

OM

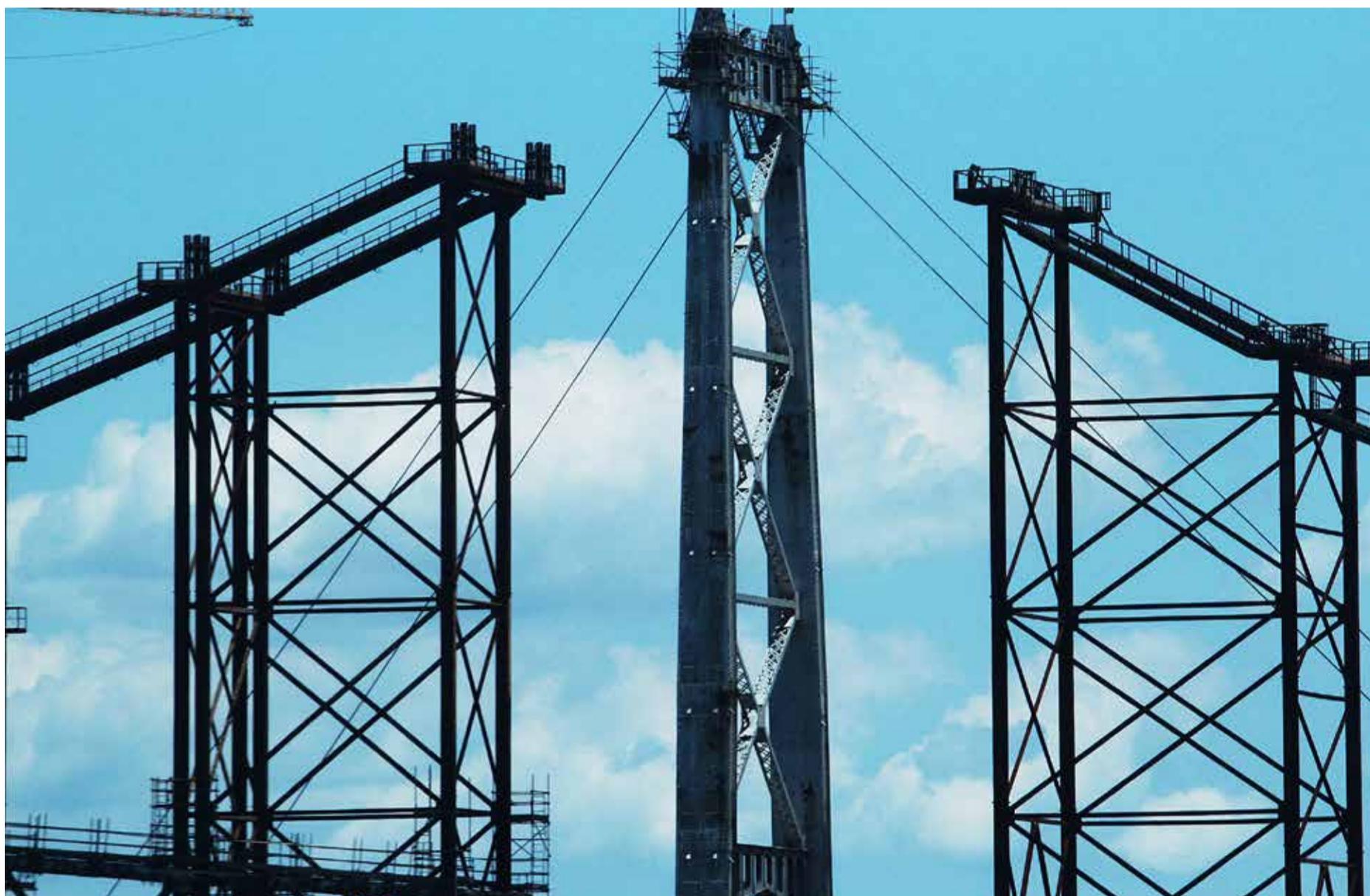
JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
ABRIL DE 2018
ANO 9 - Nº 99

O Monatran

O que pensava
Raimundo
Colombo
antes de ser
reeleito

PÁGINA 8

HERCÍLIO LUZ SÓ EM 2019



Durante a coletiva em que anunciou o corte de 239 cargos comissionados, o governador Eduardo Pinho Moreira (PMDB) também comentou da possibilidade de adiamento da entrega da Ponte Hercílio Luz, prevista para 23 de dezembro de 2018, ser somente em 2019. (Página 15)

Abertura oficial do **Maio Amarelo**
2018 será em Campina Grande (PB)

PÁGINA 9

Contenção das encostas da Serra
do Rio do Rastro em discussão

PÁGINA 6

EDITORIAL

Queda pontual

Nos quatro dias da Operação Semana Santa, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) registrou 854 acidentes nas rodovias federais do país. Uma redução de 23% em relação a 2017, quando foram contabilizados 1.115 acidentes.

Ainda assim, segundo a PRF, 70 pessoas perderam a vida, o que indica que esse número foi 16% menor que em relação ao feriado do ano passado, já que em 2017, 83 pessoas perderam a vida nas estradas brasileiras durante

o mesmo período.

Ainda, de acordo com a PRF, foram contabilizados 905 feridos contra 1.155 na Operação Semana Santa do ano passado, o que representa queda de 22%.

Sem dúvida alguma, as ações de fiscalização executadas pela PRF devem ter contribuído para essa diminuição. Especialmente porque foram focadas nas condutas associadas com o maior número de acidentes como ultrapassagens irregulares, excesso de velocidade,

alcoolemia ao volante e falta de equipamentos de segurança.

Todavia, ainda há muito o que melhorar. E não estamos questionando a eficiência da PRF. Aliás, muito pelo contrário, já que sabemos que a corporação já anda muito além do que a segunda milha, superando a falta de recursos, a instituição sucateada e um contingente pra lá de defasado.

O que falta são polí-

ticas públicas alinhadas com a preocupação de alcançar um trânsito mais humano e seguro. Infelizmente, nossos governantes não trabalham, de fato, em prol dessa benesse e acabam usando números pontuais a seu favor, como se agissem de forma suficiente.

Ficamos felizes com a queda, ainda que pontual, no número de mortos e acidentes durante a Semana. Entretanto, sabemos que não é uma

tendência e que não significa que foram tomadas medidas importantes por parte do governo. Por esta razão, temos mais a lamentar e nos solidarizar ao luto das famílias dessas 70 vítimas fatais somente nas estradas federais.

Nossa esperança é que esse quadro mude drasticamente e, por esta razão, continuaremos com nossa luta em busca de um futuro em que não contemos mais nossos mortos às dezenas.

O Monatran

Jornal do MONATRAN -
Movimento Nacional de Educação no Trânsito
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000
Fone: (48) 3223-4920 / 3204-9478
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

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.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



PEDALADA PELADA

No mês de março, aconteceu em Blumenau/SC, um protesto chamado de "PEDALADA PELADA", com a participação de seis ciclistas. Eles reclamavam pela retirada de duas ciclovias da cidade. Foi um protesto para chamar a atenção, mostrando que existem ciclistas em Blumenau e que todos podem vê-los. Com faixas de Protesto "ASSIM NUS VÊEM?" e "OBSCENO É O TRÂNSITO" e com os corpos pintados, ciclistas pediram por mais segurança para os ciclistas. Ninguém foi pelado, mas foram de traje de banho, roupas íntimas e tapa-sexo. *Informações e foto: #BlogdoJaime.*

IRRESPONSABILIDADE

É assim que certos adultos estão nem aí para a proteção das crianças no trânsito. E você fala, fala, alerta, avisa, passa por chato.... Basta uma freada brusca para esse bebê virar mais uma estrelinha no céu. Trânsito é uma questão de comportamento, de juízo e responsabilidade. Numa manhã em Joinville. *Texto: Márcia Pontes. Foto: Jean Carlos de Souza.*





BRECHAS DA LEI

Mal entrou em vigor e a nova Lei 13.5456/17 - tão propagandeada - mostrou que, na prática, não faz nem um pingão do efeito prometido pelos legisladores e esperado pela sociedade. Isso porque apesar de incluir um parágrafo qualificando o crime de homicídio culposo no trânsito e aumentando a pena para 5 a 8 anos de reclusão, a Lei continuou esbarrando no artigo 44, inciso I do Código Penal. Ou seja, como tão didaticamente explicou a especialista em Direito de Trânsito, Márcia Pontes, em sua coluna no Jornal Notícias do Vale do Itajaí: “não adianta aumentar a pena porque para qualquer crime culposo a prisão pode ser trocada por medidas cautelares que permitem o relaxamento da prisão em flagrante. E, no final, depois de julgado o processo, ainda permite que a pena de prisão seja trocada por pagamento de cestas básicas”.

Uma triste constatação sentida na pele pela família do motociclista morto em Blumenau, no último dia 21 de abril, após colidir de frente com um motorista embriagado, que trafegava na contramão, depois de fugir de uma barreira de fiscalização policial. Em menos de 24 horas, o condutor responsável pela tragédia recebeu liberdade provisória e

foi para casa.

Culpa do juiz? Não. Culpa do legislador e seus assessores jurídicos incompetentes que não levaram em conta que “o fato da fiança entre 1 e 10 salários mínimos, embora não pudesse ser arbitrada pelo delegado, não significaria que ela não poderia ser arbitrada. Delegado só arbitra fiança para crimes com pena máxima até 4 anos. Como a pena para quem bebe, dirige e mata no trânsito passou a ser a máxima de 8 anos, quem passou a arbitrar a fiança entre 20 e 100 salários mínimos é o juiz em audiência de custódia. Mesmo assim, o STF já decidiu que réu pobre não pode ficar preso por falta de condições para pagar a fiança”.

Assim, continuamos a mercê do entendimento da Lei e das suas brechas que permitem aberrações como esta ocorrida em Blumenau e tantas outras ocorridas em diversos cantos do país, visto que “o juiz faz o que a lei determina e se ele decidisse pela prisão por motivação própria (fazendo referência ao caso concreto) responderia por fazer algo que ia contra a lei que deveria respeitar”.

