



Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - ABRIL 2014 - ANO 5 - Nº 52

Pesquisa revela que 30% dos jovens confessam ter dirigido após beber

Editorial e Página 16

Fifa alfineta Brasil:

“atrasados e sem educação no trânsito”

Página 12

Governador inaugura obras de mobilidade em Joinville

Página 6

Gilberto Occhi toma posse como ministro das Cidades

Página 4

Todos os municípios catarinenses com acesso asfáltico

Página 9

KOERICH
Gente Nessa



SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
ULTRAPASSAR



80
km/h

VELOCIDADE
MÁXIMA



RETORNO
PROIBIDO

EDITORIAL

Os jovens e o trânsito

Neste mês de março, foi divulgado o 2º Levantamento Nacional de Álcool e Drogas (Lenad) que mostra um dado preocupante: 30% dos homens com até 25 anos de idade já dirigiu depois de beber pelo menos uma vez no último ano.

Embora a prática seja bem menos frequente entre as mulheres jovens (4% declararam ter dirigido depois de beber), quase um terço delas já pegou carona com um motorista alcoolizado.

Tal informação por si só já é preocupante. Todavia, quando confrontada com outras questões chega a ser revoltante.

A pesquisa mostra ainda que os adolescentes de ambos os sexos começam a beber com pouco menos de 15 anos, ou seja, com o consentimento de algum adulto – muitas vezes, dos próprios pais, que se não apoiam, simplesmente se omitem. E um quarto da população menor de idade bebe. Considerando a faixa etária até 25 anos, praticamente metade consome álcool, indica o levantamento.

Dos jovens que relataram beber, 36% ainda afirma que faz uso em forma de “binge”, ou seja, consome muito em um curto espaço de tempo, toda semana.

Vendo tudo isso, fica claro perceber uma das razões pelas quais os jovens são a parcela da população brasileira que mais morre no trânsito. De acordo com o Ministério da Saúde por meio de seu estudo mais recente, do total de mortes em 2009, por exemplo, 45,6% ocorreram entre pessoas de 20 a 39 anos. Quando somados aos que têm entre 15 e 19, esse número sobe para 53,4%.

Outro estudo conhecido como “Mapa da Violência” apontou que, em cinco Estados brasileiros, os acidentes de trânsito vitimaram mais jovens que os homicídios em 2008. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os brasileiros entre 15 e 24 anos representavam 18,3% do total da população naquele ano (ou 34,6 milhões de pessoas).

Em São Paulo, 26,7% das mortes de jovens foram em acidentes de transporte, enquanto 24,4% foram em homicídios. Em Santa Catarina, 37,6% dos óbitos foram em decorrência da violência no trânsito, enquanto 23,1% foram em assassinatos. Em Roraima, 23,8% foram em acidentes, contra 14,3% em homicídios. No Tocantins, 29,1% das mortes foram em acidentes, enquanto 25,4% em homicídios, e no Piauí, 25,5% em acidentes, contra 16,4% em assassinatos.

Lamentavelmente, estes estudos demoram muito tempo para serem divulgados e, posteriormente, para serem atualizados. Entretanto, pelo que temos acompanhado, estes números têm tendido a piorar.

Dito isto, precisamos reiterar que já passou da hora de o Governo Federal resolver dar ao trânsito a importância merecida, com políticas sérias de prevenção de acidentes, investimentos na educação e formação de uma estrutura de socorro mais eficiente.

NOTAS E FLAGRANTES

Por **Fernanda Maciel**
fernandamaciel@monatran.org.br



Comportamento e celular

O trânsito tem sido causa de tragédias pessoais e coletivas diárias e figura entre os principais causadores de estresse. As razões são várias e bastante conhecidas. As autoridades são acusadas de omissão e incompetência, por falta de atuações efetivas e punitivas. Contudo, a indisciplina impera entre a maioria dos motoristas. Encontrar alguém falando

ao celular é uma cena recorrente. A agência de telecomunicações da ONU estima que em 2014, o número de aparelhos celulares vai ultrapassar o número de habitantes do planeta. A transformação deve começar na esfera individual e naturalmente espargir para o coletivo. Do contrário, dá para imaginar o tenebroso cenário num futuro bem próximo!

Mulheres e motos

O mundo das duas rodas costumava ser machista. Até pouco tempo, para as mulheres, restava apenas um lugar na garupa. Porém hoje, podemos afirmar que as coisas mudaram. Pelas ruas, é possível perceber que as mulheres deixaram de ser acompanhantes e assumiram o controle das motocicletas. Motivadas pela adrenalina ou pela facilidade na hora de fugir dos congestionamentos, elas encontraram nas motos um *hobby*, meio de sustento ou até mesmo um estilo de vida.

Multas para pedestre?

Sim! Permanecer na pista de rolamento, não atravessar na faixa, atravessar no cruzamento, não obedecer à sinalização... são algumas determinações que, se não cumpridas, são passíveis de multa de 50% do valor de uma infração de natureza leve (*ver pag. 5 Artigo CTB*). É bom lembrar que nós pedestres também integramos o sistema de trânsito e assim como os motoristas, é necessário bom senso e respeito às orientações.

Não siga estes exemplos!

Leitores atentos nos encaminharam situações flagradas no trânsito da Capital que obviamente não devem ser seguidas. Na primeira imagem, uma van de uma empresa de eventos esportivos trafegando em horário de alta circulação na ciclovia da Av. Beira Mar Norte. Nas seguintes, uma viatura da Polícia Civil, com a placa de identificação do veículo completamente ilegível, letras e números apagados.



monatran

Jornal do MONATTRAN -
Movimento Nacional de Educação no Trânsito
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis / Santa Catarina – CEP 88020-000
Fone: (48) 3333-7984 / 3223-4920
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores: Romeu de Andrade Lourenção Júnior
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

Chefe de Revisão: Fernanda Luz Maciel

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 MONATTRAN ou do editor.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



Um acesso difícil e desrespeitoso

Não bastasse a falta de organização por ocasião da instalação dos poucos parquímetros do novo sistema da Zona Azul de Florianópolis (falta de informação e falta de vigilância), fomos todos surpreendidos pela lamentável dificuldade de acesso à maioria dos aparelhos, pelas pessoas com deficiência.

Na foto (ao lado) publicada no perfil do Facebook da Associação Florianopolitana de Deficientes Físicos - AFLODEF, é possível ver claramente a dificuldade do advogado João Henrique Bergamasco para encostar-se ao aparelho de cobrança do novo sistema, tendo com isso seu direito de ir e vir desrespeitado.

Tal absurdo expôs outros problemas de acessibilidade da nossa capital catarinense. Segundo o presidente da AFLODEF, José Roberto Leal, desde 2009 a prefeitura não convida a associação para acompanhar as obras de restauração das ruas, como, por exemplo, os estacionamentos. De acordo com Leal a prefeitura está reca-

peando o asfalto e não está remarcando as vagas preferenciais, deixando cadeirantes e idosos sem locais apropriados para estacionar.

Como “justificativa” a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Florianópolis avisou que “os deficientes físicos, que possuem carro e estacionam em vias e logradouros do sistema rotativo Zona Azul, não precisam efetuar o pagamento do serviço. É necessário apenas que o condutor deixe no para-brisas do carro uma credencial, em acordo com a Resolução 304/2008 do Denatran – Departa-



nópolis avisou que “os deficientes físicos, que possuem carro e estacionam em vias e logradouros do sistema rotativo Zona Azul, não precisam efetuar o pagamento do serviço. É necessário apenas que o condutor deixe no para-brisas do carro uma credencial, em acordo com a Resolução 304/2008 do Denatran – Departa-

mento Nacional de Trânsito, concedida pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), informando ser deficiente físico”.

Todavia, ainda assim o problema continua, afinal, se a vaga não é própria para deficientes, será estreita demais para os usuários saírem com a cadeira de rodas.

De qualquer maneira, esperamos que a Prefeitura Municipal de Florianópolis exija da empresa responsável, Dom Parking, a urgente adequação dos locais onde estão instalados os parquímetros conforme previsto na legislação de acessibilidade vigente.

Aproveitando a oportunidade, gostaríamos de sugerir que fosse dada uma maior atenção quanto à segurança desses locais. Não queremos ser considerados “profeta do caos”, mas é imperativa a necessidade da instalação de equipamentos de vigilância e monitoramento próximo aos parquímetros, sob pena de ocorrerem atos de vandalismo contra estes aparelhos.

CÂMERA TRASEIRA

O órgão americano de segurança no trânsito (NHTSA) anunciou que todos os veículos, incluindo caminhões e ônibus, terão obrigatoriamente câmera traseira. A regra começa a ser aplicada em 2016 até 100% dos automóveis em 2018. Segundo levantamento de 2010, a cada ano 228 pessoas morrem nos Estados Unidos em acidentes com veículos dando ré – grande parte são crianças com menos de cinco anos. Em 2013, uma associação de pais processou o governo de Barack Obama pela demora na regulamentação após um casal atropelar acidentalmente os próprios filhos.



EMBRIAGUEZ

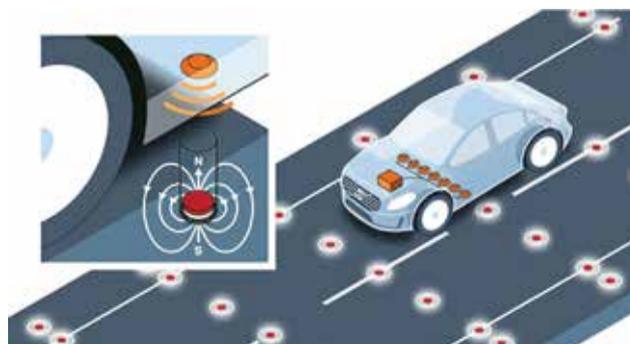
A Ford desenvolveu a “Roupa do Motorista Embriagado”, que simula as dificuldades de visão, coordenação e equilíbrio experimentadas por quem abusa do consumo de bebidas alcoólicas e assume o volante de um carro. O traje é composto de óculos com visão de túnel, tampões de orelha, pesos no pulso e no tornozelo e ataduras nos cotovelos, pescoço e joelhos. Demonstra como uma atividade muito mais complexa, como dirigir, é afetada pelo álcool.

