

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JULHO DE 2015 - ANO 6 - Nº 67

Valeu a pena esperar!

Foi inaugurada a ponte estaiada de Laguna/SC. A obra que custou mais de R\$ 770 milhões foi concluída dentro do cronograma, sendo uma das poucas obras do Governo Federal que obedeceram o prazo de construção. A ponte vai desafogar um gargalo existente no trânsito da BR-101. No detalhe, a Presidente Dilma Rousseff e o Governador Raimundo Colombo durante a solenidade. (Página 16)



Bebida não alcoólica ao volante pode causar acidentes

Página 4

PRF: sistema para registro de acidentes sem vítimas

Página 6

Capital volta a ter blitz de lei seca ainda neste ano

Página 8

Por que a fadiga e o micro sono são tão perigosos ao volante?

Página 13

KOERICH
Gente Nessa



NO TRÂNSITO, RESPEITE O PEDESTRE.



EDITORIAL

O Brasil e o pedestre

Recentemente, a assessoria de imprensa da empresa Perkons divulgou uma entrevista com um dos fundadores da Sociedad Peatonal, o engenheiro civil Roberto Ghidini Jr, que colocou em discussão, a “caminhabilidade” das cidades, as políticas e incentivos para o pedestre.

Dentre muitos pontos interessantes, vale a pena destacar aqueles que revelam a origem da falta de estrutura das cidades para o pedestre no Brasil, ocasionando o colapso da mobilidade, assim como a contaminação do ar por gases tóxicos, devido ao consumo energético, na maioria das vezes, não renovável.

Para começar, de acordo com Ghidini, o transporte individual motorizado parece estar em primeiro plano no urbanismo da maioria das cidades brasileiras, por elas terem tido início ou salto em termos populacionais durante o século XX, já sob a égide do automóvel. “Por isso, ficam evidentes os desenhos urbanos com grandes avenidas e um sistema viário mais próprio para veículos do que para pessoas”, disse, lamentando que apesar da onda global que vem incrementando de maneira significativa o uso das bicicletas como modal de transporte no planejamento urbano, a mais básica e simples forma de locomoção (o modal a pé), dificilmente aparece.

Ghidini observou também que, no Brasil, o pedestre é associado a uma condição social de pobreza: por não “poder” utilizar o transporte coletivo ou por não “poder” comprar seu automóvel ou nem sequer uma bicicleta! Isso sem falar na falta de respeito com o pedestre, pela pouca sensibilidade das administrações municipais, que não assumem a execução e conservação das calçadas.

Por fim, Ghidini apresentou o que poderia tornar mais atrativa a opção por ser pedestre no Brasil. “Cidades compactas com muita gente próxima umas das outras é sem dúvida a grande estratégia. Tudo perto, tudo fácil: vou a pé!”

Exemplos não faltam. Segundo Ghidini, “há na Europa um considerável número de cidades que através do planejamento urbano conseguem manter baixos os índices de propriedade e uso de veículos individuais e fomentam o transporte público e o uso de meios não motorizados”.

Esperamos que um dia essa moda “pegue” aqui no Brasil. Porque do jeito que está, não dá pra continuar!

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



Alerta poderoso

Você sabia que, segundo dados da Road Safety Authority (RSA), dirigir com uma criança no banco traseiro distrai 12 vezes mais que dirigir olhando para o celular? Pois é... por isso, é preciso ter foco e atenção redobrados quando se está com os pequenos no carro.

Um comercial irlandês tem chocado telespectadores ao alertar para o perigo de se distrair ao volante. O vídeo conta, de trás para frente, a história de vida de uma mulher. Primeiro, ela aparece já idosa, no hospital. Aos poucos, retrocedemos em sua vida até o momento

de um acidente que ela não consegue esquecer.

A campanha alerta para o perigo de se desviar os olhos da estrada. Olhar para trás no carro, checar o celular, conversar olhando para o lado. Mas a mensagem principal está relacionada ao perigo de se distrair com os pequenos: “Não perca toda a sua vida olhando para trás. Nunca deixe uma criança tirar o seu foco da estrada. Estacione se for preciso”.

Confira o vídeo em nosso site: www.monatran.org.br



Para Refletir

Um trânsito mais humano e seguro se faz com RESPEITO!

Conscientizar

Motoristas que cometeram crimes de trânsito, por dirigirem embriagados, estão recebendo uma punição diferente em São José dos Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba. Depois da audiência na Vara Criminal, o infrator é convidado a prestar serviços voluntários às vítimas de acidentes de trânsito e participar da rotina de reabilitação e tratamento de quem passou por traumas causados pela imprudência.

Entre outras ações, eles ajudam no transporte de pacientes em cadeiras de rodas e macas, recepcionam e conversam com vítimas e familiares, com o auxílio e acompanhamento de profissionais. A intenção é conscientizar e mostrar que um ato de irresponsabilidade tem impacto gigantesco na vida de outras pessoas, destrói famílias inteiras, carreiras e sonhos.

 **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



Comoção Nacional

No último mês de Junho, grande parte do nosso país se viu envolto em um clima de comoção nacional, ocasionado pelo falecimento do cantor goiano Cristiano Araújo, de 29 anos, e a namorada dele, Allana Coelho Pinto de Moraes, de 19, após um acidente de carro na BR-153, no km 614, entre Morrinhos e o trevo de Pontalina, em Goiás.

Ainda que seja prudente aguardar os resultados das investigações para tirarmos conclusões definitivas, tudo indica que Cristiano e a namorada Allana faleceram porque não usavam o cinto de segurança, ao viajarem no banco traseiro de um carro que capotou. Pelo menos é o que as evidências levam a crer, já que o casal foi arremessado para fora do automóvel e os outros dois ocupantes do veículo – o motorista Ronaldo Ribeiro e o empresário Victor Leonardo – usavam cinto e sobreviveram com ferimentos leves.

Lamentavelmente, casos semelhantes são muito mais frequentes do que pode parecer. Muitas pessoas perdem a vida no trânsito pela falta do uso do cinto. Aliás, uma

estatística feita no início deste ano sobre este importante item de segurança, comprovou que 70% das vítimas fatais que estavam nos assentos traseiros não utilizavam cinto, dos passageiros da frente, 50% e dos motoristas, 40%. Entretanto, como acontece com pessoas comuns, com mortes pulverizadas aqui e ali, pouca gente fica sabendo.

Todavia, o que mais me chama a atenção é o fato de que, no Brasil, o costume de usar o cinto de segurança nos bancos dianteiros parece ser bem assimilado na maior parte do país. Porém, por algum motivo que não está ainda bem identificado, mas que certamente passa pela falta de fiscalização, é generalizada a crença de que os passageiros do banco traseiro dos automóveis não possuem a necessidade de usá-lo. Um verdadeiro absurdo, que coloca em risco não só a vida de quem se abstém de usar o dispositivo, mas de todos os ocupantes do veículo.

Só para se ter uma ideia andar em um veículo sem cinto de segurança, caso haja uma colisão há 80 km/h, é o mesmo que se jogar, sem paraquedas, de um prédio, do 8º

andar, ou se jogar do 33º andar se estiver a 160 km/h (velocidade facilmente atingida por muitos nas rodovias de nosso país).

O cinto não impede o acidente, mas impede que os ocupantes atinjam o interior do veículo e outros ocupantes com um peso sobre-humano, ou sejam arremessados para fora do veículo. Relembrando um pouco das aulas de física, lá do ensino fundamental, para se ter uma noção do peso que uma pessoa atinge em uma colisão, basta multiplicar o peso, pela velocidade do veículo (uma pessoa de 50 kg em velocidade de 50 km/h, vai ser lançada com 2500 kg). Entretanto, o cinto vai fazer com que essa velocidade do corpo humano seja reduzida, reduzindo assim, a chance de acidente fatal.

Por fim, embora não possamos trazer de volta a vida do citado casal, podemos salvar a vida de milhares de Cristianos e Allanas por este mundo a fora, se conseguirmos conscientizar motoristas e passageiros da importância do uso do cinto, em qualquer situação. Lembrando sempre que o uso do cinto no banco da frente aumenta a chance de sobrevivência em 57%, e atrás em 75%.

DE NOVO

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) prorrogou por mais 90 dias a obrigatoriedade do uso dos novos extintores veiculares do tipo ABC. Com a publicação no Diário Oficial da resolução, a nova data será 1º de outubro de 2015.

O motivo para essa prorrogação seria para atender a um pedido da ABIEX - Associação Brasileira das Indústrias de Equipamentos Contra Incêndio e Cilindros de Alta Pressão, sob alegação da falta de tempo hábil para abastecer o mercado. É muita falta de organização!

PRA VARIAR...

Assim como o exame toxicológico e os extintores ABC, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) adiou a impressão e emissão do novo modelo da Carteira Nacional de Habilitação, previstas para começar a partir de 1º de julho. O novo prazo para implantação será discutido na próxima reunião do conselho, prevista para este mês. Também foram suspensas as mudanças nos documentos do veículo, que são os certificados de registro e de licenciamento, e teriam igualmente acréscimo nos itens de segurança para evitar falsificações e fraudes no pagamento de licenciamento e Imposto de Propriedade de Veículo Automotor.

Depois de implementado o novo modelo, a expectativa é que em cinco anos todas as CNHs já estejam padronizadas. Conforme dados do Denatran, 170 mil documentos em branco, incluindo carteiras e certificados, são extraviados por ano no Brasil.

SORRISO NO TRÂNSITO

Há algum tempo, a DM9DDB e a Brastemp lançaram em São Paulo uma ação que mobilizou 11 rádios ao mesmo tempo. A ação, que faz parte da campanha “Inspiração muda tudo e a vida fica assiiim.... uma Brastemp”, tinha um único pedido a quem estivesse ouvindo: sorria para o motorista do carro ao lado.

O texto do spot dava instruções: “Neste momento, milhões de pessoas estão no carro escutando o rádio. Todas sérias, sonolentas, até que uma inspiração muda tudo. Convidamos você a sorrir para o motorista do carro ao lado. Se ele estiver ouvindo isso, ele vai sorrir de volta.... Viu? Inspiração muda tudo e a vida fica assiiim... uma Brastemp.”

Esta bela campanha nos mostra como um simples gesto pode melhorar o nosso dia-a-dia, tornando o nosso trânsito muito mais humano. Ficou curioso? Acesse o nosso site www.monatran.org.br e assista ao vídeo, disponível em nossa galeria.

“CAMINHÃO TRANSPARENTE”



A Samsung está desenvolvendo um caminhão que possui uma grande tela na traseira, para mostrar o que está na frente. Dessa forma, os motoristas que desejam fazer ultrapassagens podem realizar o movimento sem nenhum perigo.

O protótipo possui uma câmera sem fios na parte da frente, ela inclusive tem visão noturna, assim o conteúdo é transmitido para a tela da parte de trás do veículo. A intenção da empresa é diminuir os casos de acidentes por ultrapassagem.

