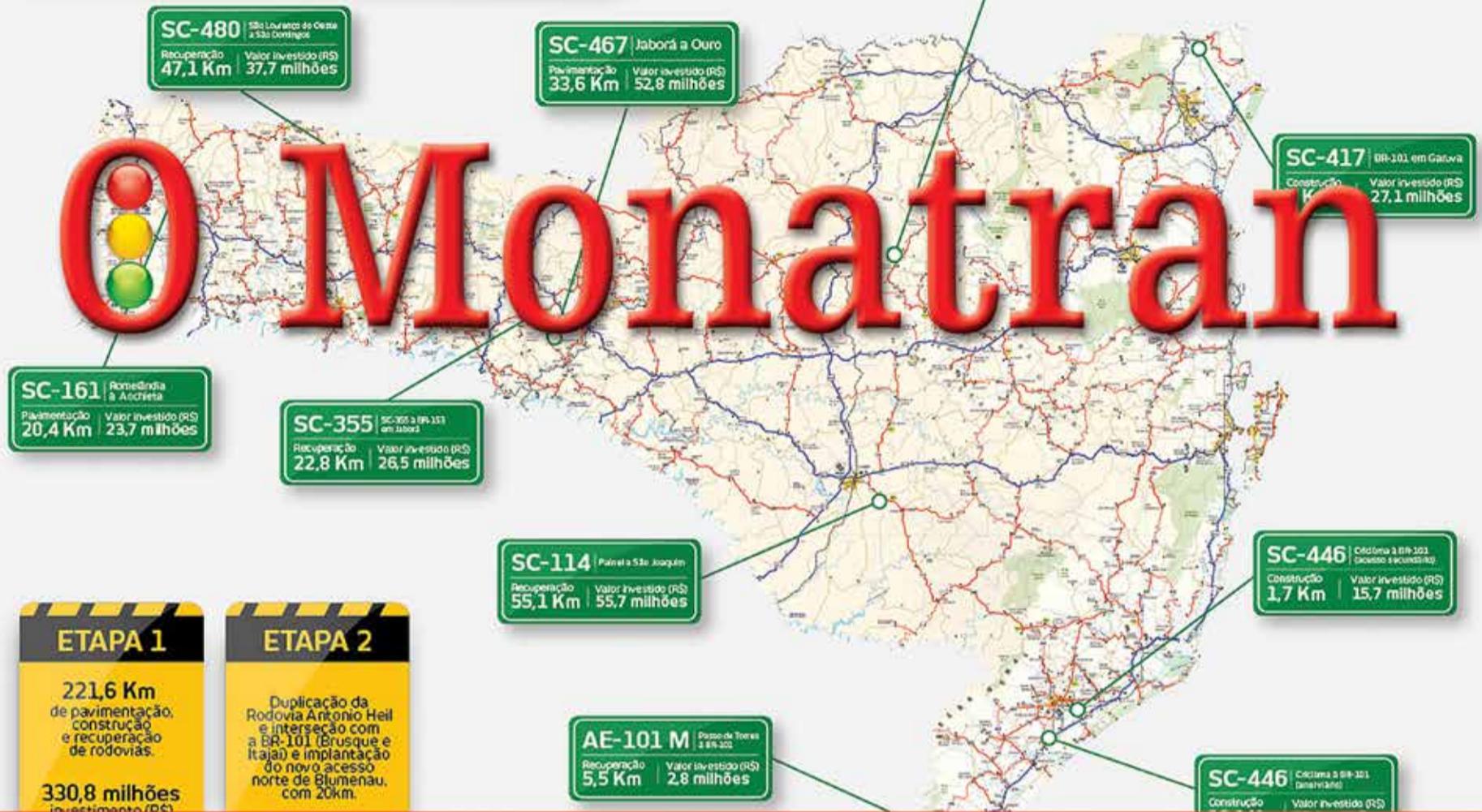


**ORDENS DE SERVIÇO
PARA INÍCIO DAS OBRAS.**

**PACTO
POR SANTA CATARINA**
PROGRAMA BID VI

O Monatran



ETAPA 1	ETAPA 2
221,6 Km de pavimentação, construção e recuperação de rodovias.	Duplicação da Rodovia Antonio Heil e interseção com a BR-101 (Brusque e Itajaí) e implantação do novo acesso norte de Blumenau, com 20km.
330,8 milhões investimento (R\$)	

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - DEZEMBRO 2012/JANEIRO 2013 - ANO 3 - Nº 37

Colombo assina financiamento de US\$ 250 milhões com o BID

O contrato, assinado em Brasília pelo Governador Raimundo Colombo e representantes do BID, é o maior já realizado entre o Governo de Santa Catarina e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Os recursos, somados a contrapartida do Estado chegam a 650 milhões de reais e serão aplicados imediatamente em obras de melhorias na malha rodoviária estadual. Página 16