Entretanto, ainda nos restam alguns lampejos de esperança como o caso do motorista bêbado que vitimou mais de 20 crianças em uma creche em Chapecó no último dia 24 de abril (sendo seis hospitalizadas, das quais duas em estado grave), que foi autuado por seis tentativas de homicídio com dolo eventual (assumiu o risco de matar) e encaminhado para o presídio regional.

Pela graça de Deus, cremos na recuperação destas crianças e que o pulso firme do delegado responsável pelo caso mostrará à sociedade que ainda é possível acreditar na Justiça, apesar dos maus exemplos de alguns membros da Suprema Corte Brasileira.

PRESO MAIS UMA VEZ

O empresário Jéferson Rodrigo de Souza Bueno (foto abaixo), que atropelou três em Florianópolis, em janeiro de 2017, foi preso novamente no Rio Grande do Sul. Desta vez, por receptação de uma carga de produtos metalúrgicos roubada. Em janeiro deste ano, Bueno já havia sido preso pela Polícia Civil por furto de energia elétrica na empresa dele.

Todavia, mesmo denunciado à Justiça por homicídio doloso triplamente qualificado, por conta do atropelamento de três pessoas, que deixou uma delas morta e duas gravemente feridas, não chegou a ser preso. Coisas da “Justiça” Brasileira.



Pagamento de multas de trânsito com cartões tem regulamentação do Denatran

O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) regulamentou a Resolução 697/2017 que trata do pagamento de multas de trânsito com cartões de débito ou crédito, disponibilizando aos infratores ou proprietários de veículos, alternativas para quitar seus débitos à vista ou em parcelas mensais. A determinação está descrita na Portaria nº 53/2018, publicada no dia 27 de março, no Diário Oficial da União (DOU). A ideia é reduzir a inadimplência relativa ao pagamento das multas de trânsito e demais débitos relativos aos veículos.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) autorizou a nova forma de pagamento de multas e demais débitos relativos ao veículo para adequar o sistema a métodos de pagamento mais modernos utilizados pela sociedade. Anteriormente, somente as multas aplica-

das em veículos registrados no exterior poderiam ser arrecadadas com cartões de débito ou crédito.

Para o diretor do Denatran, Maurício Alves, a medida visa proporcionar ao cidadão brasileiro facilidade para quitar as dívidas relativas ao veículo. “A ferramenta vai facilitar a quitação de débitos de qualquer natureza incidentes sobre veículos, mantendo o recolhimento e o repasse ao órgão ou entidade de trânsito na forma habitual, sem qualquer ônus adicional”, afirmou.

De acordo com o diretor, a arrecadação para os órgãos ou entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) será exclusivamente à vista e de forma integral, sendo o compromisso financeiro do infrator ou proprietário do veículo de responsabilidade da administradora do cartão de débito ou crédito.



Norma - De acordo com a Portaria do DENATRAN, todos os órgãos e entidades executivos de trânsito, integrantes do SNT, ficam autorizados a firmar acordos de parcerias técnico-operacionais com pessoas jurídicas para implantar sistema informatizado de gestão de arrecadação de multas de

trânsito.

A medida vai viabilizar o pagamento dessas multas e demais débitos relativos ao veículo, sem ônus para o órgão ou entidade de trânsito, mediante o uso de cartões de débito ou crédito. Os proprietários de veículos ou infratores poderão quitar seus débitos à vista ou

em parcelas mensais, com imediata regularização da situação de seu veículo.

O órgão e entidade de trânsito deverá abrir espaço em suas instalações para que a empresa credenciada ou habilitada preste os serviços aqui referidos no próprio recinto onde ocorre o atendimento ao público.

Suspensa inspeção veicular para renovação de licenciamento anual



O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) decidiu suspender, por tempo indeterminado, a Resolução nº 716, de 30 de novembro de 2017, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que tornaria obrigatória a Inspeção Técnica Veicular (ITV) para renovação do licenciamento anual. A decisão foi publicada na edição do dia 6 de abril, do Diário Oficial da União (DOU).

Pela resolução, os condutores seriam obrigados a submeter seus veículos às ITVs como parte do processo de renovação do licenciamento e obtenção do Certificado de Registro e Licenciamento Veicular (CRLV). As inspeções teriam validade de dois anos, com início previsto para 1º de julho, data limite para os departamentos de trânsito estaduais (Detran's) enviarem ao Denatran o cronograma necessário para realização dos procedimentos.

De acordo com o diretor do Denatran, Maurício Alves, a definição dos requisitos para elaboração do cronograma é um dos motivos que dificulta a implementação da resolução. “Estamos sempre atentos às demandas dos Detran's, que são nossos parceiros na

fiscalização das leis de trânsito, e entendemos que esse processo precisa passar por um debate mais aprofundado, para que possamos aplicá-lo da melhor maneira possível, com o mínimo de transtorno à população.”

O ministro das Cidades, Alexandre Baldy, ressaltou que a Pasta está atenta aos anseios da sociedade. “Os condutores do país podem ter a certeza que estamos, cada vez mais, atentos às necessidades da frota brasileira, pensando e executando as melhores decisões para tornar o trânsito um lugar mais seguro, harmonioso e eficaz para todos os brasileiros. No Ministério das Cidades, a população é e sempre será ouvida para as tomadas de decisões.”

NOTA DO EDITOR: Embora o Ministro Alexandre Baldy pareça ser alguém extremamente bem intencionado, é notório que ele precisa se cercar de colaboradores melhor preparados. Essas idas e vindas nas decisões do Contran e Denatran só fazem desmoralizar o Código. Não é possível que não se olhe com mais cuidado para as resoluções antes de serem publicadas. Como dizem por aí: “para, que está feio!”



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

IMPUNIDADE

O acidente de trânsito não é uma fatalidade, nem deveria ser denominado dessa forma. É uma doença social e das mais graves, como afirma o Dr. Dário Birollini, emérito professor de traumatologia da Faculdade de Medicina da USP.

O trânsito brasileiro durante décadas foi dirigido pelos departamentos de segurança pública, não se percebendo que só no caso dos acidentes com vítimas é que deve ser tratado como um caso de polícia.

Foi necessário que um novo Código de Trânsito entrasse em vigor nos finais do século passado para que se compreendesse coisas bem simples, como elucidar que o trânsito nada mais é do que o transporte em movimento e que apenas se transforma em um caso de segurança, nos acidentes e nas ocorrências tipicamente policiais.

Passaram mais de vinte anos, desde a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, para o País se adaptar à nova Lei e começar a transferir suas estruturas do setor para áreas técnicas. Mesmo assim, dois estados continuam como antigamente, com a estrutura administrativa e técnica do Detran vinculada à respectiva polícia civil.

Importante lembrar que se o Estado não cumpre a Lei que faz, como exigir do cidadão que o faça. É ponto fundamental na reordenação do trânsito que o considere como multisetorial, técnico, com a competência e de acordo com a esfera a que pertença, seja federal,

estadual ou municipal. Impossível se pensar em trânsito sem considerar o entrosamento e a predominância técnica para sua organização.

Antes de apontar o dedo em riste para o cidadão, condutor e pedestres, o administrador público tem a obrigação legal de cumprir o Código em todos os aspectos!

Isso significa modernizar a estrutura de gestão, acabar com a burocracia, desmontar os lobbies, desenvolver e potencializar a engenharia de trânsito, criar um sistema permanente de educação de trânsito, desenvolver programas permanentes de comunicação com os usuários das vias, fiscalizar com rigor a formação de novos condutores, contratar e treinar os servidores do setor através de concurso público, desestimular categoricamente a criação de dificuldades para vender facilidades, entre outras medidas.

Fundamental observar que para tomar essas medidas, acabar com o caos no trânsito e reduzir os acidentes o que não falta é dinheiro.

O legislador foi sábio ao prever no Art. 320 que: “a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, **exclusivamente**, grifo nosso, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Vergonhosamente, as autoridades de todas as esferas, fora as exceções de praxe, usam duvidosos estratagemas de contingenciamento para desviar a

maioria dos recursos para outras finalidades. Esquecem que o exemplo vale por mil palavras. Simplesmente não cumprem a Lei que obrigam o cidadão respeitar em sua íntegra.

Veza por outra, alguns parlamentares ávidos por votos, criam Leis que emendam o Código com o objetivo de torná-lo mais duro no combate ao acidente. Não tem a sensibilidade para entender que basta aplicar o que está na Lei para desestimular o crime de trânsito e a maioria das infrações.

Para isso acontecer não são necessárias pirotécnicas legislativas. Basta punir rapidamente os infratores, usar o dinheiro de maneira correta, modernizar as estruturas de trânsito, impedir nomeações políticas, contratar através de concurso público, dar publicidade de todos os atos administrativos, inclusive e principalmente, os referentes aos recursos financeiros provenientes das multas de trânsito.

Infelizmente a impunidade, inclusive dos que têm por dever de ofício aplicar a Lei, é o vetor dessa doença tão mal denominada de acidente de trânsito.

(*) José Roberto de Souza Dias
Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, 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, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 222. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados:
Infração - média;
Penalidade - multa.



Contenção das encostas da Serra do Rio do Rastro

O governador Eduardo Pinho Moreira esteve reunido com secretário Nacional de Proteção e Defesa Civil, coronel Renato Newton Ramlow, no dia 5 de abril, em Brasília. Em pauta, esteve a discussão da aprovação do projeto de contenção das encostas da Serra do Rio do Rastro ao longo da SC-390.

“A Serra do Rio do Rastro é considerada uma das rodovias mais belas do mundo e é a única ligação direta entre o Sul do Estado e a Serra. Portanto, é uma via extremamente importante para o desenvolvimento estadual. Há 30 dias, também lançamos uma licitação para a recuperação rodoviária entre Orleans e Lauro Müller, também na SC-390, uma integração entre a Serra e o Litoral”, destaca Moreira.



Jeferson Baldo/Secom

FASES DO PROJETO

Técnicos da secretaria explanaram ao governador as quatro fases do projeto que ainda está em processo de análise. O plano de trabalho possui duas metas, sendo

que a primeira de viabilidade está aprovada. Já a segunda está em curso e diz respeito aos custos. O projeto está orçado em R\$ 20 milhões. Ao todo, são 25 pontos de contenção.

