

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - AGOSTO DE 2015 - ANO 6 - Nº 68

MOBILIDADE URBANA



O engenheiro Wanderley Teodoro Agostini, presidente do DEINFRA, recebeu o presidente do MONATRAN, Roberto Alvarez Bentes de Sá, para falar sobre as obras de Mobilidade em andamento no Estado de Santa Catarina. (Páginas 8 e 9)

Governo vai lançar Plano de Prevenção de acidentes

Página 4

Invadir corredor exclusivo de ônibus é infração gravíssima

Página 6

STF: “Guardas municipais podem aplicar multas”

Página 11

Florianópolis tem R\$ 36 milhões para obras de mobilidade

Página 16



NÃO CORRA PAPAI.



EDITORIAL

Agosto de dor

No primeiro final de semana de agosto, em um intervalo de menos de 24 horas, seis pessoas morreram em acidentes em rodovias de Santa Catarina. Segundo relatórios das polícias envolvidas, entre às 8h da manhã de sábado e o início de domingo foram registradas duas capotagens e três colisões com vítimas fatais. Entre as vítimas, estavam cinco homens e uma mulher. Um agosto com gosto de dor.

Infelizmente, esta não é a primeira vez e nem será a última em que receberemos notícias tristes assim. Aliás, se ampliarmos um pouco o nosso campo de visão, “descobriremos” que, todos os dias, o trânsito ceifa a vida de, pelo menos, 160 pessoas em todo o país, segundo dados da seguradora que administra o DPVAT (Seguro Obrigatório).

No final de um ano, são quase 60 mil mortos nessa tragédia silenciosa ainda, equivocadamente, chamada de acidente. Isso sem falar nos mais de 400 mil sequelados permanentemente a cada ano, dos quais, cerca de 160 mil são diagnosticados inválidos.

Todavia, apesar de todo este quadro lamentável, precisamos conseguir forças para reagir a esta trágica situação. Afinal, é sabido pela grande maioria que não há problema sem solução. E essa solução começa pela educação. Educação de nossos filhos, netos, vizinhos, amigos dos nossos filhos e, claro, nossa própria educação.

É nossa responsabilidade admitir ser educado e educar. Seja conduzindo um veículo, seja transitando a pé, é necessário que tenhamos, mais do que aprendido o certo e o errado e decorado as regras, nos conscientizado da postura adequada a tomar em prol da nossa segurança e da dos demais.

Não se trata de buscar uma perfeição utópica, mas forjar a tentativa de gerar a compreensão de que é papel da cidadania, partindo do indivíduo, encaminhar as soluções para construir um caminho que dê fim à barbárie já publicamente conhecida.

Não estamos excluindo aqui a responsabilidade de nossos governantes. No entanto, é imprescindível que todos os envolvidos se conscientizem de sua parcela de responsabilidade.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



Medo

Uma pesquisa realizada pela Ford e pela Penn Schoen Berland, nos Estados Unidos, aponta dados interessantes sobre os temores das novas gerações. Segundo os dados, os consumidores das gerações Y e Z (16 a 34 anos) têm mais medo de motoristas imprudentes e distraídos do que outras coisas que, normalmente, seriam causas de temores, como a morte, falar em público, cobras e aranhas. Para 88% dos jovens, encontrar condutores que se comportam de forma perigosa é o principal medo.

App

Criado no final de 2013, o aplicativo Filho Sem Fila garante mais segurança e reduz o trânsito na região escolar em 75% no horário de saída dos alunos, trazendo uma economia de 30 horas anuais no trajeto. Para tanto, O app é instalado nos smartphones dos pais que, ao se aproximarem da escola, podem informar que estão chegando. Nesse momento, nome e foto da criança aparecem em um tablet ou

computador na portaria, junto com fotos e dados dos responsáveis autorizados a buscar o estudante, que será preparado para a saída rapidamente.

Desde o início da implantação da tecnologia, em 2014, são mais de 15 mil pais utilizando o aplicativo, em 50 escolas em todo o país, contribuindo diariamente para diminuição do engarrafamento nas cidades brasileiras.



Mulher no volante

Dados do Grupo Segurador Banco do Brasil e Mapfre de 2012 mostram que o público feminino é mais cauteloso e representa 19% menos riscos de se envolverem em acidentes de trânsito. As mulheres também se envolvem menos em acidentes. O levantamento do Ministério da Saúde mostrou que o número de homens que morrem no trânsito é quatro vezes maior do que o de mulheres.

Além disso, uma pesquisa da seguradora britânica Privilege Insurance mostrou que elas dirigem melhor do que os homens. A avaliação levou em consideração quesitos como direção defensiva, sinalização, respeito à velocidade e atenção. As mulheres fizeram 23,6 pontos de um total de 30, já os homens marcaram 19,8. Vamos continuar assim! (Fonte: Perkons)

 **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 / 32049478
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



Transparência é importante

Tramita no Senado uma proposta que pode dar mais transparência ao montante arrecadado e à forma como são utilizados os recursos provenientes de multas por infrações cometidas no trânsito. O PLC 74/2015 obriga União, estados e municípios a divulgar, a cada três meses, os valores arrecadados com essas multas e o uso feito dos recursos.

Uma proposta louvável, porém, com uma temática nada inédita. Afinal, não é a primeira vez que se tenta dar mais transparência ao destino destes recursos. Outro projeto semelhante já tramitou no Senado e foi encaminhado à Câmara há quatro anos, onde aguarda análise da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), com a diferença de que o PLS 486/2011 determina a publicação anual, e não trimestral, dos demonstrativos de arrecadação de multas cobradas pela Polícia

Rodoviária Federal e demais órgãos da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

Tudo isso porque, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB - Lei 9.503/1997), a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito deve ser “exclusivamente” aplicada em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Há também a previsão do depósito de 5% do valor arrecadado mensalmente na conta de um fundo destinado ao assunto: o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), criado em 1998 e gerido pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Mas não há obrigação de divulgar o que é feito com os valores recolhidos pela população.

Lamentavelmente, no entanto, o Governo Federal vem usando apenas uma pequena parte dos recursos do

Funset previstos no orçamento para campanhas de prevenção a acidentes. Esse dinheiro acaba ficando no caixa para ajudar o governo a pagar os juros da dívida pública, a conta do chamado superávit primário. Ou seja, o que existe é um orçamento fictício de um recurso que acaba por ser bloqueado pelo governo, sendo desviado de sua função, contribuindo para a tragédia que assola o trânsito de nosso país.

Fico pensando, quanto já poderia ter sido feito em prol de um trânsito mais humano e seguro, se os recursos do Funset, em vigor há mais de 17 anos, fossem usados para o que se destinam? Chega a ser imensurável.

Por esta razão, fico na torcida para que projetos como esses que visam dar mais transparência a esta questão, sejam de fato aprovados, para que, finalmente, a população possa ser beneficiada.



Volta às aulas: Saiba mais sobre os riscos de atropelamento em área escolar

- A travessia deve ser feita na faixa de pedestre ou pelas calçadas.
- Sempre acompanhe a travessia da criança.
- Não pare o carro em fila dupla, isso aumenta o risco de acidentes.
- Acompanhe a descida da criança do automóvel.



blog.saude.gov.br



/minsaude

MINISTÉRIO DA SAÚDE

Com o objetivo de reduzir as mortes e número de pessoas feridos em decorrência de acidentes no trânsito o Ministério da Saúde implantou o Projeto Vida no Trânsito. Entre suas ações está a realização de campanhas educativas e a qualificação dos sistemas de informação sobre acidentes, feridos e vítimas fatais. *Será?*

CHAVE BAFÔMETRO

Uma chave de segurança que visa impedir motorista embriagado de ligar o carro é uma novidade que deve chegar ao mercado brasileiro no próximo ano, através da Fiat. Chamada ‘Safe Key’, a chave de segurança irá conter um dispositivo capaz de medir o teor alcoólico do dono do carro através de um sopro, como um bafômetro. Caso o motorista tenha bebido – lembrando que a tolerância ao álcool é zero pela legislação brasileira – a chave não será destravada, impedindo que o carro seja ligado.



RADARES À PAISANA

Motoristas que não respeitam os limites de velocidade, na França, estão sendo multados por uma nova categoria de radares móveis, instalados em carros comuns. Já são 254 automóveis à paisana espalhados pelas estradas, equipados com câmeras dianteira e traseira, um notebook, que monitora e armazena a foto e os dados dos veículos infratores, além do radar.

Na prática, o carro do agente de trânsito segue na velocidade máxima permitida para estrada e qualquer automóvel que o ultrapasse é devidamente multado. De janeiro a junho deste ano, 633.503 motoristas foram flagrados por esses radares móveis, mais difíceis de serem percebidos pelos motoristas.

Governo vai lançar plano de prevenção de acidentes de trânsito

O governo federal vai implementar um plano de ação nacional para o enfrentamento das mortes em decorrência da violência no trânsito. Segundo o Sistema de Informação Hospitalar, foram registradas, em 2013, mais de

169,7 mil internações por conta de acidentes no trânsito, sendo as motos responsáveis por 88 mil delas – com 12 mil mortes. Em cinco anos, de 2008 a 2013, o número de internações em decorrência de acidentes de motos cresceu 114%.

A proposta do plano Segurança no Trânsito em Defesa da Vida, que envolve sete ministérios, foi apresentada aos governadores durante encontro promovido em Brasília, no dia 30 de julho. “Nas urgências, nos hospitais de traumas e nas unidades de reabilitação, estamos acompanhando uma crescente demanda de pacientes vítimas de acidentes de motos. Precisamos de uma ação nacional, envolvendo diversos setores da sociedade e do poder público, para barrar essa epidemia de mortes e traumas”, afirmou o ministro da Saúde, Arthur Chioro.

O eixo Gestão prevê a articulação integrada entre as três esferas de governo. Sobre Informação, a proposta é promover a integração das informações de trânsito dos vários órgãos responsáveis. As medidas abrangem, ainda, projetos de lei como o que permitiria a aquisição de motos somente por condutores habilitados. Já no eixo Educação, o objetivo é ampliar a capacitação dos agentes

Proposta envolve sete ministérios, com foco, principalmente, na redução de acidentes com motocicletas, que resultaram em mais de 12 mil mortes em 2013

de trânsito.

O plano está sendo elaborado conjuntamente pelos ministérios da Saúde, Cidadania, Justiça, Trabalho e Emprego, Previdência, Educação e Transportes – coordenados pela Casa

Civil. A proposta foi apresentada aos governadores com o objetivo de destacar a necessidade da participação dos estados na coordenação de ações e mobilização intersetorial e da sociedade para reduzir a violência no trânsito.