Dilma sanciona sem vetos nova lei seca que endurece fiscalização

Página 6



MONATRAN empossa diretor

Cerimônia de posse do novo diretor do Monatran, José Carlos Pacheco, ocorrida no dia 16 de dezembro. Na foto, Fernanda Maciel, secretária executiva, fazendo a leitura do Termo de Posse e a mesa composta por Ildo Rosa, presidente do Conselho Deliberativo, diretor Luiz Mário Bratti, o empossado Jose C. Pacheco, Roberto Bentes, presidente da entidade, e os diretores Francisco Mibielli e Maria Terezinha Alves. Página 8

KOERICH **1º EM MOVÉIS** **NO TRÂNSITO, RESPEITE O CICLISTA.**

CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE BICICLETAS
 CICLISTA TRANSITE À ESQUERDA
 CICLISTA TRANSITE À DIREITA

EDITORIAL

Números: reais ou realistas?

Como todo início de ano, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) divulgou os dados da chamada Operação Fim de Ano. Todavia, não sabemos se a propósito, ingenuidade ou descuido, os números divulgados acabaram por provocar uma certa confusão. Isso porque foram divulgadas informações relativas ao período compreendido entre 21 de dezembro do ano passado e 2 de janeiro deste ano, mas também foram divulgados dados somente do feriado prolongado do Réveillon, entre 28 de dezembro de 2012 e 2 de janeiro de 2013.

Assim, para a maior parte da imprensa, a compreensão foi bem positiva: “Ano novo com menos mortes nas rodovias federais”; “O número de mortes nas rodovias federais durante o feriado prolongado de fim de ano, caiu 12% na comparação com o ano anterior”. Enquanto para a minoria, a manchete foi “Rodovias federais tiveram menos acidentes e mais mortes no fim do ano”; “O número de mortes nas rodovias federais durante as festas de Natal e Réveillon aumentou 11% em 2012 em relação a 2011”.

Ou seja, ninguém parece saber direito o que aconteceu. Afinal, o número de mortes nas rodovias federais aumentou ou diminuiu? E a resposta parece ser ainda mais confusa: diminuiu, mas também aumentou. Isso porque depende do período analisado. Se levados em conta apenas os dados da semana do Réveillon, diminuiu 12%. Porém, se analisadas as informações de toda a Operação Fim de Ano, que teve início lá no dia 21 de dezembro, aumentou 11%. Números reais em sua essência, mas que não transmitem uma visão realista da situação.

Dizemos isto não com o objetivo de desmerecer as ações realizadas e que, num certo período, resultaram em benefícios tímidos para a sociedade, mas com o objetivo de não nos deixarmos ser iludidos com a falsa sensação de que podemos nos acomodar. Afinal, mesmo os números mais otimistas ainda estão longe do ideal.

Além disso, é sempre bom lembrar que não podemos analisar os números absolutos, sem levarmos em conta o contexto da situação, pois esta simples avaliação pode mudar muita coisa.

Por exemplo, a partir deste ano, a PRF levou em consideração o aumento da frota nacional para relativizar os dados. Logo, como no último ano, 5,5 milhões de novos veículos passaram a circular no país, por essa metodologia, a variação no número de mortos, por milhão de veículos, é de 3%, abaixando oito pontos percentuais dos onze obtidos na conta com números absolutos.

Mesmo assim, não podemos considerar um avanço, visto que a intenção é reduzir em 50% o número de mortes nas estradas em dez anos e, por enquanto, mesmo levando em conta a variável do aumento da frota, ainda estamos na contramão dos nossos objetivos.

Finalmente, esperamos que nos próximos doze meses, o desenvolvimento de políticas públicas em prol de um trânsito mais seguro aconteça de modo eficiente, para que tenhamos bons números para contar, sem a necessidade de maquiagem, jogo de palavras ou relativização da realidade. O número de mortes precisa reduzir, de fato.

NOTAS E FLAGRANTES



- Certos motoristas “expertinhos”, que vem da Beira Mar, ao invés de fazerem a conversão para a Padre Roma, em função da pista que elegeram, usam a manobra para acessar a Ponte Colombo Salles ou o centro, furando pela esquerda todos os que seguem a lei.

MAU EXEMPLO



Guarda municipal estaciona sua moto obstruindo o acesso ao estacionamento Alpha Park, na Rua Fernando Machado. Ao perceber que estava sendo fotografado, interpelou o cidadão que o estava fotografando, perguntando se assim o fazia por achá-lo bonito. É uma VERGONHA!