DÉCADA MUNDIAL

O número de vítimas mortais em acidentes de trânsito na Europa diminuiu 8% em relação a 2012. Isto significa que a União Europeia está em boa posição para atingir o objetivo estratégico de reduzir para metade o número de mortos nas estradas entre 2010 e 2020. A segurança rodoviária é uma das grandes histórias de sucesso da Europa. Com a diminuição de 17% desde 2010, foram salvas cerca de 9 000 vidas.

NA ROTA

A Volvo está trabalhando em um projeto que envolve o uso de imãs nos carros e nas pistas, para mantê-los na rota. Além de evitar que os carros saiam da via, a nova tecnologia poderia permitir um uso mais eficiente do espaço nas estradas, com faixas mais estreitas.



Gilberto Occhi toma posse como ministro das Cidades

A presidente da República, Dilma Rousseff, empossou no dia 17 de março, Gilberto Magalhães Occhi para o cargo de ministro das Cidades em substituição a Aguinaldo Ribeiro, que se afasta do cargo para disputar eleição no estado da Paraíba.

Gilberto Magalhães Occhi nasceu em 24 de julho de 1958 em Ubá (MG). Funcionário de carreira da Caixa Econômica Federal, Occhi é graduado em Direito pela Universidade de Vila Velha (ES) e pós-graduado nas áreas de Finanças e Mercado Financeiro pela Universidade de Vila Velha (ES), Gestão Empresarial pela Universidade de Brasília e Comércio Exterior pela Universidade Católica de Brasília.

Ingressou na Caixa Econômica Federal em 1980 e acumulou experiência como gerente em diversas áreas da Instituição Financeira e do Banco Nacional da Habitação (BNH), como: tesouraria, saneamento, habitação popular e cobrança. Em 1995, Gilberto Occhi assumiu o cargo de gerente de mercado no Espírito Santo. Em 2004, foi designado para o cargo de superintendente regional em Sergipe. No ano de 2008, passou a ocupar o cargo de Superintendente Regional em Alagoas, quando atuou também como Conselheiro Deliberativo do SEBRAE/AL. E em 2011, assumiu o cargo de Superintendente Nacional da Região Nordeste.

Durante a cerimônia no Palácio do Planalto, a presidente Dilma Rousseff disse que o currículo do novo ministro Gilberto Occhi, assim como de outros ministros que tomaram posse, irá contribuir para o trabalho de desenvolvimento



do país. “Gilberto Occhi acompanhou no governo da Caixa o desenho e a implementação de todas as políticas que agora terá atribuição de conduzir”, afirmou Dilma.

A presidente ressaltou que as cerimônias de posse são inerentes a todos os regimes democráticos. Ela explicou que, em respeito à legislação eleitoral, os ministros anteriores precisam deixar suas funções para se submeterem ao julgamento das urnas. “Esses brasileiros que aqui estão hoje são responsáveis por estarmos construindo o Brasil do presente. O povo brasileiro é sábio e percebe quem está do lado deles. 2014 vai ser um ano de muitas realizações”, ressaltou Dilma Rousseff.

O novo titular do Ministério das Cidades, Gilberto Occhi, disse que pretende

dar continuidade às políticas públicas do Governo Federal e atender as cidades sem restrições. “Eu sou um ministro das cidades brasileiras. Esse é um ministério do Brasil. Vamos dar prosseguimento ao trabalho que Aguinaldo Ribeiro desempenhou tão bem. Vamos atender as determinações das políticas públicas do Governo Federal importantes para a população brasileira”, declarou.

Para Gilberto Occhi, assumir o Ministério das Cidades é um grande desafio por ser um órgão importante para a população brasileira. “Por ter trabalhado na Caixa durante muitos anos, a minha relação com o Ministério das Cidades já é muito boa”, disse o ministro das Cidades.

Sobre as prioridades, o novo ministro destacou que os temas mobilidade urbana, trânsito, saneamento e o programa

Minha Casa, Minha Vida (MCMV) são exemplos de projetos estruturantes que a presidente Dilma determinou ao órgão. “Tudo isso é prioridade no Governo Federal. Vamos continuar trabalhando para entregar estes empreendimentos à população brasileira e dar continuidade ao trabalho com os movimentos sociais e entidades”, garantiu Occhi ao dizer que o trabalho no Ministério das Cidades será realizado em interlocução com o Senado Federal, Câmara dos Deputados, ministérios e outros órgãos.

Ao falar diretamente ao ex-ministro Aguinaldo Ribeiro, Dilma Rousseff afirmou que ele foi parceiro de alguns dos programas mais decisivos do governo. De acordo com ela, sob a coordenação de Ribeiro o programa Minha Casa Minha Vida alcançou 1,6 milhões de moradias entregues e 1,7 milhões de moradias contratadas. Além disso, a presidente observou que os investimentos em mobilidade urbana chegaram a R\$ 143 bilhões. “Voltamos a investir em metrô, nove capitais já receberam os recursos. Iniciamos investimentos em VLTs, mais de 12 cidades já têm os projetos aprovados e os recursos oferecidos”, lembrou.

Outro ponto de destaque da atuação de Aguinaldo Ribeiro lembrado pela presidente foi Pacto Nacional pela Redução de Acidentes (Parada - Um Pacto pela Vida). “O programa, em parceria com toda a sociedade civil, tem atuado no sentido de conter as mortes no trânsito”, finalizou.

Aguinaldo Ribeiro foi ministro das Cidades de 6 de fevereiro de 2012 a 17 de março de 2014.

Ministro diz que ampliação do transporte público são as diretrizes dos investimentos em mobilidade

O ministro das Cidades, Gilberto Occhi, disse no dia 20 de março, em Belém (PA), que o transporte público de massa se tornou uma das prioridades do Governo Federal nos últimos três anos após a instituição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Grandes e Médias Cidades. “As diretrizes que nortearam os programas de mobilidade deste país foram a integração ampliação do transporte público”, afirmou.

Ao lado da presidente da república, Dilma Rousseff, o ministro participou do anúncio de investimentos de R\$ 315,5 milhões do Pacto da

Mobilidade Urbana para obras no estado do Pará. Deste total, R\$ 159,4 milhões são do Orçamento Geral da União (OGU) e R\$ 156,1 milhões de financiamento público com juros subsidiados. Os recursos serão destinados à prefeitura de Belém para realização das obras do BRT Belém, implantação e requalificação de terminais rodofluviais e elaboração de projetos.

Em seu primeiro ato como ministro das Cidades, Gilberto Occhi destacou que com o anúncio do Pacto da Mobilidade Urbana, o estado do Pará conta com mais de R\$ 1 bilhão em investimento na área de

mobilidade urbana. O Governo Federal já havia destinado R\$ 711,8 milhões para obras de mobilidade urbana do PAC Grandes Cidades.

A presidente Dilma discursou sobre a importância das parcerias entre o Governo Federal, estados e municípios. De acordo com Dilma Rousseff, foi a parceria que tornou os investimentos no estado possíveis. “Nós temos parceria com todos os governos da federação, todas as prefeituras”, disse. A presidente destacou que é necessário garantir a integração dos modais de transporte para possibilitar o desenvolvimento do bilhete



único. “Quando tem bilhete único o processo fica mais barato para a população”, finalizou.

O governador do Pará, Simão Jatene, reafirmou o quanto as parcerias entre as diferentes esferas de governo são relevantes para a superação de desafios relacionados a mobilidade urbana. O prefeito de Belém, Zenaldo Coutinho, informou que no final do ano passado concluíram a pri-

meira etapa do BRT Belém, que incluiu os elevados do Entroncamento e Almirante Barroso.

Também estiveram presentes no evento o ministro dos Transportes, César Borges, o ministro do Desenvolvimento Agrário, Miguel Rosseto, o secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Júlio Eduardo dos Santos.

Jose Roberto de Souza Dias *



A Copa que já perdemos

Campeão mundial em acidentes de trânsito, o Brasil, estarecido, assiste a construção dos estádios de futebol mais caros do mundo, pomposamente chamados de arenas, enquanto carece de hospitais, pronto socorros, escolas, estradas e vergonha.

A *Companhia das Letras* acaba de lançar o livro “*A Copa como ela é*”, história de dez anos de preparação do mundial de 2014, escrito pelo jornalista *Jamil Chade*, correspondente na Europa do jornal *O Estado de São Paulo*. Um retrato de corpo inteiro desse que provavelmente será um dos maiores escândalos do século XXI.

Diz o autor que os grandes eventos sempre foram uma vitrine para os países se exporem ao mundo na busca de ampliação de mercados e de poder. Não é atoa que o governo brasileiro nos últimos doze anos tentou, o tempo todo, sincronizar a copa do mundo e as olimpíadas com o desejo, pouco disfarçado, de ocupar uma cadeira no conselho de segurança das Nações Unidas.

Eventos internacionais, sempre foram usados para promover os países e seus governantes. Até aí nenhuma novidade. Mas o que se assistiu na última década foi um assalto aos cofres públicos em detrimento de necessidades básicas da população. Pior ainda, vendeu-se uma poção mágica, de que os investimentos com a copa do mundo levariam a melhoria das condições de vida dos brasileiros.

Por outro lado todos sabem, por exemplo, que o acidente de trânsito é uma das doenças que mais mata em nosso país. Não é novidade, também, que temos um dos piores transportes públicos do mundo e que a tarifa é cara, principalmente ao se considerar a relação custo-benefício.

A copa era um alento para esse e outros

problemas nacionais - o remédio para todos os males. As autoridades públicas usaram e abusaram da propaganda verde e amarela para que todos sonhassem com o metro, o monotrilho, o trem de superfície, o transporte marítimo, etc. E, claro, tudo isso com o “indiscutível” padrão Fifa de qualidade, conforto, higiene, pontualidade e constância.

O governo, na altura de seu salto alto, afirmava que os aeroportos seriam reformados, as pistas ampliadas, ao mesmo tempo que se duplicariam as rodovias e um trem-bala ligaria as duas mais frenéticas cidades do país.

O apoio da sociedade chegou a quase unanimidade. Esperava-se até pela redução dos acidentes de trânsito como resultado natural da melhoria nos transportes públicos.

