

Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - AGOSTO DE 2014 - ANO 5 - Nº 56



MOTO: A MAIOR CAUSADORA DE INVALIDEZ ENTRE JOVENS

EDITORIAL

**ORTOPEDISTAS DISCUTEM
IMPACTO SOCIAL CAUSADO
POR ACIDENTE DE MOTO**

PÁGINA 15

**MOTOS SUPERAM
NÚMERO DE VEÍCULOS EM
10 ESTADOS BRASILEIROS**

PÁGINA 16

KOERICH
Gente Nossa



RESPEITAR O TRÂNSITO É RESPEITAR A VIDA.



SENTIDO
CIRCULAR
OBRIGATÓRIO



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA
DE BICICLETAS



PROIBIDO
MUDAR DE
FAIXA DE
TRÂNSITO

EDITORIAL

MOTOS:

Mais de 100 mil
inválidos em 3 meses

Chega a parecer surreal, mas trata-se da verdade nua e crua. Em recente levantamento divulgado pela Líder, administradora do Seguro Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), os acidentes com motos deixaram quase 120 mil jovens inválidos no Brasil, só nos três primeiros meses deste ano.

Invalidez... Dá para imaginar o que é ficar inválido e com graves sequelas permanentes quando se tem a vida inteira pela frente? E o mais lamentável é que, em geral, estes acidentes poderiam ser evitados se a imprudência não fosse a regra.

Sofrimento para a família, sofrimento para os próprios jovens e consequências desastrosas para a sociedade como um todo, que têm afetadas desde a economia até a saúde pública.

Centenas de leitos dentro dos grandes hospitais são ocupados por pessoas que não deveriam estar lá. Depois de semanas, muitas vezes, meses, a volta para casa é proporcionalmente dolorosa. A reintegração ao mercado de trabalho nem sempre é possível e a sociedade como um grande corpo padece.

Sem dúvida, a moto é uma alternativa para o trânsito congestionado e para o alto custo dos automóveis. Mas não podemos permanecer inertes frente a estas estatísticas.

Ainda segundo os dados da Líder, 74% das indenizações pagas pelo seguro obrigatório por morte ou invalidez permanente foram para vítimas de acidentes com motos e o Nordeste lidera esta lista com 33%. Provavelmente porque a frota de motos no Nordeste já ultrapassa a de carros e isso deve se refletir nas estatísticas. De qualquer forma, isso não diminui a barbárie. Só em Pernambuco, por exemplo, 42% das pessoas mortas no trânsito, nos três primeiros meses deste ano, foram vítimas de acidentes com motos.

Como se não bastassem esses números tão assustadores, mais de 50% desses quase 120 mil têm idade entre 18 anos e 34 anos.

Em São Paulo, estado mais próspero, desenvolvido e populoso do Brasil e da América do Sul, andar de moto ou a pé pode aumentar consideravelmente o risco de morrer em um acidente. Nada menos do que 80% das vias de São Paulo são consideradas de alto risco para motociclistas. O número cai levemente para 75% para pedestres e 62% para motoristas.

É preciso dar um basta! Não podemos mais assistir inertes esta situação desesperadora, especialmente com relação às motos. Cada um de nós precisa fazer a sua parte, mas é fundamental que o governo federal inicie, com urgência, uma ação voltada exclusivamente para os motociclistas.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
ellenjornalista@uol.com.br



Calçado impróprio



Você sabia que a utilização inadequada de calçados ao dirigir pode colocar em risco a segurança do trânsito e trazer multas aos motoristas? Pois é! Calçados que não se fixam aos pés, como chinelos e tamancos, e os saltos altos e sapatos de bico fino podem comprometer a segurança e aumentar o risco de acidentes.

É importante lembrar ainda que o Artigo 252 do Código Brasileiro de Trânsito prevê multas para quem dirigir usando qualquer tipo de calçado que não se firme nos pés. Desta forma, são proibidos chinelos e sandálias que não possuam tiras fixas nos calcanhares ou sapatos de salto alto e tamancos, que podem se enroscar nos pedais do veículo.



Esquecimento de bebês

Um estudante americano de 12 anos criou um dispositivo que pode ajudar a salvar a vida de crianças ao impedir que elas sejam esquecidas em carros e acabem morrendo devido ao calor dentro dos veículos. Andrew Pelham criou o E-Z Baby Saver, uma faixa feita de elásticos e fita adesiva. Confeccionada

em cores bem chamativas, a faixa é presa ao assento do motorista e à maçaneta da porta dianteira do carro. Ao abrir a porta para deixar o veículo, o motorista fica "preso" pela faixa. O objetivo é chamar a atenção dos pais para que se lembrem de checar os bancos traseiros ao sair do carro.

Rússia

A Procuradoria Geral da Rússia ofereceu ao Ministério da Saúde do país o cadastramento de motoristas que sofrem de alcoolismo, dependência de drogas ou doenças de sistema nervoso e que tiverem registro em respectivas clínicas especializadas de saúde. A ideia é criar um banco de dados unificado listando cidadãos russos proibidos por diversos motivos de conduzir veículos na Rússia com o objetivo de diminuir acidentes de trânsito provocados pelo uso de álcool.



FLAGRANTE DO DESRESPEITO

Na rua Antenor Valentim da Silva, em São José, leitor flagra o desrespeito com o pedestre. Lixo, entulho e materiais de construção impedem a passagem há meses e o pedestre precisa se arriscar por entre os carros.

Mídias sociais

De acordo com uma pesquisa do Centro de Tecnologia Allianz, realizada na Alemanha, Áustria e Suíça, as mídias sociais já causam 1/3 dos acidentes de trânsito ocorridos nestes países. Com a popularidade cada vez maior de smartphones, de aplicativos e a abundância de outros dispositivos eletrônicos portáteis, é cada vez mais frequente a distração dos motoristas com as mídias sociais. Ainda de acordo com o estudo da Allianz, o risco de ocorrer um acidente aumenta de 2 a 5 vezes se o motorista utilizar um celular enquanto dirige.



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) 3333-7984 / 3223-4920
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores: José Carlos Pacheco
Sergio Carlos Boabaid
Luiz Mario Bratti
Jorge Castro Reis Filho
Francisco José Mattos Mibielli

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

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 MONATRAN ou do editor.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



Números de uma guerra que ninguém vê

Desde o dia 8 de julho, o mundo tem acompanhado horrorizado o lamentável conflito entre Israel e o Hamas, que em apenas um mês já havia ceifado a vida de 1.900 pessoas, a maioria civis.

Considerada a mais mortal das quatro maiores ofensivas entre Hamas e Israel, a guerra na Faixa de Gaza mobiliza autoridades políticas de todo o Globo, é destaque na imprensa mundial e choca habitantes dos quatro cantos da Terra.

Todavia, embora solidários com a dor de todas as famílias envolvidas e preocupados com o que ainda está por vir, não podemos ignorar uma tragédia paralela, que acontece em solo brasileiro, mas que, por algum motivo, não causa nem um décimo da comoção gerada pela guerra militar.

Dados atualizados do Ministério da Saúde mostram que a cada hora o trânsito mata mais de cinco pessoas no País: 46 mil só em 2012. O que revela uma média de mais de 120 óbitos por dia e 3.833 mortes por mês em nossas ruas e estradas.

O pior é que ano passado, dados da seguradora Líder DPVAT apontam que foram registradas mais de 60 mil mortes no trânsito no Brasil e estima-se que o número de sequelados tenha passado dos 400 mil a cada ano. São os números de uma guerra que ninguém vê.

Aliás, diferentemente de um país que vive em um estado de guerra, com suas sirenes, alarmes e abrigos, vivemos como se nada de anormal estivesse acontecendo. Saímos às ruas com a maior naturalidade e aceitamos todas estas mortes, denominando-as apenas como “acidentes”. Não cobramos de nossos governantes ações eficazes para

prevenir esta tragédia, a imprensa e seus comentaristas passam por alto quanto a este assunto e o que se vê é somente um torpor generalizado.

Nos preocupamos demais com o que acontece lá fora, nos indignamos, sofremos junto, mas não conseguimos enxergar o que está bem de baixo dos nossos olhos. Nossos veículos têm sido utilizados como armas muito mais mortais do que os mísseis da guerra na Faixa de Gaza.

Sabemos, no entanto, que a nossa guerra particular é muito mais fácil de ser resolvida e só depende de nós. Seja com a nossa conduta, o nosso exemplo, a educação que damos aos nossos filhos e até mesmo a escolha que fazemos nas urnas.

Vamos abrir nossos olhos e trabalhar por um trânsito mais humano e seguro!



CAMPANHAS CRIATIVAS

Uma cidade Russa se preocupou com o uso do celular na hora da direção. Ela fez uma campanha alertando para o envolvimento de crianças em acidentes de atropelamento durante os feriados. Na cena, um casal olha um mapa de trânsito e conversa ao celular, sem perceber que uma criança está atravessando a rua.



DETRAN: NOVO HORÁRIO

Desde o dia 4 de Agosto, o Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC) está funcionando em novo horário. O expediente interno ocorre das 8 às 18 horas enquanto que o atendimento ao público passou a ser das 9 às 17 horas. Segundo o órgão, as mudanças buscam otimizar os serviços oferecidos ao cidadão.

A medida também atinge a Ciretran (Circunscricional Regional de Trânsito) de Florianópolis. No interior do Estado é de responsabilidade das Delegacias Regionais de Polícia definir o horário de funcionamento interno/externo das Ciretrans.

PARCELAMENTO DE MULTAS

Era só o que faltava... A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) aprovou o Projeto de Lei 2690/03, do deputado Wellington Fagundes (PR-MT), que permite parcelamento de multas de trânsito. Como tramita em caráter conclusivo, o projeto seguirá para o Senado, a menos que haja recurso para votação no Plenário da Câmara. Em geral, o valor já é tão irrisório que acaba por não surtir nenhum efeito educativo, imagina se realmente aprovarem este disparate.