“A secretaria, na presença do coronel Newton, entendeu que é um belo projeto e espero viabilizarmos logo estas obras de prevenção, potencializando o turismo e oferecendo segurança às

pessoas”, complementa o governador.

RECURSOS

De acordo com o coronel, somente em 2017 foram destinados para Santa Catarina R\$ 77 milhões em recursos. A previsão é que para este ano sejam encaminhados ao Estado em torno de R\$ 150 milhões. O secretário ressaltou ainda no dia 4 de abril, foram destinados recursos na ordem de R\$ 5,5 milhões para cinco municípios catarinenses: Lages, São João do Itaperiú, Curitibaanos, Araquari e Timbó Grande.

A secretária de Articulação Nacional, Lourdes Coradi Martini, e o secretário de Defesa Civil, Rodrigo Morateli, também estiveram presentes.

Cego com cão-guia é impedido de sentar em banco adaptado de ônibus

Angelo Antonio Matias, 22 anos, chegou atrasado ao trabalho no dia 23 de março, feriado em Florianópolis por conta do aniversário da cidade. Cego desde os 8 anos, o jovem morador da Tapera, no Sul da Ilha, foi impedido por um motorista do Consórcio Fênix de sentar no assento adaptado destinado a pessoas com deficiência junto ao seu cão-guia, uma labrador chamada Angra.

A atitude do condutor, que não o proibiu de entrar no ônibus, mas sim de sentar na cadeira mais ampla, já adaptada e desocupada, vai contra o Decreto 5.904/2006, que regulamentou a Lei 11.126/2005, que trata da questão. O artigo quinto do decreto presidencial afirma que “no transporte público, a pessoa com deficiência visual acompanhada de cão-guia ocupará, preferencialmente, o assento mais amplo, com maior espaço livre à sua volta ou próximo de uma passagem, de acordo com o meio de transporte”.

Segundo Angelo, após pedir para que o condutor abrisse a porta do meio, onde sentaria na cadeira adaptada destinada a pessoas com deficiência, o motorista disse que naquele lugar apenas cadeirantes podiam sentar e não cegos com cão-guia. Angelo insistiu, falou que era lei e que deveria sentar no banco adaptado. O condutor, então, retrucou que ele poderia sentar nos bancos da frente, o que foi negado por Angelo “para prevenir a segurança do meu cão”.

Após um tempo discutindo, inclusive com a participação de outros passageiros, Angelo



Marco Favero / Diário Catarinense

desistiu de pegar aquele ônibus. Sentou no ponto novamente. Trinta minutos depois, outro ônibus chegou e, dessa vez, não houve problemas em ele sentar na cadeira adaptada na parte central do veículo. Tanto tempo de espera, ainda mais num feriado, fez com que Angelo chegasse alguns minutos atrasado no trabalho na Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc), que fica no bairro Itacorubi, no sentido leste da Ilha.

“Isso já tinha acontecido comigo uma vez, e olha que ando de ônibus todos os dias. Na outra ocasião, resolvi não fazer nada. Mas agora, vou processar o consórcio de ônibus por essa atitude que é contra a lei, uma lei que está aí há mais de 10 anos”, destaca Angelo, dizendo que só queria sentar em um lugar onde a cadela Angra não “corresse risco de ser pisada por alguém”.

Procurado pela reportagem, o Consórcio Fênix, que possui a concessão do transporte público coletivo em Florianópolis até 2034, informou que vai investigar o ocorrido e tomar as providências que se apresentarem necessárias.

Convênio para implantar transporte coletivo metropolitano é aprovado pelo Coderf

Em reunião no dia 4 de abril, o Comitê de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Coderf), aprovou a minuta do convênio interfederativo entre Governo do Estado e municípios da região para implantação da Rede Integrada de Transporte Coletivo Metropolitano. O principal objetivo é viabilizar o sistema de linhas e serviços de transporte público coletivo municipal e intermunicipal nas modalidades terrestre ou aquaviário na região metropolitana da Grande Florianópolis. O documento também trata das paradas de ônibus, concessão da operação das faixas e vias preferenciais ou exclusivas para ônibus conforme contratos de programa que serão estabelecidos com cada município. A Coderf é a instância consultiva da Região Metropolitana de Florianópolis (RMF).

Técnicos das prefeituras

vão apresentar o texto do convênio aos prefeitos para que se formalize a assinatura entre prefeituras e Governo do Estado. Outro documento que será analisado pelo Coderf é o contrato de programa que estabelece as regras da prestação de serviço do transporte coletivo metropolitano firmado com cada um dos municípios.

Além desses dois instrumentos, é necessário aprovar projeto de lei estadual na Alesc, em tramitação no Estado, transferindo a responsabilidade da operação e fiscalização do transporte coletivo metropolitano da Grande Florianópolis para a Suderf. Com esses instrumentos legais, pode-se lançar o edital de licitação. Participaram da reunião representantes das prefeituras de Biguaçu, Governador Celso Ramos, São José, Suderf, SC Parcerias, Granfópolis, OAB, Crea-SC e CAU-SC.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Melhor pedagogia para formação e educação continuada de condutores de veículos

93% dos acidentes são causados pelo motorista. Algo de incorreto está acontecendo e providências drásticas deveriam estarem sendo tomadas. A inércia das autoridades não implanta mudança radical na formação dos condutores. Com ensinamento básico, poucas horas, sem o pleno conhecimento do homem, da máquina e do meio ambiente, dos riscos e adversidades, de atos e condições inseguras concede-se a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), tudo vindo a constituir o principal fator desencadeante da grande sinistralidade no nosso país.

Sabendo dos riscos que uma máquina sobre rodas pode causar, e as estatísticas de sinistralidade comprovando isso, não podemos entender como o estado faz a concessão de uma Carteira Nacional de Habilitação (CNH) da maneira que o faz. O candidato sabe apenas conduzir o veículo no trânsito a 30 ou 40 Km/h, subir um a cive e não deixar o veículo retroceder e fazer uma baliza (estacionar). Na realidade aprendeu apenas a fazer o veículo andar. As coisas mais simples são passadas. Esse é o mínimo fornecido nas aulas práticas como ensinamento na formação daquele que ao receber a CNH comemora como se tivesse conquistado um diploma universitário. Falando em curso de qualquer formação, quando o concluímos somos levados a um estágio com monitores, instrutores ou coisa parecida como uma complementação e o desenvolvimento de habilidades.

No Curso de Formação de Condutores, após término, vamos para o estágio sem monitor ou instrutor, colocamos em prática o pouco que aprendemos em vinte dias (20 h). Quase sempre com manias, vícios que adotaremos para o resto da vida já que nem educação continuada (reciclagem) está programada como manutenção da qualidade da atividade desenvolvida na direção veicular. As leis, resoluções, sinalizações surgem a todo o momento e não é dado conhecimento

obrigatório ao motorista. Não se conhece os fatores de risco envolvendo o homem, a máquina e o meio ambiente. Acelera-se, freia-se, buzina-se sem o pleno conhecimento da repercussão sobre a saúde. Muda-se de veículo, de direção mecânica para hidráulica, de câmbio comum para o semiautomático ou automático, do freio mecânico para o ABS com informações rápidas fornecidas por um “vendedor”. Vamos para as ruas, sem nenhuma experiência conhecer a real manipulação dos novos acessórios.

Nenhum piloto de aeronave muda o tipo da máquina que está voando para outra sem passar horas no simulador da nova aeronave. É só assim, fornecendo pleno conhecimento da máquina é que vamos formar de maneira consciente e responsável o piloto, o motorista e o motociclista.

Aliás, vale lembrar que o motociclista chega a possuir a carta com treinamento prático em ambiente confinado, sem nenhum conhecimento prático no trânsito. Examinado também em ambiente confinado recebe a CNH e vai praticar o aprendizado individualmente no trânsito louco dos grandes centros.

O tempo é curto, somente ensinamento básico é fornecido para o aluno transitar. Nada é ensinado com relação aos riscos, adversidades, perigos que serão enfrentados em determinadas situações, de dia, à noite, na cidade e na rodovia. Atividade na chuva, piso escorregadio, neblina, névoa, saber se conduzir diante do ofuscamento, frear o veículo com freio comum e ABS, desviar de obstáculos em situação de emergência e muitos outros. A educação preventiva, defensiva, evasiva aplicada na prática, hoje, não é considerada importante. Ter conhecimentos mínimos de física para entender o ponto de equilíbrio de forças atuantes que levam o veículo à capotagem, a derrapagem e outras situações. Como tangenciar uma curva. A cinemática do trauma, isto é, quando essas forças atuantes sobre o veículo são capazes

de causar lesões ao pedestre, ao passageiro e ao próprio motorista. Tudo compõe uma quantidade e qualidade de ensinamentos necessários a real formação de um condutor.

Hoje, é fornecida a CNH e o motorista recém-formado, acreditando ser portador de todos os conhecimentos necessários, parte para o aprendizado dos riscos e adversidades isoladamente.

Estou convicto de que é hora do DENATRAN atuar de maneira veemente na formação de nossos motoristas. Ampliar horas de treinamento, fazer uso obrigatório de simuladores onde todos os atos e condições inseguras, adversidades, riscos, emergências seriam treinados (20h), para dali, conhecendo os riscos, partir para a atividade prática de rua na área urbana, na rodovia, de dia, à noite, no piso molhado, com visibilidade prejudicada, na chuva e por aí a fora (20h).

O investimento para ampliação de conhecimentos será o principal elemento na boa formação de nossos motoristas, bem como o maior redutor da sinistralidade. Teremos, sem dúvida, uma redução acentuada da triste estatística de óbitos, vítimas com sequelas temporárias e definitivas no nosso trânsito.

Com a limitação do conteúdo programático dado pela legislação, o artigo 153 do Código de Trânsito Brasileiro ainda impõe punição para os instrutores e examinadores conforme regulamentação estabelecida pelo CONTRAN.

