existem algumas perguntas sem resposta, mas o que se sabe até o momento é que o relevo acidentado, somado ao clima, à superlotação do veículo, problemas mecânicos e a falta do uso do cinto de segurança foram uma combinação fatal para aquelas pessoas.

Enfim, independentemente da causa do acidente, a única certeza que temos é que essa tragédia poderia ser evitada. Seja pela manutenção correta do veículo, seja pelo respeito a capacidade e característica do ônibus.

O fato é que existem elementos suficientes que comprovam que acidentes de trânsito não acontecem por acaso, ou por omissão divina. Essas pessoas poderiam não estar mortas, esse acidente poderia não ter acontecido, basta percebermos quem errou, onde errou e tentarmos, daqui para frente, tirar uma lição disso tudo, mudando nossas atitudes e cobrando uma postura mais assertiva por parte das autoridades competentes.

Um primeiro passo seria a efetiva fiscalização da utilização do cinto de segurança por parte dos passageiros de ônibus que realizam viagens intermunicipais e interestaduais. Embora, desde 2005, uma resolução da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) obriga que, antes de cada viagem, os motoristas informem aos passageiros, entre outras coisas, sobre a obrigatoriedade do uso do cinto, uma pesquisa realizada pelo programa SOS Estradas apontou que apenas 2% dos passageiros declararam usar o dispositivo.

Todavia, é importante ressaltar que, conforme a Sociedade Brasileira de Traumatologia, o uso do cinto reduz em cerca de 75% o risco de mortes e lesões graves em acidentes de trânsito. Isso porque, em caso de acidente, o cinto, quando utilizado, evita que o passageiro seja arremessado contra partes internas do ônibus, contra outros passageiros ou mesmo para fora do veículo.

Pensemos nisso e façamos, pelo menos, a parte que nos corresponde.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



BIKE MAIS SEGURA

Uma loja de bicicletas em Cambridge, nos Estados Unidos, começou a oferecer aos seus clientes, uma pintura retrorreflexiva para bicicletas, com o objetivo de deixar os ciclistas mais seguros. A fundadora da empresa, Emily Thibodeau, se juntou com uma companhia industrial chamada Halo Coatings que patenteou a única forma de tinta em pó autorreflexiva, geralmente utilizada em rodovias e outras infraestruturas.

O fenômeno óptico conhecido como retrorreflexão desempenha um papel importante para a segurança no trânsito e, no caso dos ciclistas, auxilia muito o usuário a ser visto à noite.

CHAMADA DE EMERGÊNCIA

A partir de março de 2018, todos os carros novos na União Europeia terão de sair de fábrica já equipados com tecnologia de ligação de emergência - que disca automaticamente para o número do serviço de auxílio em caso de acidentes. A medida foi tomada a partir de votação que aprovou um acordo entre os países.

No Brasil, a Ford possui um sistema parecido em alguns modelos. O assistente de emergência é programado para fazer um telefonema automático para o SAMU a partir da identificação do acionamento dos airbags ou corte de combustível, o que pode acontecer em caso de colisões traseiras ou capotamentos.

VIROU SEM DAR SETA?

Mudar de direção sem dar seta é um dos descuidos que mais causam irritação no trânsito, sem contar o imenso risco de acidente que a falta da sinalização traz. Para reduzir esse problema, a Evolucar, empresa com sede em Campinas (SP), desenvolveu um dispositivo que dispara um sinal de direção automaticamente, assim que o veículo muda sua trajetória. Todavia, é importante lembrar que a legislação de trânsito brasileira estabelece que conversões devem ser sinalizadas com antecedência. O dispositivo deve atuar como uma sinalização adicional ao sistema de seta do veículo.



Em mais um dia de sol forte, parado no congestionamento da Via Expressa, tentando acessar a Ilha, um leitor do jornal O Monatran flagrou o motorista da frente tentando aliviar o calor com um guarda-chuva do lado de fora do carro. Apesar de engenhosa, a atitude contraria o disposto no Código de Trânsito Brasileiro.



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: José Carlos Pacheco
Sergio Carlos Boabaid
Luiz Mario Bratti
Jorge Castro Reis Filho
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: 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 pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



A Voz do Povo...

Diz o dito popular que “a voz do povo é a voz de Deus”. No entanto, cada dia mais, a realidade tem mostrado a fragilidade desta afirmação.

Recentemente, uma decisão popular me levou a esperança de ver a justiça ser feita.

O motorista que atropelou e matou uma jovem de 20 anos, em 2006, na Beira-Mar Norte, foi sentenciado a apenas dois anos e quatro meses no regime aberto, podendo ter a pena substituída por 12 cestas básicas e prestação de serviço à comunidade.

Após quase nove horas de júri popular, por uma decisão de 4 votos a 3, os jurados entenderam que o cirurgião-dentista Walter Duarte Pereira, que estava alcoolizado, ultrapassou o sinal vermelho a 105 km/h e acertou em cheio o carro onde estava a vítima, deveria ser condenado por homicídio culposo (sem intenção de matar) – e não com dolo eventual, como pedia a promotoria.

Familiares do réu comemoram a decisão após o fim do julgamento. Já a família da jovem saiu bastante abalada e

inconformada do julgamento, visto que a condenação soou como uma absolvição.

Assim como a família da vítima, não consigo entender os motivos que levaram os jurados a tomarem esta decisão desproporcional. Estava mais do que claro que o motorista sabia das consequências, bebeu antes de dirigir, andou em alta velocidade, furou dois sinais, até parar no carro em que a jovem estava, sem prestar socorro no local. Se isso não é dolo eventual, o que então pode ser?

Quanta decepção. O povo que tanto critica a justiça, quando tem a oportunidade de dar o exemplo, se esquiva de sua responsabilidade e acaba por apoiar atitudes insanas como a deste motorista.

Até quando a sociedade continuará assistindo esta carnificina, que é o nosso trânsito, sem um posicionamento?

É preciso uma urgente reforma em nossa legislação, mesmo porque, apesar das dezenas de milhares de mortos em nossas estradas e as centenas de milhares de sequelados, prevê penas brandas demais para os crimes de trânsito, longe do que espera a sociedade.

CAUSA DE MORTE

Você sabia que os acidentes no trânsito são a terceira causa de morte no mundo, ficando atrás apenas das doenças cardíacas e câncer? Pois são! Para o Ex-diretor do Detran-DF, Luiz Miúra, o trânsito é um reflexo do estágio de educação. Já o presidente da ONG Trânsito Amigo, Fernando Diniz, o problema é que a grande maioria das pessoas que estão adquirindo veículos automotores não viram seus pais dirigindo, e não receberam orientação de seus pais e por isso concorda que o trânsito é um reflexo da família.

MAIS 3 MESES

Como era de se esperar, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) prorrogou por mais 90 dias a exigência dos novos extintores veiculares ABC. Mais uma vez, o motivo é a falta do equipamento de segurança para venda no mercado e o Denatran estaria querendo garantir que os motoristas não sejam prejudicados diante da dificuldade de adquirir o equipamento de segurança. Com a publicação no Diário Oficial da resolução 521/2015, a nova data será 1º de julho de 2015.

DO LADO DE FORA

O Google acaba de patentear uma ideia, no mínimo, inusitada: airbags do lado de fora. Diversos sensores espalhados pelo carro iriam detectar quando uma colisão é iminente e, então, os airbags (um sistema de para-choques infláveis que reagiriam em caso de acidente) iriam inflar com a esperança de reduzir os danos causados a uma possível vítima. Para tanto, o Google pretende utilizar



o visco-elástico, que se adapta instantaneamente ao formato do corpo e volta ao formato original em segundos – tecnologia muito utilizada na indústria de travesseiros e colchões.



CARRINHO NA BR

Impressionante a falta de bom senso da empresa que utilizava um carrinho de supermercado ‘gigante’, acoplado a um veículo monoposto, para fazer entregas de mercadorias na casa de clientes.

Não bastasse a falta de segurança a que estava exposto o funcionário que dirigia o veículo, o que dizer do risco de se transitar com este automóvel em plena BR-101, nas imediações de Biguaçu, na Grande Florianópolis. Parabéns a nossa gloriosa Polícia Rodoviária Federal (PRF) pela apreensão.

MOBILIDADE

Ministro das Cidades confirma prioridade em Florianópolis

O ministro das Cidades, Gilberto Kassab, afirmou, durante visita à Florianópolis no dia 18 de março, que uma das prioridades da ação ministerial para o estado é melhorar a mobilidade urbana. “A mobilidade é um dos principais problemas da grande Florianópolis e estamos conversando com o governador Colombo para que possamos, além de avançar nas obras definidas, em especial os BRTs, encontrar outros projetos que poderão ser colocados em futuros PACs”, explicou Kassab.

Em mais um dia de reuniões para avaliar o andamento dos projetos conjuntos entre o governo federal e os Estados e municípios, o ministro se encontrou com o governador de Santa Catarina, Raimundo Colombo, e com o prefeito da capital catarinense, Cesar Souza Júnior.

Durante o encontro, Gilberto Kassab considerou que

será “inevitável que saia mais uma ligação com o continente, diante da movimentação e dos transtornos para a comunidade”. Ele explicou que a forma como a ligação será feita vai ser definida com estudos aprofundados, realizados pelo estado e encaminhados ao Ministério das Cidades.

Na ocasião, o secretário de Obras do município, Rafael Hahne, juntamente com o prefeito e o secretário de Habitação e Saneamento Ambiental, Domingos Zancanaro apresentaram ao ministro e sua comitiva os projetos que já estão sendo executados e que estão sendo propostos pelas duas Secretarias.

Entre os projetos apresentados pela Secretaria de Obras, estavam a implantação dos corredores exclusivos para ônibus, a implantação do anel viário central e a revitalização da rua deputado Antonio Edu Vieira, no Pan-



tanal. A principal solicitação da secretaria de Obras foi a de se garantir os recursos já requisitados para a execução destes projetos relacionados a mobilidade urbana.

A cidade já iniciou a implantação do anel viário central, com um corredor exclusivo para ônibus. O anel

viário terá 17 quilômetros de extensão e fará o contorno na região central, passando pelo Ticen, Beira-mar Norte, Trindade, Pantanal, Saco dos Limões, Prainha e retornando ao Centro.