TRANSPORTE MARÍTIMO

Li dias atrás que a empresa Flomar Linhas Marítimas já estaria com toda a documentação pronta para colocar em funcionamento a tão sonhada linha experimental do transporte marítimo em Florianópolis, dependendo apenas do IpuF definir o modelo do terminal a ser construído no trapiche da Beira-Mar Norte e na Beira-Mar Continental. Todavia, depois de tanta falácia, confesso que só vou acreditar vendo. Afinal, todos sabemos que não é nada fácil conseguir as devidas autorizações da SPU, IBAMA e Marinha do Brasil. Vamos esperar para ver!

FAIXA EXCLUSIVA

Experimento sociológico do National Geographic Channel dividiu uma calçada de Washington, a capital dos EUA, em duas faixas - uma para quem usa o celular enquanto caminha e outra para quem apenas caminha. A faixa para usuários de celular avisa: “Ande por esta faixa por sua conta e risco”.

Promulgada Emenda Constitucional dos Agentes de Trânsito



Em sessão solene no dia 16 de julho, o Congresso Nacional promulgou a Emenda Constitucional 82, destinada a disciplinar a segurança viária nos estados, Distrito Federal e municípios. Ao promulgar o texto, o presidente do Senado, Renan Calheiros, registrou o entusiasmado apoio dos agentes de trânsito e manifestou convicção de que a medida contribuirá para reduzir as estatísticas de mortes e acidentes.

Renan disse que, além de preservar vidas, a redução de acidentes de trânsito colabora para desafogar os hospitais. Ele lamentou que, depois de um período inicial de empolgação com o Código de Trânsito Brasileiro, o país tenha voltado a se acostumar com os números trágicos registrados a cada feriado prolongado. Também disse que,

ao incluir a educação e a engenharia de trânsito, ao lado da fiscalização, no âmbito de atuação dos órgãos de trânsito, a Emenda 82 favorecerá a prevenção de acidentes e não apenas a punição de infratores.

Primeiro vice-presidente da Câmara, o deputado Arlindo Chinaglia (PT-SP) disse que a promulgação da Emenda 82 tem um significado que ultrapassa o rito obrigatório de promulgar-se uma emenda constitucional.

“O Brasil evoluiu, se desenvolveu e, com mais acesso aos bens, hoje, milhões de brasileiros têm acesso ao carro. Evidentemente que na razão direta desse crescimento os problemas também se agravaram. As mortes no trânsito hoje são uma verdadeira carnificina”, disse Chinaglia.

De autoria do deputado Hugo Motta

(PMDB-PB), a proposta que resultou na Emenda 82 (PEC 77/2013) inclui no artigo 144 da Constituição, que trata da segurança pública, o parágrafo 10, esclarecendo que segurança viária é aquela exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas.

O texto diz ainda que a segurança viária compreende: educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente.

O parágrafo 10 diz ainda que, no âmbito dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, a segurança viária é da responsabilidade dos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em

carreira, na forma da lei.

A emenda, portanto, dá caráter constitucional à competência de órgãos e agentes de trânsito, estruturados em carreira, no âmbito dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, para garantir a segurança nas vias de trânsito.

Ao apresentar o projeto, o deputado Hugo Motta lembrou que o Código de Trânsito Brasileiro transferiu para o município o dever de gerenciar o trânsito. Dessa forma, a Emenda 82 tem por finalidade a criação de órgão apto a desempenhar essas funções, criando assim a expectativa de que o Brasil reduza os acidentes de trânsito. De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), 42 mil brasileiros morrem por ano em colisões nesse tipo de acidente.

Aparelho aumenta segurança dos idosos na hora de atravessar a rua

No Brasil, as vítimas mais frequentes de atropelamentos têm mais de 60 anos



Está em testes, em Curitiba, um aparelho que aumenta a segurança dos idosos na hora de atravessar a rua. No Brasil, as vítimas mais frequentes de atropelamentos têm mais de 60 anos.

Para caminhar, agora, só com a ajuda do andador. O chileno naturalizado brasileiro Luis Rafael foi atropelado há dois meses e quebrou o fêmur.

“Uma imprudência do cara que dobrou. Bateu em mim, deu uma ré e foi embora imediatamente”, conta o aposentado Luis Rafael Mella.

De cada dez pessoas atropeladas no Brasil, três são

idosas. O Ministério da Saúde registrou em 2012 mais de 2.700 mortes de idosos por atropelamento.

Em geral, os idosos são mais lentos para caminhar e atravessar a rua. E na maioria das vezes, o tempo dos semáforos não é suficiente para esses pedestres.

“A gente tem dificuldade. Não tem aquela habilidade das outras pessoas, dos mais novos”, lamenta uma idosa.

A solução pode estar numa caixinha conectada ao poste. Antes de instalar o equipamento, a secretaria de trânsito de Curitiba fez uma pesquisa com quase 500

idosos entre 60 e 98 anos, nos principais cruzamentos da cidade, para ver quanto tempo cada um levava para atravessar a rua. Um semáforo foi adaptado para que até os que caminham mais devagar possam fazer a travessia com segurança.

Cada vez que um idoso ou deficiente físico aproximar o cartão magnético do transporte coletivo, o tempo de sinal verde para o pedestre aumentará de 12 para 18 segundos. O teste com o primeiro semáforo para idosos está sendo feito num cruzamento com grande movimento da cidade.

Jose Roberto de Souza Dias *



A Faixa de Gaza é aqui

Agora que a Copa terminou e o sonho se dissipou é hora de passar um traço embaixo e contabilizar o tal do prometido legado: estradas, aeroportos, ferrovias, metrô, monotrilhos, transporte público de qualidade e outros avanços. Fica a pergunta, onde foram parar?

O único ponto visível e que permanece na memória é o placar de sete a um, agora atualizado por uma inflação que beira esse número e um crescimento econômico que teima em não ultrapassar o outro.

A sociedade brasileira que antes do evento esportivo protestava nas ruas e nas redes sociais, mostrou que sabe perfeitamente separar as coisas e recebeu os visitantes com a cordialidade e generosidade que lhes é peculiar. Isso, no entanto, em nenhum momento significou que aprovasse o caro espetáculo circense promovido pelos interesses políticos e comerciais.

Terminado os jogos, as pessoas caíram na realidade da vida: carestia e perspectiva nada agradável de uma explosão ainda maior dos preços, principalmente os administrados, como transporte, luz e combustível. Mas, de todos esses problemas, o que mais afeta as pessoas e suas famílias é a insegurança e o trânsito, com seus congestionamentos e acidentes.

Inicia-se neste momento a campanha eleitoral, os políticos, fora legítimas exceções, visitam os bairros da periferia, pegam criancinhas no colo e no melhor estilo bombril prometem mil e uma utilidades. Entretanto, infelizmente, na sua imensa maioria, não se comprometem com as questões básicas da família, como colocar um ponto final na guerra do trânsito e trazer a paz para as ruas e estradas.

Os governantes são capazes de vociferar sobre o conflito no Oriente Médio, mas não percebem que a faixa de Gaza é aqui, exatamente abaixo de seus narizes. Sobre isso pouco sabem, nada enxergam e pouco fazem de concreto e duradouro.

Alexandre Garcia - tradicional defensor da paz no trânsito - em recente matéria, apresentou o montante de pagamentos feitos pelo DPVAT, cuja sigla significa Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores, ou simplesmente seguro

obrigatório.

Segundo o jornalista, em 2013, foram pagas 54.777 indenizações por morte no trânsito. Isso quer dizer que nesse ano, em média, morreram 150 pessoas por dia.

Os resultados dessa guerra tornam-se mais dramáticos quando se contabiliza as 446.206 indenizações por invalidez, ou seja, em média, 1.216 inválidos/dia. Para o DPVAT esse aumento explosivo se deve ao crescente número de motos e atropelamentos.

Os ruídos das ruas brasileiras parece estar abafado pelas bombas do Oriente Médio, ou então como explicar tamanha preocupação governamental com os mortos de lá e quase nenhuma com os brasileiros que perdem vidas e sonhos nas ruas e estradas do país.

Basta uma simples comparação para entender essa triste realidade. Em Gaza, nos primeiros 21 dias do conflito morreram 1.113 pessoas. No trânsito brasileiro, pela média diária, 3.150 mortos no mesmo período.

No Brasil se tem, em média, 1.366 baixas por dia entre mortos e inválidos. Vários fatores condicionam esse quadro dantesco, como beber e dirigir, imprudência, velocidade e inabilidade ao volante.

Segundo Alexandre Garcia soma-se a isso um outro fator que é a *direção agressiva* que substitui a desejável *direção defensiva*.

A tensão dos congestionamentos, o endividamento para comprar o veículo, o medo, a insegurança, o tempo curto, as pressões de toda a ordem, convertem a pessoa pacata em outro ser quando senta atrás do volante. Para o jornalista, a *direção agressiva* é munição na tragédia brasileira.

Importante frisar sempre o que afirma o Dr. Dário Birolini - professor titular da Faculdade de medicina da USP - o acidente de trânsito é uma terrível doença social, que pode ser diagnosticada, tratada e reduzida drasticamente.

Há mais de uma década diminuiu-se com sucesso essa moléstia. Sem desnecessários estardalhaços midiáticos criou-se o programa Pare de Redução de Acidentes, instituiu-se coordenadorias em vários estados e estimulou-se a criação de

organizações não governamentais voltadas para a preservação da vida no trânsito.

Nesse período o trânsito fez parte da agenda nacional da Presidência da República. Várias ações mobilizaram a sociedade brasileira através de programas permanentes de redução de acidentes. Generalizou-se o uso do cinto de segurança, expandiu-se o transporte de crianças no banco traseiro, o combate a alta velocidade e ao ato de beber e dirigir, entre outras ações de grande impacto, como e principalmente, a aprovação e implantação do Código de Trânsito Brasileiro.