A Fifa, a CBF e o governo federal chegavam às nuvens e repetiam incessantemente que todas as arenas seriam construídas apenas com *dinheiro privado* mas, infelizmente, a realidade mostrava que as coisas não eram bem assim. Aos poucos a sociedade caía na real e percebia que no mundo da bola, assim como nas guerras, a primeira vítima é a verdade.

A Copa mostrava sua cara e transformava-se na maior mentira de nossos tempos e a mais cara da história ou, como diz *Jamil Chade*, “com um valor superior a tudo o que a Alemanha e a África do Sul gastaram para realizar os mundiais de 2006 e 2010 juntas”.

Em 2007 a Fifa, a CBF e o governo brasileiro estimavam que a construção e reforma dos estádios custariam U\$ 1.1 bilhão de dólares, recursos exclusivamente privados.

A dois meses do início dos jogos a conta de reformas e construções saltou para R\$ 8.9 bilhões, ou seja, mais de 6 bilhões de reais

do previsto, de tal forma que dos vinte mais caros estádios do mundo 10 estão em terras brasileiras. Um verdadeiro acinte quando se compara o que se gasta com as nossas escolas, hospitais, estradas, moradias, cidades e aeroportos.

Ao contrário do que afirmava o governo, a Fifa e a CBF, de cada 9 dólares gastos na construção dos estádios, 8 eram e são provenientes de *recursos públicos*. Mais grave ainda, os números passavam a mostrar que a Copa de 2014 dará a Fifa o maior lucro de sua história, grifando que não pagarão nem um único centavo de imposto ao tesouro nacional.

Passado o campeonato mundial a sociedade brasileira, com ou sem a vitória no futebol, cairá na dura realidade. Não existe almoço de graça e todos nós teremos que arcar com o rombo do roubo do século. E, assim como aconteceu na África do Sul, de concreto só sobrarão estádios de futebol e nossas cidades e estradas continuarão vivendo a guerra no trânsito.

Entretanto, sempre resta uma esperança, que a memória não seja curta e que os culpados sejam democraticamente julgados pela ponta do dedo da cidadania que cansou de tamanha impunidade.

* 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 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 – Cesusoc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, Nav.

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

Art. 254 CTB

É proibido ao pedestre:

- I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;
- II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;
- III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;
- IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;
- V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;
- VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica;

Infração - leve;
Penalidade - multa, em 50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza leve.

KOERICH
Gente Nossa

A NÚMERO
1
EM MÓVEIS

EMPRESAS
CONCREMAT
soluções integradas de engenharia

Governador inaugura obras de mobilidade em Joinville

O governador Raimundo Colombo inaugurou o Binário do Vila Nova, na zona Oeste de Joinville. O Binário tem quase quatro quilômetros de extensão e foi projetado para desafogar o trânsito entre o bairro Vila Nova e o Centro de Joinville. Foram investidos R\$ 11,7 milhões, por meio do programa estadual Pacto por Santa Catarina.

“Joinville está recebendo uma série de obras estratégicas pela parceria entre governo do Estado e a prefeitura, e essa é uma delas. Estamos avançando e vamos gerar um grande e positivo impacto em mobilidade urbana e em qualidade de vida na cidade. Joinville é uma cidade extraordinária, que construiu o seu progresso com muito trabalho e determinação. É a maior cidade do Estado e uma potência econômica que se desenvolve cada vez mais, e esse crescimento acelerado traz também grandes desafios. O nosso compromisso é de uma parceria muito forte para enfrentar esses desafios”, destacou o governador Colombo.

Mobilidade urbana

O Binário do Vila Nova é uma das



Governador Colombo na inauguração do Binário do Vila Nova, em Joinville

nove obras inseridas no Programa de Integração Regional e Desenvolvimento Urbano de Joinville e a segunda desse pacote a ser inaugurada. As ações de melhoria na mobilidade urbana da cidade estão sendo financiadas com R\$ 40 milhões que o Estado contratou junto ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Além do empréstimo, existe

contrapartida dos governos estadual e municipal, de R\$ 20 milhões e R\$ 7 milhões, respectivamente.

Em fevereiro, foi inaugurada a primeira obra do pacote: a revitalização da Rua Tuiuti, que recebeu R\$ 7,9 milhões. No trajeto de três quilômetros, a via recebeu drenagem, substituição de paralelepípedos por asfalto, sinalização, ciclovia e calçadas para pedestres.

Outras duas obras também já estão em andamento pelo mesmo pacote: a pavimentação de 1,9 quilômetro da Rua Rui Barbosa, no bairro Costa e Silva, no valor de R\$ 4,5 milhões; e a pavimentação de 1,2 quilômetro da Rua Albano Schmidt, no bairro Boa Vista, com outros R\$ 4,1 milhões em investimentos.

Também participaram do ato, entre outras autoridades, o secretário de Estado da Infraestrutura, Valdir Cobalchini; a secretária de Estado de Desenvolvimento Regional de Joinville, Simone Schramm; o deputado estadual Darci de Matos; e o prefeito de Joinville, Udo Döhler.

“A nossa cidade virou um verdadeiro canteiro de obras nesse último ano e novas obras virão em 2014 para melhorar a questão de mobilidade da cidade, agradecemos ao governador pela parceria nestes importantes projetos e vamos continuar trabalhando para atender às reivindicações da comunidade com outras ações que ainda precisam ser feitas”, afirmou o prefeito Döhler.

CARTÃO KOERICH.
SINAL VERDE PARA SUAS COMPRAS!

- Compre, ganhe pontos e troque por prêmios.
- Desconto de até 50% na taxa de juros.
- Crédito aprovado pra comprar sem burocracia.
- Troque seus pontos e compre ainda mais barato.

Parcerias para transporte coletivo com veículos elétricos

Raimundo Colombo recebeu, em audiência, o cônsul-geral britânico para o Brasil, John Doddrell, e o empresário Halan Lemos Moreira, da Brasell.

O governador Raimundo Colombo recebeu, em março, a visita do cônsul-geral britânico para o Brasil, John Doddrell, e do empresário Halan Lemos Moreira, vice-presidente da empresa Brasell. No encontro, foi apresentada a proposta de implantação em Florianópolis do modelo experimental de um sistema de transporte coletivo elétrico que dispensa motorista, denominado POD-SIT. A Brasell faz parte do grupo que implantou o modelo no aeroporto de Heathrow, em Londres.

O empresário Halan Moreira informou que a Brasell vai nacionalizar a produção dos equipamentos e estuda, inclusive, Santa Catarina como sede para a nova unidade, diante da

boa oferta de fornecedores no Estado. E a ideia é implantar o primeiro sistema em Florianópolis, por meio da parceira com o governo do Estado. A proposta inicial é que o POD-SIT seja integrado com o transporte marítimo entre a parte insular da Capital e as cidades de Palhoça e São José. O sistema elétrico levaria os passageiros das áreas de desembarque dos barcos até pontos centrais de Florianópolis.

O governador recomendou que o projeto seja aprofundado em conversas com a equipe da SC Parcerias e com grupos técnicos das prefeituras da região. O presidente da SC Parcerias, Paulo César da Costa, e o deputado estadual Renato Hinnig



também acompanharam o encontro.

INTERCÂMBIO SC E REINO UNIDO

O cônsul britânico destacou também possibilidades de par-

cerias para troca de experiências nas áreas portuárias e de saúde. John Doddrell é cônsul-geral do Reino Unido em São Paulo e Diretor da UK Trade & Investment (UKTI) no Brasil desde março de 2010. “Identificamos o Esta-

do de Santa Catarina como um parceiro muito importante e por isso queremos estreitar nossas relações em áreas estratégicas”, destacou.

Doddrell defendeu a realização de grandes investimentos por meio de Parcerias Público-Privadas (PPPs). E informou ao governador Colombo que o consulado está em fase de seleção de um cônsul honorário para Santa Catarina, o que vai contribuir para um diálogo mais próximo entre os dois governos.

O governador Colombo também demonstrou interesse em um maior intercâmbio, destacando a força dos portos catarinenses e do peso da indústria do Estado no cenário das exportações brasileiras.

Ildo Raimundo Rosa *



O modelo colombiano

Segundo semestre de 2007, a Secretaria de Segurança Pública de Santa Catarina, atraída pela ampla divulgação do sucesso obtido por algumas cidades colombianas com a implementação de ações de enfrentamento à violência urbana, compõe uma equipe multidisciplinar composta por empresários do transporte, políticos, policiais, entre eles eu na condição de Secretário de Segurança Pública de Florianópolis e Diretor Presidente do IPUF bem como o Padre Wilson Groh, coordenador de um ambicioso projeto social junto ao maciço do morro da Cruz.

Inicialmente nos dirigimos até a cidade de Bogotá, cercada de uma extensa cadeia de montanhas, apresentava uma razoável malha viária, composta basicamente de extensas avenidas, todas munidas de um amplo sistema ciclo viário projetado desde sua criação, favorecendo a opção por diferentes modais, mas tudo muito concentrado no sistema de transporte urbano conhecido como “Transmilenium” concebido pelo arquiteto paranaense Jaime Lerner, o qual segundo constatamos era intensamente visitado por urbanistas do mundo todo, curiosos em poder analisar o projeto considerado como o mais importante da capital colombiana.

Os ônibus utilizados, também fabricados no Brasil, transitavam em vias expressas e reservadas com a rede coletora amparada em estações imensas, verdadeiros espaços de convivência, usados para o pagamento de contas e tributos, registros de documentos, tudo fiscalizado por jovens egressos do serviço

militar, lá obrigatório, controlado pela Polícia Colombiana, a qual aliava, além das ações de natureza repressiva, um ambicioso projeto de cunho social e cidadão conduzidos pelos jovens conhecidos como “jovens sin indiferencia” os quais promovem eventos nos bairros, divulgam ações governamentais participando intensamente da vida das comunidades e do sucesso de tais empreendimentos.

O centro histórico, limpo e organizado, durante o dia é ocupado por barracas padronizadas lotadas de expositores de artesanatos e produtos coloniais, e todos os dias à noite e aos finais de semana as barracas são desmontadas e o espaço é restituído a população para lazer e outras finalidades.