Só existe boa formação quando há investimento e o desenvolvimento tecnológico, hoje, permite irmos muito além de tudo que vemos na formação de nossos condutores.

Só com excelente formação chegaremos ao acidente zero.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Mantido veto a penas alternativas para motorista alcoolizado que cometer homicídio

A Câmara dos Deputados manteve, por insuficiência de votos, o veto parcial ao Projeto de Lei 5568/13, transformado na Lei 13.546/17, que aumenta de dois a quatro anos para quatro a oito anos de reclusão a pena de quem praticar homicídio culposo na direção de veículo sob efeito de

álcool ou drogas.

Para derrubar o veto, eram necessários 257 votos, mas apenas 254 deputados optaram pela recusa do veto. Outros 50 deputados quiseram mantê-lo.

Como para ser derrubado, o veto precisa do voto contrário da maioria absoluta de ambas as Casas

do Congresso Nacional, o veto não será analisado pelos senadores.

O item vetado e mantido previa a aplicação de penas alternativas a crimes de trânsito, como homicídio culposo praticado por motorista sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine

dependência.

O Executivo argumenta que dois dos casos de aplicação de penas alternativas seriam impossíveis, pois a pena mínima é de cinco anos, enquanto as penas alternativas somente podem ser aplicadas em penas de até quatro anos.

O que pensava Raimundo Colombo antes de ser reeleito

De olho na disputa ao Senado, Raimundo Colombo (PSD) tornou-se ex-governador oficialmente no dia 5 de abril ao entregar a carta de renúncia ao presidente da Alesc (Assembleia Legislativa de Santa Catarina), Aldo Schneider (PMDB). E, como já é de praxe, o Jornal O Monatran irá reproduzir a entrevista que fez com o então candidato à reeleição e convidamos você, leitor, a analisar junto conosco as promessas eleitorais e tirar suas próprias conclusões.

Quando questionado sobre quais seriam suas propostas para a prevenção de acidentes nas estradas catarinenses, levando em conta o aumento anual do número de mortos e sequelados em decorrência de acidentes nas estradas do país, Raimundo Colombo respondeu: *“Precisamos investir mais em educação para o trânsito e também ampliar as ações de prevenções, com a intensificação de blitz nas rodovias federais e estaduais. Na Grande Florianópolis, o maior problema é com os acidentes envolvendo motociclistas. As ocorrências são diárias e deixam muitas sequelas em jovens que usam as motocicletas para o trabalho.”*

Ao perguntarmos quais seriam suas propostas para a melhoria da mobilidade na região da Grande Florianópolis, prestes a entrar em colapso com relação ao trânsito, o então candidato à reeleição disse: *“A questão da mobilidade é uma preocupação mundial. Em Santa Catarina, não é diferente. Nossas grandes cidades continuam crescendo e é preciso planejamento e infraestrutura para acompanhar esse crescimento. A Grande Florianópolis é um caso particular. A cidade recebe todos os dias moradores de cidades vizinhas, que vivem diariamente com filas no acesso e na saída da Ilha. Para tratar dessa questão, estamos trabalhando um planejamento integrado com todas as cidades da região. Contratamos neste ano um amplo estudo, o Plamus, para fazer um completo diagnóstico da situação e apontar alternativas. É um trabalho que já está sendo realizado, ouvindo técnicos da prefeitura, popula-*

ção, entidades, tudo com a supervisão do Governo do Estado. O estudo completo que apresentará soluções para os desafios de mobilidade urbana nos 13 municípios que formam a Grande Florianópolis será apresentado em janeiro de 2015.”

Com relação a quarta ligação entre a Ilha e o Continente, Colombo afirmou que *“A prioridade é concluir a Ponte Hercílio Luz, cuja a utilização ajudaria a retirar mais de 20% do tráfego de veículos das duas pontes - Pedro Ivo e Colombo Salles.”*

Quando perguntado sobre quais seriam seus planos para a utilização da Ponte Hercílio Luz, ao ser concluída a reforma, Raimundo Colombo respondeu: *“Avaliamos propostas e estudos para a quarta ligação entre a Ilha e o Continente, mas nossas energias foram direcionadas para a reabertura da Hercílio Luz, uma demanda histórica do nosso Estado. Levantamos a verba para fazer a obra, que é um desafio extraordinário de engenharia. Infelizmente, a empresa que venceu a licitação não estava preparada para um projeto desse porte e vamos ter que retomar o processo. Rompemos o contrato e agora serão duas novas etapas separadas.*

Vamos contratar uma primeira empresa para terminar de fazer a estrutura metálica para a sustentação do vão central, trabalho que deve demorar cerca de seis meses. E já durante esta etapa, nós vamos fazer uma nova concorrência, provavelmente internacional, para contratar uma empresa capacitada para fazer a reforma da ponte propriamente dita. Vamos, sim,



rever a Ponte Hercílio Luz reformada, como um símbolo cultural catarinense e também como uma via para desafogar o trânsito na cidade. A ponte receberá veículos. Quais e como será a integração ainda são pontos que estão sendo estudados em parceria com a prefeitura.”

Ao questionarmos o que o então candidato pensava a respeito da implantação do Transporte Marítimo na capital catarinense, Colombo disse: *“Não usar o transporte marítimo em uma região como a Grande Florianópolis é um erro. Estamos caminhando para corrigir isso. Adotamos uma importante ferramenta para buscar projetos, que é o PMI (Procedimento de Manifestação de Interesse). Trata-se um instrumento legal para o poder público receber estudos e projetos de PPP e concessão. O custo para dos estudos é assumido pelo autor da proposta, que participa da licitação, caso o poder público seja convencido da proposta. Os estudos em andamento indicam que o transporte marítimo é*

viável tecnicamente e interessante do ponto de vista financeiro, como sistema complementar e integrado ao sistema de transporte existente. Estes estudos estão passando por uma fase final de ajustes.”

Por fim, ao questionarmos qual a importância de Organizações Não-Governamentais na luta por um trânsito mais humano e seguro, Colombo afirmou: *“A questão da mobilidade transformou todas as cidades. É uma preocupação de todos, não só para combater filas e congestionamentos, mas para garantir segurança e preservar vidas. E, por isso, a participação da população, dos motoristas, dos ciclistas, dos pedestres, por meio de organizações e entidades, é fundamental. O Governo do Estado está ouvindo a população por meio de iniciativas como o Plamus e temos certeza de que essa aproximação só vai contribuir para o desenvolvimento de nossas cidades e para a qualidade de vida dos catarinenses.”*

Abertura oficial do Maio Amarelo 2018 será dia 26 de abril, em Campina Grande (PB)

A abertura oficial do Maio Amarelo 2018 já tem data marcada! Será no dia 26 de abril, às 15h, no Teatro Facina, em Campina Grande, na Paraíba. O evento reunirá autoridades do setor de Trânsito e Mobilidade Urbana de todo o país e marca o início das ações do Maio Amarelo 2018. A coordenação da abertura deste ano é da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) da Prefeitura de Campina Grande, em conjunto com o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária.

O tema do **Movimento Maio Amarelo deste ano é “Nós somos o trânsito”, e tem por objetivo motivar toda a sociedade a adotar atitudes melhores para um trânsito mais seguro.** O Movimento chega à sua 5ª edição e fomenta na sociedade a necessidade urgente da redução do número de mortes e feridos graves no trânsito. O tema sugerido pelo OBSERVATÓRIO foi discutido com a Associação Nacional de Detrans (AND) e aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) através da resolução nº 722/2018.

De acordo com o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária, os acidentes não acontecem, mas sim são frutos de escolhas inadequadas e arriscadas. A cada hora, cinco pessoas morrem vítimas de acidentes de trânsito no Brasil. Esses números têm de mudar! Para José Aurelio Ramalho, diretor-presidente do OBSERVATÓRIO e idealizador do Movimento Maio Amarelo, 90% dos acidentes têm como motivação as falhas humanas como imperícia, imprudência e desatenção. “Somos os responsáveis pe-



los nossos atos no trânsito e ter consciência clara disso é um dos caminhos para a reversão do triste cenário não só do Brasil, mas de todo o mundo”, ressalta.

DESTAQUE NAS AÇÕES

A cidade de Campina Grande foi escolhida para a abertura oficial do Maio Amarelo de 2018 por ter sido destaque em 2017 pelas diversas atividades desenvolvidas. Para Félix Araújo Neto, superintendente da STTP “o Maio Amarelo consagra importantes ações na desafiadora tarefa de educar para o trânsito. Desde sua criação, Campina Grande desenvolve projetos com muito carinho e atenção sempre buscando a melhor forma de comunicar os riscos e alertas aos cidadãos. Fomos Destaque 2017 e agora, com muito orgulho, aceitamos o convite para sediar a abertura deste grande evento nacional. Além da grande alegria pelo reconhecimento de nossas práticas e do nosso compromisso por

um trânsito melhor, mais fluido e seguro, a honradez da escolha e o compromisso e responsabilidade de fazer ainda melhor”, frisa.

PREMIAÇÃO E ENCERRAMENTO

O evento de encerramento com a premiação “Destques Maio Amarelo 2018” acontecerá no dia 28 de junho em Brasília, no Distrito Federal, e será sediado pela ABDER (Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem) e pelo DER/DF (Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal), com apoio do Detran-DF.

A premiação será dada às empresas, entidades do setor público e sociedade civil organizada que mais disseminarem os conceitos e práticas propostas pelo Maio Amarelo. As ações devem estar direcionadas à conscientização para a segurança no trânsito e o incentivo à mudança de comportamento de todos que transitam.

SOBRE O MAIO AMARELO

O Movimento Maio Amarelo chama a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo. O objetivo do movimento é uma ação coordenada entre o Poder Público e a sociedade civil. A intenção é colocar em pauta o tema segurança viária e mobilizar toda a sociedade, envolvendo os mais diversos segmentos: órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações, federações e sociedade civil organizada para, fugindo das falácias cotidianas e costumeiras, efetivamente discutir o tema, engajar-se em ações e propagar o conhecimento, abordando toda a amplitude que a questão do trânsito exige, nas mais diferentes esferas.