Já no pacto para a mobilidade, a Secretaria aguarda a liberação do Ministério das

Cidades para a contratação de recursos para a execução de várias obras, entre elas a implantação do corredor continental e alimentadoras, a via alimentadora corredor Norte, terminais corredor Sul e a qualificação de corredores de ônibus, visando à melhoria no transporte público.

Joinville institui o Plano de Mobilidade Urbana

No dia 27 de março, a maior cidade catarinense, Joinville, instituiu o Plano de Mobilidade Urbana de Joinville (PlanMob). A solenidade de assinatura do decreto contou com a presença do governador Raimundo Colombo, o ministro das Cidades, Gilberto Kassab, e o prefeito de Joinville Udo Döhler.

Com o PlanMob, Joinville se torna uma das poucas cidades brasileiras aptas para receber recursos da União para investimentos em mobilidade. A partir de abril as cidades de grande porte são obrigadas a terem um plano voltado a mobilidade e com isso poder captar recursos.

O PlanMob prevê uma série de melhorias nas vias públicas para



Governador Raimundo Colombo assina decreto que institui o PlanMob em Joinville.

melhorar o fluxo de pessoas e veículos. Ele vai orientar as ações do município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, que garantam os deslocamentos de pessoas e bens em seu território. Também prevê a gestão e operação do sistema de

mobilidade, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras da população.

“Mobilidade é um desafio, essa questão precisa ser integrada. O plano foi muito bem elaborado. Tenho certeza que vai produzir um planejamento eficiente para os pró-

ximos anos para a cidade”, destacou o governador.

O projeto foi elaborado com equipe técnica do Instituto de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville (Ippuj), em parceria com a Embarq Brasil e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e contou ainda com a participação da sociedade por meio de pesquisas e audiências públicas.

A solenidade ainda contou com a presença do senador Luiz Henrique da Silveira, presidente da Assembleia Legislativa, Gelson Merísio, secretários Nacional de Saneamento Básico, Paulo Ferreira e de Desenvolvimento Urbano, Luis Ramos, entre outras autoridades.

Jaqueline Noceti / Secom

Jose Roberto de Souza Dias *



A Década será perdida?

A Assembleia Geral das Nações Unidas, com o objetivo de reduzir as mortes no trânsito proclamou, em março de 2010, o período compreendido entre 2011 e 2020 como a “Década de Ação pela Segurança Viária”. Estimou que 5 milhões de vidas poderiam ser poupadas, em todo o mundo, durante essa década.

Cerca de 1,3 milhão de pessoas morrem todos os anos em acidentes de trânsito e de 20 a 50 milhões de pessoas ficam feridas, de acordo com o relatório das Nações Unidas sobre segurança viária. As faixas populacionais mais pobres são as mais atingidas pelos acidentes de trânsito que majoritariamente ocorrem em países de renda média e que possuem no seu conjunto 48% da frota mundial de veículos registrados.

Tais números comprometem o sistema de saúde e o desenvolvimento mundial e afetam sobremaneira os países menos desenvolvidos. Segundo a ONU, se não forem tomadas medidas imediatas, os acidentes de trânsito poderão resultar na morte de cerca de 1,9 milhão de pessoas anualmente, até 2020.

A resolução da ONU apelou a todos os Estados-membros, como o Brasil, a estabelecer metas de segurança rodoviária a serem alcançadas durante a década. Sugeriu-se que os governos liderassem programas multissetoriais que incluam a universidade, o setor privado, a sociedade civil, a mídia e principalmente as vítimas, amigos e familiares, estes últimos considerados como peças fundamentais no combate a violência no trânsito.

O Brasil, apesar da aparente boa vontade com essa Resolução, não foi além da intencionalidade. Como é comum acontecer, criaram-se grupos de trabalho, elaboraram-se projetos, realizaram-se debates, encontros, gastou-se muito com campanhas caras e de duvidoso retorno e, mesmo assim, o País continuou a ser um dos campeões mundiais no número de acidentes, de vítimas e de mortos.

O “Plano Nacional de Redução de Acidentes e de Segurança Viária”, elaborado pelo governo brasileiro, até hoje não passa de uma letra morta, mais uma das belas intenções que só saem do

papel para virar discursos.

A administração pública federal, no seu imobilismo “paquidêmico” perde, até agora, mais uma janela de oportunidade ao não se alinhar com as diretrizes da ONU e combater essa doença do século que, erroneamente, insiste em conceituar como “acidente” de trânsito.

A “Década de Segurança no Trânsito” será perdida no Brasil ?

A resposta é sim, se considerarmos as assustadoras estatísticas nacionais de acidentes. A seguradora Líder, gestora do DPVAT, revela que em 2014 houve 52.200 indenizações por morte e 596.000 por invalidez. Ora, só isso basta para responder, e não resta a menor dúvida que o trânsito brasileiro mata mais do que os atentados terroristas que se espalham pelo mundo.

Nosso país atravessa um momento de crise política e econômica e nenhuma resposta pode ser definitiva, pois tudo pode mudar de rumo. Aliás, alguns programas exitosos no passado demonstraram que é perfeitamente possível controlar a chamada doença do trânsito.

O primeiro passo para a cura é a consciência da enfermidade. Neste caso três são os principais vetores: em primeiro as próprias vítimas, condutores e pedestres, em segundo a administração pública e em terceiro a sociedade, as empresas, meios de comunicação e organizações não governamentais.

Interessante observar que, no passado, algumas ações conjuntas conseguiram reduzir os acidentes de trânsito. Foi o que ocorreu entre 1995 e início dos anos 2000, época de discussão e implantação do Código de Trânsito Brasileiro, quando governo e sociedade, através do Programa PARE, conseguiu reduzir em 22% o número de vítimas fatais.

Ficou comprovado que programas permanentes de mobilização social funcionam como vacinas e reduzem acidentes, mas só isso não basta, necessário se faz investir em mobilidade urbana, na educação do trânsito, em engenharia, policiamento e fiscalização. Mais ainda, é preciso

aplicar a Lei e enterrar de uma vez para toda a cultura da impunidade recursal, meio de vida para alguns, fuga para outros e pesadelo para todos.

O Código de Trânsito Brasileiro através de seu Artigo 320 afirma que toda a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, *exclusivamente*, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. O percentual 5% do valor das multas de trânsito arrecadadas por todos os órgãos de trânsito do País destinam-se ao Fundo Nacional de Segurança de Trânsito.

Isto posto, deve-se observar que dinheiro é o que não falta para o combate desse mal. Segundo o engenheiro Archimedes Raia Jr, em 2010 o Denatran contabilizou a arrecadação de aproximadamente 300 milhões de reais através do Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito – FUNSET. Isso quer dizer que todos os órgãos de trânsito, naquele ano, arrecadaram 6 bilhões de reais. Valores mais do que suficientes para o combate ao acidente de trânsito, principalmente considerando que esses recursos são carimbados e não podem ser desviados de seus objetivos legais.

A omissão do Governo Federal obriga que os Estados, através de suas Assembleias Legislativas, mobilizem a sociedade, criem comitês em defesa da vida no trânsito e, de acordo com a orientação da ONU, instituem o terceiro domingo de novembro como o Dia Estadual das Vítimas de Trânsito.

Ainda é tempo de deixar um legado de Paz no Trânsito para as próximas gerações.

** 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 Movimento Nacional de Educação no Trânsito-Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, Nav.*

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

- Art. 240.** Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado.
- Art. 241.** Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor.
- Art. 242.** Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação.



LOMBADA EDUCATIVA

Mede a velocidade, mas não registra infração

Estudos demonstram que o tráfego em velocidades mais baixas reduz a gravidade das lesões e a incidência de acidentes envolvendo pedestres e automóveis. Uma pequena redução na velocidade tem um grande efeito na sobrevivência dos envolvidos. Para informar ao condutor a sua velocidade e, assim, torná-lo mais consciente acerca da maneira como está trafegando, a Perkons desenvolveu a Lombada Educativa. O equipamento tem por objetivo induzir o tráfego em velocidades seguras em determinados pontos da via, mas não registra infrações. O produto desenvolvido pela Perkons tem como diferencial a homologação pelo Inmetro.

O gerente de Desenvolvimento da Perkons, Adriel Bilharva da Silva, explica que a tecnologia pode ser utilizada nas ruas, com o intuito de disciplinar o tráfego, em áreas próximas a escolas, em pedágios de rodovias, ou, ainda, em áreas particulares



O produto desenvolvido pela Perkons tem como diferencial a homologação pelo Inmetro

(pátios de empresas, estacionamentos, condomínios, dentro de universidades, clubes e terminais de aeroportos), com a finalidade de medir e informar ao condutor a velocidade em que ele trafega.

“A alta velocidade é um fator que aumenta a gravidade dos acidentes. Portanto, reduzi-la é um ganho para a vida. A probabilidade de sobrevivência em atropelamentos, por exemplo, varia conforme a ve-

locidade do veículo. Segundo o grupo Peds, a 32 km/h, 5% morrem, 65% sofrem lesões e 30% sobrevivem ilesos; a 48 Km/h a probabilidade de morte é 45%, as lesões graves acontecem em 50% dos casos e 5% sobrevivem ilesos; já a 64 km/h a possibilidade de morte chega a 85%, os que sofrem lesões são cerca de 15% e ninguém sobrevive ileso”, destaca o gerente.

Na cidade de Exeter, New Hampshire, nos Estados Unidos, o Departamento de Polícia buscou a medida para incentivar os condutores a terem condutas mais responsáveis nas vias dos bairros. O equipamento foi instalado para ser colocado em áreas que têm relatado excesso de velocidade. Em Changi, Singapura, o equipamento também é utilizado para melhorar a segurança das estradas em áreas propensas a acidentes e 72% dos motoristas entrevistados em uma pesquisa do órgão de trânsito de Singapura (Land Transport Authority)

acreditam que a tecnologia é eficaz para ajudá-los a ajustar a sua velocidade de condução dentro dos limites adequados para aquela via.