Através de uma forte mobilização social essa doença começou a ser vencida. As estatísticas da época mostram de forma clara que houve uma significativa redução no número de acidentes, lesões e mortes.

Na medida em que os acidentes de trânsito deixaram de fazer parte da agenda nacional, o resultado não poderia ser outro, se não os aqui apresentados.

A descontinuidade de programas dessa natureza tem um preço e um peso a pagar. A moléstia do trânsito voltou com toda a força a partir do momento em que se abandonaram as campanhas permanentes de preservação da vida no trânsito, um tipo de vacina social, estimulada e coordenada pelo Grupo Executivo de Redução de Acidentes de Trânsito - GERAT - da Casa Civil da Presidência da República.

O eleitor brasileiro, deve ficar atento às propostas dos candidatos e só votar naqueles que estejam compromissados com a vida no trânsito.

* 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)

Capítulo XV - DAS INFRAÇÕES

Art. 252. Dirigir o veículo:

- I - com o braço do lado de fora;
- II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;
- III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;
- IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;
- V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;
- VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

KOERICH
Gente Nossa

A NÚMERO
1
EM MÓVEIS

EMPRESAS
CONCREMAT
soluções integradas de engenharia

Inspeção revela necessidade de reparos urgentes nas Pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles

O Ministério Público de Santa Catarina (MP-SC) acompanhou no dia 30 de julho, a inspeção judicial nas pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, em Florianópolis. Estavam presentes o juiz Luiz Antônio Zanini Fornerolli, três engenheiros nomeados por ele, o promotor de justiça Daniel Paladino e representantes do Corpo de Bombeiros, Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra) e Polícia Militar. Os três engenheiros ainda irão elaborar um relatório ao juiz, mas a conclusão geral foi de que as estruturas precisam passar por reparos urgentes.

“A visualização *in loco* deixou clara a falta de manutenção ao longo dos últimos anos nas pontes e uma situação muito pior do que se imaginava”, concluiu Paladino, que havia ajuizado Ação Civil Pública pedindo, entre outras coisas, uma avaliação técnica da situação e reparos básicos, em caráter de urgência.



Juiz, promotor de Justiça e representantes dos Bombeiros e do governo estadual conferiram as estruturas no dia 30 de julho

O MP-SC ajuizou a Ação Civil Pública em 24 de julho com o objetivo de garantir a segurança de todos os cidadãos que usam as pontes. A Ação é contra o Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), órgão responsável pela manutenção das pontes,

e contra o presidente do Deinfra, Paulo Roberto Meller, por ser o gestor direto da instituição e a quem cabe conduzir e adotar as medidas necessárias para a correção dos problemas.

O MP-SC pede que o contrato entre o Governo do Estado e o Consórcio

Pontes Sul seja retomado imediatamente. O contrato foi assinado em 2 de abril de 2012, no valor de cerca de R\$ 1,5 milhão e previa a “Execução de serviços técnicos especializados para inspeções detalhadas, incluindo inspeções subaquáticas das fundações imersas, das estruturas das Pontes Colombo Machado Salles e Pedro Ivo Campos”.

Paralelamente ao estudo, o MP-SC pede que sejam feitos reparos básicos essenciais nas pontes, bem como em suas passarelas, tais como pintura, limpeza, sinalização e todos os outros trabalhos que independam do estudo. Por fim, é solicitada a nomeação de perito credenciado para que, em prazo de 30 dias, avalie e informe se as avarias estruturais observadas a olho nu são capazes de comprometer a solidez das pontes, com risco potencial de ocasionar colapso nas suas estruturas. Esta última solicitação já foi atendida com a vistoria do dia 30.

Liberado o primeiro elevado no acesso a Chapecó

O elevado na interseção da BR-282 com a BR-480, que dá acesso à Chapecó, foi liberado no dia 1º de agosto. O elevado - para quem chega de Xanxerê/Xaxim - foi pavimentado na última semana de julho e recebeu toda a sinalização necessária (pintura, placas indicativas e defesa metálica) para garantir a segurança dos motoristas.

Segundo o inspetor da Polícia Rodoviária Federal em Chapecó, Ivo Silveira, o

elevado está liberado para o fluxo normal de veículos. Ele faz um pedido para que os motoristas tenham prudência e respeitem os limites de velocidade no local, que é de 40Km/hora no elevado e 80Km/hora na pista central do acesso. “Esta obra vai melhorar muito o fluxo de veículos e acabar com os congestionamentos na interseção das duas BRs, mas precisamos da colaboração de todos. A PRF vai estar monitorando”.

Com a liberação do primeiro elevado, a preferência no trevo de interseção passa a ser de quem está trafegando na BR-282, que terá pista livre nos dois sentidos.

O elevado no sentido SC-157/BR-480, para quem vem de Coronel Freitas à Chapecó, será liberado ainda no mês de agosto. A pista está sendo pavimentada e depois também vai receber a sinalização e pintura. “Esta é uma obra



importante não só para Chapecó, mas para toda a região Oeste e para quem passa por aqui. Com a liberação do elevado estamos dando total condição de uso da pista central aos motoristas”, destaca o secretário de Desenvolvimento Regional, Américo do Nascimento Júnior.

A OBRA

Com o término dos elevados a obra chega a 95% dos serviços concluídos. O investimento é de aproximadamente R\$ 105 milhões, sendo 80% do Governo Federal e 20% do Estado. A obra em sua totalidade consiste na duplicação de 7,6 Km, implantação de postes de iluminação na pista central e nas laterais, dois elevados, passeio para pedestres ao longo da via, além de três passarelas e três passagens inferiores. “A obra continua, pois temos ainda outros detalhes para concluir, como as passarelas e a sinalização nas vias marginais”, complementa Américo.

União garante obras do PAC em Florianópolis

A Secretaria Municipal de Obras recebeu comunicado do Ministério das Cidades a respeito da publicação de decreto que discrimina as ações do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) a serem executados por transferência obrigatória do Orçamento Geral da União. Com isso ficam assegurados, aproximadamente, R\$ 212 milhões em recursos para projetos de mobilidade apresentado pela Prefeitura de Florianópolis ao Governo Federal.

Entre os projetos beneficiados com a medida, estão os planos inclinados (elevadores para acesso facilitado às comunidades localizadas em morros) e o estudo para os atracadouros - visando ao transporte marítimo.

Já entre as obras favorecidas com a publicação do decreto estão a ligação da Beira-mar

Continental com o município de São José, a duplicação da Rua Luiz Boiteux Piazza (trecho entre Canasvieiras até rua Otácio Costa, na Cachoeira do Bom Jesus), a duplicação da avenida Admar Gonzaga e as revitalizações das avenidas Madre Benvenuta (Santa Mônica), Aracy Vaz Calado (Estreito) e da rua Joaquim Nabuco (também no Estreito), entre outras.

Para o secretário Municipal de Obras, Domingos Zancanaro, esta é uma notícia importante para infraestrutura da Capital. “Estamos aderindo, através do PAC, a um novo conceito de planejamento da cidade. A atual administração estabelece uma mudança de paradigma ao enfrentar os problemas de mobilidade urbana priorizando o transporte coletivo”, destacou o secretário.



Ildo Raimundo Rosa *



As “novas” rodovias urbanas

Os tão propalados elogios ao crescimento de nossas cidades contrasta nitidamente com a preocupante defasagem nos investimentos em mobilidade, onde muitas vezes nossas conhecidas vias arteriais, concebidas como meios de conexão entre centros urbanos, rapidamente são absorvidas pela malha viária, afetando o cotidiano das pessoas, aumentando o custo da própria mobilidade comprometendo o tempo e a própria saúde das pessoas.

A nossa conhecida SC-401 contou inclusive com a inesperada contribuição do próprio governo do estado, que em um dado momento, de forma absurda resolveu transferir para o leito daquela via toda sua estrutura administrativa, deflagrando um notável pólo gerador de tráfego sem nenhuma previsão, sem nenhum planejamento, atropelando os mais mezinhos princípios de ocupação de solo, sendo que a própria prefeitura contava com outras propostas viárias que foram simplesmente atropeladas principalmente pela inexistência naquele então de um plano diretor atualizado e moderno.

Diariamente os usuários da 401, como submetidos a uma diabólica caçada humana sem sentido, tentam transpor a via fora das passarelas, estas concebidas de forma aleató-

ria e sem qualquer estudo anterior, expondo suas vidas e a segurança de todos.

Nas praias, especialmente as do Norte da Ilha, já não mais são necessárias as demandas sazonais do verão, e já no ano todo se reproduzem os acidentes e as mortes frente ao olhar impassível de nossos governantes e gestores públicos.

O transporte público por sua vez, concebido no mundo inteiro como uma forma de equacionar os problemas de mobilidade, em Florianópolis a expectativa de melhora incentivada pela realização no ano passado da primeira concorrência pública, não vem manifestando qualquer tipo de melhora na prestação de serviços sendo que continuamos convivendo com ônibus lotados, em horários esparsos, sem justificar nenhuma iniciativa no sentido de atrair o usuário do transporte individual, pelo contrário, cada vez mais o sonho de quem usa o transporte coletivo é ter a sorte de poder contar com o veículo próprio.

O absurdo e contraditório de tudo isso é que cada vez mais o governo federal vem disponibilizando recursos para cidades empregarem na sua mobilidade urbana, exigindo tão somente a contra partida dos municípios em apresentar projetos e propostas minimamente exequíveis e aprovadas

pela sociedade civil.

A nossa bela Florianópolis com seus principais projetos continua convivendo com a incerteza sem poder sequer concluir a reforma de seu principal ícone, que é a ponte HERCÍLIO LUZ, tornando-se gradativamente na cidade do “quase”, já que todos sabem e vivenciam de forma perniciosas suas grandes demandas, mas pouco, muito pouco consegue sair do papel e transformar-se em realidade.