Acompanhando o sucesso de outros movimentos, como o “Outubro Rosa” e o “Novembro Azul”, os quais, respectivamente, tratam dos temas câncer de mama e próstata, o “Maio

Amarelo” estimula atividades voltadas à conscientização, ao amplo debate das responsabilidades e à avaliação de riscos sobre o comportamento de cada cidadão, dentro de seus deslocamentos diários no trânsito.

A escolha proposital do laço amarelo tem como intenção primeira colocar a necessidade de a sociedade tratar os acidentes de trânsito como uma verdadeira epidemia e, conseqüentemente, acionar cada cidadão a adotar comportamento mais seguro e responsável, tendo como premissa a preservação da sua própria vida e a dos demais cidadãos.

Vale ressaltar que o Maio Amarelo, como o próprio nome traduz, é um movimento, uma ação, não uma campanha; ou seja, cada cidadão, entidade ou empresa pode utilizar o laço do “Maio Amarelo” em suas ações de conscientização tanto no mês de maio, quanto, na medida do possível, durante o ano inteiro.



Supermercado é isentado de responder por roubo em estacionamento público em frente à loja.

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) reformou acórdão do Tribunal de Justiça do Distrito Federal (TJDF) e, de forma unânime, afastou a responsabilidade do Supermercado Adega Atacadista Ltda. por roubo ocorrido em estacionamento público localizado em frente à loja. Para o colegiado, não se aplica ao caso a Súmula 130 do STJ, já que o roubo ocorreu em área pública, externa ao estabelecimento comercial.

“Resta incontroverso nos autos que a autora foi vítima de assalto na área de estacionamento público, aberto, gratuito, desprovido de controle de acesso, cercas ou de qualquer aparato que o valha, circunstâncias que evidenciam que não poderia sequer afirmar ser a recorrente responsável



MINISTRO VILLAS BÔAS

por eventual expectativa de segurança eventualmente criada pelo consumidor”, afirmou o relator do recurso especial do supermercado, ministro Villas Bôas Cueva.

O assalto ocorreu em 2013. Segundo a cliente, ela saía do estacionamento em frente ao supermercado quando foi surpreendida por dois homens com armas de

fogo. Além do veículo, eles roubaram as compras e um celular.

BENEFÍCIOS INDIRETOS

Em primeira instância, o magistrado determinou que o supermercado indenizasse os danos materiais, correspondentes aos bens roubados, menos o valor do veículo, que estava no seguro.

A sentença foi mantida pelo TJDF, que entendeu que, mesmo sendo público, o estacionamento gerava benefícios indiretos ao supermercado, pois facilitava a captação de clientela. Haveria, por isso, o dever de indenizar.

EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE

O ministro Villas Bôas Cueva destacou a existência de julgamentos do STJ no sentido de que a empresa não tem responsabilidade pelo furto de veículo ocorrido em estacionamento público e externo ao seu estabelecimento, já que a utilização do local não é restrita aos clientes.

De acordo com o relator, a responsabilidade do supermercado também é excluída em virtude da configuração de caso fortuito ou motivo

de força maior. Conforme estabelece o artigo 393 do Código Civil, as duas hipóteses consubstanciam excludentes do nexo causal e, por consequência, da própria responsabilidade civil.

No caso analisado, o relator apontou que, embora o crime tenha se consumado em frente ao supermercado, “fato é que não seria mesmo possível à empresa – nem constituía ônus que lhe pudesse ser atribuído em virtude da natureza da atividade comercial ali desenvolvida – impedir o roubo do veículo da recorrida, especialmente porque o bem foi subtraído diretamente da vítima e o delito foi praticado por meliantes que fizeram uso de arma de fogo, situação que caracteriza, indubitavelmente, causa excludente de responsabilidade”.

Prescrição em acidente que vitimou usuária do transporte público é regulada pelo CDC

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) rejeitou recurso de uma seguradora que buscava a declaração de prescrição de ação indenizatória movida por uma doméstica que sofreu acidente no transporte público em 2002, mas ajuizou o pedido somente em 2006, depois de perícia médica confirmar as sequelas permanentes que a incapacitaram parcialmente para o trabalho.

O Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG), ao analisar a alegação de prescrição, entendeu que o prazo prescricional aplicado deveria ser o do Código Civil (três anos), contado a partir da ciência inequívoca acerca da invalidez, o que aconteceu somente em 2005, após a constatação médica das sequelas. Assim, não

reconheceu a prescrição.

Ao mesmo tempo, o TJMG admitiu no acórdão a aplicação de outro prazo prescricional. Ao refutar o argumento de que a vítima teria ciência da invalidez desde a data do acidente, o tribunal afirmou que, ainda que o termo inicial fosse aquele, a prescrição não teria se consumado, visto que a existência de relação de consumo no caso impõe a incidência do prazo de cinco anos previsto no artigo 27 do Código de Defesa do Consumidor (CDC).

Condenada na ação juntamente com a empresa de ônibus e uma resseguradora, a empresa de seguros sustentou que, como o acidente ocorreu em serviço público concedido, não deve incidir a prescrição de cinco anos do artigo 27 do CDC, mas o



MINISTRA NANCY ANDRIGHI

prazo de três anos relativo à pretensão de reparação civil, contado da data do acidente.

DOIS PRAZOS

No julgamento do recurso, a relatora do caso, ministra Nancy Andrighi, registrou que a decisão do TJMG incorreu em inade-

quação técnica de julgamento, na medida em que trouxe argumento inconciliável com a razão de decidir anteriormente invocada.

“Independentemente do termo inicial, ou o prazo prescricional aplicável na hipótese dos autos é trienal

(artigo 206, parágrafo 3º, inciso V, do CC/02) ou é quinquenal (artigo 27 do CDC), não havendo possibilidade de incidência de ambos os prazos”, disse.

ACIDENTE DE CONSUMO

Prosseguindo no julgamento, a ministra ressaltou que a relação jurídica estabelecida entre as partes se caracteriza como de consumo e, nesse contexto, a ocorrência de acidente que cause danos aos usuários representa, nos termos do artigo 14 do CDC, defeito na prestação do serviço.

“Como decorrência lógica, a ação de indenização ajuizada pelo consumidor fica sujeita ao prazo prescricional específico do CDC, que é de cinco anos a contar do conhecimento do dano e de sua autoria”, completou.



Comissão de Transportes aprova versão eletrônica de documentos de trânsito

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 6656/16 que cria uma versão eletrônica da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), bem como do Certificado de Registro de Veículo (CRV) e o Certificado de Licenciamento Anual, vinculado ao CRV.

A versão eletrônica será equiparada ao documento físico para todos os fins legais.

O projeto apresentado pelo deputado Felipe Bornier (Pros-RJ) recebeu parecer favorável do relator, deputado Remídio Monai (PR-RR).

O relator manteve o objetivo do texto original, mas fez alterações por meio de substitutivo para deixar claro que os documentos digitais devem ser autenticados conforme a Infraestrutura de Chaves Pú-

blicas Brasileira (ICPBrasil) – o sistema de certificação para documentos eletrônicos adotado pelo país.

O deputado também substituiu a palavra “digital”, presente no texto inicial, por “eletrônica”.

Remídio Monai acredita que “além da facilidade e praticidade para os condutores, que poderão ter os documentos armazenados disponíveis no celular, a medida proporcionará segurança e confiabilidade aos agentes de fiscalização do trânsito”.

Pelo texto aprovado, caberá ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentar a emissão eletrônica do CRV.

TRAMITAÇÃO

O projeto será analisado ainda de forma conclusiva pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Câmara aprova criação de prêmio para melhorar segurança no trânsito

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania aprovou nesta quarta-feira (11) o Projeto de Lei 651/11, do deputado Hugo Leal (PSD-RJ), que cria o prêmio “Trânsito Melhor e Mais Seguro”, para ações que tenham o objetivo de melhorar a segurança no trânsito.

A proposta, que pareceu favorável do relator, deputado Hildo Rocha (PMDB-MA), já havia sido aprovada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Finanças e Tributação. Como tramitava em caráter conclusivo, o projeto está aprovado pela Câmara e segue agora para o Senado.

Segundo o texto aprovado, o prêmio será concedido anualmente, terá âmbito nacional e será financiado por recursos do Fundo de Segurança e Educação de Trânsito (Funset). Formado por 5% do valor arrecadado com multas de trânsito, esse fundo foi instituído pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

VALORES

O primeiro lugar receberá

o valor de R\$ 50 mil; o segundo, R\$ 30 mil; e o terceiro, R\$ 10 mil. Esse valor deverá ser revisto a cada três anos. Emenda da Comissão de Viação e Transportes definiu que regulamentação futura deverá definir estratégias, participantes e temas para a premiação.

De acordo com Hugo Leal, a premiação deverá contemplar ações que, entre outras, estejam “vinculadas à infraestrutura, a exemplo da sinalização e engenharia de tráfego, como também à educação do condutor, com vistas à melhoria da mobilidade e da segurança do trânsito”.

Billy Boss - Câmara dos Deputados



Dep. Hildo Rocha

CCJ vota possibilidade de jovens anteciparem testes para obter CARTEIRA DE MOTORISTA



Jovens com menos de 18 anos poderão antecipar etapas do processo de obtenção da carteira de motorista. O projeto de lei (PLS 58/2017) do senador Dário Berger (PMDB-SC) que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997) para permitir que algumas exigências, como a frequência a aulas teóricas e a realização do exame psicotécnico, possam ser cumpridas três meses antes de o candidato completar 18 anos está na pauta da reunião da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) desta quarta-feira (18), a partir das 10h.

Em relação às aulas práticas e ao exame de direção veicular, o projeto determina que só poderão ser realizados após o futuro motorista atingir a maioria penal. O PLS 58/2017 também admite a antecipação dos mesmos requisitos para quem quiser mudar a habilitação para as categorias D (ônibus) e E (veículo com dois reboques acoplados), para as quais o CTB exige idade mínima de 21 anos.

Na avaliação de Dário, a modificação no CTB vai desburocratizar o processo de retirada da habilitação para os jovens.