A implementação dessa nova tecnologia poderá ajudar principalmente os países que registram milhares de acidentes de carro anualmente, como a Argentina e o Brasil. A Samsung afirmou que boa parte dos acidentes são causados em estradas de duas pistas, principalmente em situações de ultrapassagens.

Bebida não alcoólica ao volante também pode causar acidentes

por DANIELA SARAGIOTTO

Os porta-copos são aliados dos motoristas para um hábito inocente de se hidratar enquanto dirige. Mas tudo que desvia a atenção do trânsito pode trazer prejuízos

Que álcool e direção não combinam todo mundo sabe. Agora, quando o assunto é o consumo de sucos, refrigerantes ou mesmo água dentro do carro há um senso comum de que se trata de um hábito inocente, mesmo se praticado pelo motorista. Mas não é bem assim; tudo que desvia a atenção do trânsito pode causar acidentes e trazer prejuízo.

A publicitária Ana Elisa Kirschner tem 27 anos e aderiu ao costume desde que se habilitou, aos 18. Ela bem sabe como esse hábito pode custar caro. “Bebo muito líquido, principalmente água, por isso sempre levo uma garrafa ou copo grande. Meus carros precisam ter bons porta-copos, porque eles também são usados para apoiar meu celular”, diz.

Uma noite, saindo de um restaurante com amigas, ela conta que colocou a bebida que consumia no porta-copos. “Precisei ligar meu GPS porque não sabia ir embora da onde estava e, sem perceber, mergulhei o celular no copo cheio. A música parou e o GPS também, só aí vi o que eu tinha feito”, lembra. O prejuízo foi grande: Ana Elisa perdeu o iPhone 4S com quatro meses de uso, além de fotos e músicas.

O gerente comercial Fabio Luis Rosa, de 36 anos, também não dirige sem a companhia de um líquido. “Sempre compro água, suco, refrigerante ou energético voltando para casa do trabalho. É uma maneira de



tornar o trajeto de uma hora um pouco menos estressante”, diz. Ele nunca se envolveu em acidentes, mas também já teve prejuízos. Em uma viagem para Belo Horizonte (MG) com a mulher e um casal de amigos, todos consumiram muita bebida. “Colocávamos as latas de refrigerante e garrafas no chão, e, depois, passamos para um saco de lixo. Meu amigo, que estava no banco do passageiro e já tinha bebido muita cerveja, misturou as latas com meus CDs e DVDs e acabou jogando tudo fora”, conta, reforçando que eram 20 no total.

Para a gerente de marketing Marcella Puglia, 38 anos, consumir bebida no carro é uma saída quando há várias tarefas programadas no mesmo dia. “Normalmente faço isso quando tenho reunião na escola das minhas filhas ou compromissos do trabalho e tenho pouco tempo para almoçar. Como meu carro é automático e tenho local para copo e garrafa, é tranquilo”, diz.

Para Dirceu Alves Rodrigues Júnior, diretor da Associação Brasileira de Medicina no Tráfego (Abramet), o fato de a maioria dos veículos terem porta-copos reforça a ideia de que o hábito é inofensivo, o que

para o especialista não é verdade: “Se a bebida for consumida em copo ou garrafa, o movimento de inclinar a cabeça para trás, com o objeto na frente do rosto, faz com que o motorista perca a visão 360 graus, fundamental para uma condução segura”.

Pode parecer pouco tempo, mas três a quatro segundos com o carro a 100 km/h são suficientes para que o veículo percorra até 120 metros sem a atenção do condutor. “E falta de atenção é a quinta causa de acidentes de trânsito no mundo”, afirma Júnior. Com bebidas quentes é ainda mais arriscado: “Se o líquido derramar na pele, o motorista pode se assustar e ter uma reação imprevisível”.

Para quem ainda não se convenceu de que não vale a pena o hábito do motorista beber - qualquer líquido - com o carro em movimento, mais um motivo para pensar: dirigir sem uma das mãos no volante é infração média de trânsito punida com multa de R\$ 85,13 e quatro pontos na habilitação. As exceções são quando é preciso trocar marcha, acionar equipamentos e acessórios ou fazer sinais regulamentares com o braço.

Denatran vai premiar trabalhos sobre educação no trânsito

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) divulgou o regulamento do 14º Prêmio Denatran de Educação no Trânsito. As inscrições podem ser feitas de 17 de agosto até 1º de setembro, exclusivamente pela internet, no site do Denatran. A premiação para os três melhores trabalhos sobre o tema trânsito de cada categoria varia de R\$ 1,5 mil a R\$ 10 mil.

O prêmio é anual e visa incentivar a produção de trabalhos que estimulem crianças, jovens, educadores, profissionais de trânsito e da comunicação a refletir sobre o trânsito da cidade e sua relação com o meio ambiente, para garantir mais segurança e reduzir o número de acidentes.

O Denatran pretende despertar, com a premiação, o interesse dos alunos dos cursos de engenharia pelo desenvolvimento de estudos e pesquisas de sistemas que ofereçam maior segurança aos usuários na circulação de veículos.

O concurso está dividido em oito categorias: ensino médio; educação de jovens e adultos; educação especial; educadores do 1º ao 5º ano e do 6º ao 9º ano, com projetos de educação de trânsito; educação no trânsito; comunicação; cidadania; e segurança veicular. O participante poderá se inscrever para apenas uma delas, com um trabalho. Também podem participar alunos e engenheiros recém formados e seus professores, órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, instituições, empresas, organizações não governamentais ou centros de formação de condutores e pessoas físicas.

Após as inscrições, pela internet, os trabalhos deverão ser enviados pelo correio, até o dia 15 de setembro, para o Denatran, no endereço: XIV Prêmio Denatran; “Categoria (nome da categoria que participará)”; Ministério das Cidades; Departamento Nacional de Trânsito (Denatran); SAUS Quadra 01 Lote 1/6 Edifício Telemundi II; 5º andar - Sala 506; CEP: 70.070-010 – Brasília/DF.

A relação dos vencedores será divulgada no site do Denatran no dia 10 de novembro, e a cerimônia de premiação será no dia 11 de dezembro, em Brasília.

As dúvidas sobre o concurso podem ser enviadas por e-mail para premio.denatran@cidadaes.gov.br.

Governo do Estado oficializa estadualização de trecho da BR-280

O governador Raimundo Colombo assinou no último mês de junho, no Centro Administrativo, em Florianópolis, o documento que oficializa a estadualização do trecho de 9,1 quilômetros da BR-280. Com isso, o Governo do Estado assume a responsabilidade de duplicar o trecho urbano da rodovia federal que liga Jaraguá do Sul a Guaramirim, no Norte de Santa Catarina. O investimento é de aproximadamente R\$ 100 milhões. “A rodovia é um corredor fundamental



Colombo e Wanderley T. Agostini, presidente do Deinfra.

para a economia de Santa Catarina”, disse Colombo.

A partir de agora, o secretário de

Estado da Infraestrutura, João Carlos Ecker, vai atuar junto à Fatma para acelerar a liberação das licenças ambientais a fim de que a obra se inicie. Assumir a duplicação foi a solução encontrada pelo governador para resolver mais um importante gargalo no trânsito da região. “Temos que dar celeridade a esta obra”, afirma Ecker.

O trecho urbano da BR-280 é um corredor econômico por onde passa boa parte do que é exportado pelo Porto de São Francisco do Sul.

Marcius Furtado/Secom

Espelhar smartphone no carro levanta questões sobre segurança

Quando se trata de centrais multimídia de carros que se parecem mais com smartphones, duas coisas são claras: consumidores desejam isso, e as montadoras tem intenção de fornecer. Mas eles são realmente uma boa ideia?

As montadoras respondem com um enfático sim. Elas dizem que displays em painéis que se comportam mais como smartphones vão impulsionar a receita e atrair compradores.

Elas também insistem que as novas telas tornarão o ato de dirigir menos perigoso, devido aos controles de voz bem integrados e grandes telas sensíveis ao toque que evitarão que motoristas mexam em celulares.

Porém, as telas cada vez mais elaboradas também deram início a um amplo debate sobre quanta tecnologia é adequada em um carro.

“Acredito que elas (as telas) levantam graves questões sobre segurança”, disse Joe Simitian, o ex-parlamentar californiano que capitaneou as leis do Estado norte-americano sobre o uso de telefone ao dirigir. “De um ponto de vista legislativo, isso será algo com que os legisladores vão enfrentar dificuldades por



muitos anos.”

“Você não pode olhar para uma tela e para a estrada ao mesmo tempo”, afirmou David Strayer, professor de ciências cognitivas da Universidade de Utah, que promoveu diversos estudos sobre direção distraída. As telas “estão tornando possíveis atividades que tiram os olhos do motoristas da rua por mais tempo do que é seguro”.

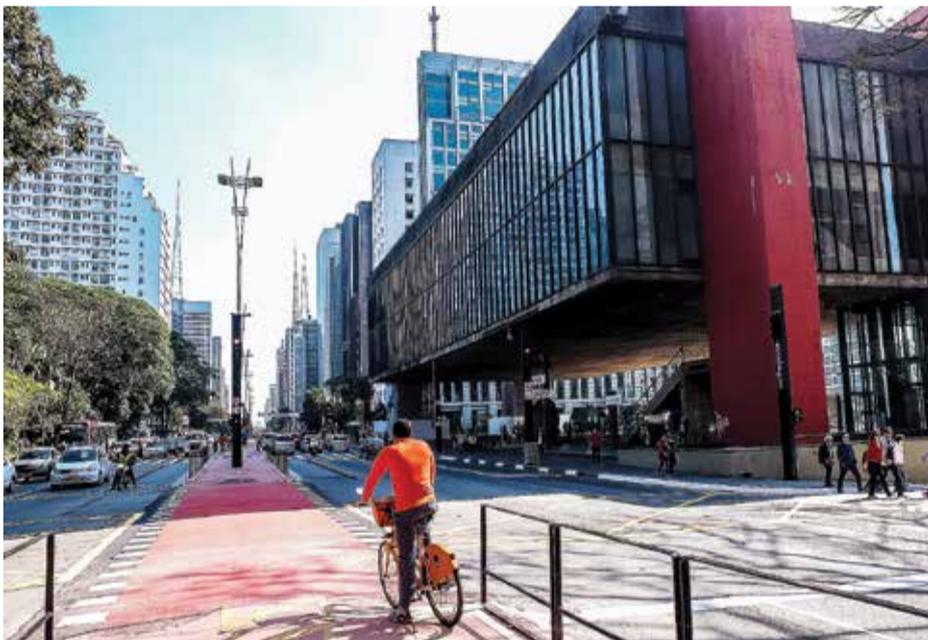
Suas pesquisas mostram que ler

uma mensagem de texto média - uma função suportada por muitas centrais multimídia - leva 4 segundos, muito mais do que especialistas consideram seguro.