Cada vez mais torna-se evidente que tão somente a união de todos em torno da nossa amada Florianópolis, participando efetivamente de seus sonhos e realidades, a partir de uma visão criativa e humana é que poderemos almejar os esperados benefícios, superando a natural inércia de tão somente exigir sem engajar-nos em algo que nos traga a capital de todos de volta para a vida, para a alegria e a felicidade que é residir em nossa amada Florianópolis.

* 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.

Multa por ultrapassagem irregular vai ficar até dez vezes mais cara



Com nova lei, ultrapassagem pelo acostamento passa a ser infração gravíssima. Batida de frente é uma das principais causas de morte no trânsito.

A batida de frente é uma das principais causas de morte no trânsito. Ainda este ano, a multa por ultrapassagem irregular vai ficar até dez vezes mais cara.

Flagrantes de perigo foram registrados esta semana na rodovia federal que liga Minas Gerais ao Espírito Santo. Um carro invade a contramão e ainda pisca o farol, para quem vem no sentido contrário, em um trecho onde ultrapassagem proibida.

Um motorista usa o acostamento e corta uma fila de carros pela direita. “Você vê a fila, você pode esperar que já vem um passando por você, não respeitam de jeito nenhum”, diz João Nunes, artesão.

A consequência das ultrapassagens irregulares, muitas vezes, é uma batida de frente. Apesar de representar apenas 3% do total de acidentes nas BRs, a colisão frontal é responsável por um terço das mortes, segundo a Polícia Rodoviária Federal.

Minas é um dos estados com mais multas

por este tipo de manobra proibida. Fica atrás apenas do Paraná. A partir de novembro, multas por ultrapassagem irregular vão ficar até 10 vezes mais caras. A mudança no Código de Trânsito Brasileiro é para tentar reduzir o número de mortes.

Segundo a lei, publicada em maio deste ano, a infração para quem ultrapassar pelo acostamento passa a ser considerada gravíssima. E a multa aumenta de R\$ 127,69 para R\$ 957,70.

O mesmo valor será pago pelo motorista que ultrapassar pela contramão. Neste caso, se o erro for cometido, novamente, em até 12 meses, o pagamento será em dobro, R\$ 1.915,40.

A punição vai ficar mais rigorosa se o motorista criar uma situação de risco, mesmo em trechos onde a ultrapassagem é permitida. Ele pode perder o direito de dirigir. Se houver reincidência, ainda terá de desembolsar quase R\$ 4 mil.

Foto/divulgação: Petra Mafalda/PMF



Pessoal ganha panfleto e bafômetro na chegada ao trabalho na Prefeitura

Campanha da LEI SECA vai a prédios da Prefeitura

Servidores e visitantes dos dois principais prédios da Prefeitura de Florianópolis foram surpreendidos na chegada ao trabalho, nos dias 22 e 23 de julho: três estudantes da Pós-Graduação em Gestão de Trânsito promovida pelo Instituto de Certificação de Trânsito (Icetrans), em campanha pelo trânsito seguro, aguardavam-lhes com panfletos e bafômetros descartáveis.

O pós-graduando Chico Pereira, que há 30 anos trabalha na Diretoria de Trânsito do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IpuF), explicou que a campanha era um trabalho prático de aula. Mas lembrou que a Assembleia Geral das Nações Unidas declarou o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, que tem como meta estabilizar e reduzir em até 50% a mortalidade por acidentes de trânsito, no mundo.

Ele incentivava os colegas servidores e os visitantes da Prefeitura a testarem em casa o

bafômetro, depois de consumirem bebida alcoólica, para constatarem o resultado. “Estamos buscando conscientizar as pessoas para que não dirijam se beberem”, comentou Pereira. E a quem lhe informava ser abstinente, ele tinha uma resposta na ponta da língua: “Leve, então, o bafômetro para um amigo.”

Nos dois dias de campanha, foram distribuídos um total de 900 bafômetros cedidos pelo Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC), além de panfletos com orientações sobre boas condutas no trânsito, repassados pela Guarda Municipal. “Álcool X Direção”, “Direção e Celular: não faça essa combinação!”, “Proteja sua família. Use o cinto de segurança” e “Proteja as crianças. Use a cadeirinha”, eram alguns dos temas dos panfletos.

Um cavalete montado na entrada dos elevadores do prédio onde fica o gabinete do prefeito destacava a mensagem “Para se ter um trânsito mais seguro, só depende de nós”.

PMF e UFSC: definidas primeiras obras no campus

Contrapartida para doação de terreno começa com ações pela mobilidade

O secretário municipal de Obras, Domingos Zancanaro, e equipe técnica da SMO estiveram reunidos no dia 17 de julho com Carlos Vieira, chefe de gabinete da reitora da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Roselane Neckel. Depois do encontro do prefeito Cesar Souza Junior com a reitora, secretário e chefe de gabinete começaram a definir as ações de contrapartida pela cessão do terreno para a duplicação da rua Deputado Antônio Edu Vieira.

As primeiras ações serão na direção de melhorias na iluminação das vias públicas internas e externas do Campus, além do recapeamento asfáltico das vias internas da UFSC. Em seguida, deverá ocorrer a implementação de

sinalização horizontal e vertical, com faixas de segurança para pedestres ao nível da calçada, semáforos e redutores de velocidade, também a reformulação das alças de acesso ao campus e a recuperação de passeios e dos estacionamentos internos.

Segundo o secretário Zancanaro, “a parceria que se construiu com a Universidade com objetivo de melhorias na mobilidade da região da Trindade se estende agora com a execução dos itens do protocolo de intenções firmado entre Prefeitura e UFSC”.

Já o chefe de gabinete da reitora comunicou que o processo de cessão da área foi encaminhado para Brasília e a efetivação da doação deverá acontecer nos próximos meses. A intenção da PMF é iniciar a obra de duplicação da Edu Vieira no começo de 2015.

Foto/divulgação: Rodrigo Viegas



Secretário Domingos Zancanaro e equipe da SMO conversam com chefe de gabinete da reitoria da UFSC

Direção Defensiva é tema de palestra para colaboradores da RBS

Foto/divulgação: Roberto Machado



Integrantes da Guarda Municipal de Florianópolis ministraram palestra sobre trânsito no último mês de julho aos colaboradores do Grupo RBS.

Com duração aproximada de uma hora e meia, a conversa transcorreu nas dependências da empresa, no Morro da Cruz, e versou sobre questões relacionadas à legislação de trânsito, como tempo e locais de estacionamento.

Na oportunidade, Valci

Brasil – Chefe do Setor de Educação da GMF - discorreu sobre os temas propostos, logo após breve apresentação do histórico da corporação e pequenos tópicos sobre o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Esse tipo de atividade, dentro da proposta educativa do setor da Guarda, é direcionada a empresas que possuam frotas de veículos. Interessados podem requerer a apresentação pelo e-mail educacaogmf@gmail.com.

Plano Diretor dá início às suas reuniões distritais

SMDU, IPUF e OAB irão coordenar os trabalhos durante as oficinas

Considerar o planejamento urbano como um processo em permanente evolução é o principal objetivo das reuniões distritais do Plano Diretor, que começaram no dia 30 de julho e seguem até o dia 24 de setembro na capital catarinense. Os primeiros encontros aconteceram na região continental e foram realizados em três locais diferentes.

No Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC), os trabalhos foram coordenados pelo advogado Osmar Nunes Junior, com a participação do secretário municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SMDU), Dalmo Vieira Filho, e dos representantes da OAB, Rode Martins



Foto/divulgação: Fábio Nocetti

e Lio Bocorny.

Na oportunidade, os moradores dos bairros Coqueiros, Abraão, Itaguaçu, Bom Abrigo e Vila Aparecida apresentaram, verbalmente e também por escrito, propostas de ajustes, correções e aprimoramentos da lei, que serão analisados posteriormente pelos técnicos do Instituto

de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF).

Na Biblioteca Municipal Professor Barreiros Filho, os debates foram coordenados pelo advogado Eduardo Ribeiro, com a participação do diretor técnico do IPUF, Dácio Medeiros, do gerente da SMDU Célio Sztoltz e da assessora técnica do IPUF,

Paula Faraco. Esta oficina abrangeu os moradores dos bairros Estreito, Balneário, Jardim atlântico e Canto, que também puderam tirar dúvidas, debater e agregar novas contribuições para o aprimoramento do Plano Diretor.

Já os moradores dos bairros Capoeiras e Coloninha se concentraram na sede do

Conselho Comunitário de Capoeiras, onde a reunião foi coordenada pelo advogado Juliano Mandelli, acompanhado pelo arquiteto David Sadowski, do IPUF, e pela assessora técnica Monique Daniel, da SMDU. Durante o encontro foram apresentados mapas exclusivos do atual Plano Diretor, onde cada participante pôde elucidar suas dúvidas e conhecer um pouco mais do zoneamento urbano da sua região.

Cabe ressaltar que o conjunto de propostas e questionamentos apresentados pelos participantes das reuniões distritais serão respondidos pelos técnicos competentes e publicados no site <http://www.pmf.sc.gov.br/sites/planodiretor> (Perguntas e Respostas). As colocações que forem consideradas pertinentes serão encaminhadas à Câmara de Vereadores, para aprovação ou não do Poder Legislativo municipal.

Imprudência no trânsito é a principal causa de acidentes em Florianópolis

Média de mortes em acidentes na capital é maior que índice nacional.

A imprudência dos motoristas é a principal causa de acidentes envolvendo veículos em Florianópolis. A média de mortes em acidentes na cidade é maior que a média nacional e ultrapassa cidades como São Paulo e Rio de Janeiro.

Uma dessas vítimas é Claudia Pacheco, 32 anos, ela sofreu um acidente há quatro anos quando voltava do trabalho para casa de moto. Um motorista realizou uma manobra de risco e atingiu Claudia que era socorrista do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu). Com a colisão ela ficou tetraplégica. “A sociedade está sendo afetada dia após dia e as pessoas não estão tomando conhecimento”, relata Claudia.