FUNCIONAMENTO

A identificação da velocidade dos veículos monitorados pela Lombada Educativa ocorre através de detecção, por dois sensores do tipo laço indutivo, instalados na pista. Quando os laços são acionados pela presença do veículo, um microprocessador recebe os sinais elétricos e calcula a sua velocidade com precisão e a indica no display. Um conjunto de sinais luminosos informa aos motoristas e pedestres a velocidade de tráfego do veículo.

A empresa criou diferentes modelos do equipamento para serem utilizados de acordo com as necessidades de cada cliente. Entre as principais características do equipamento estão o monitoramento de uma ou mais faixas de trânsito. (Fonte: Perkons)

Secretaria usa “multa moral” no Rio para resolver pequenas infrações de trânsito

Já pensou que tomar uma bronca em público pode ajudar a melhorar o trânsito? É nisso que aposta a prefeitura do Rio de Janeiro. Desde o dia 7 de março, inspirada em uma medida adotada em Bogotá, na Colômbia, fiscais da Secretaria de Ordem Pública, responsáveis por organizar o tráfego de veículos, passaram a aplicar a chamada “multa moral”.

De acordo com o subsecretário de Ordem Pública, Marcelo Maywald, a ideia é fazer uma abordagem educativa, esclarecendo o motorista sobre o impacto de pequenas infrações no trânsito. “A segunda maior reclamação na prefeitura é o estacionamento irregular. São carros parados

na calçada, em rampa de deficientes, em faixa de pedestre e na vaga de idoso. Então, estamos fazendo esse trabalho educativo para tentar mudar. O fiscal procura o condutor, aborda e conversa sobre a consciência no trânsito e respeito ao próximo”, disse, ao acrescentar que a medida não substitui a multa em dinheiro.

A primeira fiscalização feita pela equipe da “multa moral” ocorreu no centro da cidade, onde o Corcel 2 do comerciante Evandro Simões foi encontrado parado em uma vaga reservada a idosos. Os fiscais da secretaria encontraram o motorista, pediram para ele não repetir o ato e aplicaram adesivos da “multa moral” no carro dele.

Envergonhado, Evandro, desculpou-se e retirou o carro da vaga proibida.

“Para mim, essa abordagem não foi boa, fui logo o primeiro”, brincou. “Mas eles foram amigáveis, às vezes, [os fiscais] chegam multando tudo. Melhor assim”, completou. Ele justificou que costuma parar naquela vaga específica para retirar mercadorias do carro. “Vou tirar o carro agora, tem que obedecer a lei, não é?”

Em geral, segundo o subsecretário, os motoristas alegam que pararam rapidinho em áreas proibidas, se desculpam e prometem não repetir a prática. “Estamos dando uma chance aos motoristas de evitar que equipes [da guarda municipal que] apli-



cam a multa de verdade, em dinheiro, fazerem o mesmo flagrante”, explicou. Maywald frisa que outras equipes continuam nas ruas aplicando as penas pecuniárias.

Novidade no Rio, a “multa moral”, no entanto, divide opiniões. Pessoas que assistiram à abordagem acreditam que a multa em dinheiro funciona. “O pessoal só sente quando dói no bolso”, disse o vendedor de plástico Fernando Freitas. “Os motoristas fizeram auto-

escola, já sabem muito bem que é errado e o que é certo, agora, tem ter multa.”

A “multa moral” foi uma das medidas adotadas pelo prefeito de Bogotá Antanas Mokus, na década de 1990, para regenerar a cidade, que já foi uma das mais violentas do mundo. Ele também substituiu guardas de trânsito por mímicos, parte de uma política de educação no trânsito e cultura cidadã, que transformou a capital colombiana.

Ildo Raimundo Rosa *



Os graves efeitos da corrupção junto a Mobilidade

A população brasileira observa estarrecida a exposição diária de toda uma gama de atos de corrupção que vem corroendo o Estado de forma impiedosa e espoliativa, especialmente o praticado por poderosas empresas até então intocáveis, associadas a construção de estradas e outros empreendimentos, que buscam desatar este verdadeiro “nó górdio” que é a demanda de infraestrutura necessária para o escoamento da produção de nossas comodites, bem como para o incremento do turismo e até para a integração nacional.

No sul do estado de Santa Catarina a intitulado ponte de “cabeçudas”, considerada como verdadeira obra prima da engenharia moderna, já na sua fase final, corre o risco de ver adiada sua inauguração simplesmente pelo impasse surgido em torno de sua iluminação.

Por outro lado o trecho norte da BR 101 termina neste feriado de páscoa atingido por graves denúncias de sobrepreço que atingiriam a soma de cerca de 100 milhões de reais.

A forma desproporcional como é distribuído o bolo tributário, condiciona estados e municípios a dependerem do governo federal especialmente no que diz respeito a obras de infraestrutura interestaduais e nos projetos de mobilidade associados ao trânsito de nossas mega cidades.

Em várias capitais escolhidas como se-

des da copa do mundo de futebol, surgem obras inacabadas dentre elas as referentes a novos modais como os VLTs – Veículos Leves sobre Trilhos e até os corredores seletivos e no próprio transporte coletivo, o que, além do problema advindo da não conclusão dos projetos, emperram o já colapsado sistema viário.

O tão propalado “legado” da copa do mundo em alguns locais tem se resumido a existência de verdadeiros elefantes brancos com custos milionários, cuja administração vem sendo rejeitada tanto pelo poder público quanto pelo privado.

O Ministério das Cidades, criado com a finalidade de dotar nossos colapsados núcleos urbanos de uma mínima infraestrutura, vem se notabilizando dentro da famosa “Operação Lava Jato” como o núcleo de interesses de um determinado partido, visando espoliar o estado e fortalecer seu Caixa Dois.

O cenário nos aparenta extremamente preocupante, especialmente em razão da conhecida vocação rodoviária forjada historicamente pelos nossos gestores, que encontra-se a beira da exaustão ensejando movimentos cujo palco principal são nossas estradas, o que poderá comprometer nossa base econômica e até o abastecimento das cidades.

Ainda quanto a “Lava Jato”, a delação premiada reivindicada por alguns empresários, vem afetando cada vez mais a economia de algumas cidades depen-

des do emprego gerado por essas empresas, algumas inclusive de forma ilegal terceirizadas, mas responsáveis por milhares de empregos que não tem como serem absorvidos pelo mercado de trabalho, sem contar com a massa tributária carregada para a municipalidade e que já vem comprometendo investimentos na cidades diretamente afetadas, alguns essenciais vinculados ao abastecimento de água e ao esgotamento sanitário.

Contudo, o remédio não pode ser confundido com o veneno, a relação incestuosa mantida até então entre órgãos de estado e empresas privadas tem que ser modificada a partir de novos princípios de ética e transparência, essenciais a própria existência do estado enquanto nação politicamente organizada.

A mudança não diz respeito tão somente a políticas públicas, mas também ao comportamento de cada um de nós, rejeitando os políticos associados a práticas criminosas de qualquer ordem e em qualquer nível, cobrando seriamente de nossos governantes uma postura clara e intransigente na defesa da honestidade e no zelo pela coisa pública.

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

Semáforo inteligente identifica se pedestre precisa de tempo extra para atravessar a rua



Quando você está esperando para atravessar a rua, o semáforo simplesmente não sabe se você é um corredor matinal ou se é um idoso com dificuldades de locomoção. Assim como outros elementos relacionados a infraestrutura, esses sinais são baseados em padrões, e não levam em consideração outros fatores e necessidades específicas.

Os designers britânicos Ross Atkin e Jonathan Scott, pensando nisso, criaram um sistema de dispositivos urbanos que detectam pessoas passando e se adaptam a elas. É o caso do semáforo inteligente, que prolonga o tempo de passagem do pedestre quando é necessário. E o projeto pretende evoluir

para atender outras necessidades: se alguém com dificuldades na visão precisa de mais luz, um poste de luz vai iluminar de forma mais intensa, ou quando uma pessoa cega passa por um poste de luz, o elemento poderá verbalizar o nome da rua ou do estabelecimento em frente.

O sistema funciona por meio de um aplicativo que conecta o smartphone à “móvel inteligente” (semáforo, poste de luz). No sistema, é possível registrar a necessidade específica do usuário, que será identificada quando ele passar pelo local que contém o elemento capaz de alterar o funcionamento para ajudá-lo.

Atkin explica ao portal Fast Com-

pany que a ideia surgiu de uma “epifania”. “Estávamos tentando projetar soluções que comportassem todas as necessidades de pessoas muito diferentes mas, no formato digital, as pessoas podem criar dispositivos e serviços que se reconfiguram em torno das necessidades de quem utiliza”, reflete. Ele percebeu que o mobiliário urbano mais inteligente poderia fazer a mesma coisa.

O projeto está pronto para uso nas cidades — com alguns ajustes do software ainda em andamento — e protótipos do sistema estão sendo instalados no London’s Design Museum como parte dos projetos de exposição do Designs of the Year 2015.

BEIRA-MAR NORTE

Começa segunda etapa das obras

Nesta fase as obras acontecem na Casa da Agrônômica

Começou no dia 25 de março a segunda etapa das obras de ampliação da marginal da avenida Beira-mar Norte, trecho que faz parte do projeto de implantação do anel viário com corredor exclusivo para ônibus. Os trabalhos acontecem junto à Casa da Agrônômica, residência oficial do governador.

Num primeiro momento, foi feita a medição e alocação de espaço para a colocação de uma cerca de segurança permanente, que vai impor os limites da propriedade enquanto o muro hoje existente é relocado em alinhamento posterior, possibilitando o espaço para



Divulgação: Paula Imperial

a implantação da nova marginal.

“Estas novas marginais (na Casa da Agrônômica e na região diante do Shopping Iguartemi) irão aliviar o estrangulamento do trânsito que existe nestas áreas,

tanto aqui no Direto do Campo até a Polícia Federal, como do Titri até a altura da Secretaria Municipal de Saúde, na Trindade”, disse Rafael Hahne, secretário de Obras.

Na primeira fase, no pri-

meiro trecho, foram executadas escavações e a retirada das árvores. Os trabalhos no local continuam, agora com a terraplenagem do espaço.