Mas para as fabricantes e para os consumidores, as telas parecem irresistíveis. “Se você não der algo funcional, as pessoas vão simplesmente usar os telefones no carro, e todos sabemos que este é o maior fator de distração

que existe”, afirmou Mark Dahncke, porta-voz da Audi.

De acordo com um estudo recente da consultoria D.D Power, cerca de 15% dos compradores estão descartando carros que não têm centrais multimídia com estas funções, contra apenas 4% um ano antes. As montadoras esperam que a tecnologia se torne cada vez mais importante nos próximos 3 a 5 anos.



Inaugurada a ciclovia da Av. Paulista

No dia 28 de junho, milhares de pessoas se reuniram ao longo da avenida Paulista, a via mais famosa de São Paulo, para celebrar a inauguração dos 2,7 km de ciclovia implantados entre a avenida Angélica e a praça Osvaldo Cruz. Foi também um ensaio para outro plano da prefeitura: deixar a avenida livre de carros aos domingos, tonando-a uma enorme área de lazer.

Com os acessos à avenida bloqueados para automóveis, quem tomou conta do asfalto foram os ciclistas, crianças - em bicicletinhas ou na cadeirinha dos pais -, cachorros. Eram famílias inteiras, jovens e idosos de bi-

cicleta, patins e patinete além de centenas de pedestres. Agora, a cidade conta com um total de 451 km entre ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

Agora, a principal avenida da capital paulista serve pedestres, ciclistas, usuários do transporte coletivo e carros. Virou um espaço democrático, com opções de mobilidade para todos. Ela é parte de um plano abrangente para fomentar a mobilidade urbana sustentável, crucial numa megalópole como São Paulo. A meta, até o final deste ano, é chegar aos 400 km de ciclovias - a malha atual é de 330,3 km de infraestrutura cicloviária permanente.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança;



PRF lança sistema para registro de acidentes sem vítimas

A partir de agora, motoristas envolvidos em acidentes sem vítima podem registrar a ocorrência diretamente pela internet por meio do sistema lançado pela Polícia Rodoviária Federal.

Para isso, basta acessar o endereço www.prf.gov.br/acidente. Lá, o usuário envolvido vai obter uma declaração eletrônica de acidente de trânsito (e-DAT), que substitui o boletim que vinha sendo elaborado pessoalmente pelos policiais rodoviários federais.

A ferramenta pode ser utilizada em casos de acidentes sem nenhuma pessoa ferida ou morta, com até cinco veículos envolvidos e que não tenham provocado danos ao meio ambiente ou ao patrimônio público.

Ocorrências que envolvam vazamento de produtos perigosos ou veículos oficiais não podem ser registradas através do novo sistema. O mesmo acontece nos casos de colisões em que há algum crime relacionado, como embriaguez, por exemplo.

Gratuita, a e-DAT será emitida em até cinco dias úteis, após validação da PRF. Cada envolvido pode fazer sua própria declaração.



e-DAT
Declaração de Acidente de Trânsito

Já está em funcionamento
ferramenta eletrônica para
registro de acidentes sem vítima

www.prf.gov.br/acidente

Se houver acordo entre as partes, pode ser feito um único documento com os dados de todos os envolvidos.

A declaração eletrônica é um documento reconhecido pelos demais órgãos e pelas seguradoras de veículos.

Segundo informações da Polícia Militar do Paraná, em casos de acidente, as recomendações são as seguintes:

ACIDENTE SEM VÍTIMA:

1- Retire os veículos da via para

que o trânsito não seja interrompido;

2- Anote informações e dados dos condutores e veículos que estiverem envolvidos, além do local e horário do acidente;

3- Dirija-se ao BPTran para registrar o acidente e retirar o BAT (Boletim de Acidente de Trânsito), não esquecer de levar a CNH e CRLV.

No caso de rodovias, o prazo máximo para se acessar o endereço www.prf.gov.br/acidente e fazer a declaração eletrônica do

acidente é de 60 dias.

ACIDENTE COM VÍTIMA(S):

1- Sinalize o local do acidente (ligue o pisca alerta e coloque o triângulo numa distância segura, no mínimo 30 metros);

2- Acione o socorro médico, ligue 193 (SIATE);

3- Preserve o local, não movimente os veículos;

4- Não movimente as pessoas feridas;

5- Aguarde a chegada do socorro médico e da Polícia Militar.



Londres cria sistema inteligente para melhorar trânsito de ciclistas

A prefeitura de Londres, no Reino Unido, está testando uma nova tecnologia que dará mais tempo aos ciclistas nos semáforos em cruzamentos nos horários de pico – ajudando, assim, a melhorar o trânsito da cidade.

Segundo o órgão de transporte público do município, o Transport for London (TfL), um sistema inteligente será capaz de identificar a quantidade de ciclistas circulando em uma rota. Isso permitirá que o tempo de abertura dos semáforos seja maior quando houver mais pessoas de bicicleta nas ruas.

O sistema se parece muito com o inovador projeto chamado SCOOT, o qual aumenta o tempo nos semáforos quando há muitos pedestres aguardando para atravessar uma rua.

Para realizar os testes, os especialistas utilizaram duas novas tecnologias: uma baseada em radar, e outra térmica, para detectar a temperatura dos ciclistas na zona de identificação com mais eficiência.

E a tecnologia não poderia chegar em melhor hora. Segundo o Transport for London, a população de ciclistas pela cidade bate novos recordes a cada ano. Segundo o órgão, o número de viagens de bicicleta aumentou para 610 mil por dia, a uma média de 5%. Isso significa 23 milhões de trajetos feitos sobre duas rodas.

Por enquanto, o sistema está funcionando apenas entre a Cable St. e a Cycle Superhighway 3. De acordo com a prefeitura da cidade, a ideia é adaptar a nova tecnologia às necessidades de trânsito de Londres e aplicá-las em larga escala.

Ildo Raimundo Rosa *



As mortes no trânsito da capital

A criação da **Rede Vida**, constituída no ano de 2013 visando incorporar uma visão multidisciplinar a triste realidade do trânsito de Florianópolis, vem sendo desafiada no seu segundo ano de existência com o notável aumento do número de óbitos que só em 2014 somaram 83 mortes, 55% maior do que o ano anterior, apresentando-se especialmente associado ao uso de bebida alcoólica e ao excesso de velocidade.

Enquanto isso, todo o sistema de videomonitoramento continua já há vários meses inoperante, o que, caso fosse ativado poderia coibir, dentre outras infrações, os “rachas” da Beira-Mar ao mesmo tempo em que incorporaria de forma sistêmica um conhecido instrumento de regulação e ordenamento das principais artérias da Capital, o que certamente contribuiria para a melhora do nosso intrincado trânsito.

A composição da Rede Vida unida por uma amálgama de 27 entidades conta com a legitimidade e o conhecimento necessários, para que sejam promovidas as mudanças do caótico sistema viário.

Algumas das ferramentas disponíveis, além de suprirem as necessidades prementes da mobilidade em si, também poderiam contribuir com as demandas da Segurança Pública, consideradas prioritárias por toda a sociedade.

A projeção de aproximadamente 1000 mortes para este ano, significa que centenas

de famílias serão enlutadas, tudo sem contar as centenas de membros que serão amputados, jovens que serão alijados de forma trágica de seus postos de trabalho em razão especialmente dos acidentes com motocicletas.

Por outro lado, continuamos nos descuidando da assistência e o apoio às vítimas, especialmente no que diz respeito ao seu atendimento na sua recuperação e pelo rápido retorno a uma atividade produtiva.

Aliás, esta carência não diz respeito aos eventuais acidentados vítimas do trânsito, mas a todos atingidos pela insegurança urbana crescente e despropositada que a ninguém poupa, atingindo ricos e pobres, mas agravando nestes últimos os efeitos perniciosos em decorrência de quem utiliza a condução como seu instrumento de trabalho, o que se reflete nas próprias condições de vida.

A falência do transporte coletivo gera uma crescente demanda sobre o individual, diminuindo a capacidade de compra da classe média que se vê na condição de privar-se muitas vezes de suas necessidades básicas visando saldar as despesas decorrentes da mobilidade.

A malha viária cada vez mais congestionada aumenta o tempo de deslocamento, reduzindo o número de horas trabalhadas, o que sem dúvida acaba se refletindo na economia justamente no momento em que se acentua a crise e o

desemprego.

Ao mesmo tempo em que constatamos estas aparentes e insolúveis dificuldades, não podemos deixar de ressaltar a má gestão que nos últimos anos tem grassado junto a órgãos de planejamento, que não sabem aproveitar o notável volume de recursos advindos da aplicação de multas e do recolhimento de seguros, sendo que tudo de forma inexplicável acaba sendo diluído nos escaninhos da burocracia não atingindo a finalidade com que tais rubricas foram implantadas.

O poder público instituído em suas diferentes esferas, escolhido e portanto legitimado para a tomada de decisões é que cabe neste momento assumir seu verdadeiro papel, sem eximir-se de culpas ou de erros muitas vezes imputados a gestões anteriores, a quem aceitaram suceder sem nenhuma condição.

A diversidade de desafios e de demandas está a exigir a adoção de prioridades associadas ao planejamento estratégico e ao respeito às necessidades históricas e mais do que conhecidas por todos especialmente as vinculadas a mobilidade e ao Plano Diretor Participativo.

* 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.

Índice de adultos que admitem beber e dirigir cai nas capitais

Foi em 2012 que a Lei Seca passou a ser mais rígida no Brasil. O país é um dos 25, no mundo, que estabeleceram tolerância zero para o consumo quando a ideia é beber e seguir ao volante. De lá pra cá, o percentual de adultos que admitem beber e dirigir nas capitais reduziu, de acordo com dados do Vigitel 2014 (Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico), do Ministério da Saúde.

De acordo com o estudo, em 2014, 5,9% dos entrevistados assumiram manter o hábito de dirigir depois de beber qualquer quantidade de álcool. Em 2012, o índice chegava a 7%. Os homens (10,7%) assumem

mais o risco de cometer a infração do que as mulheres (1,7%).

As capitais que tiveram o menor percentual, 3%, foram: Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ) e Recife (PE). Já Florianópolis (SC), com 14%, e Palmas (TO), com 11%, foram as que obtiveram as maiores proporções.

Pela primeira vez, em dez anos, os óbitos no trânsito teve queda. Entre 2012 e 2013, o número de vítimas de acidentes de trânsito sofreu uma redução de 5,7%. Houve, também, redução de 6,5% na taxa de mortalidade.

Hoje, o Brasil é um dos 130 países que usam o teste do bafômetro como forma de cumprimento da lei.



Capital volta a ter blitz de lei seca este ano

Florianópolis voltará a ter blitz de lei seca no segundo semestre deste ano e terá como modelo a operação que vem sendo executada há seis anos no Estado do Rio de Janeiro. Esta, porém, é apenas uma das ações programadas pelos gestores do sistema viário da capital.