De acordo com o Ministério da Saúde, a taxa de mortalidade no trânsito de Florianópolis supera a média brasileira e de grandes cidades como Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro.

Ultrapassa inclusive, médias de países inteiros como Costa do Marfim e Bolívia. O número de mortes chega a aproximadamente 23 a cada 100 mil habitantes, um número muito alto.

O projeto Rede Vida no Trânsito está sendo realizado em Florianópolis para buscar tornar a cidade referência em educação, respeito, gentileza e paz no trânsito até 2020.

“Se quisermos resolver o problema do trânsito em Florianópolis temos que pensar em diversos setores e, não só no governo”, afirma o diretor da Vigilância em Saúde da SMS, Leandro Garcia.

De acordo com o subcomandante da Guarda Municipal da capital, a educação e a conscientização são fundamentais. “O cidadão acha que atender o telefone celular não vai causar um acidente. Esse é um grande causador dos acidentes. As regras de trânsito estão aí para nos proteger”, conclui.

Balneário Camboriú entrega ao ministro do Turismo PROJETO DE TRANSPORTE PÚBLICO COM TELEFÉRICO



A prefeitura de Balneário Camboriú entregou no dia 2 de agosto ao ministro do Turismo, Vinicius Nobre Lages, o projeto de requalificação da orla da Praia Central. Ao custo de R\$ 300 milhões, a proposta inclui o alargamento da faixa de areia, nova urbanização e a instalação de um teleférico para ligar a Barra Sul ao Pontal Norte – a parte mais cara da proposta, com previsão de chegar a R\$ 115 milhões.

O ministro, que fez uma série de visitas ao Estado e passou por Balneário Camboriú para conhecer o local de implantação do Centro de Eventos, onde hoje está o pavilhão da Santur, disse que a proposta é ousada e não descartou a obtenção dos recursos. Lages afirmou que dará sequência aos encaminhamentos junto ao Ministério do Transporte e ao Ministério das Cidades e disse que há possibilidade de financiar o projeto.

Ainda neste mês de agosto, o prefeito Edson Piriquito (PMDB) vai conhecer estruturas de teleféricos usados como opção de transporte em Aparecida do Norte (SP) e no Morro do Alemão, no Rio de Janeiro (RJ). Segundo ele, a estrutura será uma alternativa de transporte público, com paradas ao longo da orla, a cada 500 metros. (Fonte: Coluna Guarda-Sol - Sol Diário)



JUDICIÁRIO

Justiça veta trecho, mas libera lei de inspeção veicular de Haddad



Veto atinge o trecho da lei que permite que a inspeção, uma atividade de fiscalização, seja realizada por empresas privadas

Os 21 desembargadores e o relator do Órgão Especial do Tribunal de Justiça decidiram no dia 31 de julho que parte das mudanças na inspeção veicular proposta pela gestão Fernando Haddad (PT) em São Paulo são inconstitucionais. A decisão atinge o trecho da lei que permite que a inspeção, uma atividade de fiscalização, seja realizada por empresas privadas, autorizadas pela prefeitura, no lugar de agentes do poder público. É o segundo golpe contra a inspeção veicular proposta por Haddad. A licitação para o novo modelo de inspeção já estava suspensa pelo Tribunal de Contas do Município. A promessa de Haddad era que a nova inspeção tivesse início até o fim deste ano.

O julgamento é resultado de uma Ação Direta de Inconstitucionalidade proposta pela Procuradoria-Geral de Justiça do Estado. Os réus são o prefeito e o presidente da Câmara Municipal, vereador José Américo (PT). O pedido era que toda a lei fosse julgada inconstitucional. O TJ decidiu, entretanto, condenar apenas o artigo 3-A e seus parágrafos 1º e 2º. Esses trechos diziam que “A atividade de inspeção de veículos em uso do município de São Paulo poderá ser realizada por meio de empresas autorizadas, em substituição ao regime de concessão e aos centros de inspeção e certificação de veículos”. Diziam ainda que caberia à prefeitura definir o preço cobrado pela inspeção

de cada centro e que as empresas credenciadas teriam seus equipamentos fiscalizados pela prefeitura.

Como parte interessada, o TJ listou o Instituto Saúde e Sustentabilidade, entidade que tem, segundo seu site, o professor Paulo Saldiva como patrono. O professor prestava consultoria para a Controlar, empresa que fazia a inspeção na gestão Gilberto Kassab (PSD) e foi retirada da prefeitura depois de questionamentos sobre a licitação que escolheu a empresa. Havia suspeitas de que a contratação foi ilegal.

A decisão foi recebida como vitória pela prefeitura. “O que mais era questionado (na ação) era a limitação da frota alvo”, explicou o procurador-geral

do Município, Robinson Barreirinhas. A proposta de Haddad era fiscalizar carros novos apenas a cada dois anos, excluindo os veículos zero quilômetro, mantendo inspeção anual apenas para veículos com mais de 10 anos. “Foi uma vitória”, disse o procurador. “Conseguimos liberar até a inspeção em carros de outras cidades”, destacou. Barreirinhas afirmou que a decisão do Tribunal afasta a possibilidade de a prefeitura credenciar empresas para a prestação do serviço. “Mas há outras possibilidades de prestação do serviço”, disse, referindo-se à concessão (modelo que operava na cidade até o ano passado) e a gestão direta, com empresas contratadas.



LEGISLATIVO

Projeto autoriza recursos contra multas de trânsito pela internet



Senador Vital do Rêgo (PMDB-PB) é o autor do projeto.

Os recursos a multas de trânsito poderão ser feitos pela internet, se aprovado o Projeto de Lei do Senado (PLS) 182/2014, pronto para ser votado em decisão terminativa na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). De autoria do senador Vital do Rêgo (PMDB-PB), a proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997) para autorizar que os recursos contra a aplicação de multas de trânsito possam ser interpostos “pessoalmente, por meio postal ou por qualquer outro meio

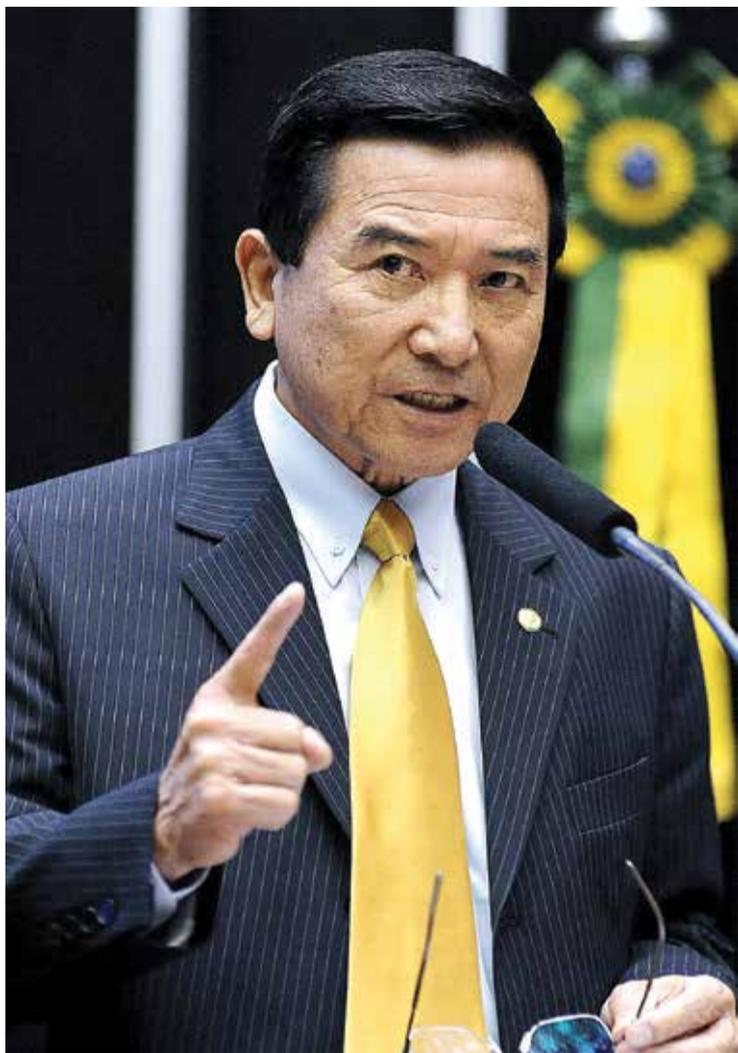
tecnológico hábil”.

Na justificativa do projeto, Vital do Rego explica que a possibilidade de recursos contra penalidades é direito fundamental do cidadão, muitas vezes cerceado pela imposição de que seja feito pessoalmente. É o caso das penalidades de trânsito, onde comumente exige-se que o cidadão compareça pessoalmente à sede do departamento de trânsito para recorrer das multas que lhe foram impostas.

“Com a popularização da internet, é imperdoável que

não se possa admitir o recebimento de documentação por meio desse recurso tecnológico, a exemplo do que já é feito em inúmeras instâncias governamentais, como na declaração do Imposto de Renda das Pessoas Físicas”, argumenta.

Favorável à matéria, o relator na CCJ, senador Valdir Raupp (PMDB-RO), concordou que o poder público precisa assegurar a utilização de “todos os recursos que permitam facilitar a vida do administrado em sua relação com a administração”.



Comissão aprova punição a donos de veículos estacionados que causarem poluição sonora

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável aprovou o Projeto de Lei 6080/13, do deputado Junji Abe (PSD-SP) (foto acima), que proíbe veículos estacionados em vias públicas e em áreas particulares de emitir sons e ruídos em volume acima do nível permitido pela legislação vigente.

Enquadram-se na proibição sons de qualquer natureza e tipo, especialmente em horário noturno, incluindo buzinas nos casos em que não se caracterize como advertência no trânsito.

A proposta exclui da proibição veículos profissionais, publicitários, em movimento e os utilizados em manifestações culturais, sindicais e populares.