Já na cidade de Medellín, que por muito tempo se notabilizou por ser considerada a cidade mais violenta do mundo, a beleza de suas ruas e alamedas contrasta com imensas favelas, muito semelhantes as do Rio de Janeiro, e que nos últimos anos, a partir da gestão do alcaide (espécie de Prefeito) Sérgio Fajardo passou a desenvolver políticas públicas direcionadas para as ocupações de baixa renda.

A própria formação política de Fajardo fez toda a diferença, pois da condição de respeitador líder comunitário de um bairro da periferia, valeu-se do desconhecido partido indigenista para eleger-se alcaide.

Desde o início seu compromisso foi firmado diretamente com a população, no centro da cidade organizou uma central de atendimento que concentrou todos os órgãos de segurança e de defesa civil, amparados num sofisticado

sistema de vídeo-monitoramento que pode ser acessado pela própria população até desde os bairros, e dali inclusive, se for o caso, as próprias forças armadas.

Nas comunidades empobrecidas onde o tráfico recrutava grande parte de seus quadros, teve início grandes investimentos em mobilidade visando integrar essas regiões a vida da cidade, entre eles o sistema do rio Medellín onde em sua margem esquerda implantou-se o terminal de metrô e para a favela lindeira, encravada na parte alta, o acesso passou a ser feito por teleférico, hoje considerado um dos ícones do turismo da cidade, especialmente a partir da inauguração da biblioteca comunitária doada pelo governo espanhol e que é considerada como um dos mais modernos prédios de Medellín.

A realidade colombiana, apesar de notável, amparou-se rapidamente numa clara moralização do poder político, onde profissionais de diferentes áreas envidaram esforços visando mudar suas cidades e em pouco tempo transformá-las, o que se espera que essas reiteradas viagens acabem provocando, especialmente em Florianópolis com a ida de nosso Prefeito Cesar Souza e sua comitiva a Colômbia.

* 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.

Metodologia é destaque do Plano de Mobilidade da Grande Florianópolis

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus), lançado no dia 25 de março, na Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc), em Florianópolis, reuniu a equipe de desenvolvimento do projeto, membros do Governo do Estado, prefeitos, secretários municipais e representantes de organizações da sociedade civil. O estudo financiado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) será feito por um consórcio de empresas nas 13 cidades

que compõem a região da Grande Florianópolis.

O objetivo do Plamus é apresentar soluções para os problemas de mobilidade urbana já que o último estudo feito sobre o tema ocorreu em 1978. O secretário de Estado do Planejamento, Murilo Flores, destaca: “Além da necessidade de termos informações atuais sobre os problemas de mobilidade na capital e nos municípios vizinhos, a metodologia do Plamus é muito interessante porque prevê a participação social, com foco no debate

dos hábitos dos moradores e nas alternativas de modais.”

Pesquisadores do Plano fizeram o levantamento de Origem/Destino durante o veraneio para identificar onde os turistas ficaram hospedados, de onde vieram, para onde foram após a estada na praia e quais meios de transporte utilizaram. As próximas etapas são as pesquisas domiciliares, pelo site do Plamus e a realização de oficinas técnicas com a participação de agentes municipais e representantes da sociedade civil.

O presidente da SC Parcerias, Paulo Cesar da Costa lembrou que a pesquisa de origem e destino, incluída no Plamus, deve ser feita a cada dez anos e ressaltou: “O estudo é mais do que isso, é um diagnóstico que vai orientar o plano de ação de desenvolvimento das cidades envolvidas, ou seja, Anitápolis, Rancho Queimado, São Bonifácio, Angelina, Antônio Carlos, Águas Mornas, São Pedro de Alcântara, Santo Amaro da Imperatriz, Biguaçu, Governador Celso Ramos, São José, Palhoça e Florianópolis”.

Assinados contratos de financiamento para infraestrutura

Obras de pavimentação vão contribuir para mobilidade

Com a presença do então ministro das Cidades, Aguinaldo Ribeiro, o prefeito Cesar Souza Júnior e o vice-prefeito e secretário de Obras João Amin assinaram, durante cerimônia na sede da Prefeitura de Florianópolis, contratos de operação de crédito com a Caixa Econômica Federal, destinados ao financiamento de obras no âmbito do

PAC - 2 Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas - 2ª etapa - Programa Pró-Transporte.

As obras a serem favorecidas pelos contratos são:

- PAVIMENTAÇÃO MARGINAL DA BEIRA MAR NORTE, trechos 1 e 2 - Bairros Agrônoma e Trindade;

- PAVIMENTAÇÃO DA RUA PASTOR WILLIAN RICHARD SCHISLER FILHO - Bairro Itacorubi;

- PAVIMENTAÇÃO DA RUA PADRE ROHR - Distrito de Santo Antônio de Lisboa.

O ministro, que acaba de deixar o cargo, viajou à Capital exclusivamente para a assinatura e registrou que



“Florianópolis tem-se constituído um dos municípios com maior volume de projetos junto ao Ministério das Cidades, visando de forma estratégica ao fomento da infraestrutura urbana”.

Diversas autoridades prestigiaram a cerimônia, entre elas o secretário

Nacional de Programas Urbanos, Leodegar Tiscoski, o deputado federal Esperidião Amin e o superintendente regional da Caixa Econômica em Santa Catarina, Jocemar Bittencourt de Souza.

O prefeito Cesar Souza Júnior destacou que as obras

a serem realizadas com estes recursos são “fundamentais para a mobilidade do município”, enquanto que o secretário João Amin agradeceu “o empenho dos envolvidos nesta que foi uma verdadeira força-tarefa em prol da infraestrutura de Florianópolis”.



Multa para os táxis que estiverem usando película

Para garantir a segurança dos motoristas do serviço de táxi, a Secretaria de Mobilidade Urbana de Florianópolis colocou em prática a retirada das películas nos vidros. A medida, que passou a valer no dia 17 de março, auxiliará o trabalho da Polícia Militar em tentar coibir os assaltos, uma vez que, sem a películas, os policiais terão mais visibilidade para perceber situações de risco.

O vice-presidente da associação e taxista há 33 anos,

João Lídio Costa, retirou as películas do automóvel em que trabalha. “Com o assassinato do nosso colega Robson Andrade, fomos pedir mais segurança e numa conversa entre PM e Prefeitura, elencamos alguns itens que a garantiriam, entre eles a retirada das películas”, afirmou.

Desde o dia 17 de março, o veículo flagrado com as películas nos vidros é multado em 60 UFIR, equivalente hoje a R\$ 63,85.

Convênio regulariza atuação de motoboys

Projeto deve regulamentar 3 mil profissionais que trabalham irregularmente

A prefeitura da Capital, através do Instituto de Geração de Oportunidades de Florianópolis (IGEOP) e da Secretaria Executiva de Serviços Públicos (SESP), firmou Termo de Convênio de Cooperação Técnica com a Associação dos Motociclistas da Grande Florianópolis (AMO FLORIPA) para a normatização das atividades de motoboy e motofretista.

O convênio busca a regularização da atividades junto à Prefeitura de Florianópolis e ao Detran, com o objetivo de garantir a segurança não somente dos profissionais, mas também da população que utiliza seus serviços.

Projeto Motoboy Legal

É um projeto que irá regulamentar e organizar os profissionais motoboys, com ferramentas tecnológicas que irão revolucionar o setor de entregas rápidas. O foco deste projeto é a aproximação das autoridades do trânsito com os prestadores de serviço, a melhoria da mobilidade urbana, diminuição de acidentes, aumento da segurança, geração de emprego e renda, melhoria na qualidade dos serviços de entregas e valorização da categoria.



Bicicletas terão vaga em terminais para estacionar

Os 30 primeiros já foram instalados em Canasvieiras

Até o fim do ano, 180 paraciclos serão instalados nos seis terminais de Florianópolis, para que os ciclistas estacionem suas bicicletas com segurança. Há um mês, 30 foram colocados no Terminal de Integração de Canasvieiras e o próximo a receber será o do bairro Trindade. A iniciativa é da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, em parceria com Secretaria Municipal de Obras.

“É um incentivo ao uso desse modal, que está cada vez mais sendo utilizado na cidade, facilitando os deslocamentos e contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana”, disse o secretário de mobilidade urbana, Valmir Piacentini.

Santa Catarina tem, agora, acesso asfaltado a todos os 295 municípios

O governador Raimundo Colombo e o vice-governador Eduardo Pinho Moreira inauguraram, no dia 29 de março, a pavimentação asfáltica da rodovia SC-157, que liga as cidades de Paial e Chapecó, no Oeste. A obra representa um marco histórico na infraestrutura catarinense. Com essa pavimentação, todos os 295 municípios do Estado passam a ter pelo menos um acesso asfaltado, segundo dados da Secretaria de Estado da Infraestrutura.

Colombo disse que as pavimentações nos municípios são conquistas históricas, que farão toda a diferença na vida das pessoas. Conforme ele, esse último acesso que faltava ser pavimentado no Estado é o início de um período ainda mais promissor para Paial, que deixa de ficar isolada.

“Vai possibilitar maior integração do município com outras regiões do Estado encurtando distâncias, diminuindo custos do transporte, com reflexo direto no desempenho da



economia da Santa Catarina. Também a redução no tempo de deslocamento das pessoas e melhores condições de acesso a instrumentos de saúde e educação. É fator determinante para a melhoria da qualidade de vida da nossa população, além de oferecer mais segurança, tranquilidade e rapidez”, afirmou Colombo.

O vice-governador Eduardo Pinho Moreira ressaltou que todas as obras executadas no Estado foram pensadas no processo de desenvolvimento e mobilidade. “A conclusão do último acesso asfaltado representa a concretização de um sonho de uma comunidade que esperava a obra há 40 anos.”

A obra completa, com o trecho de

Chapecó e o de Paial, tem 25,3 quilômetros de extensão e é resultado de R\$ 32,9 milhões em investimentos do governo do Estado, por meio do programa Pacto por Santa Catarina. A cidade de Paial tem 1,7 mil habitantes e 85,7 quilômetros quadrados de área. “Enfrentamos muitas dificuldades para a conclusão dessa obra. Mas superamos os desafios e hoje entregamos essa pavimentação a esse povo trabalhador, que tanto luta e batalha na busca de um futuro melhor a cada dia”, afirmou governador.