A nova autoridade de trânsito da cidade, o secretário da segurança e gestão do trânsito Raffael de Bona Dutra, informa que o lançamento do edital de concurso público para contratação de 25 guardas municipais, os quais vão viabilizar a retomada da blitz, em parceria com o Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC), em vários pontos da cidade.

Segundo ele, a escassez de pessoal para a realização do trabalho foi o principal motivo para a interrupção da execução dessa política pública em Florianópolis. A blitz visa a conscientizar a sociedade sobre os riscos da combinação do álcool com a direção e reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito.

MODERNIZAÇÃO

A Prefeitura de Florianópolis (PMF) também está na fase de finalização das especificações técnicas de outros editais. Eles devem ser lançados igualmente no segundo semestre, com



Concurso público para contratação de guardas municipais vai viabilizar a operação que tem o Rio de Janeiro como referência nacional

vistas à contratação das empresas que serão envolvidas na modernização do sistema de controle dos 134 cruzamentos semaforicos da cidade. A medida vai custar aos cofres públicos aproximadamente R\$ 3 milhões.

Ainda conforme De Bona, a central que coordena os semáforos tem mais de 30 anos. Entre os benefícios do novo sistema, está a coordenação da abertura e do fechamento dos semáforos levando em conta o fluxo de veículos – que vai melhorar o tráfego e a mobilidade urbana – e a diminuição do número de defeitos apresentados pelos

aparelhos. Atualmente, dez semáforos, em média, apresentam problemas diariamente.

OUTRAS AÇÕES

A Autoridade de Trânsito e a Diretoria de Operações (DIOPE), que desde março estão vinculadas à Secretaria de Segurança e Gestão do Trânsito, respondem pela gestão do sistema viário da cidade.

A primeira planeja o sistema e faz o elo entre a Prefeitura e as demais instituições públicas que trabalham com o trânsito (Polícias Militar e Civil e Detran/SC). Já a segunda é executiva.

Na prática, são elas que cuidam, continuamente, da sinalização, além das contratações relativas a radares eletrônicos (e a PMF aguarda o desfecho do processo judicial referente à rescisão do contrato com a empresa Kopp Tecnologia para contratação de nova empresa de prestação de serviço de controle de velocidade); da manutenção e substituição de semáforos; autorizações para eventos; emissões de credenciais para deficientes físicos e idosos, entre outras; definições de áreas de zona azul, e coordenação da Junta Administrativa de Recursos de Infração (JARI).

Para se ter uma ideia, somente no último trimestre deste ano, o DIOPE realizou a pintura de aproximadamente 5 km de eixos de vias, 30 lombadas e 50 faixas de pedestres, e fez a colocação de 140 unidades de placas de regulamentação e de 56 unidades de placas de advertência, e ainda de cerca de 1.200 unidades de tachas e tachões.

CONTATO

O DIOPE disponibiliza os seguintes contatos para recebimento de informações a cerca de problemas relacionados a semáforos e sinalizações: o e-mail transito.diope@gmail.com e o fone (48) 3251-4420.

Continente faz estudo para reimplantar zona azul

Em reunião na Secretaria do Continente no dia 17 de junho, representantes da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Florianópolis, Dom Parking, Associação Comercial de Florianópolis (ACIF), Secretaria de Mobilidade Urbana e Secretaria do Continente discutiram a proposta de reimplantação de estacionamento rotativo na região continental.

A solicitação para as tratativas de implantação do sistema foram feitas pelas entidades ACIF e CDL, alegando ser uma reivindicação antiga dos comerciantes da região do Continente.

Segundo Hélio Leite, gestor de Negócios da CDL, as reclamações são muitas por parte dos associados e comerciantes na região, após a retirada das vagas disponíveis do sistema Zona Azul. Com isso, segundo ele, houve prejuízo substancial ao comércio local, por causa da diminuição de clientela.

Um estudo técnico será feito para verificação dos locais onde serão instalados os parquímetros para cobrança dos usuários e quais bairros receberiam o controle.

A entrega deste estudo está prevista para 20 de julho. Superada esta etapa, será dada sequência aos trabalhos de reimplantação.

De acordo com o secretário de Mobilidade Urbana, Vinicius Coffferri, com a nova implan-



Foto/divulgação: Luciana Gava/ SMC

tação do sistema irá melhorar significativamente a mobilidade urbana na região, rotatividade de veículos e o acesso ao público que frequenta e faz uso do comércio e dos serviços no Continente.

Haverá um total de 50 equipamentos para monitorar aproximadamente 1,5 mil vagas de estacionamento disponíveis atualmente na região do Continente.

Para o secretário do Continente, Deglauer Goulart, a reimplantação do sistema vem atender a uma solicitação dos comerciantes, que sofrem com a falta de estacionamento e veem seus negócios prejudicados. “Como gestores públicos, temos de somar e fortalecer a vocação empresarial que tão bem notabiliza a área continental de Florianópolis”, lembrou.

Estacionamento gratuito a deficiente rende ação

A Secretaria de Defesa do Consumidor começou no dia 1º de julho a notificar os estacionamentos privados e os fornecedores de serviços de manobra e guarda de veículos em geral de Florianópolis sobre a obrigatoriedade da concessão de gratuidade na tarifa aos veículos utilizados por pessoas com deficiência.

“Com isto, buscamos cumprir o que determina a lei estadual e levá-la ao conhecimento dos donos dos estabelecimentos e do público”, justificou o secretário de Defesa do Consumidor, Tiago Silva, tendo em vista a lei nº 15.127/10, que garante a gratuidade por um período mínimo de 90 minutos, por dia, num mesmo estacionamento, sob pena de o infrator ter que pagar multa no valor de 200 UFIR (Unidade Fiscal de Referência), equivalente a R\$ 508,00 - e o dobro, na reincidência.

De acordo com ele, ne-

num dos 36 estabelecimentos notificados - de um total de 89 a serem visitados até o dia 9 de julho, entre eles os dos três shopping center da cidade - vinha cumprindo a legislação. “É uma lei estadual, mas pouca gente sabe dela”, constatou Tiago. Segundo ele, a operação é a primeira do tipo feita por um município catarinense.

Também para o secretário, o cumprimento da lei estadual, que passou a vigorar no governo de Luiz Henrique da Silveira, “dá mais facilidade para os portadores de deficiências estacionarem”. Além disso, amplia os direitos desta parcela da população, uma vez que a lei federal nº 10.098/00, sancionada pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, já havia estabelecido reserva de 2% das vagas de estacionamento em vias ou espaços públicos para as pessoas portadoras de deficiências ou mobilidade reduzida.

Capital lança 1º Plano Sustentável do Sul do país

Com 263 páginas, estudo é o mais completo já realizado sobre Florianópolis

O Plano de Ação Florianópolis Sustentável, primeiro estudo amplo de sustentabilidade de um município da Região Sul, foi lançado no dia 24 de junho, em Florianópolis. Muito além de um documento com 263 páginas, o estudo, certificado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), será uma importante ferramenta para desenhar o futuro da cidade.

O trabalho de quase dois anos de pesquisa foi realizado pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM) e pela Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis (ICES), em parceria com BID, Caixa Econômica Federal e Prefeitura de Florianópolis. Com base em estudos técnicos, pesquisas de opinião pública e consulta a especialistas, foi possível montar uma radiografia completa da cidade.

Nela, foram levantados 121 indicadores, divididos em 23 temas e separados em três dimensões (ambiental e mudança do clima; urbana; fiscal e governança). Destes, cinco foram aprofundados e priorizados.

Diante destes números, o plano indicou 95 ações que o município precisa encaminhar para que a cidade cresça de maneira sustentável, 18 deles de forma prioritária, que envolvem diretamente os temas nas quais ela deve melhorar, como, por exemplo: mobilidade, uso da ocupação do solo e gestão pública moderna.

“Sem dúvida, é o mais profundo estudo já realizado sobre Florianópolis. Certificado pelo BID e realizado por importantes instituições de pesquisa. A cidade agora tem um importante aliado na

busca de recursos para por em prática obras de que tanto precisamos. Muitas já estão em andamento e as demais vamos correr atrás para desenvolvê-las”, disse o prefeito Cesar Souza Junior.

Plano é o certificado do que a cidade precisa

Segundo o superintendente de estratégia de governo da Caixa, Marcus Vinicius Rego, o município tem, com o plano, mais facilidade para aprovação de financiamentos, já que tem um estudo bastante completo indicando o que a cidade



Fotos/divulgação: Thiago Mangrichy/PMF

estudo revela que Florianópolis precisa melhorar sua capacidade viária, seus tipos de modais, a maneira como ocupa o território e modernizar a gestão da Prefeitura.

“Levanto estes como primordiais. Muitas obras já estão no caminho certo e bastante adiantadas, o plano foi pensando para até 2020 e acredito que com ele será mais

Em Brasília, verba do PAC da Mobilidade é garantida

Mesmo com cortes no orçamento, Florianópolis não perderá os R\$ 412 milhões prometidos

Em viagem a Brasília no dia 17 de junho, o prefeito Cesar Souza Junior voltou com a melhor notícia do ano para a Capital: o PAC da Mobilidade, com investimento de R\$ 412 milhões, está garantido.

A confirmação do repasse veio após reunião com o ministro das Cidades, Gilberto Kassab. Diante do empenho deste valor, que é uma garantia legal de que ele passa a ser do município, obras essenciais para a mobilidade começam a sair do papel já neste ano, e as demais, no primeiro semestre de 2016.

Mesmo com os cortes no orçamento da União, que atingem muitos municípios em todo o país, para Kassab as obras da capital catarinense estão garantidas.

“Vamos fiscalizar o andamento e liberar os valores em etapas, não temos como estimar prazos, mas sim a garantia de

que o repasse vai chegar e que as obras podem começar”, disse o ministro.

Para o prefeito, esta garantia significa uma vitória importante para a Capital e agora é só encerrar os projetos executivos e licitar as obras.

“Diante desta crise que atinge o país, tínhamos a informação de que poderia haver cortes nas obras de mobilidade, mas agora com a confirmação do ministro ficamos mais tranquilos e vamos fazer nossa parte para não perder esta verba”, informou.

O quê prevê o PAC da Mobilidade:

- duplicação da rodovia Admar Gonzaga até a altura do Morro da Lagoa, Itacorubi – início previsto para primeiro semestre de 2016
- duplicação da rua Deputado Antônio Edu Vieira, Pantanal – início previsto para até o final de 2015
- criação do sistema binário no Córrego Grande, Trindade, Ingleses, Canasvieiras, Agrônoma e Santa Mônica – início previsto para primeiro semestre de 2016.

Foto/divulgação: Aline Rebequi/PMF



Marcos Vinicius Rego e o Prefeito Cesar Souza Jr.

precisa e por qual razão.

“Este plano só existe em mais quatro cidades brasileiras, é realizado com base em muitos critérios e os municípios escolhidos são como joias do país, queremos que elas cresçam sem perder suas belezas naturais”, disse.