“No eixo Fiscalização, a ideia é intensificar as ações, priorizando aspectos como a mistura álcool/direção, excesso de velocidade, uso dos equipamentos obrigatórios de segurança, habilitação válida e condição segura do veículo”, explicou o ministro.

ÁLCOOL E DIREÇÃO

De acordo com a Pesquisa Nacional de Saúde (PNS), realizada em parceria com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2014, 24% dos motoristas do Brasil dizem associar ou já ter associado álcool e direção. Ainda segundo a PNS, metade da população (49,8%) admite nem sempre usar o cinto de segurança no banco de trás dos veículos. Nas áreas rurais do País, 41% afirmam que nem sempre usam capacete quando estão na garupa das motos.

As medidas devem abordar, ainda, Comunicação, Participação Social, Infraestrutura, Novas Tecnologias e Atenção às Vítimas. “Para a Atenção às Vítimas, daremos destaque à importância do SAMU e das UPAs, para garantir

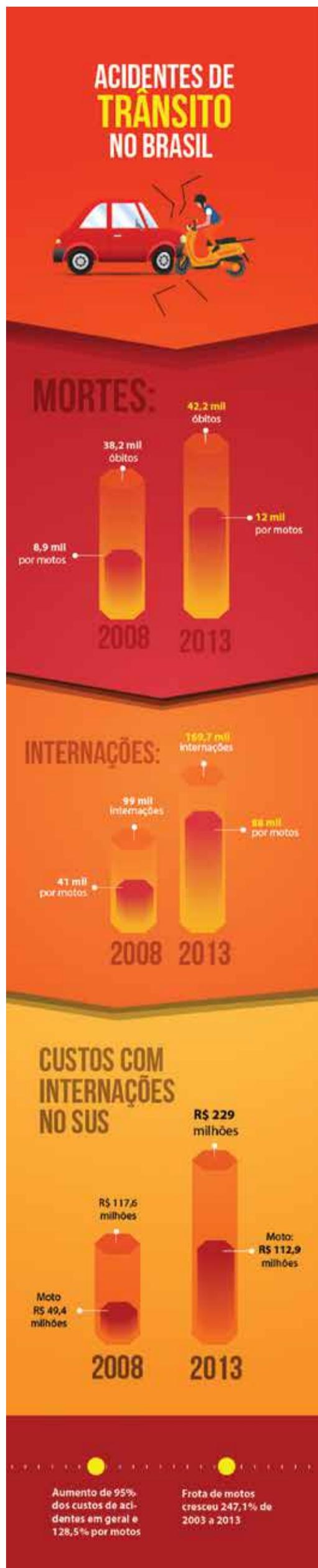
o resgate de urgência e o serviço de atendimento às vítimas de trânsito”, ressaltou Chioro.

Os gastos do SUS com acidentes de motos foram de R\$ 112,9 milhões – uma fatia de mais de 49% do total investido para tratar sequelas de acidentes de trânsito. De acordo com os dados mais recentes do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, 42,2 mil pessoas morreram no Brasil por conta de acidentes de trânsito em 2013, sendo 12.040 envolvendo motocicletas.

CONFERÊNCIA GLOBAL

A segurança no trânsito será debatida este ano em Brasília por 1,5 mil participantes de cerca de 150 países membros da Organização das Nações Unidas (ONU) na “2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito – Tempo de Resultados”. O evento, marcado para os dias 18 e 19 de novembro, terá entre seus objetivos avaliar o andamento das iniciativas para redução das mortes e lesões ocorridas no trânsito em todo o mundo em meio à Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020.

O Brasil, que se voluntariou para sediar o evento, é um dos Amigos da Década – um grupo informal comprometido com o sucesso do plano global cuja meta é salvar cinco milhões de vidas no planeta até 2020 por meio da adoção, pelos países comprometidos, de políticas, programas, ações e legislações que aumentem a segurança nas vias especialmente para pedestres, ciclistas e motociclistas, que correspondem à metade das estatísticas de mortes no trânsito, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS).



Jose Roberto de Souza Dias *



ORDO AB CHAO (A ordem vem do caos)

Após um necessário período sabático eis me de volta a este democrático espaço. Nesse período mantive uma distância crítica de nosso cotidiano enquanto cumpria uma extensa agenda de estudo e trabalho. Olhando nossa História de fora para dentro foi possível compreender melhor o momento vivido. Afinal, a distância aproxima, revigora e até mesmo, por comparação, permite encontrar saídas que antes não se percebia.

Um dos focos das observações realizadas foi a segurança no trânsito. Evidente que isso não se faz de uma forma isolada. Afinal, todos se encontram no trânsito, que nada mais é do que um espelho do comportamento geral de uma sociedade. O respeito com a cidadania, ou a falta deste, revela o grau de investimento que um país faz na educação de sua sociedade.

Após atravessar cinco mil milhas, cerca de 8.046 quilômetros, em rodovias norte-americanas, a principal conclusão a que cheguei foi a de que estamos muito distantes dos padrões mínimos de segurança viária. Diferentes tipos de estradas foram percorridas, desde as mais simples até as sofisticadas *highways* onde se percebe uma preocupação constante com a segurança e o bem-estar dos usuários consumidores dos serviços das vias.

Interessante foi notar a presença não ostensiva do policiamento rodoviário, nenhum posto de vigilância, nem mesmo em áreas consideradas de segurança nacional. No máximo avisos discretos de que o trecho possui vigilância aérea, como por exemplo nas autoestradas que cortam o deserto. Nem por isso a fiscalização não está presente com eficiência e agilidade quando necessário, nem os condutores abusam da velocidade ou fazem manobras perigosas.

Existe uma constante e forte preocupação com o binômio segurança e conforto. As estradas são perfeitamente seguras, sinalizadas e limpas, inclusive em sua área lindeira, totalmente livre de poluição visual que lá consideram como uma das causas dos acidentes de trânsito. Importante salientar que ao longo de todas as vias não me deparei com um único buraco ou uma simples ondulação no pavimento.

Um fato que chama a atenção é a existência nos diferentes trechos, inclusive na região desértica, das chamadas *rest areas* destinadas ao descanso dos usuários das vias.

Por lá existe uma clara consciência de que esticar as pernas, como dizem, funciona como um verdadeiro antídoto na prevenção de acidentes. Os motoristas são estimulados a fazer um *“stop”* nessas áreas que são limpas e seguras, com alimentação, lazer e higiene pessoal.

Ainda nesse sentido, há um constante cuidado com os motoristas principalmente com os recém habilitados e os de sessenta ou mais. O fato da população estar envelhecendo e continuar ativa e, portanto, dependente do veículo, faz com que se desenvolvam programas especiais para estimular e preservar o saudável hábito de dirigir com segurança e urbanidade.

Por uma simples razão, é um segmento populacional em crescimento, ativo e trabalhador, que precisa do carro e, dessa forma, deve ser apoiado por programas especiais que estimulem e preservem suas capacidades individuais.

É notável o respeito ao cidadão usuário consumidor dos serviços das vias. *Highways* modernas e eficientes, algumas dotadas de oito pistas em ambos os sentidos que não cobram pedágios. A velocidade média é de 70 milhas em cada pista, sendo que a da direita é de 50 rpm e destina-se exclusivamente ao trânsito lento. Em algumas rodovias a última pista da esquerda é enclausurada e destina-se exclusivamente para trânsito de maior velocidade. Essa pista é destinada para veículos que transportem mais de uma pessoa: uma forma eficiente de estimular o transporte solidário.

Um forte impacto choca a quem retorna ao Brasil, principalmente se fizer isso no horário de pico. As nossas ruas estão lotadas de veículos que não respeitam suas faixas, as motos de baixa cilindrada circulam estridente entre os carros, a poluição é total e o taxista revoltado informa que o prefeito reduziu a velocidade das marginais, como se isso significasse alguma coisa para uma cidade parada, sitiada pelos carros dos seus próprios moradores. Chega-se em casa, abre-se o jornal e fica-se sabendo que um trabalhador gasta em média 4 horas diárias para ir e vir do trabalho. Isso é uma parte substancial de sua jornada.

E, incrível, todo mundo rouba, em todos os setores da vida pública e os governantes continuam com seu mantra de que nada sabem, nunca viram e que isso tudo é mentira de uma mídia comprometida e

caluniosa. Impera no País a velha tática de responsabilizar o termômetro pela febre existente.

Larga-se o jornal e liga-se a televisão que entre um escândalo e outro abre espaço para informar a situação das rodovias brasileiras. Até o apresentador do noticiário mostra-se indignado ao comentar os resultados da pesquisa rodoviária realizada pela Confederação Nacional dos Transportes.

Os dados são de um ano atrás quando foram percorridos 98.475 kms, o equivalente a toda malha federal e as principais rodovias estaduais. Segundo os dados analisados 49,9% dos pavimentos das rodovias brasileiras são deficientes e apresentam buracos, trincas, afundamentos, ondulações, etc. Em sua extensão 44,7% do pavimento está desgastado.

Essas estradas registraram em 2013 um total de 186 mil acidentes com 8.551 mortes. Para a CNT o estado precário de nossas rodovias aumenta o custo operacional em 26%, sendo que na região nordeste esse custo sobe para 37 por cento. Inacreditável!

Pode-se concluir, a partir do exposto, que existe uma profunda crise no sistema rodoviário brasileiro e que hoje é absolutamente impossível sustentar um crescimento econômico pois, não existe uma infraestrutura capaz de dar suporte ao aumento de produtividade por menor que seja.

A crise está instalada no conjunto da vida brasileira e não se restringe a este ou aquele setor econômico ou político e atinge a família brasileira, seus valores e perspectivas. Mas, apesar de tudo isso, não há razão para pessimismo na medida em que o Brasil está sendo lavado à jato. Afinal, a ordem nasce do caos, assim como a luz vence a escuridão.

** 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. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:
 VI - rebocando outro veículo;
 VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;
 VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2o do art. 139-A desta Lei; (Redação dada pela Lei nº 12.2009, de 2009)



INFRAÇÃO GRAVÍSSIMA

Invadir corredor exclusivo de ônibus

Motoristas que transitarem em faixas e vias exclusivas de ônibus serão punidos com maior rigor a partir de agora. A presidente Dilma Rousseff sancionou alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que, entre outras medidas, transformam em infração gravíssima a ocupação de faixas e corredores reservados ao transporte coletivo de passageiros.

Quem for pego trafegando por faixas e pistas exclusivas, nos horários proibidos, será penalizado com sete pontos na carteira e multa de R\$ 191,54. Além disso, poderá ter o veículo apreendido.