ACESSO ASFALTADO EM TODOS OS MUNICÍPIOS

Santa Catarina passa a ter acesso asfaltado em todos os 295 municípios. Os sete últimos foram executados no governo Raimundo Colombo. Além de Paial, foram asfaltados os acessos às cidades de Abdon Batista, Anitápolis, Chapadão de Lageado, Entre Rios, Mirim Doce e Macieira. Juntos, os sete acessos representam cerca de 130 quilômetros de asfalto.

Novo sistema da Zona Azul começa a funcionar em Florianópolis

Aflodef denuncia a inacessibilidade dos parquímetros recém-instalados

Os motoristas que forem estacionar seus carros na Zona Azul de Florianópolis precisam estar atentos às mudanças que já estão valendo desde o dia 24 de março. Parquímetros já foram instalados e, com o novo sistema, o preço passa a ser de R\$ 2 por hora para carros. Os proprietários de motos “que antes tinham estacionamento gratuito” passam a pagar R\$ 1.

O pagamento poderá ser feito por meio de moedas, cartão pré-pago, pelo site www.minhavaga.com.br, por aplicativo para smart phones ou



direto com os monitores. Os cartões pré-pagos podem ser adquiridos com os monitores da empresa Dom Parking (vencedora da licitação) ou nos mais de 100 pontos de venda espalhados pelo centro onde também será feita a recarga. Todos os 153 funcionários já passaram por treinamento e estão aptos a prestar

informações. Cada um vai estar equipado com um smart phone, carregador portátil e impressora.

Cartão antigo

Os motoristas e motociclistas que ainda possuem cartão do tipo “raspadinha” não serão prejudicados com as mudanças no sistema. Além de poder

utilizar os cartões já adquiridos até o dia 7 de abril, é possível trocar os cartões por crédito dos parquímetros, até o final de maio.

Para tanto, duas barracas, que funcionam de segunda a sexta-feira, entre 9 e 17h30 e no sábado das 9h às 11h30, estão à disposição para que os usuários façam a troca dos cartões. Uma barraca estará localizada em frente à Catedral Metropolitana, a outra na praça Getúlio Vargas.

Outra opção é a sede da empresa prestadora do serviço, a Dom Parking, na alameda Governador Heriberto Hulse, 38, no centro de Florianópolis, com o mesmo horário de funcionamento das barracas.

Deficientes físicos

A Associação Florianopo-

litana de Deficientes Físicos (Aflodef) usou a rede social Facebook para denunciar a falta de acessibilidade dos parquímetros, aparelhos de cobrança do novo sistema da Zona Azul, instalados na Capital. Segundo a Aflodef, a prefeitura simplesmente esqueceu dos cadeirantes.

“Só estamos esperando o fim das instalações dos parquímetros para fazermos uma vistoria completa, a partir daí faremos um ofício pedindo as devidas providências da prefeitura. Caso a Aflodef não seja atendida, entraremos com denúncia no Ministério Público. Pela foto publicada na página 3, dá para perceber que não há nem um acesso pro deficiente. É uma falta de respeito”, avisa José Roberto Leal, presidente da Aflodef.

Mais informações sobre o novo sistema de Zona Azul no site www.minhavaga.com.br



JUDICIÁRIO

Danos e furtos de veículos em estacionamentos privados devem ser ressarcidos por empresas

Ir a um shopping, supermercado ou a uma loja de varejo, estacionar o carro e sair para as compras. Até aí nada demais. O problema começa quando você volta e descobre que teve o veículo furtado. A situação incomum, principalmente, em estacionamentos privados pegou de surpresa o pedreiro, Carlos Henrique Batista.

“Eu entrei no supermercado para fazer as compras e eu não fiquei coisa de vinte minutos dentro do supermercado, quando eu voltei ao estacionamento o meu carro não estava mais no local.”

Carlos Henrique conta que tomou todas as providências cabíveis para a situação. Comunicou a segurança do mercado, acionou a polícia e fez o boletim de ocorrência. No entanto, após aguardar o prazo indicado pela seguradora do supermercado, teve negada a indenização pela perda do veículo, situação que acabou sendo resolvida mais tarde na Justiça, que deu ganho de causa ao consumidor.

Casos semelhantes ao do pedreiro Carlos chegam com certa regularidade ao Superior Tribunal de Justiça. Em novembro passado, a Corte manteve a condenação de pagamento por danos morais a



uma cliente vítima de uma tentativa de assalto no estacionamento de um shopping na Paraíba.

O estabelecimento foi responsabilizado com base no Código de Defesa do Consumidor e na Súmula 130 do STJ. Para o relator, ministro Luis Felipe Salomão, o caso envolve relação de consumo, uma vez que o shopping disponibiliza estacionamento privativo e, por isso, fica obrigado a zelar pela segurança do veículo e pela integridade física do consumidor.

Para o advogado Márcio Carvalho, o estacionamento situado nos estabelecimentos comerciais é um mecanismo indispensável para a venda de produtos. O especialista em Direito do Con-

sumidor explica que mesmo gratuito, não se pode afastar a responsabilidade civil do prestador de serviços diante do prejuízo do consumidor.

“Na verdade você tem que analisar sob o aspecto da relação de consumo. O estacionamento dentro de um supermercado ele é um serviço muitas vezes aparentemente gratuito não genuinamente gratuito, porque, sem o estacionamento o supermercado não tem a clientela, ele não consegue efetivar as suas vendas. Nessas situações, ainda que seja gratuito há responsabilidade daquele que dele se serve para fazer face às vendas ou a prestação de serviço numa relação de consumo. Então

a doutrina muito bem definiu que alguns serviços seriam aparentemente gratuitos e não afastariam a responsabilização”.

A questão da responsabilidade civil também pode resguardar o consumidor mesmo que ele não ainda não tenha feito as compras, conforme salienta Márcio Carvalho.

“A relação de consumo não demanda propriamente que a venda ou a compra do produto tenha sido efetivada, porque se você estiver nas dependências sem ainda ter comprado, adquirido nada, você é um consumidor em potencial, isso invoca a aplicação do Código de Defesa do Consumidor”.

O especialista enfatiza que ao ser surpreendido pelo furto ou dano no veículo é importante colher provas como fotos do local, imagens do circuito interno de tv, dados de testemunhas e papéis que comprovem as compras feitas no estabelecimento. O passo seguinte é fazer o boletim de ocorrência e tentar um acordo extrajudicial com a loja. Caso isso não seja possível, o consumidor poderá entrar com uma ação judicial no juizado especial ou na Vara Cível a depender da complexidade do caso e do valor do bem.

STJ nega recurso a condenado por homicídio na ponte JK, em Brasília

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou recurso especial de Rodolpho Félix Grande Ladeira, condenado por homicídio qualificado em razão do acidente que causou a morte do advogado Francisco Augusto Nora Teixeira, em 2004, na ponte JK, em Brasília. A defesa tentava afastar a qualificadora de perigo comum, por direção perigosa em via pública.

Rodolpho foi condenado à pena de dez anos de prisão, em regime inicial fechado, mais o pagamento de multa de R\$ 10 mil a título de dano moral e R\$ 1.224,00, para reparação dos gastos com funeral. O Tribunal de Justiça do Distrito Federal



(TJDF), no entanto, aumentou a pena imposta para 12 anos de reclusão e excluiu da condenação a pena pecuniária e a obrigação de reparar os danos materiais e morais.

No recurso especial, a defesa alegou que a qualificadora deveria ser afastada, já que nada foi provado nos autos quanto ao perigo comum às pessoas que transitavam no local. Foi solicitada a fixação de nova pena.

O relator no STJ, ministro Marco Aurélio Bellizze, negou provimento ao recurso. Ele observou que o STJ já havia decidido pela manutenção da qualificadora no julgamento de recurso especial interposto por Rodolpho contra a sentença de pronúncia.

O ministro mencionou, ainda, a Súmula 7 do STJ, que impede o reexame de fatos e provas do processo em recurso especial.

STJ define critério para cálculo do DPVAT em sinistros anteriores a 2008

A Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) definiu critério para estabelecer a proporcionalidade do grau de invalidez nas indenizações pagas pelo seguro obrigatório a vítimas de acidentes de trânsito (DPVAT), em sinistros ocorridos antes da vigência da Medida Provisória 451/08. O julgamento foi sob o rito dos recursos repetitivos.

Com a edição da Medida Provisória 451, convertida na Lei 11.945/09, foi incorporada ao texto legal uma tabela para cálculo de invalidez permanente. Antes, a indenização era disciplinada pela Lei 6.194/74, que, para os casos de invalidez permanente, previa o pagamento de até 40 vezes o valor do maior salário mínimo vigente no país.

No caso, a Sul América Companhia Nacional de Seguros S/A entrou com recurso por um sinistro ocorrido em 1989. Houve pagamento administrativo, com base na tabela do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), mas o juízo de primeiro grau entendeu que a tabela não teria amparo legal e condenou a seguradora a pagar a indenização em patamar máximo, de 40 salários mínimos. A sentença foi mantida pelo Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS).



No STJ, o relator do recurso, ministro Paulo de Tarso Sanseverino (foto), afirmou que a declaração de invalidez da tabela do CNSP não seria a melhor solução para a controvérsia. Sanseverino acrescentou também que a competência normativa do CNSP, atribuída pelo Decreto-Lei 73/66, ainda está em vigor, uma vez que a revogação depende da edição de lei complementar reguladora do sistema financeiro nacional, o que ainda não ocorreu.

No caso da Sul América, o relator reconheceu que o acórdão recorrido estava em dissonância com o entendimento expresso no voto e deu provimento ao recurso, mas o pedido de novo cálculo foi julgado improcedente, uma vez que já houve pagamento na via administrativa, com base na tabela do CNSP.

Rejeitado projeto que regulamenta faixas exclusivas de ônibus

A Comissão de Desenvolvimento Urbano rejeitou projeto que transforma em faixas exclusivas de ônibus as vias públicas em que circulam mais de 30 veículos do transporte coletivo urbano por hora, no mesmo sentido. O projeto (PL 4882/12) tem caráter conclusivo e será arquivado, a menos que haja recurso de pelo menos 51 deputados para sua votação em Plenário.