Mobilidade, ocupação do solo e gestão pública moderna

Para Ellis Juan, representante da Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis, o

fácil atingir estes objetivos”, afirmou.

Saiba mais sobre o plano

Quais os próximos passos: um plano de ação como este tem cinco fases. Com o lançamento, Florianópolis está na terceira (antes vem preparação e pesquisa). A quarta e quinta fase são as de elaboração de projetos e conquista de verbas para colocar as obras em prática.





JUDICIÁRIO

ADI contra norma sobre serviços de trânsito em SC terá rito abreviado



A ministra Cármen Lúcia (foto), do Supremo Tribunal Federal (STF), aplicou o rito abreviado previsto no artigo 12 da Lei 9.868/1999 (Lei das ADIs), para julgar diretamente no mérito a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5332. Na ação, o procurador-geral da República, Rodrigo Janot, questiona a validade de dispositivos da Lei 13.721/2006, do Estado de Santa Catarina, que dispõem sobre a delegação de serviços públicos na área de trânsito.

O inciso V do artigo 1º da lei autoriza o Poder Executivo a delegar, em âmbito estadual, a fabricação de placas de veículos automotores. Os parágrafos 1º, 6º e 7º do artigo 2º estabelecem que tal delegação deve ser precedida de planilha de custos que especifique a tarifa e determinam regras quanto aos fabricantes.

Segundo Janot, as normas decorrem de usurpação da competência da União para legislar sobre trânsito, disposta no artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF), “implicando incontestável descumprimento do pacto federativo”.

De acordo com o procurador-geral, no exercício dessa competência a União instituiu, pela Lei 9.503/1997, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), responsável pela regulamentação

da legislação de trânsito no país, inclusive das exigências a serem preenchidas pelas fabricantes de placas. “A norma regulamentar federal não impôs a obrigatoriedade de licitação para a fabricação de placas veiculares, de modo que não cabia ao Estado de Santa Catarina qualquer espaço para inovação legislativa”, afirma. “Trata-se de matéria reservada à competência legislativa privativa da União, inserindo-se em campo próprio de produção de regras uniformes, válidas para todos os entes federados”.

Além disso, o procurador-geral alega também infringência à livre iniciativa da atividade econômica e da livre concorrência (artigo 170, inciso IV, da Constituição), uma vez que a lei estadual estatuiu a fabricação de placas como serviço público. De acordo com os autos, o Código de Trânsito Brasileiro submete a atividade de fabricação de placas a um regime de autorização, mas não a retira da iniciativa privada. “Diversamente, a norma catarinense submete os particulares que pretendem exercê-la a delegação, mediante licitação”, afirma.

A intervenção direta do Poder Público na atividade econômica privada, segundo Janot, “a ponto de assumir a sua titularidade, não encontra respaldo na concepção de ordem econômica fundada na livre iniciativa”.

A relatora requisitou informações ao governador de Santa Catarina e ao presidente da Assembleia Legislativa daquele estado. Determinou, ainda, na sequência, a abertura de prazo para manifestação da Advocacia-Geral da União e da Procuradoria Geral da República.

Passageiro que ficou paraplégico aos 20 anos receberá R\$ 400 mil por danos morais e estéticos

Uma empresa de ônibus terá de pagar indenização de R\$ 400 mil por danos morais e estéticos a um passageiro que ficou paraplégico após acidente. A decisão é da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que restabeleceu a sentença de primeiro grau.

A Turma também decidiu pela necessidade de constituição de capital para garantir o pagamento da pensão mensal determinada em razão da perda da capacidade de trabalho da vítima. A indenização por danos materiais ficou mantida.

Após ter sua indenização por danos morais e estéticos reduzida pelo Tribunal de Justiça do Distrito Federal (TJDF), a vítima recorreu ao STJ sustentando que o tribunal de origem foi omissivo em relação à extensão dos danos sofridos. Pediu o restabelecimento da sentença, que havia fixado os danos morais e estéticos em R\$ 200 mil cada um.

Quanto à pensão mensal, requereu que fosse paga de uma só vez. O TJDF havia decidido que somente as parcelas vencidas do pensionamento seriam pagas em parcela única.

A empresa de ônibus também recorreu contra a decisão do TJDF. Em seu recurso especial, pediu que os juros de mora incidissem a partir da data do arbitramento da indenização por danos morais e estéticos, e não a partir da citação.



SOFRIMENTO

Ao analisar o caso, o relator, ministro Marco Aurélio Bellizze (foto), concluiu que o valor da indenização arbitrado pelo TJDF não condiz com o sofrimento da vítima, condenada a carregar por toda a vida as consequências do acidente. Por essa razão, restabeleceu os valores estipulados em primeiro grau.

O relator destacou que o acidente, provocado pela quebra do eixo do ônibus, vitimou o autor da

ação quando ele tinha 20 anos de idade e deixou lesões irreversíveis. Mesmo após três cirurgias, permaneceu paraplégico.

De acordo com Bellizze, os valores são compatíveis com precedentes do STJ sobre paraplegia. No REsp 1.189.465, por exemplo, a Terceira Turma fixou a indenização em R\$ 250 mil. No caso atual, os ministros consideraram que o acidente transformou a realidade da vítima no auge de sua juventude, privando-a da capacidade de praticar sozinha os atos mais simples da vida.

PARCELA ÚNICA

Quanto ao pagamento da pensão mensal de uma só vez – previsto no artigo 950, parágrafo único, do Código Civil –, o relator observou que a questão não está pacificada. Segundo ele, tem prevalecido na doutrina e na jurisprudência o entendimento de que essa hipótese não deve ser vista como direito absoluto da parte, podendo o magistrado definir como a pensão será paga.

O relator disse que, conforme a interpretação dominante, cabe ao magistrado avaliar, em cada caso, de forma prudente e equilibrada, a efetiva necessidade dessa medida, a fim de evitar que a satisfação do crédito do beneficiário fique ameaçada e, ao mesmo tempo, que o devedor possa ser levado à ruína.

CONSTITUIÇÃO DE CAPITAL

Em vez do pagamento em parcela única, o ministro determinou a constituição de capital, medida que entendeu necessária para assegurar o cumprimento da decisão. “A atual realidade econômica do país não mais permite supor a estabilidade, longevidade e saúde financeira das empresas, de modo a admitir a dispensa de garantia”, disse.

Segundo Bellizze, o ordenamento jurídico cuidou de proteger o credor da pensão dos riscos decorrentes de uma futura insolvência do ofensor mediante o mecanismo da constituição de capital, com a possibilidade de prestação de garantia, conforme o artigo 475-Q do Código de Processo Civil. Essa orientação foi consolidada pela Súmula 313 do STJ.

Sobre o pedido da empresa em relação aos juros de mora, o relator concluiu que o termo inicial para a incidência desse encargo é a data da citação, e não a data do arbitramento do valor indenizatório.

STJ sugere que Congresso atualize valores do DPVAT

A 2ª Seção do Superior Tribunal de Justiça sugeriu ao Congresso Nacional que elabore um projeto de lei para regular a atualização dos valores das indenizações do seguro obrigatório, o DPVAT, pago às vítimas de acidentes de trânsito e a seus familiares.

O colegiado enviou aos presidentes da Câmara, Eduardo Cunha, e do Senado, Renan Calheiros, cópia do processo sobre o tema e de todo o material produzido em audiência pública que

discutiu a correção da tabela, a pedido do relator do caso, ministro Paulo de Tarso Sanseverino.

A atualização da tabela, considerada necessária pelo relator, não pode ser feita a título de suprimento de lacuna pelo STJ porque o Supremo Tribunal Federal, no julgamento da ADI 4.350, entendeu que essa alteração compete exclusivamente ao Legislativo.

Para Sanseverino, cabe ao STJ chamar a atenção “para a iniquidade que vem sendo praticada

contra as vítimas de acidentes de trânsito e suas famílias, em face da ausência de previsão legal de incidência de correção monetária sobre os valores das indenizações do seguro DPVAT”.

Recurso repetitivo

Em julgamento de recurso repetitivo, que serve de orientação para todos os magistrados de primeiro e segundo grau do país, a 2ª Seção estabeleceu que as indenizações por morte ou invalidez do seguro DPVAT, quando não pagas na data certa, devem

ser corrigidas monetariamente desde o evento danoso — como, aliás, já estava definido na jurisprudência do STJ.

O caso discutiu a polêmica em torno da forma de atualização monetária das indenizações previstas no artigo 3º da Lei 6.194/74, com redação dada pela Medida Provisória 340/06, convertida na Lei 11.482/07.

A lei original adotava o salário mínimo como indexador do teto da indenização. Além de contrariar disposição constitucional,

a questão ganhou relevo com a política de valorização do salário mínimo, que, a partir de 2006, teve aumento muito superior à inflação. A solução veio com a MP 340, que estabeleceu valores fixos para o seguro DPVAT — o maior, de R\$ 13,5 mil, para o caso morte ou invalidez permanente.

Com a conversão da medida provisória em lei, surgiu uma nova controvérsia: na falta de previsão legal, poderia haver correção monetária dos valores estabelecidos para as indenizações?



LEGISLATIVO

Deputados e especialistas cobram mais rigor no combate à impunidade no trânsito

Deputados e participantes de audiência pública da Comissão de Viação e Transportes defenderam no dia 2 de julho uma legislação mais rigorosa para combater a impunidade nos casos de crimes de trânsito.

Para o diretor-geral do Departamento de Trânsito (Detran) do Espírito Santo, Fabiano Contarato, hoje no Brasil não tem ninguém preso por crime de trânsito. Segundo ele, o motorista bêbado tem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) devolvida em cinco dias e ainda tem seis instâncias para recorrer. “O principal bem jurídico é a vida humana e, infelizmente, está sendo banalizada pelo poder econômico, financeiro e patrimonial, fortalecendo a indústria de multa”, disse.

Ele criticou vários pontos da legislação de trânsito como, por exemplo, no caso de crime de racha, se resultar em morte, a pena é de cinco a seis anos, e no caso de embriaguez, o motorista pode substituir a pena de restrição de liberdade por cestas básicas. “É uma pena irrisória e o motorista tem a certeza da impunidade”. Contarato propôs pena mais rigorosa e também defendeu tolerância zero para álcool e tóxicos para motoristas.

IMPUNIDADE

A deputada Christiane de Souza Yared (PTN-PR) também afirmou que é necessário combater a impunidade. Ela se emocionou ao lembrar-se do filho que morreu há seis anos vítima de acidente de trânsito e diz que luta para levar o assassino do filho a júri popular.

“Ele estava dirigindo com carteira cassada, embriagado, a 200 km/h. Não são fatalidades.



Foto: Luiz Alves / Câmara dos Deputados

Fatalidade é o mal que não se pode evitar, mas acidentes de trânsito se podem evitar. O assassino do meu filho continua dirigindo e frequentando bares”, relatou.