ANEL VIÁRIO

Ao todo, o anel viário terá 17 km e fará todo um

contorno na região central, passando pelo Ticen, Beira-mar Norte, Trindade, Pantanal, Saco dos Limões, Prainha e retornando ao Centro.

Entre as melhorias que serão executadas, além da implantação das faixas exclusivas para o transporte coletivo e, dependendo do trecho, faixas preferenciais para o transporte público, o projeto prevê ainda melhorias nas calçadas ao longo da via, sistema de controle de semáforo integrado (ITS), sinalização horizontal e vertical, faixa para pedestres e abrigos de passageiros.

O prazo para conclusão total do anel viário é de três anos. As obras, que contam com recursos municipais, estaduais e federais, dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), estão orçadas em torno de R\$ 150 milhões.

Motoristas de ônibus vivem um dia de ciclista

Funcionários de uma das empresas integrantes do Consórcio Fênix seguem de bicicleta, pedalando calmamente, até que passa por eles um ônibus, que, em alta velocidade e com buzina estridente, acaba por assustá-los. A cena faz parte de uma dinâmica que incentiva motoristas do transporte coletivo a entenderem e respeitarem os ciclistas.

Surgida há dois anos, a dinâmica é uma parceria entre a empresa e um grupo de atletas, que, sentindo as dificuldades cotidianas, resolveu unir-se para que o respeito fosse criado. “Desde que esses cursos tiveram início, os resultados foram muito perceptíveis. Hoje,

estamos formando 20 motoristas e temos a certeza de que 20 parceiros foram formados”, relata Cícero Braz, um dos atletas criadores do projeto.

Cícero conta que, quando há grandes provas em Florianópolis, como o Ironman, os colegas de outros Estados ficam surpresos com essa integração.

Jean de Carvalho é motorista profissional há oito anos e para ele o aprendizado do curso será muito utilizado. “Com essa dinâmica, aprendi a me colocar no lugar do outro. Além disso, me sinto bem em poder colaborar”, descreve.

Além das práticas, os funcionários recebem aulas teóricas, com vídeos



Divulgação: Aline Andrade

demonstrativos. A palestra é aberta para discussões e os motoristas contam suas experiências.

LEI

De acordo com o Cód-

igo de Trânsito Brasileiro, a distância correta entre carros e bicicletas é de 1,5 metro, sob pena de infração média e aplicação de multa. Em alguns trechos em que

não há espaço adequado para os dois, é preciso que o condutor do veículo espere o ciclista terminar o curto trajeto para então prosseguir.

MOBILIDADE

Governador visita obras no Norte da Ilha

Depois de uma reunião com o secretário de Estado do Planejamento, Murilo Flores, e o presidente do Departamento de Infraestrutura (Deinfra), Wanderley Agostini, de avaliação das obras em execução em Santa Catarina, o governador Raimundo Colombo deixou o gabinete, no dia 27 de março, para visitar duas das mais importantes obras de mobilidade em construção no Norte da Ilha, em Florianópolis: o elevado no trevo de acesso a Canasvieiras e a duplicação da SC-403, na Praia dos Ingleses.

“Quando você vem até o local de uma obra, consegue sentir a necessidade dela e é ainda mais satisfatório quando você vê o trabalho avançando em ritmo positivo. Não só aqui, mas todas as obras o governo vai fiscalizar com rigor para que os cronogramas não sofram com atrasos. Uma ação de governo cumpre seu papel quando se

transforma num benefício para a população”, disse Colombo.

Motoristas que passavam pelo local, no momento da visita do governador onde está sendo construído o elevado em Canasvieiras, também demonstravam otimismo quanto à execução dos trabalhos. De dentro dos carros, muitos usuários do trecho sinalizavam de forma positiva e expressavam “agora sim”.

Para a construção do elevado no acesso a Canasvieiras, o Estado está investindo mais de R\$ 12 milhões. 37,6% do cronograma de obras foram executados, sendo que a conclusão está prevista para o mês de maio.

Depois de Canasvieiras, o governador seguiu em direção às obras de duplicação da SC-403, nos Ingleses, também no Norte da Ilha, percorreu de carro todo o trajeto em obras. A duplicação está sendo feita em uma extensão de 5,2 quilô-



James Tavares / Secom

metros e o valor investido pelo Governo do Estado é de R\$ 41,8 milhões. Segundo dados da secretaria de Estado do Planejamento, 21,3% do serviço foram executados até agora.

No dia 26, na Serra Cata-

rinense, Raimundo Colombo também visitou as obras de revitalização da SC-114. Em uma das frentes de trabalho está sendo realizada a pavimentação da primeira camada de asfalto, do portal de saída

para Lages, sentido Paniel. Com investimento de R\$ 55,7 milhões do Governo do Estado, por meio do Pacto por Santa Catarina, a rodovia será reconstruída numa extensão de 55,1 quilômetros.

PLAMUS é discutido na Assembleia Legislativa de SC

O levantamento do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus) e as soluções propostas para melhorar a mobilidade foram apresentados pelo superintendente da Região Metropolitana da Grande Florianópolis, Cassio Taniguchi, na Assembleia Legislativa de Santa Catarina no dia 18 de março, durante o lançamento da Frente Parlamentar da Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis. Deputados, secretários de Estado, prefeitos e representantes da sociedade civil participaram do evento.

“Estamos vivendo um problema extremamente grave no Estado, pois temos quatro milhões de automóveis circulando nas rodovias. Por outro lado, vivemos um momento interessante já que depois de um ano de um profundo estudo feito sobre mobilidade, com financiamento do BNDES, temos soluções



concretas, sem achismos. A região metropolitana da Grande Florianópolis foi a primeira a ser escolhida pelo BNDES para um estudo deste tipo”, comentou o secretário de Estado do Planejamento Murilo Flores.

Pesquisas do Plamus indicam que 48% dos moradores da Grande Florianópolis usam carro ou moto diariamente, frente à média nacional de

32% de uso de transporte individual. “Nenhuma cidade do mundo se sustenta planejando só o transporte individual, por isso, a necessidade de soluções integradas de transporte coletivo, com gestão eficiente e comunicação”, destacou o superintendente da Região Metropolitana da Grande Florianópolis.

A visão integrada de mobilidade inclui desenvolver



Cassio Taniguchi

um Plano Cicloviário Metropolitano, complementar ao sistema de transporte público, estratégias para a melhoria das calçadas e segurança para os pedestres e diretrizes para a gestão das áreas de estacionamento. Outro item avaliado pelo Plamus foi a concentração de empregos no Centro de Florianópolis, enquanto a maior parte das moradias está dispersa na Ilha e nos municípios da região metropolitana. Os deslocamentos diários resultam na saturação de 99% da capacidade de tráfego da Ponte Colombo Salles.

A iniciativa da Frente Parlamentar da Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis partiu do deputado Gean Loureiro (PMDB) e contou com a adesão de 32 parlamentares. Loureiro disse: “O lançamento da Frente tem como principal objetivo conhecer o estudo (Plamus) para definir de que forma a Frente pode atuar”.



JUDICIÁRIO

Indeferida liminar a condenados por desvios de recursos do Detran-RS

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), negou liminar no Habeas Corpus (HC) 125218, em que José Antônio Fernandes, Ferdinando Francisco Fernandes e Fernando Fernandes pediam para suspender o trâmite de ação penal na qual foram condenados por desvios de recursos públicos do Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul (Detran-RS), por meio de fundações de apoio vinculadas à Universidade Federal de Santa Maria (RS). Os fatos foram investigados no âmbito da operação Rodin, deflagrada pela Polícia Federal.

A defesa dos três sustentou que decisão monocrática do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ao julgar HC impetrado por outra condenada na mesma ação penal, considerou ilícita prova obtida pelo Ministério Público Federal junto à Receita Federal por se tratarem de dados fiscais protegidos por sigilo, determinando que fossem desentranhados dos autos.

Apontou ainda que a prova excluída afetou outras, na medida em que foi usada como fundamento

para as demais medidas investigativas. Em seguida, destacam que o STJ negou reclamação ajuizada pelos denunciados, na qual alegavam que o juízo da 3ª Vara Federal de Santa Maria não acatou a decisão de retirar as provas ilegais do processo. Contra essa decisão, impetraram o HC 125618 no Supremo.



DECISÃO

O ministro Gilmar Mendes (foto) destacou que a defesa interpôs recurso de apelação no Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4) contra a condenação, mas ele ainda não foi apreciado. Por isso,

a constatação de eventuais contaminações causadas por provas supostamente ilegais deve ser submetida ao TRF-4, que possui competência para revisar o mérito da decisão.

O relator sustentou ainda que o juízo da Vara Federal de Santa Maria concedeu prazo à defesa para falar da contaminação de outras provas. “Daí se infere que o debate acerca da ilicitude dos documentos fiscais, e da irradiação de efeitos dessa ilicitude para outras provas, não era novo, tendo sido levantado e debatido pelas defesas”, assinalou, lembrando que essa questão não surgiu com a decisão do STJ.

Dessa forma, o ministro Gilmar Mendes citou que houve espaço para o debate acerca da contaminação de outras provas. “Se houvesse interesse, as defesas poderiam ter, inclusive, produzido provas, durante a instrução processual, sobre esse ponto específico. Mesmo assim, o julgador oportunizou prazo para que as defesas aprofundassem o debate. Assim, não vislumbro relevância no fundamento da impetração”, concluiu o relator ao indeferir a liminar.

Sexta Turma restabelece qualificadoras no atropelamento de ciclistas no Sul

O bancário Ricardo José Neis, que atropelou um grupo de ciclistas em Porto Alegre em fevereiro de 2011, vai responder pelo crime de tentativa de homicídio qualificado. A Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) determinou a inclusão, na sentença de pronúncia, de três qualificadoras.

Em 2011, Ricardo Neis acelerou seu carro contra um grupo de ciclistas que participava de um evento para promover o uso da bicicleta como meio de transporte cotidiano. Dezesete pessoas ficaram feridas, e o motorista foi pronunciado por tentativa de homicídio qualificado (artigo 121, parágrafo 2º, inciso IV, combinado com o artigo 14, II, do Código Penal) por 17 vezes.

O Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS) reformou a sentença para determinar a despronúncia em relação a uma das ciclistas, que não foi ouvida nos autos; a desclassificação de cinco tentativas de homicídio para delitos de lesão corporal, em concurso formal, porque, apesar de feridos, esses ciclistas não foram efetivamente atingidos pelo carro de Ricardo Neis.

Ficou mantida a pronúncia por tentativa de homicídio em relação aos outros 11 ciclistas, mas afastada a qualificadora do emprego de meio que dificultou a defesa da vítima e reconhecido o concurso formal perfeito.

PARCIAL PROVIMENTO

Contra a decisão, o Ministério Público do Rio Grande do Sul interpôs recurso especial para manter a pronúncia em relação aos 17 ciclistas feridos e a inclusão das qualificadoras de motivo fútil, perigo comum e recurso que dificultou a defesa do ofendido.

Para o MP, também teria sido incorreta a definição do concurso formal próprio, sob pena de indevida incursão aprofundada na prova, uma vez que essa classificação estaria relacionada à aplicação da pena.



O relator, ministro Rogério Schiatti Cruz, deu parcial provimento ao recurso. Em relação à despronúncia e à desclassificação para o delito de lesão corporal, Schiatti destacou que, para decidir sobre a pronúncia do acusado, seria necessária a reapreciação de provas, o que não é possível em recurso especial por força da

Súmula 7 do STJ.

Em relação à inclusão das três qualificadoras (motivo fútil, perigo comum e recurso que dificultou a defesa), o ministro acolheu os argumentos do MP. Segundo ele, “não se pode afastar uma qualificadora por mera opção hermenêutica do juiz, de modo que o julgador somente pode retirar da pronúncia a qualificadora que, objetivamente, inexistia, mas não a que, subjetivamente, julgar não existir”.

Para ele, a inclusão das circunstâncias qualificadoras é procedente e, portanto, caberá ao conselho de sentença afastá-las ou não.

Também foi excluída do acórdão a configuração do concurso formal. “Não é dado ao magistrado a análise, na pronúncia, da eventual existência de concurso formal de delitos, visto que essa matéria, por estar intrinsecamente ligada à dosimetria da pena, é da competência do juiz presidente do tribunal do júri, por ocasião da sentença – se, evidentemente, condenatória”, concluiu o relator.

Negado habeas corpus a condenado por homicídio de trânsito

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal extinguiu Habeas Corpus (HC) 105897, impetrado pela defesa de A.A.M., condenado a seis anos de detenção, em regime semiaberto, por homicídio e lesão corporal culposos na direção de veículo automotor com omissão de socorro, com direito a recorrer em liberdade.

O acidente ocorreu em Ubarana (SP), quando A.A.M., na direção de uma camionete, colidiu com outro veículo. Três ocupantes do automóvel sofreram lesões corporais e um quarto faleceu.

Em apelação, o Tribunal de Justiça de São Paulo reduziu a pena para 5 anos, 2 meses e 21 dias de detenção, com a suspensão do direito de dirigir por três anos. Após o trânsito em julgado, sua defesa impetrou habeas corpus no Superior Tribunal de Justiça alegando que as razões de apelação apenas repetiram as alegações finais, sem atacar a fundamentação da sentença condenatória. Com tal procedimento, adotado pelo advogado então constituído, o réu teria ficado indefeso, com ofensa à garantia de ampla defesa, e

por essa razão pediam a declaração da nulidade do processo a partir das razões recursais, permitindo a apresentação de nova defesa. O STJ, porém, denegou a ordem.

No HC ao STF, a defesa insistiu na tese do cerceamento de defesa.



O relator, ministro Marco Aurélio, votou no sentido da concessão da ordem. O ministro Roberto Barroso, porém, abriu divergência. “Vejo que há uma convergência das decisões de primeiro e segundo graus, e não me convenci da nulidade na suposta repetição dos argumentos”, afirmou.

Para o ministro Barroso, o habeas corpus impetrado no STF seria substitutivo de recurso ordinário ao denegado pelo STJ. Seu voto, no sentido da extinção do processo sem

juízo do mérito, por inadequação da via eleita, foi seguido pelos ministros Luiz Fux e Rosa Weber. “EPIDEMIA”

O ministro Roberto Barroso, após proferir seu voto, chamou a atenção para o caso particular em que, apesar de se tratar de crime culposos, os homicídios decorrentes de acidentes automobilísticos no Brasil “são estatisticamente mais relevantes que a já espantosa estatística de homicídios dolosos no Brasil: são mais de 60 mil por ano”. Segundo o ministro, “há quase que uma epidemia de homicídios por acidentes de trânsito, e o Judiciário tem que tratar essas questões como uma política pública de dissuasão de uma direção muitas vezes irresponsável”.

O ministro Luiz Fux lembrou discussões anteriores sobre a matéria, como a competência do Tribunal do Júri para julgar homicídios de trânsito, e destacou a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 4103, de sua relatoria, que trata da chamada Lei Seca, objeto de uma audiência pública “dramática”, devido aos depoimentos prestados por parentes de vítimas.



LEGISLATIVO

Frente Mista do Trânsito vai propor medidas para reduzir violência

No relançamento da Frente Parlamentar Mista em Defesa do Trânsito Seguro, deputados e gestores públicos defenderam a integração entre os poderes para criar medidas que reduzam a violência no trânsito.

A frente existe desde 2003 e uma de suas metas é contribuir para que o Brasil atinja meta estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2010 que diz que os países devem reduzir em até 50% o número de mortos e feridos pela violência no trânsito até 2020.

Para o presidente da frente, deputado Hugo Leal (Pros-RJ), é fundamental que os entes federais, estaduais e municipais, assim como outras instâncias do Poder Público, atuem em conjunto para elaborar medidas efetivas.

INTEGRAÇÃO DO PODER PÚBLICO

Hugo Leal também foi au-



tor da Lei Seca (Lei 11.705/08), aprovada em 2008. “Não pode cada um achar que está fazendo seu trabalho e ninguém coletar o que está acontecendo no âmbito geral. O que está acontecendo, quantos acidentes, por quê estão acontecendo e o que posso fazer para evitar. E aí não tem que dizer se a rodovia é federal, estadual ou municipal. O que interessa é como nós estamos dispostos a trabalhar, em conjunto, integrados, para trazer resultados.”

O ministro das Cidades, Gilberto Kassab, presente ao evento, reiterou a necessidade de integração entre União, estados e municípios.

O presidente da Associação Nacional dos Detrans e do Detran do Paraná, Marcos Traad, aposta no diálogo com a frente para que os projetos em tramitação na Câmara tenham mais prioridade. “Nós temos uma demanda de alterações do Código de Trânsito, algumas legislações novas que têm relação direta também

com a segurança de trânsito e obviamente tentando fazer com que haja um entendimento maior sobre o papel e as responsabilidades dos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal.”

DADOS DA ONU

Segundo relatório da ONU, os acidentes são a causa número um de mortes de jovens entre 15 e 29 anos no mundo, com 1,24 milhão de óbitos por ano. O estudo da ONU também aponta que três em cada quatro mortes são de pessoas do sexo masculino.

No Brasil, entre 2000 e 2011, o número de mortes nas vias públicas aumentou 49,2%, de acordo com o Mapa da Violência, pesquisa realizada pela Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais.

Autora de projeto de lei (PL 5568/13) que criminaliza a embriaguez no trânsito, a deputada Keiko Ota (PSB-SP)

defende regras mais rígidas para evitar os acidentes. A matéria foi resultado de proposta de iniciativa popular lançada pela campanha “Não Foi Acidente”.

“Acho que a gente tem que trabalhar em duas pontas: a prevenção, por cultura de paz, porque hoje a violência também é cultural; e também com leis mais duras. Tem que ter leis para punir, de fato, para coibir esse efeito da violência. São quase 30 mil homicídios por ano. Atropelamento, quando é embriagado, é também uma violência.”

No lançamento da Década Mundial de Ação pela Segurança Viária, em 2010, a ONU reiterou que a palavra ‘acidente’ não é a mais adequada para definir acontecimentos no trânsito que fazem mortos e feridos, já que acidentes são inevitáveis e a maioria dos casos de violência no trânsito são por causas previsíveis.

Lojas de automóveis terão de informar tributos e situação de regularidade dos veículos

Entra em vigor em 60 dias a exigência de que empresas de venda de automóveis, novos ou usados, informem ao comprador a situação de regularidade dos veículos e os tributos incidentes na transação. A medida, proposta no PLC 49/2014, consta da Lei 13.111/2015, publicada no Diário Oficial da União do dia 26 de março, após sanção da presidente Dilma Rousseff.

Segundo a lei, deverão constar do contrato de compra e venda informações sobre furto, multas, débitos ou qualquer outro registro que limite

ou impeça a circulação do veículo. O comprador também precisa ser informado sobre a situação do veículo junto às autoridades policiais, de trânsito e fazendárias — para caso de furtos, multas e taxas vencidas ou impostos sem pagamento, por exemplo.

Os empresários que descumprirem as regras terão de arcar com o pagamento dos tributos, taxas e multas incidentes sobre o veículo até a data de aquisição do bem pelo consumidor. No caso de veículo roubado, o comprador terá seus gastos restituídos integralmente pela empresa.

Transporte urbano pode ter que oferecer cinto de segurança em assento de idoso

O Projeto de Lei 8138/14, em análise na Câmara dos Deputados, exige que os assentos do motorista e os destinados a idosos no transporte coletivo tenham cintos de segurança.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei 9.503/97), o cinto de segurança é equipamento obrigatório, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em que seja permitido viajar em pé. “A extensão da obrigatoriedade legal desse equipamento de proteção para o motorista desses veículos, embora saibamos que, na prática, quase todos os ônibus já o possuem, decorre da posição frontal ocupada pelo motorista”, explica o autor do projeto, deputado Nilson Leitão (PSDB-MT).

O parlamentar lembra ainda que as pessoas idosas não possuem a mesma destreza ou a força física dos mais jovens. “Por essa razão, defendo a aprovação deste projeto para ampliar a proteção e a segurança dessas pessoas.”