O relator na comissão, deputado Roberto Britto (PP-BA), pediu a rejeição da proposta. Ele reconheceu que a criação de corredores exclusivos de ônibus contribui para reduzir o tempo de viagem no transporte coletivo urbano. Britto afirmou, no entanto, que cabe somente aos municípios planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana.



LEGISLATIVO

Aprovada isenção de pedágio para deficientes

Os veículos conduzidos pelas pessoas com deficiência poderão ficar isentos do pagamento de pedágio em rodovias. A medida é prevista em projeto de lei (PLS 452/2012) aprovado ontem pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em decisão terminativa.

De autoria da senadora Ana Amélia (PP-RS), a proposta recebeu parecer favorável da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH). Na CAE, a senadora Lúcia Vânia (PSDB-GO) apresentou relatório a favor do projeto, lido pelo senador Waldemir Moka (PMDB-MS). Emenda apresentada pela relatora remete ao Poder Executivo o regulamento dos termos de concessão do benefício.

O projeto condiciona a isenção ao princípio da preservação do equilíbrio



Senadora Ana Amélia (PP-RS)

econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias. Lúcia Vânia observa que, como o projeto não menciona recursos orçamentários para a despesa decorrente, “conclui-se que o benefício seria custeado pelo aumento do valor do pedágio para os demais motoristas”.

A relatora na CAE considera necessá-

rio impor limite à gratuidade para assegurar viabilidade econômica à proposta. Segundo ela, tal limitação pode se dar em função de fatores como a renda da pessoa com deficiência, o grau de comprometimento da acessibilidade e os recursos médico-hospitalares de que necessita alcançar utilizando a rodovia.

Por considerar a matéria eminentemente técnica e sujeita a atualizações constantes, a relatora não acha conveniente fixar tais parâmetros em lei. Optou por emenda que remete a proposta à regulamentação do Poder Executivo.

Durante a discussão, a senadora Gleisi Hoffmann (PT-PR) manifestou dúvida quanto à eficácia do projeto, pelo fato de não indicar fonte de recursos para custear o benefício.

Ônibus poderão ter equipamentos sonoros para avisar sobre paradas



Deputado Major Fábio (DEM-PB)

A Câmara analisa o Projeto de Lei 6161/13, do deputado Major Fábio (DEM-PB), que obriga a instalação, em ônibus, metrô e outros veículos de transporte público, de equipamentos sonoros que informem aos passageiros sobre os pontos de parada – nome, localização, tempo de permanência e possível integração a outros tipos de transporte.

A intenção do autor é facilitar a vida de portadores de deficiência visual ou até mesmo de analfabetos. “Para as pessoas com deficiência visual que utilizam o transporte público coletivo, contar com informações emitidas por equipamento sonoro sobre os pontos de parada e dos termi-

nais mostra-se benéfico, senão essencial aos seus deslocamentos, sobretudo nos grandes centros urbanos”, defendeu.

A proposta altera a Lei de Acessibilidade (Lei 10.098/00), que já obriga o transporte público a cumprir requisitos de acessibilidade. Esses requisitos, no entanto, não estão especificados na lei, mas vinculados à regulamentação do Executivo.

TRAMITAÇÃO

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

• Câmara arquiva projeto que exigia CNH para registrar veículo

A Comissão de Viação e Transportes rejeitou a proposta que tornava obrigatória a apresentação de carteira de motorista na hora de registrar o veículo.

Como a proposta tramita em caráter conclusivo e foi rejeitada na única comissão encarregada de análise do mérito, ela será arquivada, a menos que haja recurso para sua análise diretamente pelo Plenário da Câmara dos Deputados.

De acordo com o autor do Projeto de Lei 4678/12, deputado Marco Tebaldi (PSDB-SC), a medida busca garantir a identificação e a punição de motoristas infratores, mesmo quando o veículo estivesse em nome de uma empresa.

Mas relator da proposta, deputado Hugo Leal (Pros-RJ), argumentou que a proposta poderia ser inócua. “No momento do registro do veículo, o condutor principal poderia ser um motorista que, digamos, dois meses depois já não exercesse mais essa função com o mesmo

patrão, e que até não fosse o infrator que se pretende punir.”

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei 9.503/97) exige do proprietário do veículo a nota fiscal da compra ou o documento de importação de veículos para membros de missões diplomáticas, organismos internacionais para expedição do Cadastro de Registro de Veículo.



Deputado Marco Tebaldi (PSDB-SC)

Projeto exige sensor em veículos que capte presença de crianças e animais

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei 6040/13 que exige que os novos veículos automotores sejam equipados com sensor sonoro capaz de captar a presença de crianças e animais domésticos, quando esquecidos em seu interior pelo condutor. Atualmente, esse dispositivo não consta da lista de equipamentos obrigatórios dispostos no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).



De acordo com o autor da proposta, deputado Nilson Leitão (PSDB-MT) (foto acima), o número de crianças esquecidas no interior dos veículos tem aumentado consideravelmente. Para ele, “a vida estressante dos grandes centros urbanos aliada à correria do dia a dia contribui para essa estatística”. O deputado citou caso ocorrido em junho de 2013, em Cuiabá, quando uma professora esqueceu a filha de três anos no interior do carro. A criança morreu após ficar mais de quatro horas trancadas.

FAROL AUTOMÁTICO

O projeto prevê ainda que os veículos novos fiquem obrigados a sair da fábrica com farol automático, que será ligado concomitante à partida do automóvel. Segundo Leitão, trata-se de uma alternativa para evitar possíveis esquecimentos, chamando atenção dos condutores e tentar diminuir o número de acidentes.

TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada em conjunto com o PL 6755/13. Os projetos tramitam em caráter conclusivo nas comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Fifa alfineta Brasil: atrasados e sem educação no trânsito

A edição de março da revista Fifa Weekly apresentou uma reportagem intitulada “Brasil para iniciantes” com uma série de comentários em tom provocativo ao jeito de ser dos brasileiros. Entre os dez itens citados, alfinetadas do tipo “o sim significa um talvez”, “a pontualidade não é exata e 15 minutos de atraso é uma norma”, “falta de educação no trânsito, onde o direito é definido pelo maior” e ainda “tudo é feito nos últimos minutos, inclusive estádios”.

A reportagem, escrita por uma jornalista brasileira, afirma que 600 mil visitantes são esperados para a Copa do Mundo, mas deixou a Fifa em uma

saia-justa. De acordo com a Folha de S. Paulo, a entidade se desculpou pela reportagem e afirmou que adotou um tom leve sem intenções de criticar o Brasil. A versão online da revista foi excluída pela Fifa. Confira a relação completa:

AS “10 DICAS” DA FIFA PARA VISITANTES NO BRASIL

- Sim nem sempre significa sim: brasileiros são otimistas e não dizem não. Sim significa talvez;
- Tempo é flexível: pontualidade não é exata para brasileiros e 15 minutos de atraso é normal;

- Contato corporal: brasileiros falam com as mãos e tocam a pessoa quando conversam;
- Desrespeito às filas: não gostam de filas, nem mesmo em elevadores, e cultivam o caos;
- Restrições: se for a uma churrasceria, não coma de uma vez. O melhor prato virá no final;
- ☐ **Sobrevivência do maior: falta de educação no trânsito e direito é definido pelo maior veículo;**
- Experimente açaí: fruta que é agente da alegria, previne as rugas e age como um energético;
- Fazer topless: se despir da parte su-

- perior do biquíni não é recomendado e pode virar multa;
- Sem espanhol: brasileiros não falam em espanhol. Não diga que Buenos Aires fica no Brasil;
- Paciência: coisas são feitas nos últimos minutos, inclusive os estádios. “Relaxe e aproveite”.

NOTA DO EDITOR: É lamentável que a FIFA tenha generalizado toda uma Nação por conta de alguns maus motoristas. Tão lamentável quanto é perceber que nosso país já tem uma má fama ao redor do mundo também quando se trata de trânsito.



Serviço

Você sabia que pode consultar o boletim de ocorrência de trânsito em Rodovias Estaduais? O serviço é gratuito e pode ser acessado pelo “Perto de Você” – o site de serviços do Governo do Estado de SC. Basta acessar www.pertodevoce.sc.gov.br. É só informar o número Renavan de um dos veículos envolvidos no acidente e você terá acesso a todas as informações oficiais. Pelo site também é possível emitir, consultar ou retificar um boletim.

As 19 leis de trânsito mais esquisitas

Insatisfeito com as leis de trânsito no Brasil?

Saiba que há, no mundo, um enorme número de leis feitas para o trânsito que não fazem nenhum sentido. E para pensar (na verdade rir) um pouco nas bizarrices que existem por aí, ficam 19 regras mais esquisitas do trânsito em vários países do mundo a partir de levantamentos feitos pela Barrington-Freight, uma transportadora britânica, e pela ThinkInsurance, uma seguradora também britânica.

- **Dinamarca:** Todos os dinamarqueses devem olhar embaixo do carro antes de dar partida para ver se há alguém ali.
- **Chipre:** No Chipre, beber qualquer tipo de líquido é ilegal – inclusive água!
- **Rússia:** Os russos têm de manter seus carros limpos, do contrário levam multas por excesso de sujeira.
- **Alemanha:** Os alemães podem usar a Autobahn, a famosa autoestrada

que não tem limites de velocidade, desde que não deixem os veículos ficarem sem gasolina no trajeto.

- **Espanha:** Os espanhóis são obrigados por lei a, caso usem óculos, ter um par reserva dentro do carro o tempo todo. Mesmo que eles já estejam usando um, é um item obrigatório.
- **Escandinávia:** É ilegal dirigir com as lanternas apagadas. Mesmo de dia!
- **França:** É chato ter de fazer o teste do bafômetro toda vez que a polícia te para? Os franceses têm de ter seus próprios bafômetros no carro. Se não tiverem, são multados em 11 euros.
- **Sérvia:** Um dos itens obrigatórios para os motoristas sérvios é uma corda de três metros.
- **Japão:** No Japão, há multa de US\$ 65 para quem molhar pedestres passando por uma poça d’água.
- **África do Sul:** Animais têm o mesmo direito de estar na pista que um veículo.
- **Arábia Saudita:** Mulheres são

proibidas de dirigir neste país do Oriente Médio e podem ser presas se o fizerem.