RANKING DE MORTES

O diretor de Comunicação da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Dirceu Rodrigues Alves, apresentou dados que mostram que o Brasil está em terceiro lugar no ranking de mortes de trânsito, perdendo só para Índia e China. “152 mortes por dia, 56 mil por ano: parece que não sensibiliza os brasileiros a tomar uma atitude drástica para os problemas”, afirmou.

Alves cobrou os governos a adotarem a educação para o trânsito em seu currículo, conforme determina o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). “Estamos perdendo a população produtiva, estamos deixando de arrecadar, vai haver impactar no futuro nas pensões, nos auxílios doenças”, destacou.

MENOS VERBAS

A coordenadora-geral de Qualificação no Trânsito do Con-

selho Nacional de Trânsito, Rita de Cássia Ferreira da Cunha, afirmou que boa parte do orçamento dos órgãos de trânsito estão sendo contingenciados.

Ela afirmou que o governo assinou um pacto nacional pela redução de acidentes de trânsito em 2011 como uma resposta brasileira às recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS), e da Organização das Nações Unidas (ONU). Segundo Rita de Cássia, diversos ministérios do governo estão articulados para resolver essa questão.

ACIDENTES PREVISÍVEIS

O deputado Sérgio Vidigal (PDT-ES), que solicitou a audiência pública, afirmou que o Brasil está na contramão no combate aos acidentes de trânsito. “Ficou muito claro que precisamos combater os efeitos dos acidentes, mas também as causas, porque acidentes de trânsito no Brasil são previsíveis, porque é o cidadão dirigindo embriagado, em alta velocidade, usando o aparelho celular”, apontou.

Comissão aprova isenção de taxa para motorista idoso ou com deficiência renovar habilitação

A Comissão de Seguridade Social e Família da Câmara dos Deputados aprovou, no dia 24 de junho, proposta que assegura isenção da taxa de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para o condutor com mais de 60 anos ou com deficiência, desde que inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico). O texto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

O CadÚnico é usado como critério pelo governo federal para identificar famílias de baixa renda. Para fazer parte do cadastro, a família precisa ter renda familiar mensal per capita de até meio salário mínimo ou renda mensal total de até três salários mínimos.

Pela legislação atual, os condutores com mais de 65 anos têm de fazer o exame para renovar a CNH a cada três anos e os demais motoristas, a cada cinco anos. Todos pagam o mesmo valor pela renovação.



O texto aprovado é um substitutivo da relatora, deputada Cristiane Brasil (PTB-RJ) (foto), para o Projeto de Lei 5383/09, do deputado Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP), que originalmente concedia gratuidade na taxa de

renovação apenas aos motoristas com mais de 65 anos de idade. Ao analisar o projeto e os apensados (PLs 6865/10 e 432/11), a deputada optou por um novo texto, aproveitando dispositivos das três propostas em análise.

O PL 6865/10, do deputado Luiz Carlos Hauly (PSDB-PR), permite a isenção da taxa para pessoas com mais de 60 anos. Já o PL 432/11, do ex-deputado Walter Tosta, pretende conceder isenção para o idoso com renda mensal inferior a dois salários mínimos e também para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

“Concordamos com o corte de renda, de até dois salários mínimos, bem como com a proposta que estende a isenção de taxa a pessoas com deficiência com rendimento abaixo desse limite”, disse a deputada, “mas, diante da dificuldade operacional de aferição individual da renda, sugerimos a utilização do CadÚnico como referência”, completou.

Segundo ela, o pagamento de taxa de renovação a cada três anos é injusto com os idosos de baixa renda, pois impõe um gasto excessivo a essa parcela da população, cujos rendimentos de aposentadoria, muitas vezes, são insuficientes para arcar com seu elevado custo de vida.

TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo e será ainda analisado pelas comissões de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

CAE aprova isenção para adaptação de veículos de pessoas com deficiência

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) aprovou, em turno suplementar, no dia 30 de junho, projeto que concede isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) nas operações com acessórios e adaptações especiais para veículos destinados a pessoa com deficiência (PLS 257/2013). A medida deverá abranger também a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e a Contribuição para o PIS/PASEP.

Como foi aprovado em caráter terminativo, o projeto poderá seguir diretamente para a Câmara dos Deputados, se não houver recurso para sua votação em Plenário.

Conforme a proposta, ficam isentos



dos tributos elevadores do tipo lift, plataformas de elevação para cadeira de rodas, rampas para cadeira de rodas, guinchos para transporte de cadeira de rodas, bancos móveis e outros equipamentos necessários à adaptação de motoristas impossibilitados de dirigir um veículo convencional.

Autor do projeto, o ex-senador Casildo Maldaner argumenta que a elevada carga tributária sobre as adaptações veiculares limita o acesso dos mais necessitados a essas tecnologias. Assim, aponta ele, qualquer medida que reduza o valor de venda desses

dispositivos e promova o consumo tem repercussão social positiva, o que reflete favoravelmente também na economia.

Em relatório favorável ao projeto, o senador Flexa Ribeiro (PSDB-PA) apresentou substitutivo para adaptar a proposta à Lei de Responsabilidade Fiscal (101/2000). Uma das providências do relator foi anexar ao projeto cálculo da estimativa de renúncia de receita decorrente da aprovação do substitutivo. No exame das emendas, o relator rejeitou sugestão da senadora Ana Amélia (PP-RS) que pretendia obrigar a União a compensar financeiramente os demais entes da federação pelas isenções criadas.

ONG dá 10 dicas infalíveis de salvar a vida das crianças no trânsito

Em todo o mundo, a cada quatro minutos, uma criança perde a vida prematuramente no trânsito. Só no Brasil são 1.862 mortes por ano e um número ainda maior de hospitalizações.

Em 2012, segundo o Datusus, 1.862 crianças de até 14 anos morreram vítimas do trânsito. Deste total, 31% corresponderam aos atropelamentos, 30% aos acidentes com a criança na condição de passageira do veículo, 9% como passageira de motocicleta, 7% na condição de ciclista e os 23% restantes corresponderam a outros tipos de acidentes de trânsito. Além das mortes, 14.720 crianças foram hospitalizadas vítimas de acidentes de trânsito.

Pensando nisso, a Ong Criança Segura lista abaixo as 10 formas de evitar que estes acidentes aconteçam, segundo a OMS (Organização Mundial da Saúde):

1 Controlar a velocidade das vias

Um terço dos eventos fatais no trânsito nos países desenvolvidos, e mais da metade dos casos em países de baixa e média renda, são motivados por alta velocidade. Vias longas e retas que passam em frente a escolas, residências e comércios propiciam o desenvolvimento de altas velocidades e colocam as crianças em riscos significativos.

2 Erradicar a direção sob o efeito de bebida alcoólica

Condutores jovens inexperientes com níveis de alcoolemia de 0,05 g/dl correm um risco 2,5 vezes maior de se envolver em acidentes de trânsito, comparativamente a condutores mais velhos e experientes. Um risco elevado para as crianças na condição de pedestres, ciclistas e ocupantes de veículos refere-se às pessoas que estão sob efeito de álcool. Beber e dirigir aumenta não só a chance de gerar eventos como colisões e atropelamentos, mas também a probabilidade dessas ocorrências resultarem em morte ou lesão grave. O risco começa a subir significativamente quando o condutor apresenta concentrações de álcool no sangue (CAS) de cerca de 0,04 g/dl.

3 Garantir o uso obrigatório de capacetes em ciclistas e motociclistas

Para as crianças, usar capacete é a estratégia mais eficaz para reduzir o risco de lesões na cabeça ao andarem de bicicleta ou motocicleta. Para os ciclistas de todas as idades, o uso adequado do capacete diminui o risco de uma lesão na cabeça em 69%, enquanto que para os motociclistas de todas as idades, o uso adequado de um capacete reduz o risco de morte em 40% e o risco de lesão grave na cabeça em mais de 70%.

4 Usar mecanismos de retenção para crianças nos veículos - as cadeirinhas

De maneira geral, os sistemas de retenção reduzem a probabilidade de lesões



fatais em cerca de 70% entre bebês e de 54% a 80% entre as crianças menores. Há diversos tipos de sistemas de retenção de acordo com o peso e faixa etária da criança, incluindo bebês-conforto, cadeirinhas para crianças, assentos de elevação e cintos de segurança. Comparado apenas à utilização do cinto de segurança, estima-se que o uso de assentos de elevação reduz em 59% o risco de danos em crianças de quatro a sete anos, prevenindo lesões significativas. Veja aqui qual o dispositivo correto para cada tamanho de criança.

5 Ensinar as crianças a verem e serem vistas no trânsito

Ver e ser visto são pré-requisitos fundamentais à segurança de todos no trânsito, mas são de particular importância para crianças dado à sua peculiar vulnerabilidade. Por exemplo, motos em movimento com faróis ligados, independentemente da hora do dia, reduzem as taxas de acidentes neste grupo de usuários da via em 29%. As estratégias para “ver e ser visto” são: usar roupas claras, desenvolver grupos que caminham no trajeto “casa-escola-casa” de forma organizada e visível, recrutar guardas uniformizados para monitorar a travessia de crianças, utilizar faróis em bicicletas, melhorar a iluminação da rua.

6 Melhorar a qualidade da infraestrutura viária

Historicamente, as vias têm sido construídas, principalmente, para o benefício do transporte motorizado, com pouca consideração às necessidades das comunidades por onde passam. A construção de novas infraestruturas viárias e a modificação das

existentes com foco na segurança melhora as condições de vida das comunidades reduzindo também os riscos de acidentes com crianças no trânsito.

7 Adaptar o design dos veículos

Projetos e padrões veiculares podem contribuir para a segurança das crianças dentro e fora de um veículo, incluindo as que utilizam bicicletas e motocicletas. Muitas medidas de segurança veicular protegem todos os usuários da via, mas algumas são específicas para crianças ou têm maior potencial de reduzir os riscos de colisões, como: dispositivos que absorvem o impacto; partes externas que sejam menos danosas aos pedestres atingidos, câmeras e alarmes sonoros que detectam objetos ou pessoas em pontos cegos dos veículos etc.

8 Reduzir riscos para os adolescentes no trânsito

Em alguns países crianças a partir dos 15 anos de idade já têm permissão para dirigir. Contudo, condutores jovens respondem por um grande número de acidentes de trânsito em todo o mundo. Os fatores que contribuem para isso incluem exceder a velocidade, dirigir sob efeito de álcool ou outras drogas e enviar mensagens de texto por celular enquanto dirigem. Maiores restrições à licença para dirigir, como as dos programas de licenciamento graduado, podem resultar em reduções gerais significativas dos acidentes e das mortes no trânsito. Esses programas seguem uma abordagem gradual em etapas, de modo que um motorista iniciante pode adquirir experiência ao volante com restrições até

que obtenha maiores prerrogativas para dirigir.