Deputado Nilson Leitão

TRAMITAÇÃO

O projeto, que tramita em caráter conclusivo, será analisado pelas comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Acessórios para carro que ajudam as mães no trânsito

Alguns produtos podem entreter as crianças durante passeios e viagens de carro



Se você tem filho pequeno, sabe que manter as crianças entretidas dentro do carro durante um passeio ou uma viagem pode ser uma tarefa bastante complicada. Elas ficam inquietas, fazem 'arte' e podem até mesmo atrapalhar a concentração da motorista. Para ajudar a resolver essas questões, o blog De Carona com Elas separou vários acessórios para ter sempre dentro do carro. Assim, em dias de congestionamento ou até em viagens mais longas, as crianças podem se distrair

enquanto você se preocupa com o trânsito.

ORGANIZADOR DE BRINQUEDOS

Ideal para organizar os brinquedos e comidinhas da criança. Ele deve ser preso à parte traseira do banco e tem vários bolsos para separar tudo direitinho. Menos bagunça e mais praticidade.

BANDEJA INFANTIL

Pode ser acoplada à cadeirinha da criança e é ideal para que ela se distraia durante a

viagem. Um caderninho e uma caixa de lápis de cor bastam para dar asas à imaginação. Dá até para fazer um lanchinho!

DVD AUTOMOTIVO

Que criança não fica quieta enquanto assiste seu desenho favorito? Com um DVD portátil, as mães conseguem entreter as crianças sem esforço, principalmente em viagens longas. Uma boa alternativa é o suporte para tablet, que ao ser encaixado atrás do banco transforma o aparelho em uma minitelevisão.

CADEIRINHA DE CRIANÇA

Entre nove meses e um ano, o bebê deve ser transportado no bebê conforto, que é colocado nas costas do banco de trás. Com um aninho, a criança passa a utilizar a cadeirinha, que deve ser trocada conforme ela cresce.

ASSENTO DE ELEVAÇÃO E AJUSTE DE CINTO DE SEGURANÇA

Entre quatro e sete anos, as crianças devem ser transportadas no assento portátil, que

eleva a altura do pequeno para evitar que o cinto de segurança passe pelo pescoço. Para acompanhar, utilize o ajuste de cinto de segurança, que funciona como uma trava e adapta o cinto à altura da criança.

PROTETOR SOLAR

Boa opção para os dias de sol forte, o protetor solar para carros é preso nos vidros de trás por meio de ventosas. Eles filtram os raios ultravioletas e oferecem uma viagem mais fresquinha e tranquila ao seu bebê.

Conheça cinco dicas de aplicativos para aliviar o bolso do motorista

Você sabia que o smartphone pode ser um importante aliado para driblar o alto preço dos combustíveis? Com aplicativos gratuitos que ajudam a encontrar os postos com as melhores ofertas, localizar caronas para compartilhar gastos ou, ainda, fazê-lo lembrar da manutenção do motor do seu carro, o reajuste de R\$ 0,22 por litro na gasolina, determinado pelo governo recentemente, vai parar de pesar no seu bolso. E ainda: ao adotar práticas de uso mais consciente do combustível, os aplicativos ainda colaboram para a redução do trânsito e das emissões de poluentes. Veja cinco aplicativos que todo motorista precisa ter para economizar no dia a dia das cidades:

1. GAZO

Para Android e iOS, o Gazo é um aplicativo que permite encontrar os

melhores preços quando chega a hora de abastecer. Com um localizador, também é possível saber os postos mais próximos de você e o preço dos combustíveis em cada um deles. A diferença pode chegar.

2. BEEPME

Aplicativo de caronas, o BeepMe, para Android e iOS, permite encontrar parceiros para o percurso que você pre-

tende fazer. Com ele, você estabelece uma rede de amigos do bairro que trabalham na mesma região que a sua compartilhando os custos do veículo.

3. WAZE

Um dos mais populares do mundo, o Waze não poderia ficar de fora dessa lista por motivos óbvios. Ao invés de ficar parado no congestionamento, use seu combustível para chegar ao destino

através de rotas alternativas.

4. GASOLINA OU ÁLCOOL, CHEFIA?

Um dos aplicativos mais simples, leves e úteis, ele faz o cálculo de qual combustível vale mais a pena colocar na hora de abastecer. Há dezenas de aplicativos com a mesma função, mas este está disponível somente para Android.

5. CARANGO

Uma plataforma completa para monitorar seu carro, o Carango reúne todo tipo de informação, desde abastecimentos, pneus, consumo de óleo, manutenção, seguro e outros serviços, como limpeza, estacionamento, licenciamentos, multas, impostos, e pedágios. Você sabia, por exemplo, que mantendo os pneus calibrados seu carro gasta até 20% menos? Pois é, ele não fará você esquecer disso.

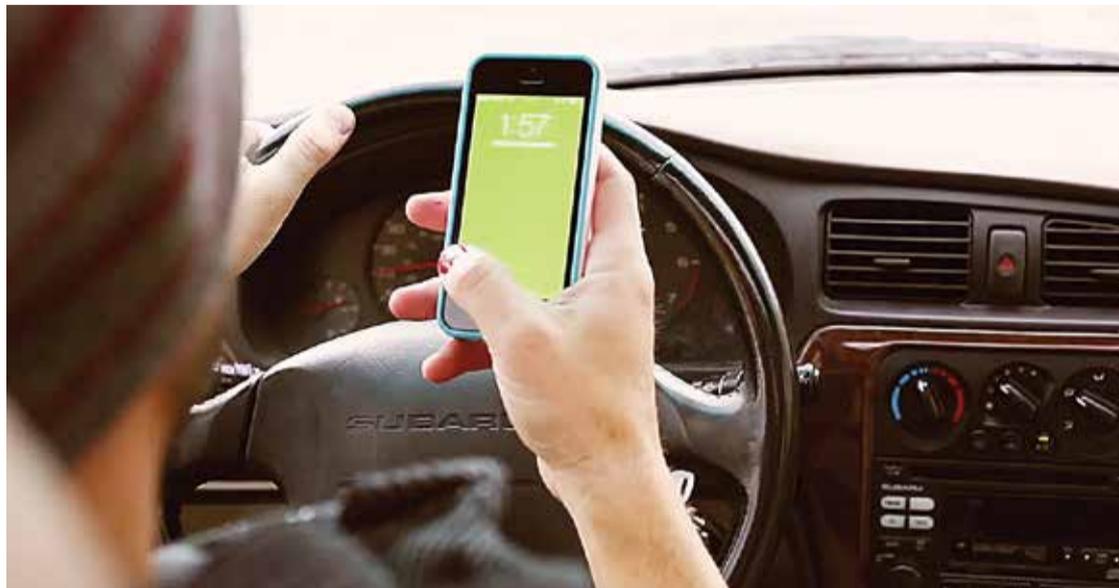


6 em cada 10 acidentes envolvendo jovens são causados por distrações

Sabe quais são as duas principais distrações de um jovem ao volante? O celular e amigos. Segundo a AAA Foundation Traffic Safety (Fundação para a Segurança no Trânsito), estes dois fatores representam quase 60% dos acidentes envolvendo motoristas jovens.

Recentemente os pesquisadores da fundação analisaram cerca de 1.700 vídeos de câmeras instaladas em carros conduzidos por motoristas jovens que se envolveram em algum tipo de acidente. A cada 100 acidentes, 58 foram provocados por pura distração, sendo grande parte delas por olhar o celular enquanto dirige. Uma compilação dos momentos em que os acidentes ocorrem mostram como um ou dois segundos de distração podem resultar em acidente.

Estimativas anteriores apontavam que a distração



era a causa para apenas 14% dos acidentes de motoristas jovens. “O acesso aos vídeos dos acidentes nos permitiu compreender melhor os momentos que antecederam o impacto do veículo de uma forma que antes era impossível”, disse Peter Kissinger, presidente e CEO da Fundação.

O estudo “oferece provas irrefutáveis de que os moto-

ristas adolescentes estão distraídos em uma porcentagem muito maior de acidentes do que anteriormente realizados.” Nos Estados Unidos, os adolescentes têm a maior taxa de acidente entre todas as faixas etárias, e por isso, os especialistas em segurança têm buscado formas de melhor proteger e educar os jovens condutores.

Ter acesso ao vídeo, áudio e dados do acelerômetro dos seis segundos precedentes um acidente e os quatro segundos depois deu os pesquisadores da AAA uma visão sem precedentes sobre acidentes com os recém-habilitados. O relatório aponta ainda que a distração foi fator determinante em 89% dos acidentes na estrada, sendo 76% de colisão traseira.

Segundo o estudo, o uso do celular ao volante fez com que os motoristas tirassem os olhos da estrada em uma média de 4,1 segundos antes dos acidentes. Nenhum acidente fatal foi incluído na análise, nem acidentes em que os motoristas foram atingidos por trás.

Além do celular, o estudo também aponta a distração dos motoristas enquanto estavam interagindo com um ou mais passageiros. Esta situação respondeu por 15% dos acidentes entre os motoristas jovens. A fundação descobriu que, quando dois ou mais passageiros estavam presentes, eles foram significativamente mais propensos a fazer ruídos altos, mudando de lugar dentro do veículo e enviar mensagens de texto/ usando telefone celular do que quando apenas um único passageiro estava presente.

Campanha “Sorria Pela Vida” destaca prevenção de acidentes no trânsito

30 mil brasileiros sofrem algum tipo de fraturas no crânio e ossos do rosto todos os anos em acidentes de trânsito

Campanha mundial “Sorria Pela Vida” destaca prevenção de acidentes no trânsito. Todo ano cerca de 30 mil brasileiros sofrem algum tipo de fraturas no crânio e ossos do rosto em acidentes de trânsito. Sobre o assunto o programa Cotidiano conversou com o cirurgião dentista, diretor do Colégio Brasileiro de Cirurgia e Traumatologia Bucal-Maxilo Facial, Luciano Del Santo. Ele conta que o objetivo da campanha é diminuir e minimizar os problemas causados pelos acidentes.