- **Tailândia:** Por lei, os motoristas tailandeses devem usar camisetas.
- **Cingapura:** Aqui é proibido chegar com o veículo mais perto que 50 metros do pedestre.
- **Alabama:** No estado americano, é proibido dirigir com os olhos vendados.
- **Alasca:** Neste outro estado americano, dirigir com um cachorro no teto do carro é ilegal.
- **Massachusetts:** Atenção, fãs de primatas: é proibido dirigir com um gorila no banco de trás do carro.
- **Oklahoma:** É ilegal ler quadrinhos enquanto dirige neste estado americano.
- **Colorado:** Em Denver, em mais este estado americano, carros pretos não devem circular aos domingos.
- **Tennessee:** Por este lado dos EUA, é proibido atirar em baleias de um carro em movimento.

Em caso de acidentes

Quando houver um acidente de carro sem vítimas, o primeiro passo é, se possível, retirar o carro da rua para que o trânsito não seja interrompido. De acordo com a Polícia Militar Rodoviária, se o condutor não retirar o veículo a ação é considerada infração média e o motorista perde quatro pontos na carteira de habilitação. Muitas pessoas têm medo de perder provas do acidente, mas não precisam se preocupar. Basta que o condutor anote informações sobre o acidente, como local, horário e envolvidos, além de tirar fotos. Depois o motorista pode registrar o boletim de acidente de trânsito em alguma delegacia ou até mesmo pela internet, no www.pmrvc.sc.gov.br. No caso de acidentes com vítimas, a orientação é que o motorista sinalize o local, acione o socorro médico e depois a Polícia Militar.

ONDA VERDE

Sincronismo em vias de sentidos opostos desafia engenheiros de tráfego

O sonho de muitos motoristas é transitar por uma via sem precisar parar em nenhum dos semáforos. A “onda verde”, formada pelos sinais de trânsito sincronizados, torna isso possível e agiliza o tráfego nas cidades. Porém, a sincronização dos sinaleiros é um desafio permanente para especialistas e depende de cálculos, avaliações, estudos e planejamento para resultar em mais fluidez.

O volume de veículos ao longo das horas do dia e a média da velocidade praticada no trecho estão entre os dados utilizados para análise preliminar da programação do plano semafórico, que determina quando o sinal abre para uma via e fecha para a outra.

Baseando-se em informações de tráfego veicular, tipo da via, quantidade e encadeamento de semáforos que existem em determinado trecho é possível avaliar em quais ruas a “onda verde” é pertinente e traçar planos semafóricos que permitam a criação do efeito. Todavia, o gerente de Produtos da Perkons, Ricardo Simões alerta que só há sincronismo se os motoristas também colaborarem, já que a manutenção de velocidades constantes no perímetro da onda verde é fundamental para o sucesso do projeto.

Atualmente, os controladores que comandam os semáforos têm a opção para trabalhar de forma coordenada entre si, permitindo a “onda verde”, afirma o engenheiro de trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET/SP), Luis Molist Vilanova. Para isso, os controladores devem estar vinculados, o tempo de ciclo precisa ser o mesmo nos dois cruzamentos e a via não pode operar no regime congestionado.

Existe uma dificuldade natural em obter a “onda verde” quando o trecho em questão for

mão-dupla. O engenheiro esclarece que, geralmente, quanto mais se beneficia a sincronização para um sentido, mais se prejudica a do sentido oposto.

ONDA VERDE X SEGURANÇA

Uma questão que merece cuidado é a relação entre a busca pela “onda verde” e a segurança viária. Vilanova comenta que acontecem situações em que o semáforo da frente abre no instante em que os veículos vindos do cruzamento anterior estão quase chegando. O resultado é que o motorista acelera colocando em risco os pedestres que estavam terminando sua travessia, ou os veículos da transversal, que passaram no amarelo.

A recomendação é programar os semáforos de forma que o início do verde do sinaleiro da

Opção pela medida deve avaliar, além da fluidez, a segurança no trânsito.



frente ocorra quando os primeiros veículos que se acercam do bloco se encontrem a aproximadamente 50 metros. “É mais seguro considerar essa distância ou forçá-los a parar no vermelho, nem que seja por poucos segundos” pondera.

Em função da segurança, também é necessário garantir a sincronização semafórica para os pedestres, quando as duas travessias em análise forem próximas. Se esta distância aumenta, já não faz sentido programar sua coordenação, porque não há formação em bloco. [Fonte: Perkons - Mariana Simino]

Ciclovias representam apenas 1% da malha viária das capitais no Brasil

O Brasil está longe de ser um país que comporte o uso seguro da bicicleta nas cidades, ainda que o número de deslocamentos vem aumentando nos últimos anos, seja pelo fator financeiro, ou até escapar do trânsito caótico.

As 26 capitais do Brasil, juntas, possuem 1.118 km de ciclovias – o que representa apenas 1% do total da malha viária das cidades (97.979 km de ruas). Por outro lado, nosso país tem hoje cerca de 70 milhões de bicicletas. O especialista em mobilidade Alexandre Delijaicov, da Universidade de São Paulo (USP),

diz que o problema é a falta de prioridade a quem realmente precisa. “Mais de um terço das viagens no país é feita a pé, a maior parte por uma população que não tem dinheiro para se locomover. Não construir calçadas mais largas e ciclovias é um absurdo”, diz. O professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) diz que há um estímulo ao uso do carro por todos os lados. “Trata-se de um urbanismo mercantilista, que só colabora para piorar a construção coletiva da coisa pública.”

No ranking dos municípios que dão maior infraestrutura aos ciclistas,

o Rio de Janeiro está em primeiro lugar com 361 km, com previsão de chegar aos 450 km até 2016, ano dos Jogos Olímpicos. No Rio são feitas 1,5 milhão de viagens de bike todos os dias.

Já Rio Branco (AC) tem a maior proporção em relação à malha (7,4%) e ao número de habitantes. Segundo o diretor da Superintendência Municipal de Transportes e Tráfego de Rio Branco, Ricardo Torres, a ordem na cidade é que sempre que for realizada uma obra de infraestrutura viária esteja previsto também o investimento no

transporte não motorizado.

São Paulo, que tem 60 km de ciclovias, conta também com 121 km de ciclofaixas de lazer (que funcionam aos fins de semana e nos feriados) e 58 km de ciclorrotas (que possuem sinalização e pintura no solo), o que faz a cidade possuir a segunda maior malha cicloviária total. A capital paulista tem o plano de implantar 400 km de infraestrutura cicloviária, sendo 150 km de ciclovias instaladas ao lado dos novos corredores de ônibus e 60 km de ciclovias que já têm projeto executivo concluído.

CARTAS

Ponte Hercílio Luz

“Prezado Roberto,
Gostaríamos de contribuir com seu artigo sobre a Ponte Hercílio Luz. Seguem informações abaixo:

O Governo do Estado de Santa Catarina acompanha a obra de reabilitação da Ponte Hercílio Luz por meio da fiscalização do DEINFRA e de reuniões do Governador com o consórcio desde 2013. Além disso, engenheiros do programa Pacto por Santa Catarina fazem vistorias semanais.

Devido à complexidade da obra, é compreensível que os cronogramas e as técnicas de engenharias sejam rediscutidos. Projetistas do consórcio decidiram alterar a forma de montagem da estrutura provisória – inicialmente seriam colocadas peças grandes – para garantir segurança da estrutura provisória e da própria ponte. As guias são uma ferramenta importante para auxiliar na colocação das peças da estrutura provisória sob a ponte, prevista para estar pronta em setembro. Essa estrutura dará suporte à Ponte para permitir a troca de peças tão antigas quanto a Hercílio Luz.

Quanto ao contrato de prestação de serviços da reabilitação da Ponte Hercílio Luz, houve um aditivo de extensão do prazo da obra assinado em junho de 2012. Em caso de suspensão, haverá necessidade de uma nova licitação que implicará mais tempo para conclusão da obra.

A Ponte não recebe manutenção há 40 anos, por isso, as decisões devem ser tomadas com segurança. O Governo de Raimundo Colombo teve a iniciativa de encarar o desafio de restaurar esse patrimônio histórico e cultural. Estamos à disposição.”

Rosália Dors Pessato - Assessora de Comunicação (Secretaria de Estado do Planejamento)

A História de um herói

“Raramente é de conhecimento público as consequências devastadoras dos acidentes de trânsito. Esse artigo sobre a história do Sr. Edmar é exemplo de que o trânsito é cruel com as famílias das suas vítimas. As mazelas sociais, emocionais e psíquicas que surgem decorrentes dessas tragédias são inúmeras, duradouras e dolorosas.”

Alexandre Andrade - Joinville/SC

Funset e o Governo

“Fico sem palavras para expressar minha indignação com a política quase hedionda, que o governo adota em relação ao Funset. Escrachadamente ele mete a mão em uma verba que deveria, na sua totalidade, ser revertida a uma gestão no trânsito preventiva e humana. Dos 930 milhões, apenas 170 mil estão liberados. Pode? Isso é um absurdo!”

José Tadeu da Cunha - São José/SC

Tragédia Ignorada

“Concordo inteiramente com o editorial da última edição do Jornal O Monatran. Sem dúvida alguma precisamos mudar este paradigma. É inaceitável o conformismo generalizado da nossa Nação com a tragédia recorrente em nossas estradas.”