“Reduziríamos significativamente a angústia dos candidatos à primeira habilitação nos exames teóricos, importantes sobre todos os pontos de vista, e que não raras vezes conduzem a reprovação em razão desse estado de espírito. Ao permitirmos que o jovem inicie antecipadamente o processo, estaremos aumentando as suas chances de poder dirigir o mais próximo possível da data permitida em lei”, considerou o autor do projeto.

Os argumentos apresentados convenceram o relator, senador Randolfe Rodrigues (Rede - AP), a recomendar a aprovação da medida.

“É bastante razoável que o candidato realize as etapas do processo de habilitação, exceto aulas práticas e exame de direção veicular, nos três meses anteriores à data em que complete 18 anos”, concordou Randolfe.

O relator defendeu ainda a antecipação do processo para os candidatos às habilitações nas

categorias D e E, “dada a carência de motoristas profissionais em muitas regiões do Brasil”.

O PLS 58/2017 é terminativo na CCJ, ou seja, caso aprovado, será enviado à Câmara dos Deputados. No entanto, recurso apoiado por nove senadores pode levá-lo a ser avaliado em Plenário.

TRANSPORTE DE CRIANÇAS

Outra proposta sobre trânsito na pauta da comissão é o projeto de lei da Câmara (PLC 46/2017) que obriga a realização de testes de impacto com assentos para transporte de crianças em veículos. A proposta recebeu parecer favorável da relatora, senadora Simone Tebet (PMDB-MS).

Os assentos infantis vêm em diferentes variedades: bebê-conforto, cadeira especial ou assento de elevação. Segundo o projeto, eles terão que receber certificação de órgãos e entidades de controle de qualidade, após a realização de testes de impacto frontal e lateral. A proposta também modifica o CTB, incluindo a medida.

Simone considerou a mudança trazida pelo PLC 46/2017 “conveniente e oportuna”. Conforme observou, o dispositivo de retenção dos assentos infantis automotivos é equipamento necessário para o transporte seguro de crianças até sete anos. Ao limitar o deslocamento do corpo, reduz os riscos de ferimentos em caso de colisões ou freada brusca.

“A importância do uso de um equipamento de qualidade evidencia-se pelo fato dos acidentes de trânsito serem a principal causa de morte na faixa etária de 1 a 14 anos no Brasil, de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran)”, acrescentou Simone no parecer.

Apesar de os dispositivos de retenção de assentos infantis já estarem regulamentados pelo Inmetro e pelo Contran em nível infralegal, a relatora do PLC 46/2017 avaliou como importante que a obrigatoriedade de certificação desses mecanismos seja inserida no CTB. A medida entraria em vigor no prazo de 180 dias.

O que pais e mães precisam saber sobre acidentes com crianças?

Em sua grande maioria, pais e mães costumam acreditar que nada de mal pode acontecer aos seus filhos quando estão por perto. E, quando a criança se machuca devido a um acidente, esse fato quase sempre acaba sendo visto como um caso isolado, uma fatalidade, algo que não poderia ser evitado. Entretanto, isso não é verdade.

Diversas situações do dia a dia podem representar riscos para as crianças e as machucarem seriamente. Os acidentes – como afogamento, queimadura e queda – são a principal causa de morte de crianças e adolescentes de um a 14 anos no Brasil. Anualmente, cerca de 3,8 mil crianças morrem e outras 117 mil são internadas devido a algum tipo de acidente no país.

Mas, apesar de muito comuns, a boa notícia é que, em 90% dos casos, os acidentes com crianças podem ser evitados com medidas simples de prevenção. Por isso, é tão importante que pais, mães, familiares e responsáveis por crianças se informem sobre o assunto e aprendam a reconhecer riscos e formas de evitá-los.

A seguir, confira tudo o que você precisa saber para evitar acidentes com crianças.

Por que tantos acidentes acontecem com crianças?

Sempre é importante termos em mente que crianças não são versões miniaturas dos adultos. Elas apresentam diversas diferenças em relação aos adultos quanto ao seu desenvolvimento, experiência e comportamento. E todos esses fatores são agravantes em casos de acidentes.

Por serem menores e ainda estarem se desenvolvendo fisicamente, os corpos das crianças são mais frágeis, pois possuem a pele mais fina, órgãos internos ainda imaturos e o esqueleto mais delicado. Sendo assim, os acidentes tendem a ter consequências mais graves entre as crianças. Um queimadura com café quente, por exemplo, em um adulto pode representar uma lesão superficial, já em uma criança pode atingir camadas mais profundas da pele.

Outra característica que favorece a ocorrência de acidentes com crianças é elas possuem, proporcionalmente, a cabeça mais pesada do que o resto do corpo – o que não acontece com os adultos. Devido a isso, elas são mais propensas a perder o equilíbrio e caírem e têm mais dificuldade para se levantarem. Ou seja, se uma criança pequena se desequilibra e cai em uma piscina infantil, ela muitas vezes não tem força suficiente para levantar o rosto e o tronco para tirá-los da água e acaba se afogando.



Além disso, crianças ainda não possuem totalmente desenvolvida sua coordenação motora e capacidade de reconhecer situações perigosas. Elas não sabem que não podem escalar qualquer móvel, pois nem imaginam que ele pode tombar sobre elas. Não sabem também que não podem brincar sozinhas dentro do porta-malas de um carro, pois não têm noção de que se ficarem presas lá dentro podem acabar sem ar. Em razão dessa imaturidade e falta de experiência, muitas vezes elas acabam se colocando em risco sem saber e depois não têm habilidade para se livrar dessas circunstâncias.

Por isso, é tão importante que os adultos responsáveis por crianças tenham noção do que pode representar perigo para elas e ajam preventivamente para evitar que elas se machuquem gravemente.

Como é possível evitar que acidentes com crianças?

Acidentes são eventos que acontecem independentemente da vontade de uma pessoa. Podem gerar lesões leves ou graves, deixar sequelas permanentes e até mesmo causar a morte.

Para a Criança Segura, a prevenção é a melhor forma de evitar que acidentes com crianças aconteçam. E todos nós podemos agir de alguma forma para impedir que meninos e meninas se machuquem gravemente. Confira algumas atitudes que podem te ajudar nessa tarefa:

Informe-se

Quando buscamos informações, aprendemos que muitas situações e objetos que parecem inofensivos podem representar riscos para as crianças. Esse é o primeiro passo para evitarmos acidentes.

Adote comportamentos seguros

Bom, não adianta só ter informação e não usá-la na prática. Ou seja, se

você aprendeu que é mais seguro virar o cabo da panela para dentro do fogão quando estiver cozinhando, é muito importante adotar esse comportamento seguro no seu dia a dia.

Faça alterações nos ambientes

Muitas vezes, apenas mudar o comportamento não é o suficiente para evitar um acidente. Em alguns casos, é necessário que haja mudanças físicas no ambiente. Mas calma! Não estamos falando de grandes reformas. Alterações pequenas podem gerar grandes resultados, como utilizar protetores de quina, fixar móveis e televisores à paredes para não correrem o risco de tombarem sobre a criança, etc;

Uso de equipamentos de segurança

Algumas situações requerem o uso de equipamentos específicos para garantir a segurança dos pequenos. É o caso da utilização da cadeirinha no transporte de crianças em veículos ou do capacete ao andar de bicicleta. Esses dispositivos podem salvar vidas, não deixe de utilizá-los.

Cobre a criação e fiscalização de leis que garantam mais segurança para as crianças

Proibir a fabricação e comercialização de andadores no Brasil. Tornar obrigatório que parquinhos infantis sigam as recomendações de segurança da ABNT. Esses são só alguns exemplos de projetos de lei relacionados à segurança das crianças que estão sendo discutidos no Congresso Nacional. Pressionar as autoridades públicas para que eles prestem atenção nessas questões é uma forma de evitar muitas mortes de crianças em acidentes.

No site da Criança Segura, você pode ter acesso a notícias, dados e dicas de como evitar cada tipo de acidente, em cada faixa etária e por tipo de ambiente. Vale a pena conferir essas informações.

Curso On-line da Criança Segura para Familiares e Responsáveis

Se você se interessou por esse assunto e quer se aprofundar ainda mais no tema, que tal fazer um curso on-line, totalmente gratuito, e oferecido pela Criança Segura – organização referência sobre prevenção de acidentes com crianças no Brasil?

Então, inscreva-se em nosso curso para Familiares e Responsáveis. Desenvolvido para todos àqueles que convivem com crianças, esse curso ensina a você quais medidas podem ser adotadas para prevenção de acidentes com crianças, dá dicas de comportamentos seguros e explica como fazer adaptações no ambiente em que a criança vive para evitar acidentes.

Saiba como ser ressarcido por danos no veículo após cair em buraco

Má condição no asfalto pode gerar prejuízos ao motorista, mas a conta nem sempre deve ser do dono do veículo. Se você caiu em um buraco ao dirigir pelas ruas da cidade e teve prejuízos por conta desse acontecimento, saiba que pode recorrer com uma ação na justiça para receber indenização.

Basta provar que os prejuízos foram causados pelas más condições do asfalto para ser reembolsado pelo poder público. Esse é um direito que os cidadãos possuem, já que é obrigação do poder público manter as ruas asfaltadas.

Como solicitar reembolso para os prejuízos no meu carro após cair em um buraco

Buracos nas vias públicas estão cada vez mais frequentes e essa é uma queixa comum em diversos municípios brasileiros. Porém, os motoristas não precisam arcar com o prejuízo, já que manter as vias com a manutenção em dia é um dever do órgão público.

Se o problema ocorre em rodovias privatizadas, ou seja, aquelas pedagiadas, os motoristas recebem reembolso de forma mais ágil, além de encarar um processo menos complicado. Mas isso não significa que se o problema ocorrer dentro da cidade, se deva desistir de um direito de ser ressarcido.

Especialistas informam que o processo pode levar até cinco anos para se resolver, porém, os motoristas não precisam arcar com despesas, já que podem entrar com um processo no Juizado Especial Cível, este não possui custas processuais.