9 Prover cuidados apropriados para crianças feridas no trânsito

O reforço dos serviços de atenção emergencial e de reabilitação são a abordagem mais adequada para melhorar a recuperação de todas as vítimas no trânsito. Mas existem particularidades quando falamos de crianças. Devido à pouca idade e a extraordinária capacidade de recuperação, as crianças que receberem atenção qualificada às suas lesões, em tempo hábil, se curam melhor que pessoas de outras idades.

10 Supervisionar as crianças quando próximas das ruas

As crianças pequenas têm uma capacidade limitada para avaliar o risco. Assim, pais e outros responsáveis devem desempenhar um papel importante no sentido de ajudar as crianças a interpretar o que ocorre ao seu redor. Esse papel de supervisão é particularmente útil para garantir a segurança das crianças em ambientes viários complexos. A supervisão por si só não substitui as medidas descritas acima, mas podem complementá-las e reforçá-las. A supervisão incluiria, por exemplo, garantir que as crianças usem capacetes, assentos adequados nos carros e cintos de segurança, além de respeitar os protocolos estabelecidos para zonas de segurança da escola.

A supervisão, combinada a outras estratégias destacadas nesta lista, ajudará a reduzir a probabilidade de uma criança se envolver em um acidente de trânsito.

Por que a fadiga e o micro sono são tão perigosos ao volante?

Ter uma boa noite de sono é essencial para a saúde. Em média, precisamos dormir de sete a oito horas por noite para que o nosso organismo se recupere de um dia de atividades. Se isso não acontece, ficamos com a sensação de cansaço e comprometemos nossa atenção, concentração e percepção, o que caracteriza uma condição insegura para quem precisa dirigir.

Além disso, ficamos mais suscetíveis ao fenômeno do micro sono, o adormecimento que pode durar de uma fração de segundo até 3 a 14 segundos. Ele pode ocorrer a qualquer momento com o condutor, sem sintoma prévio. Pode parecer inofensivo ficar rapidamente com os olhos fechados, mas caso ocorra uma situação inesperada, esse tempo pode ser fundamental para evitar um acidente.

De acordo com Rodolfo Rizzotto, coordenador do programa de segurança nas estradas SOS Estradas, quando o motorista cochila ao volante percorre



dezenas de metros sem nenhuma reação e, no caso de acidente, vai colidir ou sair da pista em alta velocidade, sem nenhuma redução como normalmente ocorre quando pisamos no freio. Por isso são os acidentes mais graves. “Quem está sob efeito de álcool costuma reagir, mas quem cochila não tem

nenhuma ação, simplesmente sofre o acidente. Por isso precisamos dirigir descansados e nunca tentar vencer o sono. No caso de viagens, as pessoas se preocupam com o veículo, documentação, trajeto, mas costumam esquecer se o motorista está descansado.” Afirma Rodolfo, que recomenda um descanso

de pelo menos 20 minutos a cada duas horas de direção. “Isso vale para qualquer motorista e não adianta tentar vencer o cansaço. Sentiu sono pare imediatamente. Afinal, quem cochila ao volante é forte candidato ao sono eterno antecipado.”

De acordo com artigo publicado pelo Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior, Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), 42% dos acidentes são causados pelo sono e 18% pela fadiga.

Se for pegar a estrada, o ideal é que, sempre que estiver cansado, o motorista pare e descanse o tempo que for necessário. Além disso, não deve utilizar medicamentos que prometem inibir o sono, pois, em um primeiro momento, ele pode fazer efeito, mas depois trará uma enorme sensação de cansaço.

De olho vivo, se estiver cansado não dirija!

Campanha “Pedestre, Eu Cuido” reduz em 40% mortes no trânsito de Campo Grande (MS)

De janeiro a maio de 2014 ocorreram 7 mortes de pedestres e, neste ano, os atropelamentos fatais caíram para 5 casos na cidade sul-matogrossense

O uso da faixa de pedestre pela população e o trabalho em educação no trânsito com os motoristas têm sido fatores importantes para a diminuição das mortes por atropelamento nas vias em Campo Grande. Essa constatação vem dos dados da campanha “Pedestre, eu cuido!” realizada pela Agetran (Agência Municipal de Transporte e Trânsito) e Detran/MS (Departamento Estadual de Trânsito), que revelam queda de 40% de mortes de pedestres de janeiro a maio deste ano, em relação ao mesmo período do ano passado.

De janeiro a maio de 2014 ocorreram 7 mortes de pedestres e, neste ano, os dados revelam que, nesse mesmo período, os atropelamentos fatais caíram para 5 casos. De acordo com a Agetran, a queda dos índices acontece de forma progressiva ao longo dos anos, tanto que, de 2013 a 2014 os dados mostram diminuição de 27% de mortes envolvendo atropelamentos, já que em 2013 foram registrados 22 aci-

dentes fatais, enquanto 2014 foram 16.

Faixas de Pedestres

De acordo com a diretora-presidente da Agetran, Beth Felix desde o início deste ano até agora já foram sinalizadas mais de 100 faixas de pedestres pela Agetran em frente às escolas da Capital, tanto estaduais, municipais como particulares. Esse número aumenta se contabilizadas faixas de pedestre feitas a partir de convênio com o Detran-MS em mais 52 escolas e outras 39 em locais estratégicos da cidade. “Estamos atuando em vários pontos da Capital e o trabalho desenvolvido já está mostrando um bom resultado, melhorando a cada ano”, destacou a diretora.

As iniciativas da Agetran em educação no trânsito com pedestres e condutores continuam na próxima semana com abordagens em diversos pontos da cidade. A intenção é conscientizar a população quanto à importância do uso da faixa de pedestre e a sinalização



Faixas de pedestres são instaladas também em escolas

correta a ser feita para o motorista ficar atento. Ao motorista, o alerta será dado para o respeito à Lei do Trânsito e quanto à conscientização em parar na faixa para a passagem em segurança do pedestre. Até o final deste ano, uma vez por mês, com duração de uma semana, essa ação será conduzida por técnicos do Detran-MS, servidores da Agetran, com apoio do Bpran (Batalhão de Policiamento de Trânsito).

Além das atividades do Pedestre, eu Cuido, as ações da campanha “Volta às Aulas” retomam em agosto nas escolas com palestras e ações educativas. A expectativa é de envolver alunos e

pais de alunos em atitudes de respeito ao Código Nacional de Trânsito e salientar a importância delas para salvar vidas.

Sinalização

A sinalização vertical e horizontal em diversas regiões de Campo Grande é outro ponto importante do trabalho da Agetran. O diretor de Trânsito da Agência, Sidinei Oshiro salienta que as equipes estão atuando na área central e nos bairros. “Esse é um trabalho contínuo e que faz parte dos serviços de manutenção das vias. Atuamos de acordo com a necessidade da demanda e análise técnica”, avaliou o diretor



CARTAS

MOTOQUEIRO X MOTOCICLISTA

Olha, eu concordo com o artigo do senhor Roberto Bentes. Eu vou todo o dia de carro para o trabalho e já passou do nível de irritação. Já está insuportável esses condutores de moto citados como motoqueiros pelo senhor. Não dá, uma violência desnecessária no trânsito e que mais cedo ou mais tarde pode ter consequências ao condutor da moto.

Marcelo Franco – Goiânia/GO

CINTO DE SEGURANÇA

Eu admiro esse Alexandre Garcia, principalmente depois de ler seu comentário na reportagem da edição anterior. O jornalista usa cinto desde 1967, bem antes de ser obrigatório. Se tivéssemos mais exemplos como esse, acho que diminuiríamos o número de mortes no trânsito. É irônico ter campanhas de conscientização do uso do cinto de segurança, isso devia ser natural de todo mundo.

Jaqueline Macedo – Palhoça/SC

IRRESPONSABILIDADE

Andar de carro a mais de 120 km/h pra mim, além de ser passível de multa, é um risco a vida. Agora fico abismado ao ver na reportagem da página 5 uma moto em Goiânia a 206 km/h, e isso em um curto período de verificação da polícia. Se o cara quer se matar, azar o dele, mas não coloque os outros em perigo.

Gabriel Silva – Porto Alegre/RS

EXEMPLO

Eu tenho somente 5 anos de carteira de habilitação e quero um dia chegar como o senhor Joecy, que está há 46 anos sem se envolver em um acidente ou levar uma multa. Ele é um exemplo neste quesito. Além disso, vou me conscientizar mais com relação ao uso do celular no carro.

Teodoro Hudson – Florianópolis/SC

TIRINHA

Hahahaha... morri de rir com a tirinha do MAUro Motorista. É que ontem vi exatamente um fato parecido. Um cara com um carro popular xingando o motorista de um caminhão carregado com cimento. Primeiro, o cara buzinou e depois se assustou todo com a buzina do caminhão. Bom pra aprender a respeitar o outro.

Cláudio Teixeira – Biguaçu/SC

CUIDADO

Eu ando de moto o dia inteiro, mas acabo não tendo tempo de cuidar da minha guerreira CG. Só que ao ler a matéria na página 12 detectei que dois itens da minha moto já estão acusando. O freio acho que já está desgastado e faz um tempão que troquei a corrente. Tá na hora de revisar. Obrigado Monatran!

Renata Xavier – Osasco/SP

MINISTÉRIO DAS CIDADES

Também estou ansiosa por saber se a Lei 12.587/2012 será de fato cumprida. Finalmente, encerrou o prazo para que os municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes elaborassem seus Planos Diretores de Mobilidade Urbana, sob pena de não poderem obter recursos federais para suas obras de transporte urbano. Ainda, a gente sempre fica com um pezinho atrás, visto que no Brasil, sempre existem brechas e prorrogações intermináveis.

Mélani Ferreira – Campo Grande/MS



Detrans pedem alteração no CTB para evitar CNH aos 16 anos

Os Departamentos de Trânsito dos Estados estão preocupados com os impactos da redução da maioridade penal na formação dos motoristas e na segurança viária. A Associação Nacional dos Detrans (AND) prepara um pedido formal para alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e, assim, evitar que adolescentes de 16 anos se tornem condutores habilitados.

A aprovação da Proposta de Emenda à Constituição 171/93, no último dia 2 de julho, no Câmara Federal, colocou em alerta os órgãos executivos de trânsito, que já se articulam para debater o tema com deputados, senadores e Governo. O temor é que, mesmo que o texto aprovado na Câmara seja para crimes hediondos, homicídio doloso e lesão corporal seguida de morte, a proposta abre brecha para que os adolescentes requisitem judicialmente o direito de dirigir.

Além disso, outras propostas em tramitação afetam automaticamente a idade mínima para motoristas, ao tornar maiores de 16 anos penalmente imputáveis de todos os tipos de crimes. Isso porque a primeira condição para um brasileiro se habilitar a conduzir um veículo é ser



Marcos Traad

penalmente imputável. O artigo 140, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz o seguinte:

“A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

- I – Ser penalmente imputável
- II – Saber ler e escrever;

III- Possuir carteira de identidade ou equivalente.”