Os homens representam mais de 77% das vítimas, enquanto as mulheres são 22,9%,

a maioria com idade entre 15 e 59 anos. A maior parte das vítimas são os motociclistas. Segundo o dentista, na cidade de São Paulo, por exemplo, a cada dois dias, três motociclistas morrem em consequência de acidentes de trânsito, “obviamente isso é um problema nacional”.

O Luciano Del Santo diz que a obrigatoriedade do cinto de segurança tem minimizado os danos causados pelos acidentes, mesmo assim o prejuízo de mortes e sequelas, como traumas de face e de crânio, são enormes: “muitas vezes porque o passageiro do banco traseiro estava sem cinto de segurança”.

PRF divulga períodos de restrição ao tráfego de veículos de carga em feriados

Objetivo é garantir fluidez no tráfego e evitar acidentes



A PRF (Polícia Rodoviária Federal) publicou, no DOU (Diário Oficial da União) do dia 30 de março, os dias e horários em que o tráfego de veículos de carga ficará restrito nas BRs. A medida vale para todas as rodovias federais de pista simples. Motoristas que não respeitarem a ordem serão multados em R\$ 85,13 e somarão quatro pontos na carteira. A infração é média e o veículo somente poderá seguir viagem ao fim do período de restrição.

Conforme o chefe da divisão de fiscalização e trânsito da PRF, inspetor Ailton Motti, a determinação decorre de estudos realizados sobre a infraestrutura nas rodovias e volume de tráfego. “Já há alguns anos, a Polícia Rodoviária

tem essa prática de restringir a circulação de veículos de grande comprimento e de carga. É uma estratégia que funciona, porque, às vezes, tem polos de grande produção, com muita movimentação, e nessas regiões presenciamos acidentes graves”, explica.

Estão fora da medida, segundo a PRF, combinações de veículos com até duas unidades, sendo um caminhão-trator e um semirreboque ou um caminhão e um reboque.

De acordo com a portaria, para o próximo feriado, que é o de Tiradentes, a restrição vigorará no dia 18 de abril, sábado, entre 6h e 12h, e no dia 21 de abril, terça-feira, das 16h às 24h.



CARTAS

COMO DIRIJO

“Tenho 20 anos e quando recebi o jornal do Monatran fiquei na dúvida se eu era o público alvo. Mas já na primeira folha me deparo com o Hulk em um acidente. Fantástico! O Superheroes Drunk do criador Fabio Obando me chocou e me alertou. É um fato imaginário, mas que me fez refletir sobre como eu estou dirigindo de verdade. Se não estou pensando inconscientemente que sou invencível no trânsito.”

César Muskophi - Porto Alegre/RS

ÉTICA

“Concordo com o editorial da última edição. Realmente é, no mínimo, controverso que em um país que ensaia exigir ética nas esferas mais altas do poder, seja tão mesquinho em suas pequenas ações, especialmente no trânsito - o espaço mais democrático que existe, onde todos participam, de uma maneira ou de outra. E como é sempre mais fácil exigir mudanças no outro, acho difícil que tal situação mude em um curto espaço de tempo.”

Rubens Paiva - Rio de Janeiro/RJ

PONTE

“Senhor Bentes, faço das suas palavras as minhas. Infelizmente, estamos desacreditando sobre a ponte Hercílio Luz. São mais de 30 anos parada e sempre com a esperança de ser reativada nos faz ter a sensação de que só acreditaremos novamente vendo. Independentemente de político ou partido, estamos na torcida por êxito nas investidas do senhor governador.”

Simone Jonks - Florianópolis/SC

DEMOCRACIA

“Realmente devemos reivindicar e protestar com sabedoria. Essa quantidade de movimentos e reclamações também me condicionam a uma preocupação sobre o que é falado. Devemos aprender com o passado para não errarmos com o futuro. Exemplos como os mencionados no artigo do doutor Ildo Rosa são uma prova de que a democracia deve prevalecer.”

Eduardo Nazário - Belo Horizonte/MG

FIQUE ATENTO

“Eu vi a manifestação dos caminhoneiros por cima, não parei para analisar tudo. Só me incomodou quando faltaram alguns itens no supermercado. Atingiu a minha mesa! Mas depois que voltou ao normal eu deixei para lá. Só que com a reportagem da página 9 fiquei preocupada, essa aprovação de mais carga nos caminhões vai prejudicar a médio prazo a gente de novo. Eu tenho que ficar mais atenta a tudo que acontece, não só ao que me alcança diretamente.”

Camila Daniele Coelho - Concórdia/SC

ALEGRIA OU TRISTEZA?

“A Operação Alegria deveria se chamar operação Tristeza (página 4). Não estou criticando quem escolheu o nome para a ação da Polícia Rodoviária Federal que, aliás, mais uma vez, realizou um bom trabalho, estou questionando o incentivo a essa baderna no carnaval. O governo deveria ter políticas ousadas para ir na fonte do problema: a bebida.”

Avelino Alcântaro - Joinville/SC

BICICLETÁRIO

“Esse projeto do senador Freury é interessante (página 11), incentivar as empresas a investirem em bicicletários. Isso resultará para o funcionário em mais saúde, mais dinheiro com a economia da gasolina e fará um bem a sociedade como um todo, contribuindo com a mobilidade urbana. É a primeira vez que vejo esse jornal e já sou fã.”

Dario Lima - Florianópolis/SC

ARTIGO J.R. DIAS

“Que linha de raciocínio interessante o artigo “O Caminho Mais Curto”, escrito pelo doutor José Dias. Não havia percebido que a sociedade realmente está com essa doença de quebra de valores. Padece-mos do egoísmo, da competitividade e da baixa estima, fazendo de todos nós pessoas piores.”

Ignácio Zimmermann - Brasília/DF

SEDEX 12

“Como dizem por aí... seria engraçado, se não fosse trágico. Muito absurda esta história de não existir Sedex 10 na Grande Florianópolis. Porém, infelizmente, nossa triste realidade. E já que ninguém faz nada para mudar, o jeito é se contentar com o Sedex 12.”

Luana Nérís - São José/SC



Ministério Público de São Paulo quer a suspensão das ciclovias de Haddad

O Ministério Público de São Paulo entrou no mês de março com uma ação na Justiça que ameaça acabar com o plano do prefeito Fernando Haddad (PT) de construir 400 quilômetros de ciclovias na cidade. A promotora pede que sejam suspensas, em um prazo de 24 horas, “todas as atividades, serviços e obras referentes à construção do sistema cicloviário de São Paulo”, até a realização dos “estudos técnicos necessários”. Os pedidos da promotora devem ser ainda aprovados pela 5ª Vara da Fazenda Pública.

O Ministério Público baseia sua decisão na ausência de estudos e planejamento que respaldem a construção de infraestrutura para o trânsito de bicicletas, um argumento também adotado pelos mais críticos com o prefeito, entre os quais houve quem chegou a associar o vermelho das faixas com propaganda política do PT. Foram, precisamente, as denúncias de cidadãos que motivaram o processo. “Paralelamente ao desenvolvimento exacerbado do sistema cicloviário neste



município nos últimos meses, esta Promotoria recebeu e continua recebendo um número considerável de reclamações de munícipes sobre irregularidades e problemas que tem agravado o já caótico sistema de mobilidade urbana da cidade”, argumenta a promotora.

Segundo a ação, a promotoria solicitou a Prefeitura e a Companhia de Engenharia e Tráfego (CET) os estudos técnicos realizados e informação detalhada sobre o cronograma das obras, sobre as medidas adotadas para garantir as normas de segurança e a sinalização, e sobre os eventuais impactos no trânsito, mas eles responderam com releases de

imprensa. “O material enviado pelo Poder Público não pode ser considerado estudo técnico para implantação do sistema cicloviário”, conclui o documento.

A Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo criticou o posicionamento do Ministério Público e espera que o Tribunal de Justiça rejeite os pedidos da promotoria. “Ficamos muito indignados com os argumentos elencados pela promotora. Ela não apenas questiona os métodos empregados para implantação das estruturas cicloviárias – o que é legítimo, claro – mas coloca em xeque a política pública em si, questionando a necessidade de se promover o uso de bicicletas em São Paulo. Isto

é gravíssimo e não podemos permitir retrocessos”, afirmou Daniel Guth, consultor em políticas de mobilidade urbana e diretor da associação.

Projeto da Paulista

Se a ação for aprovada pelo juiz, a Prefeitura e a CET deverão, além de suspender os trabalhos atuais, reconstruir em menos de um mês a pavimentação desfeita para construir ciclovias ainda inacabadas para restabelecer a “funcionalidade do local”. Esta exigência inclui a paralisação e recomposição dos quase quatro quilômetros de ciclovia da Avenida Paulista, orçada em 15 milhões de reais. O projeto estrela de Haddad em prol dos ciclistas é um dos focos principais das críticas do Ministério Público que o considera um local com um “sistema de ônibus e metrô excelente” e onde não haveria necessidade de ciclovia. Em caso de descumprimento, a promotoria contempla uma multa de 100.000 reais diários por crime de desobediência e improbidade administrativa (prejuízo ao erário e violação

de princípios administrativos).

A promotora do caso afirma que se repetem nas ciclovias e ciclofaixas da cidade uma série de “irregularidades” que põem em risco a segurança dos cidadãos, “principalmente dos próprios ciclistas”. Entre elas a construção de ciclovias em “locais obstruídos por postes, placas de sinalização, pontos de ônibus e árvores” ou a falta de separação e proteção adequada das faixas para ciclistas do tráfego motorizado.

Entre as conclusões, a promotora do caso Camila Mansour Magalhães mantém que “a decisão política de desenvolvimento do sistema cicloviário neste município, adotada pela atual gestão municipal, viola o princípio constitucional da eficiência” e “não atende o interesse público”.

A administração municipal informa que irá prestar todos os esclarecimentos necessários a respeito do planejamento e da execução das ciclovias na cidade.