Para entrar com a ação na Justiça é preciso que o dono do veículo prove que o problema no veículo foi causado pelas más condições do asfalto. O valor de reembolso é em relação ao que foi gasto para o conserto total do veículo.

Porém, é preciso apresentar alguns itens, como o boletim de ocorrência, imagens, testemunha e o orçamento da oficina.

PROBLEMAS NOS VEÍCULOS NÃO SÃO CAUSADOS APENAS QUANDO CAEM NOS BURACOS

Quem trafega pelas ruas das grandes cidades reclamam dos prejuízos financeiros que são causados por conta das más condições dos asfaltos. Isso gera custos para os donos de veículos, já que precisam ajustar a suspensão dos carros com certa frequência.

Em diversos pontos das cidades, interior e capital, trafegar pelas ruas é praticamente participar de um rally. A diferença é que os veículos não são para essa finalidade e nem tampouco os motoristas estão ali por diversão.

Esses problemas nas vias causam mais estresse nos motoristas e, juntando com problemas comuns do dia a dia como trabalho, por exemplo, aumenta o risco de acidentes.

Para complicar um pouco mais, esses buracos não estão em um trecho ou outro, mais sim na maioria deles. Desviar de um buraco é praticamente impossível em algumas vias e a opção do motorista é “escolher” por qual passar.

COMO FUNCIONA A INDENIZAÇÃO PELO ÓRGÃO PÚBLICO PARA REPARAR O VEÍCULO PARA QUEM TEM SEGURO AUTO?

Quem conta com um seguro auto pode acionar o seguro para cobrir essas despesas, mas como esse é um problema que deve ser ressarcido pelo órgão responsável pela manutenção das vias, não é indicado acioná-lo.

Quando se contrata essa proteção, o motorista fica tranquilo se algo ocorrer com o veículo, pois sabe que a seguradora vai cobrir os danos ao veículo. Porém, nem sempre vai compensar acionar essa proteção, devido ao valor da franquia.

Sempre que o segurado precisa reparar algum dano ao veículo, terá que pagar a franquia e muitas vezes o valor cobrado é alto e acaba não compensando. Por isso é indicado efetuar os reparos e entrar com ação contra o órgão público. (As informações são do site SeguroAuto.org.)



Estudo apresenta as rodovias esquecidas pelo poder público

Análise histórica da Pesquisa CNT de Rodovias mostra a evolução qualitativa das 15 piores ligações rodoviárias no período de 2004 a 2017

O que leva uma Ligação Rodoviária a aparecer de forma frequente nas últimas posições da Pesquisa CNT de Rodovias durante 14 anos? Para responder a essa pergunta, a Confederação produziu o estudo Rodovias Esquecidas do Brasil – Transporte Rodoviário. O levantamento selecionou as 15 ligações rodoviárias esquecidas das 109 avaliadas anualmente pela CNT. Como critério, adotou-se a regra de que a extensão deveria ser majoritariamente de jurisdição federal e que aparecesse por, pelo menos, quatro vezes entre as vinte últimas posições do ranking de classificação de ligações da Pesquisa CNT de Rodovias nas edições publicadas entre 2004 e 2017.

Durante esse período, foram realizadas 13 pesquisas utilizando os mesmos métodos de avaliação, o que permitiu a construção de uma base de dados ampla o suficiente para verificar a evolução da qualidade das ligações selecionadas.

O presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte), Clésio Andrade, diz que a superação desses problemas requer fortes investimentos em infraestrutura.

“O quadro apresentado pela CNT nesse estudo é dramático, pois demonstra a incapacidade do Estado de promover a melhoria das rodovias brasileiras, o que leva à perpetuação das deficiências na infraestrutura de transporte”.

Veja as 15 piores ligações rodoviárias entre 2004 e 2017:

- 1 – Açailândia (MA) – Miranda do Norte (MA)
- 2 – Araguaína (TO) – Picos (PI)
- 3 – Barracão (PR) – Cascavel (PR)
- 4 – Dourados (MS) – Cascavel (PR)
- 5 – Florianópolis (SC) – Lages (SC)
- 6 – Governador Valadares (MG) – João Neiva (ES)
- 7 – Jataí (GO) – Piranhas (GO)
- 8 – Maceió (AL) – Salgueiro (PE)
- 9 – Manaus (AM) – Boa Vista (RR) – Pacaraima (RR)
- 10 – Marabá (PA) – Dom Eliseu (PA)
- 11 – Marabá (PA) – Wanderlândia (TO)
- 12 – Poços de Caldas (MG) – Lorena (SP)
- 13 – Porto Velho (RO) – Rio Branco (AC)
- 14 – Rio Brillante (MS) – Porto Murtinho (MS)
- 15 – Salvador (BA) – Paulo Afonso (BA)

A conclusão mostra que as más condições das rodovias que compõem as ligações se devem ao baixo nível de investimento realizado pelo governo federal. Apesar de a maior parte dos recursos, 67,9% do orçamento público federal aportado especificamente nas ligações, ser destinada a ações de manutenção, o volume de recursos é insuficiente para promover a melhoria da qualidade oferecida aos usuários.

A CNT calcula que sejam necessários R\$ 5,80 bilhões apenas para solucionar os principais problemas identificados nessas rodovias. Assim, para recuperar apenas as piores ligações rodoviárias do país, é necessário destinar a essas ações prioritárias o equivalente a 69,7% do recurso autorizado pelo governo federal para intervenções rodoviárias em 2017.

Vale ressaltar que os valores identificados podem não representar a totalidade dos investimentos feitos nas rodovias em questão. Isso pode ocorrer pela falta de transparência do governo na divulgação dos dados e pela ausência de identificação correta das BRs onde houve aplicação de recursos.

Em três meses, Seguro DPVAT registra mais de 87 mil indenizações pagas

Segundo o Boletim Estatístico da Seguradora Líder, de janeiro a março de 2018, houve queda de 11% no volume total de indenizações ante mesmo período do ano passado

A Seguradora Líder, administradora do Seguro DPVAT, registrou o pagamento de 87.508 indenizações a vítimas de acidentes de trânsito no primeiro trimestre de 2018. O número mostra uma redução de 11% em relação ao mesmo período do ano passado. Entre janeiro e março, as indenizações por morte (9.196) e invalidez permanente (62.781) apresentaram queda de 2% e 15%, respectivamente, ante 2017. Já o reembolso de despesas médicas teve crescimento de 6% na mesma comparação.

Seguindo a tendência dos anos anteriores, a motocicleta permanece sendo responsável pela maior parte das indenizações: 76%, apesar de representar apenas 27% da frota nacional de veículos, de acordo com dados do Denatran. Do total de indenizações pagas no trimestre, 66.201 foram para acidentes envolvendo motocicletas. Destas, 76% foram para

invalidez permanente (50.469) e 7% para morte (4.578).

A região Nordeste também lidera o número de indenizações pagas pelo Seguro DPVAT, embora sua frota seja a terceira maior do país (17% dos veículos). De janeiro a março, os estados nordestinos registraram 27.345 casos, o que corresponde a 31% do total. A região é impactada, principalmente, pelos acidentes com motocicletas (64% dos casos). Já a região Sudeste teve a maior incidência dos acidentes com vítimas fatais (34% do total de 9.196). A área concentra 49% da frota nacional de veículos do país.

No primeiro trimestre do

ano, a maioria das indenizações pagas foi para vítimas do sexo masculino. A faixa etária mais atingida foi de 18 a 34 anos, representando 48% do total pago. Além disso, 23% dos acidentes indenizados ocorreram no período do anoitecer, entre 17h e 20h.

A Seguradora Líder divulga, mensalmente, os dados de indenizações pagas para que eles se tornem insumos para a construção de políticas públicas que contribuam para que o trânsito brasileiro se torne menos violento. A companhia tem o compromisso de contribuir na formulação de ações para prevenção de acidentes e educação no trânsito.



Entenda o que muda com a regulamentação dos aplicativos de transporte no Brasil

Lei sancionada pelo presidente Michel Temer estabelece regras que devem ser cumpridas por municípios, Distrito Federal e motoristas

Com a sanção da lei que regulamenta os aplicativos privados de transportes, os municípios e o Distrito Federal precisarão padronizar algumas regras para tornar mais seguro o uso dos serviços oferecidos por empresas como a Uber, Cabify e 99 POP. Confira as principais mudanças:

OBRIGAÇÕES DOS MUNICÍPIOS E DO DISTRITO FEDERAL

- cobrar os tributos muni-

cipais devidos pela prestação do serviço;

- exigir a contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

- exigir a inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

OBRIGAÇÕES DOS MOTORISTAS

- possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

- usar veículo que atenda

aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

- emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

- apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

O QUE NÃO MUDA

A nova lei não obriga que os carros dos aplicativos de transporte tenham placa vermelha, como os táxis. Os motoristas não precisam ser os proprietários dos carros nem ter concessões para oferecer esses serviços. Essas regras continuam valendo apenas para os táxis.



CARTAS

FALTA DE INFORMAÇÃO

É absurda a demora do Ministério da Saúde em tabular seus dados. Como pode, em pleno mês de março de 2018, eles terem apenas uma preliminar dos números de mortalidade no trânsito no país, em 2016? Pior ainda são as constantes tentativas de mascaramento das informações. Gente, vamos ser realistas! Somente quando tivermos um perfil concreto da situação, poderemos planejar ações assertivas para reverter esse cenário de guerra!

Taís Vendral – Brasília-DF

VERGONHA ALHEIA

Sem dúvida alguma, não há como não sentir vergonha alheia com essas constantes trapalhadas do Contran. É tanto erro banal que a gente fica sem entender o que se passa dentro daquela instituição. Se fosse um caso ou outro. Mas, não! Toda hora eles voltam atrás. Como bem disse o presidente do Monatran: “basta haver qualquer reação da sociedade, que eles recuam”. Além de desmoralizante, é deseducador!