O texto determina a apreensão provisória de veículo ou aparelhagem de som, em caso de recusa da ordem de baixar o som. Pelo projeto, o proprietário do veículo será responsável pelas eventuais

custas de remoção e estadia.

PENALIDADE

O relator, deputado Felipe Bornier (PSD-RJ), defendeu a aprovação do projeto. O parlamentar apresentou emenda que estabelece que a aplicação das penas por infração administrativas previstas no projeto e na Lei de Crimes Ambientais (Lei 9.605/98), como multa simples, multa diária e apreensão de equipamentos e veículos, possa ocorrer sem prejuízo de outras penalidades aplicáveis.

Segundo Bornier, as novas medidas vão permitir que tanto os agentes policiais quanto órgãos de fiscalização ambiental possam atuar contra a violação aos padrões de emissão de decibéis estabelecidos.

TRAMITAÇÃO

O projeto, que tramita em caráter conclusivo, será analisado ainda pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Projeto concede isenção de tributos a dispositivos de segurança para crianças

O Projeto de Lei 6370/13 reduz a zero as alíquotas do PIS/Pasep e da Cofins, assim como do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), incidentes sobre dispositivos de retenção e transporte de crianças em veículos - bebê-conforto, cadeirinha ou assento de elevação.

Pelo texto, do deputado Paulo Teixeira (PT-SP), a isenção desses tributos terá vigência de cinco anos, como exige a Lei Orçamentária de 2013 (12.708/12).

Conforme o parlamentar, estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) mostra queda de 23% nos óbitos de crianças no período de um ano depois que a chamada Lei da Cadeirinha entrou em vigor, em 2010, em comparação com o ano anterior. “Essas mortes passaram de 296 no período entre setembro de

2009 e agosto de 2010, para 227 entre os mesmos meses de 2010 e 2011”, afirma.

RESOLUÇÃO

Paulo Teixeira ressalta que é de 2008 a Resolução 277, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que exige o uso de dispositivos de retenção, mas só entrou em vigor em primeiro de setembro de 2010.

O deputado argumenta que as crianças constituem um dos grupos mais vulneráveis aos acidentes de automóveis. Segundo afirma, o mesmo estudo do Ipea revelou que entre primeiro de setembro de 2005 e 31 de agosto de 2011, foram registrados 1.566 óbitos de crianças menores de dez anos em acidentes de transporte.

Projeto obriga motorista recém-habilitado a sinalizar sua condição

Tramita na Câmara o Projeto de Lei 6490/13, do ex-deputado Pedro Guerra, que obriga o motorista recém-habilitado a sinalizar sua condição. Pelo texto, o motorista principiante deve utilizar um adesivo, medido 15 x 15 cm, na parte interna do vidro, constando a letra “P”, nos primeiros seis meses de habilitação.

Para Guerra, nos primeiros meses de habilitação, o motorista iniciante está inseguro para enfrentar o trânsito e a impaciência de outros motoristas que desconhecem sua condição. Segundo o deputado, “com a utilização do adesivo, torna-se natural a tolerância para com os jovens”.

A proposta altera o Código Brasileiro de Trânsito (Lei 9.503/97).

Tramitação

A proposta terá análise conclusiva das comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Ex-deputado Pedro Guerra



Proposta prevê cronômetros em sinais de trânsito próximos às escolas

A Câmara analisa o Projeto de Lei 7661/14, do deputado Major Fábio (Pros-PB) (foto acima), que obriga a instalação de temporizadores (cronômetros) nos semáforos localizados nas proximidades de instituições de ensino.

De acordo com a proposta, os cronômetros serão instalados nos sinais de trânsito em raio de 100 metros do acesso às escolas de nível básico e médio, públicas e privadas. Com a introdução do cronômetro no equipamento de trânsito, o pedestre poderá ser informado sobre o tempo restante para a mudança de fase do sinal luminoso.

Para o autor, a proposta assegura a locomoção de “crianças e jovens que, mesmo acompanhados, podem ter dificuldade em discernir o momento adequado de fazer uma travessia, em locais com semáforos, por não saberem o tempo disponível para isso”.

O projeto prevê prazo de 180 dias para a substituição dos semáforos hoje existentes.

TRAMITAÇÃO

A proposta está sendo apreciada de forma conclusiva pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Observatório alerta motoristas para casos de neblina nas estradas

Com a chegada oficial da estação mais fria do ano (Inverno – 21/06 a 20/09), a incidência de neblina é bem maior em diversos trechos de rodovias de todo país. Para ajudar os motoristas a enfrentarem esse tipo de situação, o Observatório preparou uma série de recomendações para que todos evitem acidentes.

A neblina pode ocorrer em diversos locais e situações climáticas. Acontece por excesso de umidade no ar, numa geada, em pontos de variação de temperatura, como na subida de serras, nos vales e perto de lagos e rios. A neblina pode se apresentar de várias formas:

- Sutil e leve, permitindo a visibilidade por centenas de metros.
- Densa o suficiente para limitar a visibilidade a alguns metros.
- Repentinamente, fazendo exigindo rápida reação do motorista.
- Em ondas, variando de intensidade ao longo do trecho.

Os meses entre maio e julho apresentam os índices mais altos de neblina, sobretudo nas regiões sul e sudeste do país. Importante obter informações sobre as condições de tempo e temperatura antes de viajar, evitando surpresas ao longo do trajeto. Vales e topos de serras são os lugares de neblina mais frequente. A madrugada e o período entre o entardecer e início da noite são os momentos de maior incidência. Qualquer neblina no período noturno torna a viagem potencialmente mais perigosa devido à dificuldade de se definir sua intensidade, extensão e variação.

Algumas dicas:

1. Fique atento tanto a veículos mais lentos à frente quanto a veículos que poderão vir atrás sem reduzir a velocidade.
2. Motoristas com pouca experiência têm a tendência a frear repentinamente. Nesses casos não use a buzina ou faróis para chamar a atenção.
3. A neblina molha a pista e caso haja óleo, pode formar uma emulsão que vai diminuir a aderência entre o pneu e o asfalto.
4. Qualquer freada ou movimento brusco da direção pode gerar falta aderência

dos pneus com a pista, e consequentemente a perda de controle do veículo.

5. Nunca use o pisca-alerta com o veículo em movimento.
6. Se ficar difícil de enxergar as lanternas do veículo à frente, é sinal que a neblina está ficando mais espessa.
7. Diminua a velocidade com cuidado para que o veículo que vem atrás faça o mesmo.
8. Caso haja necessidade de parada, faça em local fora de estrada, nunca no acostamento. Procure um abrigo ou estacionamento.
9. Quando estiver dirigindo sob neblina use os faróis baixos. Nunca use os faróis altos.
10. O farol traseiro de neblina é um caso à parte. É aquela luz mais forte que muitos carros só têm do lado esquerdo. Eles somente devem ser usados em caso de neblina. São muito fortes para outras situações e, portanto, não devem permanecer acesos após o trecho de neblina.
11. Lave o para-brisa com água e use os limpadores com frequência, já que os vidros podem embaçar pelo lado de fora, enquanto o condutor tem a impressão de que a má visibilidade é só resultado da neblina.
12. Em condições de neblina evite ultrapassagens e, se tiver de fazê-las, assegure-se de controlar as distâncias e a visibilidade.
13. Acidentes em condição de neblina geralmente têm altos índices de vítimas e grande número de veículos envolvidos, dada a falta de visibilidade e aderência. Previna-se.
14. Seguir um ônibus de linha regular com uma boa distância de segurança pode ser uma ideia interessante, pois eles normalmente conhecem o trajeto e suas condições.

O Observatório alerta ainda que durante a noite e com chuva todas essas recomendações devem receber atenção especial do motorista. E lembrem-se: todos nós podemos e devemos fazer mais por um trânsito mais seguro.

Práticas (esquecidas) que tornariam o trânsito melhor

Em nossa última edição, apresentamos cinco práticas elencadas como algumas das mais esquecidas por muitos motoristas. Vamos lembrar mais cinco atitudes que certamente deixariam nossa convivência no trânsito melhor? Confira:

6 – USAR A FAIXA DA ESQUERDA SOMENTE PARA ULTRAPASSAGENS



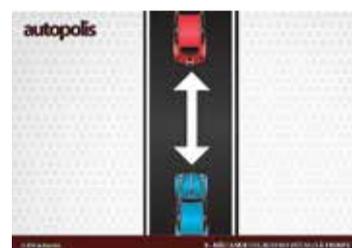
Essa é uma reclamação campeã de quem dirige em rodovias. Frequentemente, condutores “compram” uma estadia prolongada na faixa da esquerda das rodovias, muitas vezes andando abaixo da velocidade da via em questão e bloqueando ultrapassagens. Que fique claro que essa faixa de rolamento não é destinada a quem anda acima do limite de velocidade, mas sim para os condutores que desejam efetuar uma ultrapassagem. O uso incorreto da faixa da esquerda, além de irritante, pode causar acidentes ou motivar os mais apressadinhos a cometerem outra infração: ultrapassar pela direita.

7 – RESPEITE A VELOCIDADE MÁXIMA E MÍNIMA



Não precisamos lembrar dos perigos de se andar acima da velocidade máxima permitida. Apesar disso, a prática é comum e coloca em risco não apenas o condutor que exagera, mas os demais que andam de acordo com as leis. Portanto, cabe manejar no acelerador. Por outro lado, de acordo com o artigo 62 Código Brasileiro de Trânsito, a velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima da via.

8 – NÃO ANDE COLADO NO VEÍCULO À FRENTE



Além de causar distrações e pressionar o condutor do outro veículo - aumentando, assim, a chance de erros e acidentes -, andar colado no veículo da frente também diminui o tempo disponível para reações, sejam freadas ou desvios de trajetória. Nem é preciso dizer que o problema se agrava em rodovias, dada a velocidade média maior dessas vias. O ideal é manter uma distância de dois segundos para o veículo da frente em piso seco e o dobro disso em condições de pista molhada.