Antes, transitar por faixa ou pista da direita regulamentada como exclusiva era considerado infração leve, punida com três pontos e multa de R\$ 53,20. Na faixa ou pista da esquerda, também de uso exclusivo, a multa passava a ser grave, com prejuízo de R\$ 127,69. Além dos valores serem menores, em nenhum dos casos estava prevista a apreensão do veículo.

TAXISTAS

Os parlamentares também incluíram na MP dis-



positivo para possibilitar a punição de taxistas e motoristas que exercem atividade remunerada quando forem flagrados cobrando pelo serviço com o carro em movimento. Não prevista até então no CTB, a infração é considerada média, com pena de quatro pontos na carteira e multa no valor de R\$ 85,13. A inovação foi mantida na lei editada.

Agora passa também a valer dispositivo que obriga condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado nas categorias C, D ou E, a partici-

par de curso preventivo de reciclagem se seu prontuário como motorista estiver ruim. O curso será necessário sempre que, no período de um ano, o condutor atingir 14 pontos negativos na carteira. A convocação será feita pelos órgãos estaduais de trânsito.

A nova lei, por meio das alterações feitas pelo Congresso na MP, passou ainda a estender aos operadores de máquinas de construção ou de trator as mesmas regras definidas para a categoria dos motoristas profissionais – como

direito a horas-extras, jornada máxima e período de descanso.

TRANSPORTE CLANDESTINO

Ficou de fora da lei, igualmente por veto, dispositivo que enquadrava como infração gravíssima, com multa e apreensão do veículo, entre as já mencionadas no artigo 231 do CTB, transitar com veículo para realizar transporte remunerado de pessoas, o habitual transporte clandestino de passageiros. O mesmo aconteceu com

regra para tipificar como infração média – também com multa e retenção do veículo – fazer sem permissão o transporte de bens.

A alegação foi a de que as alterações retiraria da norma em vigor a ressalva para os casos em que se configure “força maior, o que poderia, em casos específicos, resultar na violação ao interesse público”.

Foi ainda vetado dispositivo que permitia menos tempo de habilitação para motoristas interessados em chegar às categorias D e E ou para quem desejar conduzir veículo de transporte coletivo, de escolares, de emergência ou de produto perigoso. O texto que saiu do Congresso previa seis meses (para a E) ou três meses (D) se o candidato realizasse treinamento em simulador de direção, quando hoje podem ser necessários até dois anos.

Também seguindo recomendação dos Ministérios da Justiça e das Cidades, Dilma alegou que o ingresso nas categorias D e E exige do condutor maior experiência e que a flexibilização poderia significar aumento do risco no trânsito.

Simulador volta a ser obrigatório em autoescolas

Depois de idas e vindas, o Contran voltou a tornar obrigatório o uso de simuladores de direção nas aulas práticas para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) inicialmente na categoria B e numa segunda etapa para a categoria A. As autoescolas têm até 31 de dezembro deste ano para se adequarem a nova determinação.

Segundo a Resolução 543/15, os candidatos à obtenção da CNH ou aqueles motoristas que irão mudar de categoria serão obrigados a fazer, no mínimo, 5 horas/aula, no simulador, sendo uma hora/aula com conteúdo noturno. As aulas no aparelho deverão ocorrer após o aluno ter feito o curso teórico e antes

de iniciar a prática nas ruas.

Ainda de acordo com a nova regra, a regulamentação das aulas ministradas em simulador de direção veicular para habilitação na categoria A ocorrerá a partir da data da publicação das especificações técnicas a serem editadas pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Para instituições públicas ou privadas credenciadas para a realização dos cursos especializados e de atualização para os condutores das categorias C, D e E, o uso do equipamento é opcional.

De acordo com o Contran, o pedido da volta da obrigatoriedade partiu dos Detrans de todo o País.



Ildo Raimundo Rosa *



O agravamento da crise

Enquanto a crise nos assola e preocupa, a realização de nossas obrigações cotidianas de mobilidade ainda continua sem refleti-la.

O reinício das aulas reproduz os conhecidos engarrafamentos e a falta de criatividade e iniciativa faz com que qualquer acidente, até os menores, paralise o trânsito acarretando atrasos, sem contar que tal distração pode acabar resultando num sinistro de maiores proporções.

A frota que até então era renovada periodicamente, com o aumento dos custos poderá gerar a falta de manutenção, especialmente dos pneus e das revisões periódicas, contribuindo dessa forma para o aumento da retenção dos veículos e no conseqüente agravamento do problema.

O momento se nos apresenta como propício ao fortalecimento do transporte coletivo, a partir da violenta queda na venda de veículos novos, e o aumento dos custos de manutenção.

As prefeituras por sua vez, ao invés de promoverem as naturais e necessárias intervenções no sistema viário, com o pires na mão desfilam junto aos diferentes ministérios em Brasília, buscando, não só os recursos demandados pela falta de mobilidade, como também os projetos que hoje, após a constatação do fracasso que repre-

sentou o anunciado “legado” da Copa do Mundo, onde as invejadas cidades então escolhidas como sedes dos jogos herdaram verdadeiros “elefantes brancos”, obras adjudicadas a hoje conhecidas empreiteiras freguesas de caderno da “Operação Lava Jato”, acusadas de promoverem o superfaturamento e o sobre preço o que as levou a construir obras de péssima qualidade e de gosto duvidoso, o que justamente em razão disso não interessa a mais ninguém.

A esperada aproximação com as Universidades regionais, sobretudo para a realização dos projetos, compatíveis com as diferentes realidades, mas legitimados pelo meio acadêmico, ao mesmo tempo em que qualifica o trabalho poderá envolver não só essa comunidade como a sociedade como um todo, agindo com transparência e profissionalismo.

A má utilização dos espaços públicos deverá ser enfrentada com o estímulo de diferentes modais, especialmente a ciclovia e a valorização do pedestre, evitando-se a ocupação desordenada muitas vezes associada à falta de acessibilidade.

As intervenções esperadas junto aos grandes eixos de mobilidade, mesmo que inicialmente provoquem retenções, a medida que o motorista absorve a alteração tecnicamente concebida retoma a fluidez

e a qualidade da mobilidade.

Contudo, a indicação dos cargos de livre provimento junto aos órgãos do sistema viário, desmotiva o servidor de carreira, muitas vezes chamado a corrigir os erros provocados por um profissional inexperiente que tenta adequar o projeto a outros interesses que não seja o da própria comunidade.

Os valores hoje auferidos, tanto pela aplicação das multas quanto pela elevada carga tributária, caso fossem corretamente aplicados seriam mais do que suficientes para termos qualidade e fluidez no trânsito, erigido especialmente em Florianópolis como uma de nossas maiores demandas.

Por outro lado, a redução do ambiente da crise parece cada vez mais remota, pelo contrário tudo indica que tende a agravar-se reduzindo investimentos que serão destinados ao custeio da máquina pública o que nos demandará muito mais paciência e criatividade.

** 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.*

Suécia vai banir carros por um dia para conscientizar sobre mobilidade urbana

A iniciativa realizada na capital do país faz parte da European Mobility Week, projeto da Comissão Europeia que busca promover meios de transporte sustentáveis



Nada de buzinas, congestionamento ou estresse. Durante um dia, Estocolmo não terá carros nas ruas. A capital da Suécia planeja banir o uso de veículos motorizados no centro da cidade no dia 19 de setembro. É uma forma de fazer com que os cidadãos imaginem como seria a vida na cidade com menos carros e mais meios alternativos de transporte.

Segundo o Quartz, o projeto faz parte da European Mobility Week (Semana Europeia da Mobilidade), uma iniciativa da Comissão Europeia que busca promover o transporte sustentável. Mais de 200 cidades vão participar com atitudes verdes neste ano.

Entre os locais que adotaram a ideia, três capitais (Budapeste, Lisboa e Estocolmo) ficarão um dia livre de carros. Pontos populares da capital sueca

estarão sem o tráfego de automóveis, incluindo as ruas ao redor da estação central, a praça Sergel e algumas das pontes que cercam a cidade.

Não é de hoje que Estocolmo levanta a bandeira da sustentabilidade. Em 2010, ganhou o primeiro prêmio European Green Capital (Capital Verde da Europa), por suas baixas emissões de gases poluentes no transporte, padrão de água potável e gestão inovadora do lixo.

Além de Estocolmo, outras grandes cidades mundiais vêm adotando medidas semelhantes para diminuir o uso dos carros, tornando seus ambientes urbanos mais habitáveis, silenciosos e menos poluídos. São elas: Madrid (Espanha), Hamburgo (Alemanha), Milão (Itália), Helsinque (Finlândia), Copenhague (Dinamarca), Paris (França) e Chengdu (China).

MOBILIDADE URBANA



Presidente do DEINFRA fala ao Monatran

No início de agosto, o presidente do Departamento Estadual de Infraestrutura - DEINFRA, Engenheiro Wanderley Teodoro Agostini, concedeu uma entrevista ao jornal do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, através de uma audiência com o presidente da entidade, Roberto Alvarez Bentes de Sá. Veja um resumo a seguir:



Na oportunidade, Bentes aproveitou para questionar sobre uma série de obras que envolvem o trânsito e a mobilidade em Santa Catarina, dentre as quais, não pode deixar de ser citada a reforma da Ponte Hercílio Luz, símbolo da capital catarinense e um verdadeiro monumento do Estado e do país.

Protagonista de uma série de imbróglios, a recuperação da ponte quase centenária, finalmente, parece estar entrando na reta final dessa etapa de construção, conhecida como ponte segura. Se-

gundo Agostini, a construtora Empa, que faz parte do grupo português Teixeira Duarte, responsável por esta etapa do processo, deve terminar os trabalhos no prazo previsto, no próximo mês de outubro. Todavia, tudo depende das condições do clima e do mar. “Os guindastes utilizados para a colocação das peças estão sobre balsas e qualquer instabilidade, provocada pela maré, interfere no cronograma do processo”, explicou.

Lamentavelmente, como a empresa American Bridge ainda não se manifestou se aceita continuar o trabalho na estrutura, não é possível prever quando a ponte finalmente irá voltar a cumprir seu papel na mobilidade urbana da Grande Florianópolis.

Pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Sales

Já com relação à reforma e conservação das pontes Pedro Ivo e Colombo Sales, conforme o acordo proposto pelo Ministério Público durante audiência na Justiça, o DEINFRA já entregou ao MP o Diagnóstico e Avaliação Técnica Especializada sobre as Estruturas das Pontes, assim como o Estudo e Identificação de Patologias, Defeitos e Proposta de Acessos nas Estruturas. Os trabalhos foram desenvolvidos pelo Consórcio Pontes Sul, constituído pelas empresas RECUPERAÇÃO – Serviços Especiais de Engenharia Ltda. e ESSE – Empresa Sul Brasileira de Serviços de Engenharia Ltda. Conforme Agostini, só falta, agora, o Estado

apresentar um plano detalhado com data para lançamento do edital, previsão de início e de término das obras. “O DEINFRA aguarda o grupo gestor, que dá a palavra final nos investimentos do governo, autorizar a imediata liberação dos R\$ 70 milhões necessários às obras”, concluiu.

O valor consta no relatório do próprio DEINFRA sobre as condições das pontes entregues ao MP no final do ano passado. Para o Promotor de Justiça Daniel Paladino, que acompanha o processo, o Estado está ciente das suas responsabilidades, tanto que aceitou os termos. Caso não cumpra, caberá à Justiça determinar o início imediato das obras.



SCs 401 e 403

Outras obras que impactam diretamente na mobilidade de Florianópolis são a duplicação da SC-403 e a construção de uma terceira faixa e a recuperação do pavimento asfáltico na SC-401, ambas sob a responsabilidade da Secretaria de Infraestrutura. A expectativa é que as obras da SC-401 estejam concluídas até o verão, mas tudo depende daquela velha lista infundável de diversos fatores.

Já a SC-403 ainda tem muito trabalho pela frente. A duplicação está com dois quilômetros concluídos e as vias laterais, por onde o trânsito está sendo desviado enquanto as obras são realizadas, também concluídas. Uma passagem subterrânea finalizada e dois elevados já estão com data marcada para término (setembro e outubro). Contudo, a obra completa envolve a duplicação de 5,2 quilômetros, além de um terceiro elevado, uma segunda pas-

sagem subterrânea, 10 paradas de ônibus e ciclofaixa para pedestres e ciclistas. Ou seja, embora ninguém se pronuncie para especificar um prazo para sua conclusão, pelo andar da carruagem, parece que ainda vai longe.



Acesso ao aeroporto

Ainda na capital, o órgão também é responsável pelas obras para o acesso ao aeroporto. Agostini ressaltou que as obras na ponte, próximo a Ressacada, estão adiantadas e devem terminar antes do prazo, entre janeiro e fevereiro do ano que vem. Enquanto o trecho chamado lote 01A, que compreende o trecho de 3,5 quilômetros no bairro Carianos, entre o Trevo da Seta (ligação com a SC-405) e o Estádio da Ressacada, tem prazo de 720 dias para conclusão a contar da data da assinatura da ordem de

serviço, ocorrida no último dia 13 de agosto.

A nova empresa contratada é a empreiteira PLM – Construção e Comércio Ltda, que dará continuidade ao trabalho já realizado, prosseguindo o projeto iniciado pela construtora Espaço Aberto, cujo contrato foi rescindido.

Entretanto, não há previsão de conclusão dos trabalhos nas outras três etapas de acesso ao aeroporto, pois ainda dependem das licitações e, em um trecho, de licenciamento ambiental.



Serra do Corvo Branco

Na Serra do Corvo Branco, a queda de uma barreira nas obras danificou parte da estrutura de concreto que sustenta a rodovia e deve dificultar a conclusão da obra de revitalização. O local liga a Serra catarinense à região Sul do estado e é também uma via de escoamento da produção de leite e hortaliças, além de um destino turístico para inúmeros viajantes.

A obra começou em abril de 2014 e tinha prazo de dois anos para terminar. Porém, com o imprevisto, o DEINFRA precisou elaborar um edital para a contratação de empresa especializada em projeto de contenção de encostas, que ainda está sendo elaborado, para em seguida lançar o edital para contratação da empresa que irá executar o projeto.



JUDICIÁRIO

Publicidade de concessionária faz GM responder por defeito em seminovo

A General Motors terá de indenizar um consumidor por vício de qualidade de veículo seminovo comprado em concessionária da marca, pois a publicidade garantia que os automóveis ali vendidos haviam sido inspecionados e aprovados com o aval da montadora. A decisão é da Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que confirmou acórdão do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP).

O consumidor adquiriu o seminovo confiando na publicidade da concessionária, segundo a qual os automóveis seriam qualificados e totalmente inspecionados. “Os únicos seminovos com o aval da GM e mais de 110 itens inspecionados”, dizia a propaganda.

O carro apresentou diversos problemas e foi trocado por outro, com pagamento de diferença, mas este também tinha defeitos. Em 2003, foi ajuizada ação de indenização por danos materiais e morais contra a concessionária e a GM.

CONDENAÇÃO

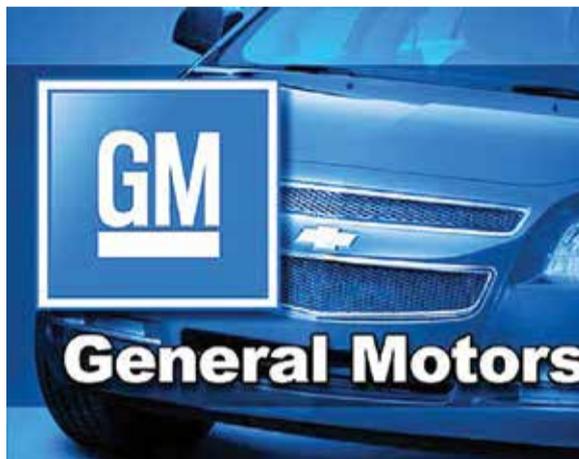
Em primeiro grau, as rés foram condenadas solidariamente a devolver as quantias pagas e reembolsar todas as despesas efetuadas, com correção monetária e juros. A indenização por dano moral ficou em R\$ 15.990.

O TJSP manteve a condenação, pois entendeu que a GM deu aval à garantia dos seminovos comercializados pela concessionária. Segundo o tribunal, houve responsabilidade solidária por danos causados ao consumidor. A solidariedade está prevista nos artigos 18 e 34 do Código de Defesa do Consumidor (CDC).

No recurso ao STJ, a GM alegou que o chamado programa “Siga”, do qual a concessionária faz parte, não se relaciona a nenhuma garantia inerente aos veículos usados, mas apenas qualifica as condições das concessionárias quanto a instalações, disponibilidade de recursos financeiros e capacidade empresarial. Disse que jamais vistoriou ou certificou as condições dos veículos postos à venda, o que seria de inteira responsabilidade da concessionária.

INFORMAÇÃO

Ao examinar o recurso, o relator, ministro Luis Felipe Salomão, observou que a respon-



sabilidade das rés vem da oferta veiculada por meio da publicidade. Lembrou que o artigo 6º do CDC preconiza o direito do consumidor de ter informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços e de receber proteção contra a publicidade enganosa ou abusiva.

Segundo o ministro, a informação afeta a essência do negócio, pois integra o conteúdo do contrato e, se falha, representa vício na qualidade do produto ou serviço oferecido. Salomão também observou que quando o fornecedor anuncia, a publicidade deve refletir fielmente a realidade.

CHANCELA

O caráter vinculativo da oferta aumenta quando há chancela de determinada marca, “exigindo do anunciante os deveres anexos de lealdade, confiança, cooperação, proteção e informação, sob pena de responsabilidade”, disse em seu voto.

Salomão constatou que a GM teve participação no informe publicitário, razão pela qual não é possível afastar a solidariedade diante da oferta veiculada. Ele assegurou que se trata de jurisprudência consagrada no STJ, que reconhece a responsabilidade solidária de todos os fornecedores que venham a se beneficiar da cadeia de fornecimento, seja pela utilização da marca, seja por fazer parte da publicidade.

O ministro entendeu que o slogan “Siga – os únicos seminovos com aval da Chevrolet” levou o consumidor a acreditar que os automóveis seminovos daquela revenda seriam de excelente procedência, justamente porque inspecionados pela GM. Se a mensagem não é clara, prevalece a aparência, ou seja, aquilo que o consumidor mediano compreende – explicou o relator.

A Quarta Turma confirmou que a responsabilidade é objetiva, por não haver correspondência do produto com a expectativa gerada pela oferta veiculada. Conforme concluiu o ministro Salomão, “ao agregar o seu ‘carimbo’ de excelência aos veículos seminovos anunciados, a GM acabou por atrair a solidariedade pela oferta do produto/serviço e o ônus de fornecer a qualidade legitimamente esperada pelo consumidor”.

Indenização por morte de ciclista passa de R\$ 55 mil para R\$ 472 mil

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) aumentou em seis vezes o valor da indenização por danos morais devida por uma empresa de ônibus em decorrência do atropelamento e morte de um ciclista de 17 anos de idade, ocorrido em março de 2007 na cidade de Tangará da Serra (MT).



Acompanhando o voto do relator, ministro Paulo de Tarso Sanseverino (foto), a Turma majorou o valor de cem salários mínimos da época (R\$ 55 mil), fixado pelo Tribunal de Justiça de Mato Grosso, para 600 salários mínimos atuais (R\$ 472.800), sendo 150 salários mínimos (R\$ 118.200) para cada genitor e 50 salários mínimos (R\$ 39.400) para cada um dos seis irmãos da vítima.

As duas partes recorreram ao STJ contra o acórdão da Justiça mato-grossense. A empresa alegou culpa exclusiva da vítima pelo acidente. Os familiares requereram o aumento da indenização por danos morais e o pagamento da pensão pelos danos materiais em parcela única.

Em seu voto, o relator reiterou o entendimento pacificado no STJ de que o valor da indenização por dano moral só pode ser alterado na instância especial quando ínfimo ou exagerado, o que, para ele, ficou caracterizado no caso julgado.

“A indenização por danos morais em casos de morte da vítima vem sendo arbitrada por esta corte entre 300 e 500 salários mínimos, com o que se deve reputar como ínfimo o montante global de R\$ 55 mil, equivalente a cem salários mínimos vigentes à época do fato”,

declarou o relator.

PENSÃO

Em relação ao pagamento antecipado da pensão em parcela única, o ministro afirmou que, em se tratando especificamente de morte, o Supremo Tribunal Federal e o STJ têm julgados que não o admitem, como forma de assegurar a manutenção dos destinatários no curso do tempo.

“Tenho que a melhor orientação é no sentido da incompatibilidade dessa forma de pagamento, em face da própria função dessa prestação, que tem por finalidade garantir alimentos aos dependentes do falecido, o que deve ser feito na forma de prestações continuadas no tempo”, consignou o ministro em seu voto.