Jonas Freixes – São Paulo/SP

PONTES DE FLORIPA

Na torcida para que realmente iniciem as obras de reforma das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, em Florianópolis. Confesso que cada travessia é uma tensão e, se tem fila, quase entro em pânico... fico tentando me lembrar o que fazer para sair do carro, caso ele caia na água... isso se eu sobreviver. Se minha filha está junto então, a neura piora. Fico repassando as regras. Socorro! Só espero que as autoridades públicas cumpram com o seu dever e nos livrem de uma tragédia destas proporções.

Caroline Ramos – Florianópolis/SC

QUEBRA-GALHO

Achei bem interessante essa iniciativa dos flanelinhas em João Pessoa, orientando o trânsito durante o apagão, ocorrido no mês passado. Embora não seja o ideal, ao menos, quebrou o galho naquela ocasião.

Mário Ferreti – Campo Grande/MS

DRIVERLESS CAR

Adorei o artigo do Dr. José Roberto Dias sobre carros autônomos! Parece coisa de filme, mas também acredito que o advento dessa tecnologia minimizará a tragédia do trânsito nosso de cada dia. Creio que as máquinas serão muito mais humanas do que muitos motoristas que só sabem querer tirar vantagem e não se preocupam em respeitar as regras vigentes... e depois ainda reclamam da “indústria da multa”. Pena que o Brasil deve demorar para aplicar alguma coisa desse tipo. Até para trocar uma simples placa já se enrola ☹

Daniel Marques – Rio de Janeiro/RJ

CARLI FILHO

É tão triste ler sobre esse caso do ex-deputado Carli Filho. Finalmente, a “justiça” foi feita. Mas, quantos familiares de vítimas fatais no trânsito não recebem nem ao menos este “consolo”? Fico admirado com a mãe de uma das vítimas (Christiane Yared) que levantou uma bandeira e está lá na Câmara tentando fazer alguma coisa. Mas a dor que nunca morre é sempre visível nos olhos dela.

Simon Clajus – Cuiabá/MT

SONO AO VOLANTE

O sono é realmente uma arma traiçoeira. Um inimigo incontrolável, especialmente quando estamos ao volante. Espero que, cada vez mais, os motoristas se conscientizem desse perigo e prestem mais atenção aos sinais do corpo quando forem dirigir. É extremamente necessário estar descansado ao assumir a direção de um veículo, sob pena de colocar a própria vida em risco e a de muitos outros inocentes.

João Paulo – Belo Horizonte/MG

FEBRE AMARELA

Nunca tinha parado para pensar sobre a relação entre o transporte e a febre amarela, assim como tantas outras doenças. Sem dúvida alguma, como afirmou o Dr. Dirceu Alves Jr., a grande mobilidade do ser humano tem contribuído demais para a disseminação de doenças. Mais uma vez, cabe-se a consciência de toda a população e dos órgãos governamentais para erradicar insetos que possam estar sendo transportados, impedindo a chegada dos mesmos aos grandes centros.

Neuza Neuman – Curitiba/PR

TRANSPORTE MARÍTIMO

Meu sonho é ter um transporte marítimo de qualidade atendendo a região da Grande Florianópolis. Não vejo a hora de não precisar mais enfrentar horas de trânsito para chegar ao trabalho. Seria perfeito ter um barco ligando o bairro Barreiros, em São José, ao Norte da Ilha. Espero viver para ver isso! Pois, por enquanto, parecem só promessas vãs de campanha ☹

Marcos Teslo – São José/SC

AS VIAGENS DO MAURO!

ESSA TIRINHA FOI DESENHADA POR LUÍS BRÜEH, EM UM HOTEL EM JAIPUR, NA ÍNDIA.

Governador admite a possibilidade da entrega da Ponte Hercílio Luz ser adiada para 2019

Durante a coletiva em que anunciou o corte de 239 cargos comissionados, o governador Eduardo Pinho Moreira (PMDB) também respondeu perguntas sobre outras pautas que devem fazer parte do seu mandato. Entre os questionamentos estava a possibilidade de adiamento da entrega da Ponte Hercílio Luz, que estava prevista para 23 de dezembro de 2018.

“Acho que sim, mas isso tudo depende da questão técnica e das peças que fazem parte da obra”, comentou Pinho Moreira, que em seguida garantiu que o dinheiro para finalizar a reforma da ponte está garantido.

De acordo com o secretário de Estado de Infraestrutura, Paulo França, a assinatura do aditivo avaliado em R\$ 37 mi-

lhões deve impactar o prazo de entrega da obra. Atualmente os técnicos da secretaria ainda estão ajustando os trâmites burocráticos para finalizar o aditivo solicitado pela empresa portuguesa Teixeira Duarte, responsável pela obra.

França ainda comentou que o Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra) irá aguardar a oficialização do aditivo de valor para avaliar o cronograma e se manifestar publicamente sobre o prazo de conclusão da reforma da Hercílio Luz. Até porque, neste caso, pode ser necessário um aditivo de prazo.

Segundo aditivo da obra

Esse é o segundo aditivo solicitado pela Teixeira Duarte para a reforma da Ponte Hercílio Luz. O primeiro aditivo foi celebrado com sete meses do

começo da obra, no valor de R\$ 11 milhões. Com os aditivos, o valor original estimado em R\$ 262 milhões deve passar para R\$ 313 milhões.

A justificativa para a empresa ter solicitado mais um aditivo são algumas mudanças em relação ao projeto original, as quais representam um aumento de 19,4% em relação ao custo inicial da obra. O dinheiro deve ser pago com recursos do Pacto Por Santa Catarina, o mesmo fundo de onde está saindo o restante do valor do contrato.

Valores da obra

Original: R\$ 262.925.435,21

Reajustes: R\$ 2.206.868,75

1º aditivo: R\$ 11.171.236,46

Atual: R\$ 276.303.540,42

2º aditivo a ser assinado:

R\$ 37 milhões

Futuro: R\$ 313.303.540,42



ESPAÇO LIVRE

Anna Maria Garcia Prediger*



Indústria da multa, ou seria de infratores?

Hoje comecei uma nova etapa como instrutora em meu currículo. Minus aulas há alguns anos para a primeira habilitação e para habilitados que têm medo de dirigir, e agora, comecei a ministrar aulas para condutores infratores, a turma da Reciclagem, a qual sempre relutei e combati. Por que combati? Por receio entrar em discussão ou algo parecido, pois afinal de contas, são pessoas que estão realizando o curso não por seu bom comportamento no trânsito.

Enfim, agora comecei essa etapa, e quero falar um pouco sobre esse tema. A turma que eu tive oportunidade de lecionar, até que não se comportaram tão mal. Grande maioria foi por estacionamento, e o rotativo, cada um com seus motivos, ou desculpas.

Quase que em sua maioria, os condutores infratores se acham injustiçados, não querem cumprir essa pena, e ADORAM utilizar a frase INDÚSTRIA DA MULTA. Dizem que o DETRAN somente quer tirar dinheiro do povo, do cidadão de bem, e ainda dizem que NÃO TEM COMO andar muito, dirigir o dia inteiro, sem cometer infrações com as ARAPUCAS colocadas nas ruas (chamados radares).

Ouvi uma condutora infratora dizer “onde já se viu, me multar só porque eu estava estacionada em cima da calçada, mas eu estava com o pisca-alerta acionado”! Fiquei pasma quando ouvi isso.

Isso somente nos mostra que precisamos sim, e muito, de um curso a cada 5 anos, para renovar os conhecimentos dos nossos condutores, que infelizmente, muitas vezes cometem infrações, por desconhecimento da lei, e todos deveriam apoiar esta ideia, para conhecer mais de legislação de trânsito!!! Infelizmente, isso não vai acontecer tão cedo, mas se faz necessário ir em busca de conhecimento, por algo que está tão dentro de nosso dia a dia.

Precisamos entender que não, não existe indústria da multa, mas sim de infratores, basta ficarmos parados 10 minutos em uma esquina movimentada, que iríamos encher um bloco de autuações, das mais diversas infrações, e se houvesse abordagem então, iríamos ficar indignados com a quantidade de pessoas que dirigem com a CNH suspensa, ou sem CNH mesmo. Vejo isso nas aulas, tanto de primeira habilitação, quanto de reciclagem.

Precisamos sim de mais educação, e mais

fiscalização, afinal, as duas andam juntas, e muitas vezes as pessoas só se conscientizam, ou param de cometê-las, com a certeza de que será pego, e será penalizado por isso.

Precisamos entender que o trânsito é feito de pessoas, e que os “acidentes” não acontecem por acaso, por obra do destino, e sim porque muito provavelmente, alguém cometeu uma infração. Disse aos meus condutores infratores, que eles tem sorte, de não terem machucado ninguém, e que tão somente foram penalizados com multas, pontos e suspensão em suas carteiras, e que certamente, eles não gostariam de ter, além disso, em seu histórico de motoristas, a lesão ou homicídio, causado por sua irresponsabilidade no trânsito.

Vamos colocar a mão na consciência e nos portar melhor ao assumir a direção de nossos veículos, inclusive no que diz respeito à vagas de estacionamento, pois outros também precisam utilizá-las, e faz parte da consciência cidadã, permitir que isso ocorra. (Fonte: Portal do Trânsito).

* Instrutora de CFC (Centro de Formação de Condutores)

Mobilidade urbana: nosso compromisso com o dia a dia da sociedade



Ponte de Bertiooga - SP



Viaduto Santo Amaro - SP



Ponte Mauricio Joppert - SP/MS



Elevado do Joá - RJ

Há quatro décadas, a Concrejato Engenharia tem se destacado em projetos de recuperação e reforço de estruturas, restauro de patrimônio histórico, retrofit, obras industriais e especiais e geotecnia.

Com amplo portfólio no segmento de transportes, a Concrejato tem expertise em serviços de recuperação e reforço estrutural em pontes e viadutos, incluindo reforço estrutural para ampliação da capacidade de carga, recuperação de estruturas atingidas por incêndios e pela interferência de agentes agressivos, reabilitação de estruturas submersas e tratamento de infiltrações, além de alargamento e alteamento de Obras de Arte Especiais.

Uma atuação que reflete nosso compromisso para garantir um dia a dia com mais mobilidade e segurança para a sociedade.

40 DESDE 1978
CONCREJATO
ENGENHARIA

concrejato.com.br