Karen Meira Alves - Brasília/DF

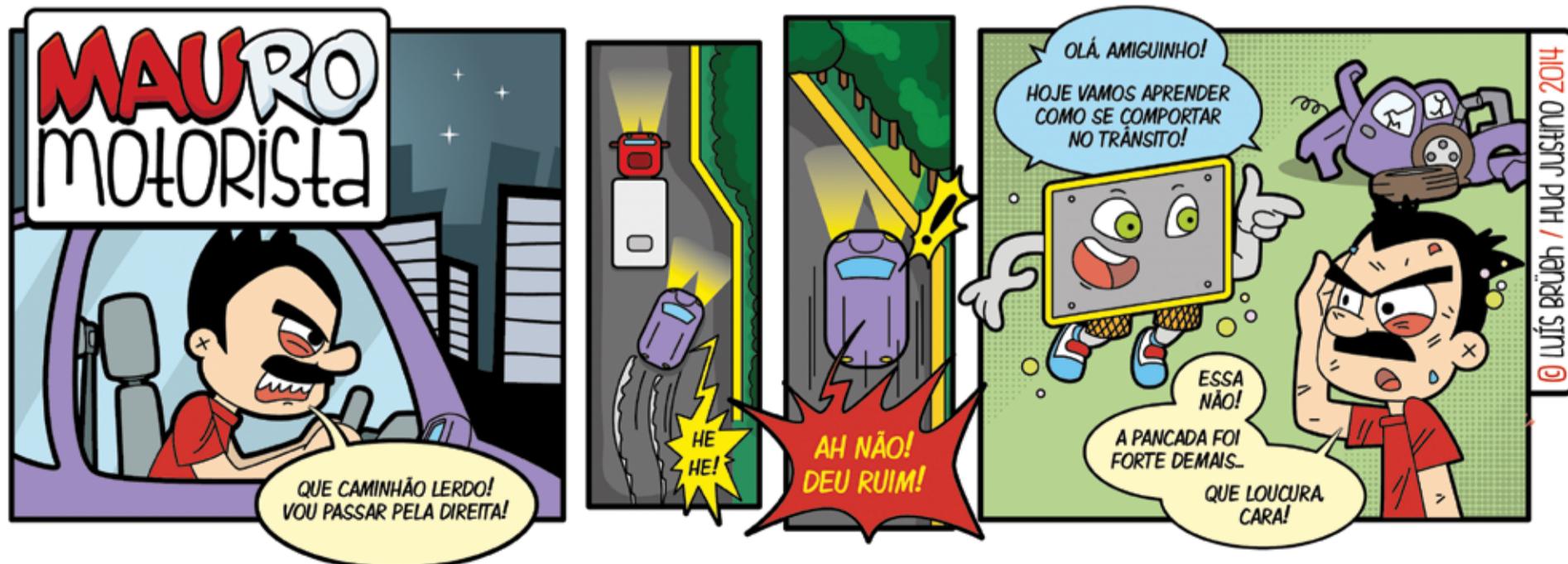
Herói brasileiro

“Tão emocionante quanto a história de vida desse herói brasileiro chamado Edmar, é a sensibilidade desse homem chamado José. Que olhou, ouviu e sentiu a grandeza do outro.

Parabéns pelo esforço diário em busca da superação nobre Edmar!

Parabéns pelo zelo, respeito e atenção nas suas relações sociais Sr. José Roberto!”

Rosa Cipriano - Florianópolis/SC



Trânsito pode agravar problemas de saúde da população

A poluição gerada pelos veículos motorizados pode contribuir para a ocorrência de problemas de saúde. Dados publicados no último mês pela Organização Mundial de Saúde (OMS) mostram que a poluição ambiental externa tem o automóvel como um dos principais ofensores e foi responsável em 2012 por 3,7 milhões de mortes no mundo. Ataques cardíacos, derrames e doenças do sistema respiratório podem ter forte ligação com a poluição. As dores no corpo pela má postura e tempo de permanência ao volante, o estresse e o pânico ao dirigir são outras mazelas do cotidiano nas ruas, facilmente reconhecidas.

Os motoristas que transportam carga são um exemplo de quem sofre com as dores provocadas por passar muito tempo ao volante. Natal Pelegrini dirige cerca de 12 horas por dia e costuma sentir dores nas pernas, nas costas e nos braços. “No final do dia a gente está moído. Quando

as dores aparecem procuro parar e descansar um pouco para depois seguir viagem. Quando a dor é muito forte a gente toma um analgésico e continua. Não dá tempo de ir ao médico. Por isso, acabo comprando na farmácia o que for preciso”, afirma.

O caminhoneiro, que está há 30 anos nas estradas, diz que sabe que o volante traz uma porção de problemas de saúde e que tem visto muitos colegas, principalmente da nova geração, com diabetes e pressão alta por causa da pressão de entregar a mercadoria, dos assaltos na estrada, da sujeira que são os lugares que precisam parar o caminhão e descansar, do custo de manutenção do caminhão e por aí vai. “A gente tem uma família que quase nunca vê e a estrada deixou de ser um prazer para ser um lugar muito perigoso e solitário”, comenta.

A especialista em trânsito da Perkons, Maria Amélia Marques



Franco, lembra que o trânsito é um problema de saúde pública, não apenas pelo grave quadro de acidentes decorrentes da insegurança viária, mas também pelas doenças que acontecem silenciosamente. “Isso afeta toda a população. Por isso, a atenção dos governantes e legisladores deve voltar-se cada vez mais para estabelecer políticas públicas que aumentem a eficiência dos transportes, favorecendo modos mais sustentáveis. Ou seja, que ofereçam condições de caminhabilidade, vias seguras e cicláveis e conquistem e estimulem o uso do

transporte de massa”, sugere.

A aprovação da Lei da Mobilidade Urbana foi um importante avanço, para Maria Amélia, porém os resultados dependem do compromisso da administração pública na sua execução. Outras medidas que ela ressalta são: a implantação nacional da inspeção técnica veicular e políticas de investimento de médio a longo prazos na infraestrutura de outros meios de transporte de cargas, hoje é predominantemente o rodoviário.

ESPAÇO LIVRE

Elaine Sizilo*



Você sabe o que mudou com a Resolução 453/13 sobre capacetes?

Muitas pessoas estão com dúvidas sobre a Res.453/13 do Contrans que disciplina o uso de capacete para condutor e passageiro de motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos motorizados e quadriciclos motorizados. Por este motivo, resolvemos analisá-la para informar nossos internautas.

Depois de estudar a Resolução, vi que ela não altera em nada a infração descrita no Art.244 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pois esta descreve o ato de pilotar sem capacete ou com capacete sem viseira ou sem óculos de proteção (e sem as vestimentas exigidas por lei).

O que está gerando dúvida é que a resolução traz como infração leve o fato de usar capacete não afivelado ou usando viseira ou óculos de proteção fora das condições

impostas pelo Art. 3º da Resolução. Ou seja, é infração gravíssima não usar viseira ou óculos de proteção e infração leve usar viseira ou óculos de proteção em desacordo com o exigido por lei (viseira levantada em circulação, sem proteger os olhos durante circulação, de outra cor senão a transparente durante a noite, com película ou em más condições de uso; uso de qualquer óculos que não seja o de proteção em lei, ao qual permita o uso simultâneo de óculos de lente ou de sol, que tenha película ou também esteja em más condições de uso).

No entanto, a indicação do Art. 169 para esta infração poderá gerar dúvidas, pois ao consultar este artigo no CTB o texto não irá corresponder à descrição da infração, que consta, na verdade, no artigo 4º da resolução 453 e que apenas indica a punição do

artigo 169 do CTB, que diz que é infração: “Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança”. Sendo assim, é possível dizer que pilotar com capacete desfivelado ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a legislação (citada anteriormente) é falta de cuidado com a segurança.

As viseiras fazem parte do capacete e protegem os olhos e parte da face contra impactos de chuva, poeira, insetos, sujeira e detritos jogados ou levantados por outros veículos. Em velocidade, o impacto de um pequeno objeto causa um grande estrago se o piloto não estiver suficientemente protegido.

* Pedagoga Especialista em Trânsito e Mestranda em Educação pela PUC/PR.

30% dos jovens já dirigiram após beber, aponta pesquisa

Apesar do recente endurecimento da lei sobre álcool e direção no país, 30% dos homens com até 25 anos dirigiu depois de beber pelo menos uma vez no último ano. É o que mostra o 2º Levantamento Nacional de Álcool e Drogas (Lenad), divulgado no dia 26 de março pela Universidade Federal de São Paulo (Unifesp).

Apesar da prática ser bem menos frequente entre as mulheres jovens (4% declararam ter dirigido depois de beber), quase um terço delas já pegou carona com um motorista alcoolizado. O dado mostra que a prática expõe tanto homens quanto mulheres a risco.

Os dados da pesquisa indicam que os adolescentes de ambos os sexos começam a beber com pouco menos de 15 anos. E um quarto da população menor de idade bebe. Considerando a faixa etária até 25 anos, praticamente metade consome álcool, indica o levantamento.

Grande parte dos jovens fazem uso da bebida em forma de “binge”, ou seja,



consome muito (quatro doses ou mais para mulheres, e cinco doses ou mais para homens) em um curto espaço de tempo (cerca de duas horas). Mais de um terço (36%) bebe dessa forma toda semana.

Os jovens relataram iniciar o consumo de tabaco aproximadamente na mesma idade em que começaram a

beber – por volta dos 15 anos. Por conta das várias políticas públicas na área, o consumo de cigarro vem se reduzindo ano a ano nas últimas décadas. Todavia, os pesquisadores consideram preocupante que cerca de 5% dos meninos menores de 18 anos e quase 18% dos homens jovens com idade entre 18 e 25 anos ainda fume.

Drogas ilícitas - O Lenad também mostrou que a maconha é, de longe, a droga ilícita mais consumida no Brasil, sendo que 5% da população de 14 a 25 anos usou a substância no último ano - 8,3% dos homens contra 1,4% das mulheres.

Além da maconha, o Brasil está entre os países com maior consumo de cocaína, sendo que mais de 2% da população geral usou a droga no último ano. Entre os jovens, o dado é ainda mais preocupante: quase 5% dos homens e 2% das mulheres de 14 a 25 anos consumiram cocaína no último ano.

A Unifesp destaca que, entre as mulheres jovens, o consumo de cocaína é mais comum que o de maconha, fenômeno que é raramente observado em outros países.

O Lenad contou com 4.600 entrevistados com 14 anos ou mais de 149 municípios brasileiros. As entrevistas consideraram o uso no ano anterior à pesquisa, que foi feita em 2012.



Restauração da Ponte do Limão, São Paulo

**QUANDO SE TRATA DE SEGURANÇA,
CONSERVAR É TÃO IMPORTANTE
QUANTO CONSTRUIR.**

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

www.concremat.com.br


CONCREJATO
obras especiais

Líder em obras
de restauração
e estrutura.