Assim, a Turma manteve a decisão que condenou a empresa a pagar pensão por prejuízo material equivalente a dois terços do salário mínimo desde o evento danoso, devendo ser reduzida a um terço do salário mínimo a partir da data que a vítima completaria 25 anos de idade até a data em que completaria 65 anos.

O colegiado também determinou a constituição de capital garantidor do pagamento da pensão mensal com base na súmula 313 do STJ, que dispõe que, “em ação de indenização, procedente o pedido, é necessária a constituição de capital ou caução fidejussória para a garantia de pagamento da pensão, independentemente da situação financeira do demandado”.

Segundo o ministro, ficou constatado nos autos que o motorista, preposto da empresa, foi negligente ao não verificar a possibilidade de haver algum ciclista descendo pela rua onde aconteceu o acidente, além de desrespeitar as regras de direção defensiva e descumprir a obrigação de dar segurança e preferência a um veículo de porte menor. A decisão foi unânime.



LEGISLATIVO

Reconhecida a competência de guardas municipais para aplicar multas de trânsito

Por seis votos a cinco, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF), em sessão no dia 5 deste mês, decidiu que as guardas municipais têm competência para fiscalizar o trânsito, lavrar auto de infração de trânsito e impor multas. Seguindo divergência aberta pelo ministro Luís Roberto Barroso, o Tribunal entendeu que o poder de polícia de trânsito pode ser exercido pelo município, por delegação, pois o Código Brasileiro de Trânsito (CTB) estabeleceu que esta competência é comum aos órgãos federados. O recurso tem repercussão geral e a decisão servirá de base para a resolução de pelo menos 24 processos sobrestados em outras instâncias.

No caso concreto, foi negado provimento ao Recurso Extraordinário (RE) 658570, interposto pelo Ministério Público de Minas Gerais contra acórdão do Tribunal de Justiça estadual (TJ-MG), e reconhecida a constitucionalidade de normas do Município de Belo Horizonte – Lei municipal 9.319/2007, que instituiu o Estatuto da Guarda Municipal, e o Decreto 12.615/2007, que o regulamenta – que conferem à guarda municipal competência para fiscalizar o trânsito.

O julgamento começou em maio, mas empate em quatro votos para cada corrente, a votação foi suspensa para aguardar os votos dos ministros ausentes. A discussão foi retomada no dia 6 com os votos do ministro Edson Fachin e Gilmar Mendes, que acompanharam a divergência, e da ministra Cármen Lúcia, acompanhando o relator.

Na sessão anterior, os ministros Marco Aurélio (relator), Teori Zavascki, Rosa Weber e Ricardo Lewandowski votaram pelo provimento parcial do recurso, no sentido de limitar a competência da guarda municipal. O ministro Luís Roberto Barroso abriu a divergência e foi seguido pelos ministros Luiz Fux, Dias Toffoli e Celso de Mello, fixando o entendimento de que a decisão do TJ-MG deve ser mantida, votando, portanto, pelo desprovimento do RE.

Comissão aprova retenção de veículos estrangeiros que forem multados no Brasil

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados aprovou, no dia 15 de julho, o Projeto de Lei 197/15, que regulamenta o recolhimento de multas em veículos licenciados no exterior.

A proposta, apresentada pelo deputado Pompeo de Mattos (PDT-RS), altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei 9.503/97) para que os veículos licenciados no exterior, flagrados na prática de infrações de trânsito em território nacional, fiquem retidos até a quitação e recolhimento dos débitos referentes às multas.

Para o relator na comissão, deputado Subtenente Gonzaga (PDT-MG), a proposta, além de pedagógica, permite o aperfeiçoamento da legislação atual. “A proposição mostra-se de extrema importância para dar efetividade à fiscalização feita pelos agentes de trânsito durante a permanência do veículo estrangeiro no Brasil”, disse.



Deputado Subtenente Gonzaga (PDT-MG)

Gonzaga apresentou substitutivo ao projeto original para validar pagamentos feitos por meio eletrônico, devidamente certificado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

“Era preciso respaldar o caso de veículos que sejam autuados e retidos durante o

período noturno e nos finais de semana ou feriados, em que não há expediente bancário, pois o condutor ficará impossibilitado de fazer a prévia quitação do débito de multas antes de sair do território nacional”, disse o relator.

Segundo o CTB, as repartições aduaneiras e os órgãos de controle de fronteira devem comunicar ao Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam) a entrada e saída temporária ou definitiva de veículos.

A proposta tem o mesmo teor do Projeto de Lei 129/99, de autoria do ex-deputado Enio Bacci. “O projeto foi arquivado ao final da legislatura, mas mantém-se oportuno e atual”, justificou Mattos.

TRAMITAÇÃO

A proposta tramita em caráter conclusivo e será analisada ainda pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Viação e Transportes aprova programa para evitar uso de drogas e direção

A Comissão de Viação e Transportes aprovou em 15 de julho o Projeto de Lei 5001/13, do deputado Walney Rocha (PTB-RJ), que cria o programa “Direção sem drogas”. Pelo texto, o motorista flagrado por ter utilizado drogas poderá ser multado e preso, assim como prevê a Lei Seca (11.705/08) com o motorista embriagado. O programa disponibilizará aparelhos para fazer o teste de imunoensaio, que detecta se o motorista fez uso de drogas antes de assumir a direção.

De acordo com o projeto, o programa será desenvolvido pelas secretarias estaduais de segurança em parceria com os departamentos de trânsito (Detran) dos estados. O Executivo poderá celebrar convênios ou parcerias com organizações não governamentais e empresas públicas ou privadas para por em prática a norma.

FISCALIZAÇÃO

O programa, segundo o texto, prevê fiscalização ostensiva, educação dos condutores que consumiram ou não drogas antes da direção e promoção de atividades para gerar segurança à sociedade.

Para o relator na comissão, deputado Aureo (SD-RJ), o programa será eficaz porque o exame de drogas não é exigido para todos



Deputado Aureo (SD-RJ)

motoristas em blitz.

Dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), citados pelo relator, identificaram o uso de drogas por caminhoneiros para se manter mais tempo ao volante. A droga mais presente nos exames de urina dos caminhoneiros foram as anfetaminas (63%), seguidos pela maconha (12%) e pela cocaína (10%). “Esse quadro assombroso da combinação de drogas e direção está, atualmente, sem a devida fiscalização do estado”, afirmou Aureo.

TRAMITAÇÃO

A proposta ainda será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, antes de ser votada em Plenário.



Meios de comunicação poderão ser impedidos de fazer propaganda de bebida alcoólica

O Senado deve votar no segundo semestre o projeto vindo da Câmara dos Deputados que proíbe a propaganda de bebida alcoólica nas emissoras de televisão e de rádio e demais meios de comunicação. Para tanto, o PLC 83/2015 prevê mudanças na Lei 9.294/96, que trata das restrições à publicidade de cigarro, derivados de álcool, medicamentos e defensivos agrícolas.

A proposta determina que a propaganda de bebidas alcoólicas só pode ser feita com pôsteres, painéis e cartazes na parte interna dos locais de venda. Além disso, não pode induzir a pessoa ao consumo e muito menos associar o produto a hábitos saudáveis. Entre as punições previstas no projeto para quem insistir neste tipo de publicidade, está o pagamento de multa que pode variar de R\$ 5 mil

a R\$ 100 mil.

A proposta também cria o Dia Nacional de Prevenção e de Combate ao Alcoolismo e às Drogas. De acordo com o PLC 83/2015, a celebração acontecerá todo ano em 17 de janeiro. O objetivo é esclarecer a população sobre os danos que o consumo excessivo de bebida alcoólica provoca no organismo, bem como os danos que podem vir com o uso de entorpecentes.

Pesquisa da Organização Mundial da Saúde (OMS) divulgada em maio de 2014 informa que cada brasileiro consome, em média, 8,7 litros de bebidas com álcool por ano. Os homens bebem mais do que as mulheres e ainda de acordo com o estudo, no Brasil o álcool está relacionado com cerca 60% dos casos de cirrose hepática e a até 18% dos acidentes de trânsito, em 2012.

Leis de trânsito não são para penalizar, mas para preservar vidas, defende Observatório

Por que é tão fácil respeitar uma placa de não fumar, de não entrar em determinado espaço com animal, mas é tão difícil cumprir a regra quando a sinalização remete ao trânsito? Não há dúvidas que a Lei que proíbe o cigarro em lugares fechados e bares (2011, aprovada; e 2014, regulamentada) – muito mais recente que o Código de Trânsito Brasileiro (1997) – tem muito mais aceitação que a lei que pede o respeito a vagas de idosos e pessoas com deficiência, por exemplo. E olha que desrespeitar a legislação de trânsito pode levar à morte, de forma imediata. Ainda assim, essa não é uma questão de resposta fácil, afinal, a proibição deveria valer para qualquer situação; mas sabemos que no trânsito, protegidos pelo carro ou atrás de um capacete, os condutores



aproveitam da condição do anonimato para burlar a Lei. Apostam também na ineficiência ou ausência da fiscalização e abusam, pois nem tudo de errado que fizerem será registrado.

E as distorções passam a ser tão comuns e cotidianas, que a inversão de valores

imperam. Quando um motorista desrespeita os limites de velocidade, numa via com sinalização de regulamentação da velocidade, a busca por atenuantes como “não vi onde estava o radar ou o radar estava escondido” já virou discurso pronto, quase um bordão.

Motoristas, invariavelmente, adoram a ampliação da velocidade, mas basta uma proposta de redução para dizerem que o trânsito vai ficar parado, mesmo tendo ciência que em velocidade reduzida as chances de sobrevivência são sempre ampliadas.

A imprensa costuma re-

produzir, com grande frequência, esse discurso.

Infelizmente, argumentam, especialistas em Segurança Viária, a questão para toda a sociedade não está no fato de preservar vidas, mas de se evitar multas para não doer no bolso. “A grande maioria dos motoristas vê a legislação de trânsito apenas como um conjunto de penalizações e não um código em defesa da vida, voltado para a prevenção de acidentes e preservação de vidas”, afirma o diretor-presidente do ONSV (OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária), José Aurélio Ramalho.

“Respeitar a legislação de trânsito é respeitar o próximo e a vida de todos. A busca pela ética em todas as atitudes humanas deve prevalecer também no trânsito; e a gentileza deve ser um dever”, defende.

Portal orienta motorista para evitar o cansaço no trânsito

A sonolência é responsável por mais de 10% dos acidentes automobilísticos, percentual extremamente elevado quando comparado às demais causas. O sono não é proveniente apenas do cansaço, mas está ligado também a muitos outros distúrbios da saúde. A sonolência diminui muito a capacidade de dirigir e pilotar. Cada um de nós tem a sua própria necessidade de sono e, em geral, dormimos menos do que precisamos.