9 – NÃO PILOTE MOTOS EM ALTAS VELOCIDADES PELO “CORREDOR”



A cena é comum: enquanto os carros estão parados, motociclistas circulam pelo chamado “corredor”, o espaço que há entre as laterais dos veículos. O Código de Trânsito permite essa prática, porém ela demanda atenção extrema. O principal quesito é a velocidade: com os carros parados, as motos devem evitar andar na velocidade máxima permitida na via. A razão é simples: qualquer motorista que quiser trocar de faixa dificilmente verá uma moto se aproximando em alta velocidade, aumentando muito a chance de acidentes.

10 – RESPEITE OS PEDESTRES



Uma das regras não-escritas do trânsito diz respeito ao equilíbrio de forças. Respeitar o elemento mais frágil é algo de extrema importância e, no caso das ruas, esse elemento é o pedestre. Dar passagem e preferência, respeitar a faixa de pedestres e não transitar em alta velocidade em vias residenciais são comportamentos importantes e recomendados. (Fonte: Autopolis)



Perdemos um mês por ano no trânsito

E se você ganhasse duas folgas todo mês, o que faria? Tempo é liberdade. Para curtir a família, viajar, ir ao parque, à praia, ao cinema, fazer um curso bacana. A boa notícia é o tempo existe, mas está preso no trânsito. A pesquisa Mobilidade Urbana da Rede Nossa São Paulo de 2013 descobriu que os paulistanos perdem cerca de um mês ao ano no congestionamento, com um tempo médio de viagem de 2,4 horas por dia.

Um dado que chama atenção é que o deslocamento não necessariamente é feito de carro, pois somente 40% das pessoas utilizam-no, embora ainda seja um índice alto. Isso reforça a urgência da priorização ao transporte coletivo, como as faixas exclusivas para ônibus, tirando-os do tráfego misto: elas têm capacidade transportar para 10 vezes mais pessoas do que vias para carros. Felizmente a cidade conta com uma política para tal, com 374 km já implantados pela operação Dá Licença para o Ônibus.

Outra pesquisa, realizada nas cidades-sede da Copa do Mundo, revela uma contradição. Embora a maioria das pessoas (93%) considere o transporte público, a caminhada e a bicicleta como modos ideais para o deslocamento nas cidades, 47% ainda dizem depender do carro. O tempo médio diário por pessoa é de uma hora nas cidades, embora Curitiba tenha sido eleita a mais “rápida”, com 52 minutos por dia.

Em Belo Horizonte, por

exemplo, o mesmo estudo mostra que as pessoas perdem um dia por mês no trânsito. Vale frisar a descoberta de que, nos últimos cinco anos, 33% dos entrevistados mudaram seus hábitos de deslocamento: destes, 67% migraram do transporte coletivo para o automóvel particular, enquanto somente 24% fizeram o caminho inverso. Vale sublinhar que a capital mineira já inaugurou seu sistema BRT (Bus Rapid Transit), o Move, que já tem dois corredores em operação e foi o principal modal para os jogos da Copa no estádio Mineirão. Ele integra uma rede de quatro corredores cuja extensão totaliza 23 km.

Outro elemento que pode melhorar a eficiência do transporte e a qualidade de vida nas cidades é o desenvolvimento urbano orientado ao transporte (DOT), que nada mais é do que fomentar uma maior intensificação imobiliária – de habitação, serviços e comércio – nos entornos das grandes estações e terminais de transporte coletivo e intermodal. Ao promover o DOT, é possível reduzir, de certa forma, os quilômetros rodados pelo transporte, poupando tempo às pessoas.

Lembrando que o tempo é apenas uma das variáveis que o transporte impacta. Se lembrarmos ainda dos benefícios ambientais, sociais, econômicos e para a saúde humana, cresce ainda mais nosso desejo de ver as cidades se tornarem bons exemplos em mobilidade urbana sustentável.

Mandar mensagem dirigindo aumenta em 23 vezes o risco de acidentes

Pesquisa da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego mostra que olhar ou mandar mensagem enquanto dirigimos aumenta risco de acidentes.

Recentemente, uma reportagem do jornal televisivo Bom Dia Brasil destacou um hábito perigoso de muitos motoristas: mandar mensagem ou olhar o celular, enquanto dirige.

Uma pesquisa da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego mostrou que olhar ou mandar mensagens enquanto dirigimos aumenta em 23 vezes o risco de acidentes.

Para demonstrar o que este perigo significa na prática, equipe foi a uma pista de testes, para comprovar porque unir celular e direção é tão arriscado.

Com a participação de voluntários, a reportagem percorreu um trecho e simulou várias situações. Ao lado dos voluntários, um instrutor de trânsito ficou bem atento a todas as possíveis barbearagens desta turma.

O desafio era simular situações de perigo para quem está distraído com o celular. Um zigue-zague, uma freada brusca. E, logo as primeiras falhas começaram a aparecer.

Gabriel adora um celular e tem pouca ex-

periência no trânsito. De cara já dá para ver que ele deu mais atenção à mensagem do que ao percurso. Derrubou um, dois, três cones. “É muito difícil manter a concentração da conversa e do volante”, revelou.

“Gente é muito difícil, digitar, dirigir, trocar de marca e não atropelar ninguém”, completou outra voluntária.

“O certo é dirigir sempre com as duas mãos. Então, no momento em que ele tira uma mão do volante, ele já perde o controle do veículo”, alertou o instrutor Adnilson Francisco de Oliveira.



Obras que interditam vias públicas causam transtornos aos motoristas

Embora exista lei que regulamente o procedimento, não é o que acontece na prática

Os motoristas das grandes cidades precisam enfrentar algumas situações inesperadas no seu dia a dia, que incluem ter de lidar com a interdição parcial ou total de vias públicas devido a obras ou eventos. Isso, muitas vezes, interfere na segurança e fluidez do tráfego e resulta em mudança de rota. Porém, seja qual for a finalidade é preciso autorização prévia do órgão ou da entidade de trânsito do município, se nas vias urbanas, ou ao órgão rodoviário, se em rodovias e estradas.

O advogado Fernando Meira conta que já passou por várias situações que o fizeram mudar de rota no caminho de casa para o trabalho. “É comum encontrar parte da pista bloqueada por cones, por conta de alguma obra na calçada. Com isso, o trânsito fica mais lento e acabo optando por utilizar outra via para fugir do transtorno”, comenta.

Para Meira as interdições deveriam ser melhor sinalizadas. “Muitas vezes, ao entrar em uma rua me deparo com trânsito lento e só ao chegar no local do bloqueio é possível entender o porquê. Se a sinalização fosse mais eficiente poderíamos nos preparar melhor para estas situações”, avalia.

O artigo 95 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que qualquer obra que possa perturbar ou interromper a livre circulação de

veículos e pedestres, antes de ser iniciada, necessita de permissão, além da obrigação de sinalização por parte do responsável pela execução da obra. As interdições de longa duração devem ter placa informativa sobre o contrato da obra, valor, duração, e nome do empreendimento.

A Resolução do Contran nº 160, que aprova o Anexo II do CTB, traz as definições para sinalização de obras. No Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito existe a previsão de um volume para uniformização e padronização das regras para sinalização de obras e do uso dos dispositivos auxiliares. Mas a resolução ainda não foi publicada pelo Contran para que seja usado pelos órgãos como ferramenta de trabalho.

De acordo com o advogado e comentarista do site CTB Digital, Julyver Modesto de Araújo, em muitos municípios a responsabilidade pela autorização para interdições não é ocupada pelo órgão de trânsito. “Em alguns casos, o que ocorre é a interferência de outro órgão da prefeitura, como a Secretaria Municipal de Obras, por exemplo”, afirma.

O especialista explica que o usuário da via tem todo o direito de solicitar aos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito que exerçam as suas competências legais e promovam a segurança viária. “Além de um exercício de cidadania, este direito consta no próprio Código de Trânsito, em seu artigo 72. Ao se deparar com obras atrapalhando o trânsito, a comunicação deve ser feita ao órgão de trânsito do município”, orienta.



CARTAS

PROTAGONISTA

“Compartilho do mesmo sentimento da equipe do Monatran ao entrar e sair da Ilha de Florianópolis e ver as obras de recuperação da Ponte Hercílio Luz andando a passos de tartaruga, quando não estão completamente paradas. Também acho um absurdo que cogitem derrubar o nosso maior símbolo. Porém, mais absurdo ainda é o descaso com o qual nossa protagonista tem sido tratada. Espero que esta novela realmente termine com um final feliz!”

Juliano Nunes
– São José/SC

ADEUS

“Lamento a morte do vice-presidente do Monatran, Romeu de Andrade Lourenção Filho, e me solidarizo com os amigos desta importante organização, assim como com os familiares, que agora precisam conviver com a dor da saudade. Sem dúvida, não há como ignorar a dor da partida de um soldado de uma causa tão nobre. Mas é dever de todos nós que ficamos continuarmos lutando em prol desta causa tão nobre. Esperamos um dia alcançar um trânsito mais humano e seguro. Avante Monatran!”

Christinne Ramos
– Brasília/DF

CICLISTA INFELIZ

“Sou um super fã da chamada magrela. Se eu pudesse só me deslocaria sobre duas rodas. O problema é que nossa cidade não tem estrutura para atender com segurança o ciclista e as instituições de ensino e de trabalho não possuem estrutura para proporcionar a experiência, visto que a maioria não possui bicicletários, nem armários, nem banheiros com chuveiros. É uma pena... Especialmente, em nossa cidade cercada de belezas naturais. Isso sem falar no trânsito caótico que precisamos enfrentar. Certamente, as bicicletas nos ajudariam a fugir dos terríveis e cotidianos congestionamentos. Este é o preço que pagamos por não sabermos eleger bons administradores públicos.”