Para o presidente da Associação Nacional dos Detrans (AND) e diretor-geral do Detran Paraná, Marcos Traad, o debate sobre o tema não foi amplo o suficiente e situações como esta ainda não foram discutidas pelos parlamentares.

“O efeito cascata da redução da maioridade na legislação de trânsito só não ocorrerá se o Congresso criar mecanismos que impeçam a extensão dos direitos e deveres”, destaca ele.

Segundo Traad, a mudança exigirá que o país repense todo o processo de formação de condutores. “Mais do que os aspectos operacionais, com o aumento da procura pelos serviços dos Departamentos de Trânsito, teremos que rever a formação destes futuros motoristas, a maturidade, a linguagem, tudo muda”, destaca.

Uma projeção feita pela AND com base nos números do IBGE mostra que, se aprovada a redução, o número de potenciais motoristas no Brasil, com 16 e 17 anos, deve chegar 6.865.101 ainda em 2015. Assim, o país somaria cerca de 67 milhões de condutores, 11% mais que a

quantidade atual.

“Com isso, seriam necessárias mudanças nas campanhas educativas e de comportamento nas vias, necessidade de aumentar a fiscalização e o esforço conjunto para combater o aumento de mortes de adolescentes por acidente de trânsito. Teremos um perfil novo de condutores e seremos obrigados a pensar como será a forma de capacitação desse público”, reforça o presidente.

Outra preocupação é com o aumento no número de acidentes. Dados do Seguro DPVAT mostram que, em 2014, das 763 mil vítimas de acidentes de trânsito no Brasil, a grande maioria é jovem: 24% das vítimas tinham entre 18 e 24 anos; 28% entre 25 a 34; 19% de 35 a 44; 19% de 45 a 64; 4% mais de 65 anos; 5% de 8 a 17; e 1% de 0 a 7 anos.

“Os registros dessas ocorrências indicam como causas principais o excesso de velocidade, a imprudência na direção e o consumo de álcool. Será que jovens de 16, 17 anos têm consciência dos riscos ou a maturidade necessária para evitar este tipo de conduta?”, questiona Traad.



Marcelo José Araújo*

ESPAÇO LIVRE

Cadeirinha e assento elevado obrigatório em vans escolares?

Res. 277 do CONTRAN

§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.

Res. 533 do CONTRAN.

§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi) e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.”

Recentemente foi anunciado que a partir de fevereiro/16 as vans escolares estarão obrigadas a transportar crianças menores de sete anos e meio nos dispositivos de segurança regulamentados na Res. 277 do CONTRAN, quais sejam, bebê-conforto, cadeirinha e assento de elevação para idades até 1 ano, quatro e sete e meio respectivamente. ISSO NÃO É

VERDADE!

A Res. 277 do CONTRAN em seu Art. 1º, § 3º traz as isenções à exigência, dentre elas os veículos de transporte coletivo, os de aluguel e os de escolares. Em sua tentativa de impor a obrigação também aos veículos de transporte de escolares o CONTRAN editou a Res. 533 que apenas suprimiu a frase ‘aos veículos escolares’, do dispositivo legal citado, o qual começará (ia) a vigorar em fev/16.

Para demonstrar a ‘barrigada’ do CONTRAN vou usar um exemplo ilustrativo: supondo que a isenção fosse para veículos Volkswagen, Gol e para ônibus, a supressão da palavra ‘Gol’ continuaria isentando-o da obrigação por ser veículo da VW, salvo se a norma passasse a se referir especificamente a ele a respeito da não isenção.

Ora, o Cap. XIII do CTB trata da condução ‘COLETIVA’ de escolares, o que obviamente se dá em veículos de passageiros considerados por definição como coletivos, que são micro-ônibus (10 a 20 lugares) e ônibus (mais que 20), tanto é assim que nesse capítulo é exigida a categoria ‘D’ do condutor. Veículos de passagei-

ros abaixo dessa capacidade são considerados de transporte individual (automóvel, motocicleta, motoneta, charrete, bicicleta, etc.). Van é um conceito puramente estético monovolumétrico que pode ser de um automóvel, uma camioneta ou um micro-ônibus. Se os veículos de transporte coletivo continuam isentos, os escolares também continuam. Vamos além: os veículos de aluguel também são isentos, e que são aqueles que realizam transporte remunerado (placa com fundo vermelho). O transporte de escolares é na imensa maioria das vezes realizado mediante remuneração, e o veículo da categoria aluguel, que também é isento e engloba os escolares.

As conclusões que chego é que os veículos de transporte de escolares continuarão isentos da obrigação, por mais que aumente a segurança mas seja quase inexistente e a outra que o CONTRAN não entende nada de classificação de veículos. Simples assim!

* Advogado e Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Mobilidade da OAB/PR - advon@netpar.com.br

Inaugurada ponte de Laguna

Três anos depois do início das obras, a ponte Anita Garibaldi, em Laguna, no Sul de Santa Catarina, foi inaugurada no último dia 15 de julho, com a presença da presidente Dilma Rousseff. A construção, que custou R\$ 774.369.322,71, por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), era esperada há anos por motoristas que enfrentavam congestionamentos frequentes no trecho sul da BR-101.

Ainda era esperado que a presidente inaugurasse o Túnel do Formigão, também na BR-101, em Tubarão, mas por uma alteração de agenda, Dilma cancelou sua participação na solenidade no local e, até o fechamento desta edição, ainda estava indefinida a



data de inauguração. Com 900 metros de extensão e valor de R\$ 65.165.513,26, igualmente provenientes do PAC, o túnel também faz parte do projeto de ampliação da capacidade da rodovia.

A expectativa é de que as duas obras eliminem um dos principais gargalos da rodovia. Diariamente, de acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

(Dnit), passam em média 27 mil veículos pela rodovia. No verão, o trecho que fica entre as duas novas obras chegava a registrar 20 quilômetros de filas, de acordo com o órgão.

PONTE TEM 2,8 MIL METROS

A estrutura da nova Ponte de Laguna, erguida sobre as lagoas de Imaruí e Santo Antônio, entre os km 313,1 e 315,9 da BR-

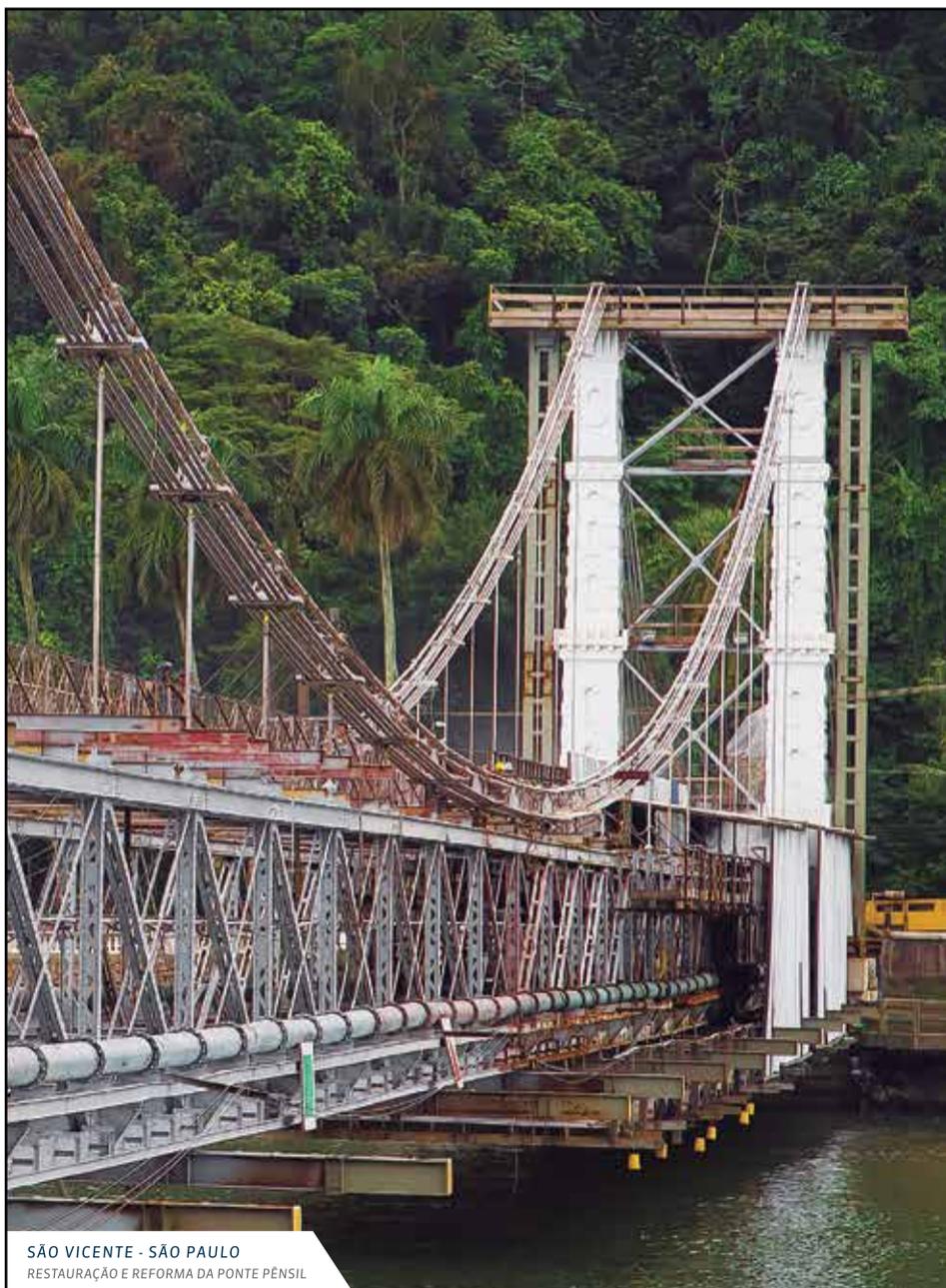
101, foi construída com blocos de concreto, sendo a primeira ponte estaiada (suspensa por cabos) em curva do Brasil. Com 2,8 mil metros de extensão, tem os 400 metros da parte central suspensos por 60 cabos de aço.

Os mastros Norte e Sul fazem a sustentação central. A chamada torre Norte tem estaqueamento de 65 metros e a Sul, de 52 metros. A largura total é

de 25,3 metros, com pistas duplas nos dois sentidos, separadas por barreiras de concreto, e acostamento com largura de 3 metros.

Até então, os motoristas trafegavam pela antiga ponte de Cabeçuda. De acordo com Wilmen Vieira, chefe da delegacia metropolitana da Polícia Rodoviária Federal em Tubarão, a estrutura passará por recapeamento e continuará sendo usada, mas localmente por moradores da região.

Além da presidente, participaram da solenidade, o governador do Estado, Raimundo Colombo, o ministro dos transportes, Antônio Carlos Rodrigues, o prefeito de Laguna, Everaldo dos Santos, e outras autoridades.



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