Antes de longas viagens essa sensação de cansaço e sonolência pode ser muito comum, ainda mais quando o percurso leva mais de seis horas e o condutor não descansou o tempo suficiente na noite anterior ao deslocamento.

Por isso, o Portal do Trânsito dá algumas dicas para o condutor combater o cansaço no trânsito e evitar acidentes:

- Dormir bem: antes de viajar, dormir pelo menos sete horas. Evitar dirigir logo após o dia de trabalho, sempre descansar antes de pegar a estrada.

- Intervalos de descanso: durante a viagem, parar e descansar a cada duas horas ou a cada 200 km. Não basta parar o veículo, é preciso levantar, ir ao banheiro e esticar as pernas.

- Temperatura: tentar manter uma temperatura ambiente confortável dentro do veículo, nem muito frio e nem

muito quente. Ventilar ocasionalmente para prevenir o ressecamento dentro do carro.

- Hidratação: beber bastante água. A falta de líquido provoca uma diminuição da atenção, dor de cabeça e fadiga muscular.

- Atenção aos sintomas: conhecer os sintomas é a melhor maneira de prevenir a fadiga. Ficar atento a desconforto físico, piscar constante, cabeça pesada, bocejos constantes, visão sem foco, pensamentos vagos e desconexos.

- Sem álcool: nunca ingerir bebidas alcoólicas se estiver dirigindo.

EFETOS DA FADIGA

A fadiga é um importante fator de risco. Altera a audição e visão (que pode ficar desfocada) do condutor. Além de tornar movimentos mais lentos, menos precisos e eficazes. O comportamento do condutor também será diferente, pois o cansaço diminui a quantidade e a qualidade da informação obtida, por esse motivo fica fácil entender mal algumas situações do tráfego. O tempo de reação, nesse caso, também é maior. Se o condutor estiver com algum desses sintomas, deve parar e descansar. Alternativas como vento no rosto e ingestão de café são paliativas, mas não resolvem o problema.

Sudeste é a região com o maior índice de vítimas de trânsito

De acordo com o Boletim estatístico do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), no primeiro trimestre de 2015, a região Sudeste concentrou a maior incidência dos acidentes com vítimas fatais (36%), com maior participação dos automóveis (50%). A frota de automóveis da região Sudeste representa 55% da frota nacional dessa categoria e a região concentra 49% do total de veículos do Brasil cobertos pelo Seguro DPVAT.

A região Nordeste concentrou a segunda maior incidência (29%), porém com maior participação das motocicletas, que representaram 62% das indenizações por morte na região. O Nordeste concentra apenas 17% do total de veículos do país, sendo que a sua frota de motocicletas representa 27% da frota de motocicletas do País e 44% do total de veículos da região. A região Norte concentrou 9% das indenizações por morte no período analisado, sendo que

61% foram por acidentes fatais envolvendo motocicletas. A região concentra apenas 9% da frota nacional de motocicletas, porém essa categoria representa 49% do total de veículos da região.

O Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) revela alguns dados referentes aos acidentes:

- 81% dos acidentes ocorrem em vias em boas condições;
 - 60% dos acidentes ocorrem durante o dia;
 - 67% dos acidentes ocorrem em pistas secas;
 - 66% dos acidentes que ocorrem em piso molhado são em retas.
- Outros dados importantes da organização sobre os tipos de acidentes são:
- 25% são colisões traseiras;
 - 18% ocorrem em saídas de pistas;
 - 12% colisão lateral no mesmo sentido (mudança de faixa);
 - 9% choque com algum objeto fixo.

A importância dos dados para salvar vidas no trânsito

Nenhum problema é solucionado quando as causas são desconhecidas, muito menos o trânsito brasileiro, quarto mais fatal do mundo conforme a Organização Mundial da Saúde. Embora o número de vítimas seja contabilizado, faltam processos claros e eficazes de apuração para identificar o que leva a esta verdadeira epidemia no país.

O Código de Trânsito Brasileiro determina a unificação da coleta de informações dos acidentes, prática ainda não adotada nas cidades brasileiras. Atualmente, os registros feitos nas delegacias de polícia, por meio do Boletim de Ocorrência (BO), ou no local do acidente, têm foco na busca por culpados, não contendo todas as informações necessárias à compreensão dos acidentes.

Para lançar luz aos dados de um trânsito que ceifou a vida de 44,8 mil pessoas em 2012 e vitimou 1,1 milhão por invalidez permanente de 2010 a 2013, foi criado o “Método para Análise de Acidentes de Trânsito com a Identificação de Fatores Causais”, que propõe um diagnóstico preciso dos acidentes. Ele inclui o Formulário de Vistoria de Acidentes de Trânsito – FVAT, cuja finalidade é fazer uma apuração abrangente e in loco.

As questões para explicar o que leva condutores a cometer falhas e imprudências vão além de ‘quem, como e onde’. É preciso analisar o perfil dos envolvidos, características dos veículos e do ambiente viário, como condições de pavimento, sinalização, condutas que induzem a erros humanos, como manobras e ultrapassagens, entre outros. Estes fatores, imprescindíveis para compreender as ocorrências, são apurados pelo FVAT, que combina aspectos quantitativos e qualitativos e está alinhado às melhores práticas internacionais em segurança viária.

Com o diagnóstico, é possível recriar o cenário do acidente em detalhes. O registro é rápido, leva 18 minutos em média, com questões de simples escolha. O banco de dados criado a partir destas informações ajuda a entender as causas dos acidentes de trânsito e, a partir desta análise, a embasar a formulação de estratégias para evitar sua reincidência.

A partir da aplicação piloto do FVAT, em Belo Horizonte, foi possível descobrir elementos e aspectos que de outra forma permaneceriam ocultos. Por exemplo, acidentes envolvendo motocicletas revelaram distrações e falhas de percepção do ambiente urbano por parte dos condutores, distâncias incompatíveis entre veículos e velocidades inadequadas.

Com o FVAT, técnicos e tomadores de decisão têm uma ferramenta onde suposições são substituídas por informações precisas. A propósito, o Rio está planejando aplicar uma adaptação do método, específica para registrar os acidentes envolvendo sistemas de ônibus de alta capacidade. Essa versão engloba o levantamento de características como proximidade de pontos de embarque e desembarque ou estações, interior de terminais, entre outras. No transporte coletivo por ônibus, evitar acidentes significa também prevenir atrasos, interrupções da operação e aumentar a qualidade do serviço ofertado.

Em plena metade da Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU, que se estende até 2020, ferramentas como essas podem contribuir para que o Brasil decaia da incômoda quarta posição na lista dos países que mais matam no trânsito.

Nova York reduziu limite para 40 km/h na maioria das vias urbanas

Desde novembro de 2014, a maioria das ruas de Nova York (EUA) têm sua velocidade máxima estabelecida em 40 km/h (25 mph), com fiscalização feita por câmeras e trabalho policial.

O objetivo, segundo Departamento de Trânsito da cidade (DOT) é “prevenir colisões, proteger os nova-iorquinos de ferimentos e salvar vidas”. Rodovias e vias arborizadas, conhecidas como *parkways*, ainda têm limites um pouco mais altos, enquanto nas zonas escolares e outros pontos a velocidade é ainda mais baixa.

Essa é mais uma medida da prefeitura na agenda de segurança no trânsito. Apenas com o uso de câmeras contra motoristas que furam o sinal vermelho, houve redução de 31% em atropelamentos nos cruzamentos com maior ocorrência.

Limites de velocidade mais baixos retardam carros e protegem as pessoas. Em um atropelamento por um automóvel a viajando a 65 km/h (40 mph), uma pessoa tem 70% de chance de morrer. Aos 50 km/h (30 mph), a pessoa tem 80% de chance de sobreviver. Limites de velocidade não são feitos para render multas.

CAMPANHA

A prefeitura de Nova York realizou nas redes sociais uma campanha para alertar a população sobre a importância da redução da velocidade. “Esta é uma das mudanças mais radicais que podemos fazer para proteger as famílias e bairros, mas tudo se resume às escolhas individuais e às decisões que cada um de nós faz. Estaremos nas ruas e nas ondas do rádio para garantir que os nova-iorquinos entendam como essa mudança é vital”, disse o prefeito de Nova York, Bill de Blasio, em comunicado à época.

A campanha contava sempre com uma fotografia de um nova-iorquino, com uma legenda explicando porque ele gostaria que condutores diminuíssem a velocidade em Nova York. As imagens incluíam famílias afetadas por incidentes de trânsito, novos motoristas, cidadãos engajados, advogados e funcionários públicos. A primeira família da campanha “25 pessoas de 25 mph” eram parentes de Sammy Cohen Eckstein, um garoto de 12 anos morto por uma van no ano anterior, em Prospect Park West. **MORTES MOTIVARAM REDUÇÃO**

A cada ano, 250 pessoas em Nova York são mortas em “acidentes” veiculares, e outras quatro mil ficam gravemente feridas. Os pedestres



representam 56% de todas as mortes no trânsito de Nova York. Crianças e idosos são especialmente vulneráveis. Pessoas com mais de 65 anos constituem 12% da população da cidade, mas representam 33% das mortes de pedestres.

Ser atingido por um veículo automotor é a principal causa de morte relacionada a lesões para crianças menores de 14 anos. E a principal causa (70%) para essas mortes causadas por motoristas é a condução perigosa.

VISÃO ZERO

Esse tipo de mudança é feito com base no paradigma de transporte do Visão Zero, programa implementado na Suécia em 1997 e que redesenhou o sistema de transportes priorizando a segurança. A ideia que norteia todos os princípios é que “nenhuma morte é aceitável”.