ESPAÇO LIVRE

Marcelo José Araújo*

Faixas de retenção

O Código de Trânsito Brasileiro em seu Anexo II, traz a previsão da “Faixa de Pedestres”, a qual pode ser do tipo zebreado, para locais de grande movimentação de pedestres, ou ainda, constituída por duas faixas paralelas na largura da via. De forma complementar é prevista a “Faixa de Retenção”, que é aquela disposta antes da “Faixa de Pedestres”, a qual é obrigatória quando é cruzamento com semáforo, e que não deve ser colocada em distância inferior a 1 metro da de pedestres.

O questionamento surge no caso em que o veículo, ao parar para obedecer o semáforo, ultrapassa essa “Linha de Retenção”, ou fica sobre ela, mas não chega a atingir a “Faixa de Pedestres”. É aquela situação em que geralmente os pedestres fitam o

condutor com ar de desaprovação, e o agente de trânsito, quando presente, solicita que se retorne em ré até atingir um ponto anterior à de retenção. Para manifestar-se sobre a existência ou não de infração, nesse caso, se faz necessário recorrer ao Código de Trânsito Brasileiro em seu Art. 183, o qual prevê de maneira bastante específica a infração é de se “parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso”. Nota-se que o dispositivo legal é objetivo quanto ao que se caracteriza como infração, e consideramos também que “faixa de pedestres” é efetivamente um conceito, de uma área delimitada, e não toda e qualquer área onde teoricamente os veículos não deveriam estar, mas que não são de pedestres.

Com base na análise ao lado, somado ao fato que em termos de engenharia a “Faixa de Retenção” tem a função, também, de delimitar o local que oferece boa visibilidade ao semáforo, há que se entender que o veículo que estiver parado sobre ou além da “Faixa de Retenção”, porém sem atingir a “Faixa de Pedestres” efetivamente não está cometendo infração por falta de previsão legal. Aliás, como dissemos, “Faixas de Pedestres” possuem previsão legal, inclusive de forma e cor, portanto, formas diversas de representá-la (desenhos, figuras, etc.) seriam apenas obras de embelezamento, mas não “Faixas de Pedestres”.

* Advogado e Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Mobilidade da OAB/PR



Urbanista fiz que “o futuro de quem só utiliza carros será angustiante”

Um carro consome 30 vezes mais combustível por passageiro do que um ônibus, de acordo com levantamento do Movimento Respirar, e ocupam mais espaço na via: 25 carros carregam a mesma quantidade de passageiros que um ônibus, segundo dados da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET). Os benefícios ao utilizar o transporte coletivo, para o meio ambiente e para melhoria da mobilidade, são evidentes, mas ainda não são uma realidade no Brasil. Problemas como a baixa qualidade do serviço faz com que muitos optem por se deslocar em veículos particulares. Na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, entre 2002 e 2012, a proporção de usuários que preferiram o deslocamento individual motorizado aumentou de 25,8% para 28,5%, e a dos que escolheram o coletivo diminuiu de 74,2% para 71,5%.

Para melhorar a atratividade para o transporte coletivo, de acordo com o especialista em trânsito da Perkins, Luiz Gustavo Campos,

é preciso garantir prioridade ao transporte coletivo no sistema viário – como com a implantação de BRT e/ou faixa exclusiva para ônibus. “Além disso, existem diversas medidas para tornar o transporte coletivo mais atrativo, como oferecer uma frota moderna e confortável, disponibilizar informação aos usuários, investir em vasta rede e itinerários bem distribuídos, integrar as linhas e outros meios de transporte, construir pontos confortáveis e seguros e operar com pontualidade”, sugere.

A mudança na maioria das vezes é gradual e os resultados são perceptíveis ao longo dos anos. Várias cidades brasileiras têm investido na priorização do transporte coletivo, sendo que algumas já mostram os sinais de melhoria. Como é o caso de São Paulo, onde o paulistano que optou pelo ônibus passou a ganhar 38 minutos por dia, e as faixas exclusivas deixaram o transporte 68% mais rápido. Os números são de um estudo que mostra a evolução desde 2011 até 2013 realizado pela Compa-

nhia de Engenharia e Tráfego (CET).

Na capital paulista, parte da população deixou de usar o carro e migrou para o transporte coletivo e avalia positivamente a criação das faixas exclusivas. “Somente uma medida isolada pode não levar aos resultados esperados e, por isso, é preciso também investir na melhoria da segurança, do conforto e da disponibilidade do sistema. Em São Paulo, por exemplo, recentemente a frota passou a circular também durante a madrugada, da meia noite às 4 da manhã”, cita Campos.

A velocidade dos corredores exclusivos de ônibus - criados há 12 anos – ainda está abaixo do objetivo divulgado na época. A meta da SPTrans era chegar a 20 km/h nos horários de pico. Porém, dados da empresa mostram que a velocidade média nos corredores até o final de 2014 era de 14 km/h.

Segundo Campos, os resultados dependem do tipo e das características do sistema viário em que foram implantadas, além da configuração

do espaço urbano como um todo.

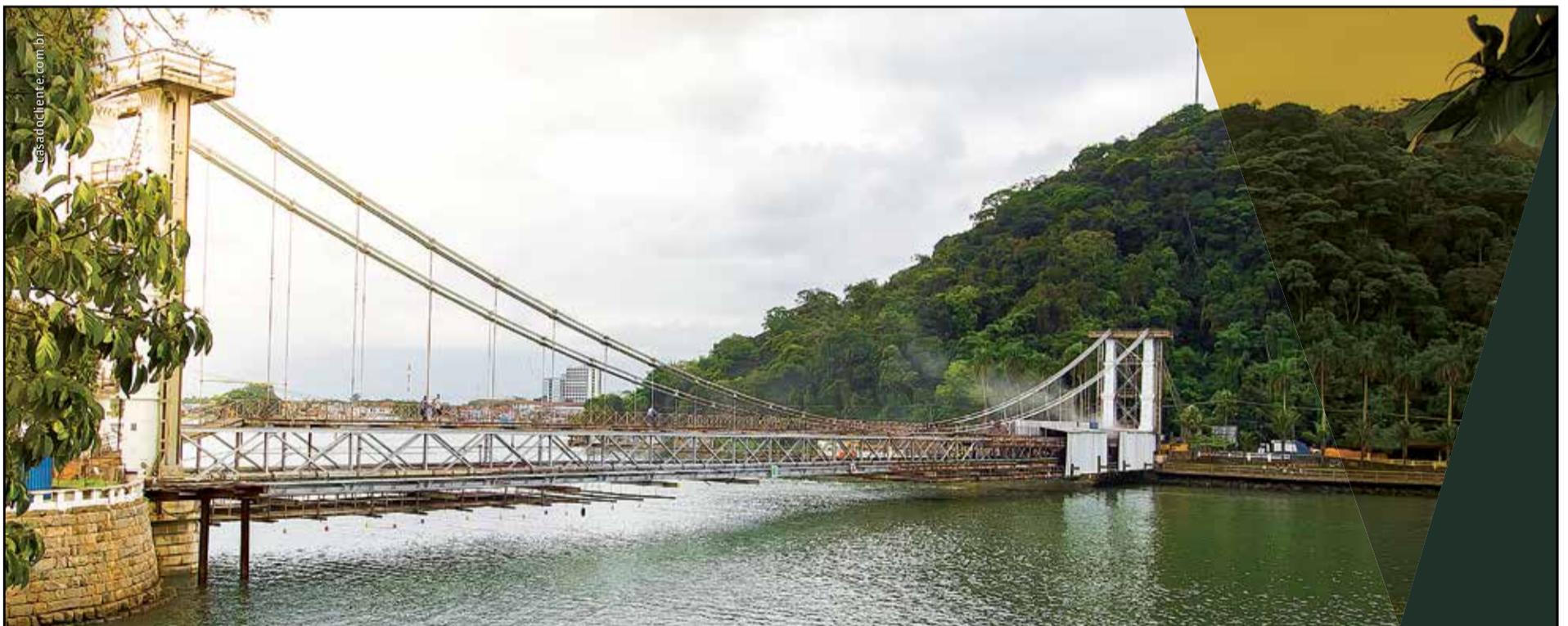
A implantação de faixas exclusivas à direita da via exige medidas – muitas vezes impopulares para os condutores – como a proibição de estacionamento nesta faixa, pois só assim haverá a real preferência para o trânsito de ônibus nesse espaço. “Faixas exclusivas são adotadas para estabelecer algum tipo de prioridade para o transporte público e, logo, causam transtornos aos usuários do transporte motorizado particular. Os conflitos com veículos nas conversões à direita, o acesso e saídas das garagens e às operações de cargas e descargas deverão ser mantidos sob controle através de fiscalização adequada”, frisa.

O engenheiro de Transportes, Nilson Tadeu Ramos Nunes, explica que para os usuários de ônibus que utilizam os corredores exclusivos, o serviço melhora substancialmente em relação ao tempo de viagem e frequência, mas permanecem problemas nas integrações e na segurança das estações.

O FUTURO DOS CARROS

O urbanista e coordenador do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT), Nazareno Stanislau Affonso, lembra que a Lei da Mobilidade Urbana determina que para o veículo motorizado particular deve ser reservado no máximo 30% das vias. Os 70% restantes são para ônibus, ciclovias, ciclofaixas e calçadas. Porém, na prática, o que vemos são ruas tomadas por automóveis, afirma.

Affonso acredita que as pessoas já estão percebendo que o futuro de quem só utiliza carros será cada vez mais angustiante, com o aumento progressivo do tempo de viagem e do custo com a manutenção. Portanto, para ele, essa opção se mostrará inviável no futuro, com a perda dos privilégios de usar o automóvel e este será um meio alternativo integrado a sistemas de transporte público como metrô, ferrovia, veículo leve sobre trilhos e corredores exclusivos de ônibus.



Restauração e reforma da Ponte Pênsil
São Vicente – São Paulo

O QUE FAZ UMA OBRA SER UM PATRIMÔNIO É SUA CAPACIDADE DE INTERLIGAR PASSADO E FUTURO COM SEGURANÇA E RESPONSABILIDADE.

Restauração de patrimônio histórico e arquitetônico
Retrofit | Recuperação estrutural | Obras especiais

www.concremat.com.br

CONCREJATO
obras especiais

Líder em obras
de restauração
e estrutura.