Sérgio Freitas – Florianópolis/SC

A COPA E O COPO

“É lamentável perceber como nosso país foi manipulado pela instituição FIFA durante a Copa do Brasil. A liberação da venda de cerveja nos estádios foi apenas mais uma das muitas que esta instituição aprontou. Achando estar acima da Lei, a Fifa faz e desfaz como sempre fez e não está nem aí para rever suas atitudes. O importante é lucrar. Em que mundo será que os dirigentes da Fifa vivem? Será que eles não sabem que estamos todos tentando reduzir o número de acidentes nas estradas pela metade e que o controle do álcool é imprescindível para alcançarmos esta meta?”

Jhonatas Porfírio
– Rio de Janeiro/RJ

CAMPANHAS CRIATIVAS

“Gostei demais da campanha publicitária feita para a concessionária Ecovias. Sem dúvida alguma, a imagem rende uma boa reflexão. Geralmente, nos chocamos com a violência doméstica, mas a violência retratada por meio de tatuagens em conjunto com a ação de um soco, reproduzindo uma batida frontal entre um carro e uma carreta, provoca consequências muito piores e letais.”

Célia Marcondes
– Joinville/SC

SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO

“Com todo o respeito ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran), achei descabida a escolha do tema da Semana Nacional de Trânsito para este ano. Embora me importe com a segurança dos pedestres, é de conhecimento geral que quem mais tem morrido no trânsito brasileiro são os motociclistas. Creio que eles deveriam ser a prioridade sempre, até que esta situação mude.”

Rhay Duarte
– Campo Grande/MS

COPA NO BRASIL

“É uma pena que o propagandeado legado da Copa se mostrou tão tímido. Aliás, com o dinheiro que foi gasto, nem temos o que comemorar. Para dizer a verdade, acho que esta propaganda enganosa é muito mais vexatória do que os 7x1.”

Juliana Maganhoto
– Florianópolis/SC





Brasil mantém 5ª posição em ranking de vendas de veículos

O Brasil manteve a 5ª colocação no ranking mundial de veículos, informou a consultoria Jato Dynamics, especializada no setor automotivo. Apesar da queda nas vendas anuais de 7,5%, para carros e comerciais leves, o país ficou à frente da Índia, que apresentou crescimento de 2,1%.

A China - única participante do ranking da qual se leva em conta apenas números referentes a carros de passeio - ainda aparece na liderança com alta de 13,4%, seguido de Estados Unidos, que cresceu 11,2%.

Na sequência, está o Japão,

com alta de 1,2%, logo à frente da Alemanha, país que subiu 5,9%.

A fabricante japonesa Toyota retomou a liderança mundial de vendas em maio, com alta de 2,91%, em relação ao mesmo período de 2013. Logo em seguida está a Volkswagen com crescimento de 5,48%.

A Ford ocupa o 3º lugar com 2,05% de veículos vendidos em maio se comparado a igual mês do ano passado. Destaque para a marca Nissan que obteve aumento de 11,65% nas vendas do mês.

Ortopedistas discutem impacto social causado por acidente de moto

Cerca de 500 ortopedistas de todo o país se reunirão em Belém durante o XVI Congresso Norte e Nordeste de Ortopedia e Traumatologia, que traz como tema: “Acidente de Moto: Trauma Ortopédico - Impacto Social”. O evento, promovido pela Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT-PA) em outubro, avalia a gravidade do traumatismo causado por este tipo de acidente, que tem superlotado os hospitais da rede pública de saúde.

“São dados preocupantes, principalmente pela gravidade dos traumas que refletem diretamente na vida de muitos trabalhadores, levando a mutilações com graves sequelas, e até mesmo a morte”, afirma o ortopedista Rui Barros. Dos atendimentos de urgência e emergência realizados de janeiro a maio deste ano, no Hospital Metropolitano, 45% dos casos foram envolvendo motocicletas. Em números, foram mais de 1.400 registros nos quais os condutores eram a grande maioria jovem, na faixa etária entre 20 a 29 anos, seguida por 31% resultante de colisão entre veículos e 18% por atropelamento.

O mototaxista Carlos Henrique, de 29 anos, se envolveu em um grave acidente de



trânsito em 2011, entre uma motocicleta em que trabalhava e um carro particular. Durante o acidente, Carlos sofreu uma fratura exposta no fêmur esquerdo e teve três dedos da mão direita quebrados, o que o impossibilitou de realizar suas atividades diárias e de trabalhar por mais de dois anos, período em que esteve em reabilitação física.

“Foi um período muito doloroso meio a várias cirurgias e sessões de fisioterapia. Sofri algumas sequelas, entre elas, a perda de 1,07 centímetros de altura da perna e que resultou também problemas na coluna”, conta o mototaxista.

ESPAÇO LIVRE

Rafael Kesler*



Trânsito caótico: quem são os culpados?

Carro mal usado, tal qual letal arma: mata, devasta, arruína, extermina.

No Brasil, onde é abundante terrível desordem, pavorosa caotização e extremo desarranjo do fluxo incessante de veículos, infelizmente é assim: em várias regiões mortandade assustadoramente assola.

Motoristas e motociclistas imperitos, negligentes, imprudentes; ou vítimas inocentes; lamentável e regularmente falecem em rodovias desestruturadas, padecem tristemente em estradas esburacadas, sem a mínima infraestrutura.

Triste, lastimosa, enternecedora realidade.

Quem é o culpado pela “chacina veicular” constante em diversos pontos viários? O fatídico e implacável destino ou incompetentes políticos, governantes e agentes públicos que, pela ação inapropriada ou pela ignominiosa inação, contribuem para funesta proliferação de avariados trechos da morte, danosas curvas letíferas, mal sinalizadas vias

(sejam urbanas, sejam rurais), etc.?

Quem são os responsáveis pelas frequentes carnificinas que impiedosamente esfacelam incontáveis e infortunadas vidas no deplorável e mortífero trânsito brasileiro?

Sim, são vocês: motoristas e motociclistas que agem com danífica imprudência, nociva negligência e pernicioso imperícia. Também são vocês: políticos, agentes públicos e governantes que não oferecem condições decentes para que o povo trafegue seguramente com seus veículos.

Enquanto você lê este singelo texto, nalgum lugar, talvez em áspero asfalto frio ou em quente e pedregoso chão, agonizantemente inspiram pela última vez indivíduos que terão suas vidas abreviadas pelo impetuoso e violento impacto que horrivelmente esmaga, dolorosamente fratura, inexoravelmente despedaça, ferozmente estraçoa.

Diariamente, destrutivas toneladas de aço destroçam fragilíssimas carnes humanas

de norte a sul, de leste a oeste

Agora, alguém preso em atrozes ferragens, tenta respirar, mas não consegue. Tenta inspirar, mas não consegue... Tormentosamente sucumbe. Muito triste.

Políticas governamentais de estruturação viária nacional já! Mobilizemo-nos para que isso aconteça.

Punições mais rigorosas para aqueles que utilizam carros e motos como mortais armas já! Lutemos pela concretização desse anseio.

Prezado leitor, valorize sua vida e a vida alheia: dirija cuidadosamente, respeite as sinalizações, seja previdente e atencioso no trânsito.

Chega de vidas e sonhos estraçalhados brutalmente nas ruas, estradas e rodovias de nossa desordenada Pátria. Chega!

* Rafael Kesler. Araguaiano, 24 anos, bacharelado em Direito, licenciando em Letras, autor do blog: www.rafaelkesler1234.blogspot.com
Contato: rafaelkesler1234@hotmail.com

Motos superam veículos em 10 estados brasileiros

Nordeste apresentou maior aumento no número de óbitos envolvendo acidentes com moto na comparação entre 2003 e 2011

Em dez estados brasileiros, já há mais motos do que carros circulando pelas ruas, conforme comprovou levantamento feito com base em números do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Nove deles ficam nas regiões Norte e Nordeste: Acre, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins, Ceará, Maranhão, Paraíba e Piauí. O único estado fora desse eixo a entrar na lista é o Mato Grosso. O curioso é que, em algumas unidades da federação, essa diferença não é irrisória. No Maranhão, por exemplo, as motos (684,5 mil) são mais do que o dobro do número de carros (329 mil).

Coincidentemente, também em dez estados brasileiros, há mais motos do que carteiras emitidas para motoristas que dirigem esse tipo de veículo. Novamente, Norte e Nordeste, onde, no interior, as motos andam substituindo outros meios de locomoção, foram as principais regiões onde esse fenômeno foi registrado. Isso aconteceu em



Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Piauí, Rio Grande do Norte e Sergipe. Na lista também estão Minas Gerais e Pará.

Para chegar a essa conclusão, o jornal O Globo cruzou dois tipos de dados do Denatran: total de carteiras de habilitação para motociclistas em fevereiro de 2013 (última estatística disponível) e o

número de motos em dezembro de 2012, já que não havia estatísticas dos meses do início do ano. Nesses dez estados, o número de carteiras em fevereiro de 2013 era menor do que a quantidade de motos que já estavam nas ruas em dezembro do ano passado.

“De acordo com as estatísticas dos departamentos estaduais de

trânsito, alguns municípios realmente apresentam um número maior de veículos do que de habilitados, mas as ações de fiscalização que os Detrans realizam também são para coibir este tipo de atitude”, afirma Maria Cristina Hoffmann, coordenadora-geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito do Denatran.

A Região Nordeste é, justamente, a que apresentou maior aumento no número de óbitos envolvendo acidentes com moto na comparação entre 2003 e 2011: 65%, segundo dados do Ministério da Saúde.

“O aumento do número de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas no Brasil preocupa não só os órgãos de trânsito do país. A Organização Mundial da Saúde está convencida de que os motociclistas são os principais responsáveis pelos acidentes. Consideramos que 70% das causas de acidente são devido a fatores humanos”, diz Maria Cristina.



Recuperação da Ponte Maurício Joppert, entre SP e MS

**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 restauração
e recuperação
de estruturas.