O resultado é que incidentes de trânsito envolvendo pedestres naquele país caíram 50% em cinco anos. Os pilares são mudanças na infraestrutura viária, tecnologia de prevenção de acidentes nos veículos, educação e fiscalização. Entre os elementos de segurança implantados ou a serem realizados em Nova York estão:

Novo desenho de sinalização nas vias - esclarecer a quem se destinam os espaços nas ruas através de melhores marcas;

Adicionar faixas de pedestres - esclarecer onde os pedestres atravessam por meio de sinalização;

Melhorar a visibilidade nos cruzamentos - remover barreiras visuais tais como áreas de estacionamento;

Ampliar faixa de estacionamento - manter carros e caminhões de entrega fora das faixas de rodagem parados em fila dupla;

Adicionar ciclovias e ciclofaixas - mostrar claramente a preferência do ciclista;

Criar espaços de conversão à esquerda - aumenta a segurança e evita que o trânsito pare;

Criar sinalização específica de conversão à esquerda - separar do tráfego no sentido contrário e pedestres;

Eliminar conversões inseguras - intersecções com melhores condições para a visibilidade e tráfego;

Sinalização para pedestres - dar a quem está a pé mais tempo de travessia;

Saída antecipada de ônibus - permitir que os coletivos saiam do semáforo antes dos carros;

Instalação de redutores de velocidade - em ruas residenciais, colocar lombadas para lembrar os motoristas de trafegar em baixa velocidade;

Semáforos coordenados - o alinhamento vai permitir a criação de “ondas verdes”, mantendo os motoristas viajando juntos em uma velocidade consistente;

Redução do excesso de velocidade noturna com tempo de sinal - tirar a oportunidade de desenvolver grande velocidade fora do horário do rush;

Aumentar o nível de iluminação pública - melhorar a visibilidade à noite em áreas com alto índice de colisões;

Ilhas de segurança de pedestres - encurtar distância de cruzamentos e afunilar pistas para motoristas;

Estender meio-fio para trazer pedestres para a linha de visão dos motoristas - diminuir distâncias de travessia;

Limites de velocidade mais baixos - enviar mensagem de que os motoristas estão entrando em zonas escolares ou outras áreas com tráfego intenso de pedestres;

Melhorias de acessibilidade - sinais de pedestres com acessibilidade e rebaixamentos de guias



CARTAS

ALERTA PODEROSO

Chocante o vídeo que alerta para o perigo de se distrair ao volante. Cheguei a chorar. Mas achei a mensagem extremamente válida. Especialmente, para quem é pai ou mãe e dirige o carro sozinho com seu filho. Realmente, qualquer segundo de distração pode ser fatal para os nossos pequenos. Ansiosos por saber como eles estão no banco de trás, acabamos perdendo tempo demais olhando para trás e podemos perder de vista os perigos que estão à nossa frente.

Juliana Freitas – Campo Grande/MS

PALAVRA DO PRESIDENTE

Achei muito esclarecedoras as comparações apresentadas pelo presidente do Monatran, quanto à falta do uso do cinto de segurança. Sem dúvida, ninguém quer pular da altura de um prédio sem paraquedas. Mas por que então, nos sujeitamos a andar de carro sem cinto, visto que o estrago será o mesmo? Compartilhei o texto com meus familiares e amigos e espero que mais pessoas possam refletir sobre suas atitudes e, por fim, possam tomar uma iniciativa em prol da vida. Parabéns pelo artigo!

Marcos Becker – Joinville/SC

CAOS

Vocês, amigos queridos que estão distantes do Rio de Janeiro talvez não conheçam uma anomalia que acontece nas ruas e avenidas de grande movimento nesta cidade. O Rio está em obras. Ir de um ponto ao outro da cidade implica em retenções de no mínimo uma hora. É normal o motorista ver o sinal abrir e fechar várias vezes antes que consiga atravessar. Não bastasse isso, uma modalidade de “economia informal” aumenta a lentidão dessas retenções sob as barbas dos policiais “encarregados de manter a ordem no trânsito”: os caramelos pendurados nos retrovisores. O motorista carioca não tem o direito de monitorar o que se passa na traseira do seu automóvel. Os retrovisores são cobertos várias vezes durante o deslocamento pelas vias principais. O item de segurança e orientação do automóvel, propriedade sua, não pertence a você, pertence ao camêlo maratonista. Pois eu não deixo. O vidro do meu lado sobe e desce várias vezes, porque ponho a mão sobre o retrovisor impedindo que eles façam da minha propriedade a expositora de suas mercadorias. Sofro agressões verbais, ameaça de riscarem a pintura, quebrarem “por acidente” o retrovisor, gestos obscenos. Ainda não fui agredido fisicamente. Talvez porque os vidros escuros impedem que se veja se há mais passageiros. Recentemente na barra da tijuca, quando impedi uma mulher de 40 anos presumíveis pendurar seus caramelos, foi o que bastou pra enfurecê-la: abriu os braços ameaçando aos berros: “vou anotar sua placa, c**ão!! Quando passar por aqui, você vai ver!” O comportamento é previsível, mas o que me espanta é a quantidade de mensagens e cartas denunciando o abuso que já poste para Polícia Militar, Polícia Civil, Polícia do trânsito, jornais, revistas, emissoras de rádio sem obter qualquer resposta.

Márcio Seixas – Rio de Janeiro (Via Facebook)

DICAS

Gostei demais das dicas para salvar a vida das crianças no trânsito! Aliás, as referidas dicas servem para todos: adultos, idosos, jovens e adolescentes. Mas, certamente, o ideal seria que todos as soubessem desde a infância. Por isso, nós pais e educadores devemos tomar consciência da nossa responsabilidade e trabalhar incansavelmente em prol desta conscientização. Materiais e meios não faltam. E aqui aproveito para agradecer pelo maravilhoso manual enviado pelo Monatran gratuitamente que tem me ajudado nesta tarefa de educar meus filhos. Parabéns pelo trabalho!

Roberto Berger – São Paulo/SP

ILDO ROSA

Caro Roberto Alvarez Bentes de Sá, li num Jornal da capital, no último dia 10 de agosto, a entrevista do Dr. Ildo Rosa, como servidor público federal, dando-nos ciência que irá aposentar-se depois de uma longa e dedicada carreira na Polícia Federal e membro do Conselho Deliberativo desta conceituada e atuante Organização, tão bem dirigida por V.S. Cumpre-me aqui saudar este intrépido e dedicado Senhor que, extrapolando suas rotineiras funções, dedicou-se a nobre causa de combate às drogas, este verdadeiro câncer, que desagrega famílias e destrói lares, em todas as camadas da sociedade. Foi com certa nostalgia que li toda a sua entrevista mas, espero, continue a brindar-nos com sua sabedoria e experiência, na coluna que escreve no Jornal do Monatran, que leio sempre com muita atenção.

Saudações,

Edemar Martins

Presidente da AVITRAN

Associação dos Integrantes do Fórum Catarinense pela Preservação da Vida no Trânsito



Prioridade de passagem de veículos de emergência não pode ser exercida a qualquer momento

Condutores deverão dar passagem quando os dispositivos de urgência estiverem acionados

Em algum momento, todo condutor já deu passagem a um veículo de emergência. Mas você já se perguntou: eles podem avançar o sinal vermelho? Podem exceder o limite de velocidade? O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece, no artigo 29, inciso VII, que, desde que estejam em situação de urgência, os veículos destinados ao policiamento, ao uso por bombeiros, as ambulâncias e os de fiscalização e operação de trânsito têm prioridade no trânsito e podem circular livremente. Porém, com a devida sinalização por meio da sirene e de dispositivos luminosos. Julyver Modesto de Araújo, especialista em direito do trânsito e comentarista no site CTB Digital, explica que, por serem veículos que estão expostos a situações diferenciadas, o código prevê determinadas regras e exceções.

O especialista alerta que tais permissões não podem ser exercidas a qualquer momento e sem cuidados quanto à segurança viária. Ou seja, o exercício desta prioridade não pode expor a risco os que utilizam o espaço público por onde

circulem os veículos de emergência. Existem duas condições essenciais para que tais veículos se enquadrem nesta situação excepcional: “a primeira é que esteja em urgência, em circunstâncias que necessitem de rapidez para o atendimento. A segunda exigência é que, o veículo esteja devidamente identificado, para que os demais usuários da via possam reconhecer a emergência em que se encontra. Tal identificação é composta pelo sistema luminoso e pelo alarme sonoro”, explica.

Quando os sinais luminoso e sonoro estiverem acionados, todos os condutores deverão compreender que o veículo está em situação de emergência e deixar livre a passagem da faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário. “O condutor que desobedece à regra, deixando de dar passagem aos veículos de emergência, comete a infração de trânsito do artigo 189 do CTB, de natureza gravíssima, sujeito à multa de R\$ 191,54 e 7 pontos no prontuário. Se, por outro lado, ele conceder a passagem, mas quiser se aproveitar do espaço

deixado pelo veículo de emergência para seguir atrás dele, terá cometido outra infração, do artigo 190, de natureza grave (multa de R\$ 127,69 e 5 pontos)”, alerta. Além disso, os pedestres deverão aguardar na calçada, independente de o sinal estar verde para ele.

Caso o condutor de um veículo de emergência não acione os sistemas luminoso e sonoro e transite infringindo as regras de circulação, ele está cometendo alguma infração de trânsito e poderá ser penalizado por isso.

De acordo com Julyver, o inciso VII do artigo 29, também prevê que o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha só poderão ocorrer para prestação de serviço de urgência, não sendo correto utilizar os recursos para deslocamentos cotidianos. “Assim como não se pode acionar os dispositivos em circulação não urgente, o CTB também prevê infração de natureza média, conforme artigo 222”, acrescenta.

FORMAÇÃO

Para fazer os trajetos de urgência em segurança o condutor de um veículo de

emergência deve passar pela capacitação profissional exigida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), prevista nas resoluções nº 168/2004 e 358/10. A regra não se aplica aos condutores de veículos policiais ou das forças armadas, que deverão fazer o curso até 31 de dezembro de 2016, de acordo com a resolução nº 522/15.

Os pré-requisitos para ser um condutor de veículo de emergência são: ser maior de 21 anos, possuir a CNH correspondente ao veículo que irá conduzir, não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses. Assim como, não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

As unidades do Sest Senat e do Senac também oferecem o treinamento. (Fonte: Perkons)

ESPAÇO LIVRE

Dr. Dirceu Rodrigues Alves*



Trânsito, direção e mudança.

Ainda muito distante do ideal, sem direção, consagrando-se como uma doença epidêmica, necessitando mudança radical, o trânsito preocupa todos nós.

ABRAMET propõe imunização para o mal que assola o país.

Precisamos acelerar essa trajetória para alcançarmos o objetivo proposto pela Organização das Nações Unidas (ONU) de reduzir em 50% o número de mortes no nosso trânsito até 2020. Para tal, precisamos mudança radical da cultura, não só do motociclista, mas também do nosso pedestre, motorista, ciclista, dos governantes, toda sociedade e cúpula dirigente do nosso país. Faz-se necessário a execução do Código de Trânsito Brasileiro que data de 1997, quando determina a “Educação de Trânsito” nas escolas. Até hoje, vários itens desse código não foram colocados em prática. Somente com ações efetivas, duradouras e coletivas chegaremos a realizar uma mobilidade segura.

A fiscalização e a punição parecem abandonadas ou representam percentuais muito baixos, não compatíveis com o que é visto nas ruas. Aceleraram, desrespeitam sinalização, brincam com motos, bicicletas, desafiam à morte, xingam, discutem, se agridem e se matam em

ruas e rodovias. Verdadeira selva de ferros por sobre o asfalto onde muitos tem sido engolidos e mutilados nos restando velar corpos e empurrar cadeirantes. Uma verdadeira guerra está instalada em nosso país. Morrem culpados, inocentes, responsáveis, irresponsáveis e nada ou muito pouco é feito para conter essa abrupta interrupção da vida.

A doença trânsito, de longa data se instalou e se propaga geometricamente, com remédios genéricos conhecidos, não utilizados ou usados em doses não compatíveis. A doença impera, alastra-se, contamina crianças, jovens, gestantes e idosos e os levam para um mundo que não queriam conhecer.

Como afirmamos, necessitamos de uma imunização em curto prazo em que a fiscalização e punição precisam ser severas. Em longo prazo, atuando na mudança da cultura já na pré-escola, aos cinco anos de idade, com educação de trânsito onde serão ensinados os perigos da máquina sobre rodas. Para que serve, como fazer bom uso, sinalização de trânsito, evoluindo com leis, resoluções, chegando ao curso secundário onde dentro da física, química, biologia seriam passados conhecimentos dos vetores de força que atuam sobre o veículo. Por que derrapam, por que capotam, como tangenciar

uma curva, efeitos do ruído, da vibração, consequências dos gases, vapores, poeiras e fuligem sobre o homem e meio ambiente. A necessidade real de utilização de equipamentos de segurança e tantas outras coisas que amadureceriam nosso jovem e ao fim de 13 anos teríamos novos cidadãos, conscientes, responsáveis, conhecendo os limites da máquina sobre rodas, o respeito mútuo e a própria vida.

Aos 18 anos, como cidadãos diferenciados, fariam um Curso de Formação de Condutores (CFC) com treinamento em simuladores onde todas as adversidades seriam ensaiadas, saindo dali para uma pista própria para colocar em prática todo o aprendizado. Pista molhada, desviar de obstáculo a 80 km/h, frear com freios comum e ABS, no sol, na chuva, neblina, de dia, à noite e por aí em diante.

Estamos convictos de que dessa forma atingiremos o objetivo reduzindo de maneira substancial a doença epidemia que hoje faz parte do nosso dia a dia. Certamente estaríamos imunizando nossa população e erradicando um mal sistemático em nossas cidades.

* Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET
www.abramet.org.br - dirceurodrigues@abramet.org.br

R\$ 36 milhões para obras em mobilidade urbana de Florianópolis

O ministro das Cidades, Gilberto Kassab, assinou no dia 23 de julho a autorização para o repasse de R\$ 36 milhões para a mobilidade urbana da Capital. A assinatura aconteceu no Centro Integrado de Cultura, com a presença do prefeito Cesar Souza Junior e do governador Raimundo Colombo.

“São recursos de infraestrutura que melhoram bastante a qualidade de vida da sociedade. Na verdade, as pessoas estão sendo protegidas com ações concretas. É um conjunto extraordinário de obras, principalmente, em mobilidade urbana, que é um desafio para nós”, destacou Colombo.

“É um momento muito importante nas parcerias entre os governos estadual e federal com os municípios para que as cidades possam transformar e melhorar sua infraestrutura. A ideia é privilegiar o trans-



Jaqueline Noceti/Secom

Prefeito Cesar Souza, Kassab e o Governador Colombo

porte público com qualidade. Em Florianópolis, depois de um estudo definido pela prefeitura, ficou claro que a prioridade são os corredores de ônibus”, comentou Kassab.

“São obras jamais realizadas na cidade, que estão todas conectadas em um objetivo maior: incentivar o uso do transporte coletivo e como consequência melhorar definitivamente o tráfego de veículos. Diferente do que vinha

se fazendo, não estamos realizando obras para resolver um congestionamento pontual, mas para transformar o modo como nos deslocamos”, disse o prefeito Cesar Souza Junior.

No primeiro empenho da obra serão implantados 19,7 quilômetros de corredores exclusivos do transporte coletivo para a integração ao anel viário, em ambos os sentidos. Também haverá qualificação de acessos aos terminais Ticen

– Titri, melhoria viária para acesso dos ônibus, implantação de faixas exclusivas à direita e recape. Ainda serão construídas calçadas ao longo da via, com implantação de ciclovias ou ciclofaixas, melhorias no sistema de controle integrado de semáforos (ITS), sinalização horizontal e vertical, faixa para pedestres e abrigos de passageiros.

DOBRAR O USO DO ÔNIBUS

Na apresentação dos projetos, o prefeito informou, com base em estudos de mobilidade, que hoje 48% dos moradores da cidade se deslocam de carro e apenas 24% de ônibus. Com as obras, que irão priorizar o transporte coletivo, a intenção é dobrar este índice.

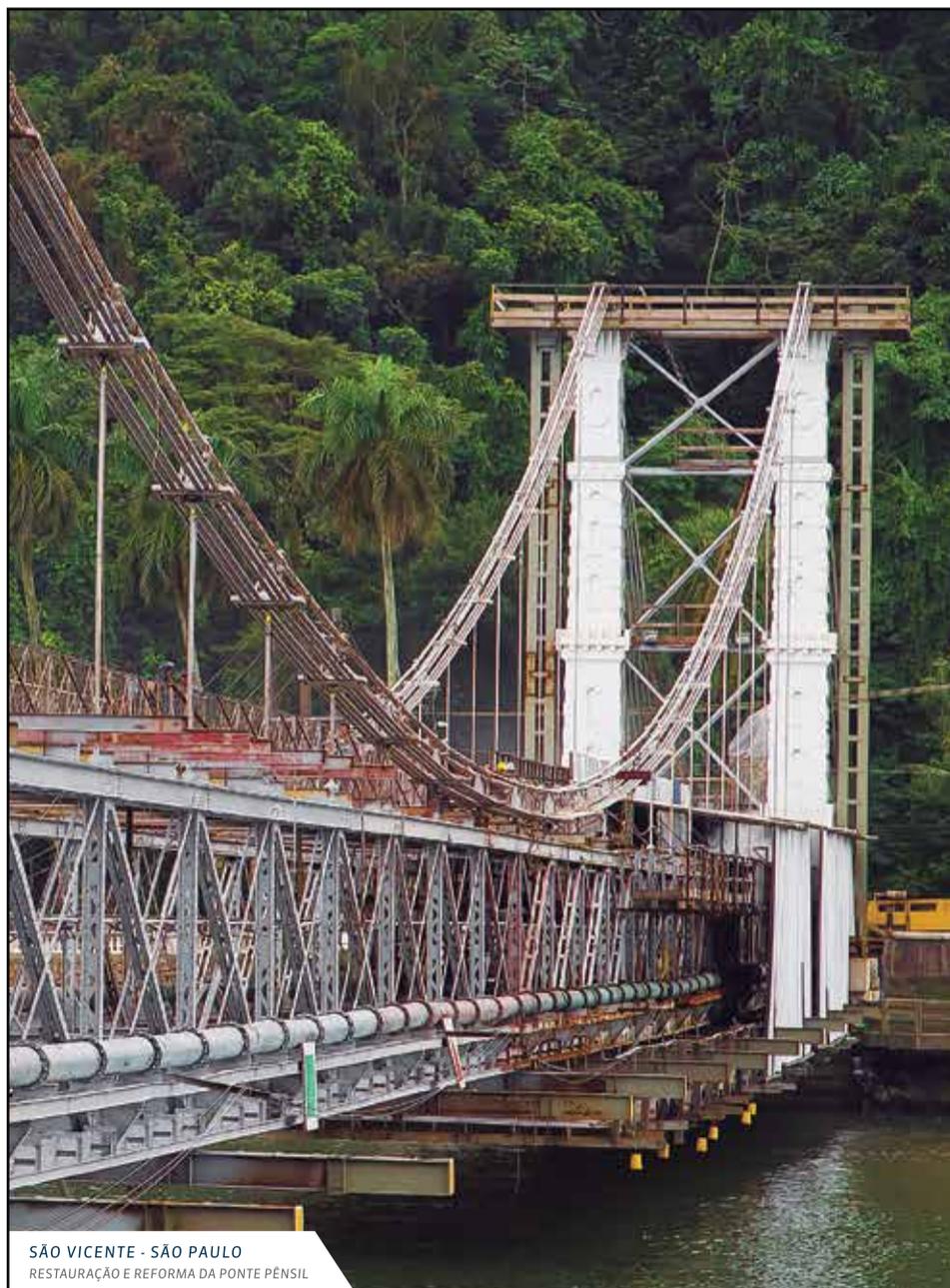
“Queremos chegar a um patamar de metade da população utilizando ônibus para se deslocar. Para isso, vamos fornecer a estrutura necessária com um transporte

público inteligente e eficiente”, afirmou.

ANEL VIÁRIO

Com 17 quilômetros de extensão, circundando completamente o Maciço do Morro da Cruz, o anel viário terá o primeiro corredor exclusivo, e em alguns trechos, o transporte coletivo terá preferência. O prazo para a conclusão das obras, orçadas em cerca de R\$ 150 milhões – com recursos municipais, estaduais e federais, dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – é de três anos.

O prefeito Cesar Souza Júnior explicou que todas as obras de mobilidade urbana representam um conjunto de investimentos de mais de R\$ 700 milhões. “A sua primeira fase começa já no segundo semestre de 2015 e este recurso vem na qualificação de diversas vias que vão ser alimentadoras do corredor central”, explicou o prefeito.



SÃO VICENTE - SÃO PAULO
RESTAURAÇÃO E REFORMA DA PONTE PÊNSIL



nosdacomunicacao.com.br

Que a gente reforça e a sociedade usufrui.

Com um amplo portfólio de empreendimentos no segmento de transportes e em integração de estudos de transporte, como logística e mobilidade urbana, as Empresas Concremat constroem valor para os clientes e para a sociedade há mais de 60 anos.

Integrando esse grupo, a Concrejato Obras Especiais executa, com excelência, serviços técnicos de recuperação e reforço estrutural de pontes e viadutos, entre outros. Essa atuação específica se reflete na segurança das vias de trânsito, fundamental para que as pessoas circulem da melhor forma possível.

O nosso compromisso é ir cada vez mais longe, sempre impulsionados pelo valor da mobilidade e da segurança.

EMPRESAS
CONCREMAT
soluções integradas de engenharia