Curiosidades sobre Carros e poluição

- 1 Um litro de gasolina pesa cerca de 0.8 kg, mas quando queimado, o carbono que contém combina-se com o oxigênio atmosférico e produz cerca de 8.5 kg de dióxido de carbono!
- 2 A poluição gerada pelos veículos de uma família com mais do que um automóvel é, na maior parte das vezes, superior à poluição gerada pela sua utilização de energia, produção de resíduos e outras atividades domésticas!
- 3 Os carros são, em conjunto com as centrais elétricas, os principais produtores de dióxido de carbono - atualmente, cerca de 500 milhões de veículos em todo o mundo emitem para a atmosfera cerca de 4 bilhões de toneladas de dióxido de carbono - 20% das emissões antropogênicas deste gás!



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: Romeu de Andrade Lourenço Júnior

José Carlos Pacheco

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Maria Terezinha Alves

Francisco José Mattos Mibielli

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora: Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.

PALAVRA DO PRESIDENTE

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

A desmoralização das Leis

Às vésperas de iniciar 2013, mais uma lei em prol da segurança no trânsito voltou a ser desmoralizada. Desta vez, tratou-se da norma federal que determina a implantação de chips de identificação em veículos novos, que deveria entrar em vigor em 1º de janeiro para que até junho de 2014 nenhum carro circulasse sem esse equipamento.

Entretanto, no último dia 20 de dezembro o DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito adiou o prazo final de implantação para 30 de junho de 2015. Ou seja, antes mesmo de começar a implantação o sistema que pretende auxiliar no combate a roubos e clonagens já vinha desacreditar-se.

Aliás, estes chips fazem parte do SINIAV - Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos que, a bem da verdade, o governo tenta implantar desde 2006, já tendo passado por mudanças e sido prorrogado por

diversas vezes. Uma vergonha nacional, mas que não representa nem a ponta do *iceberg*. Isso porque esta não foi a primeira e, lamentavelmente, não deve ser a última lei a ser “implantada”, sem um planejamento prévio.

Em 2010 a Lei da Cadeirinha, que tornou obrigatório o uso de assentos infantis especiais para o transporte de crianças de até sete anos, foi lançada sem que houvesse uma certificação dos estoques do produto no mercado. O “apagão” foi tão sério que o CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito teve que prorrogar o prazo para essa Lei entrar em vigor.

Sendo que, em 2008, a Lei Seca, que criminalizou o ato de dirigir sob a influência de drogas e álcool - a proporção de 6 dg/L de sangue, foi implantada antes de serem adquiridos os equipamentos para medir tal proporção - os chamados bafômetros.

Mais recentemente, a Lei do Descanso dos caminhoneiros iniciou sem que houvesse o cuidado de se providenciar as condições para este descanso obrigatório. Somente dois dias após a lei entrar em vigor foi observado que, para que seja cumprida a regulamentação, as estradas devem oferecer pontos de parada.

Depois de anos de estudos que culminaram na regulamentação, decidiram dar mais 180 dias para que o Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego publiquem uma lista das rodovias que atendem aos critérios estabelecidos pela Lei para que só então a fiscalização possa se cumprir regularmente.

Fazendo uma viagem ao passado podemos lembrar ainda da lei que, em 1999 obrigou que todos os motoristas tivessem em seu carro, além dos acessórios básicos, o kit de primeiro socorros. Apelidado de “kit bobagem”

pela população, a obrigação não durou nem três meses, visto que restou comprovado que o kit era insuficiente para um médico e tinha acessórios demais para um leigo.

Por estas e outras eu me pergunto: não era possível analisar todas estas variáveis antes de regulamentar e determinar a implantação das citadas Leis? Por que condenar Leis tão carregadas de boa intenção ao fracasso, antes mesmo delas começarem a ser aplicadas? Será que não existe um mínimo de planejamento sensato para tornar factíveis essas Leis?

Confesso que não é fácil entender, mas procuro manter a fé de que um dia todas essas lamentáveis falhas se transformem, ao menos, em aprendizado para que as Leis não sejam assim desgastadas antes mesmo de entrar nos seus mandamentos.

Feliz 2013 para todos!

Chip obrigatório para veículos é adiado para 2015, informa Denatran

O prazo para que todos os veículos tenham chip de identificação foi adiado para 30 de junho de 2015, informou o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), no dia 20 de dezembro. Segundo o órgão, a data limite para o funcionamento pleno do sistema, que pretende auxiliar no combate a roubos e clonagens, foi aumentada em um ano, antes a data prevista era 30 de junho de 2014. “Isso ocorreu devido ao prazo não ser suficiente para a instalação do sistema de monitoramento no país”,

informou o Denatran.

Apesar de não informar a data exata na qual começam as instalações dos chips em carros, motos, caminhões e outros, o Denatran afirma que a partir de 1ª de janeiro começa a implantação do sistema, mantendo assim a data inicial estipulada.

O Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos (Siniav) consiste na identificação de veículos por radiofrequência, por meio de dispositivo de identificação eletrônico instalado no veícu-

lo, antenas leitoras, centrais de processamento e sistemas informatizados. De acordo com o Denatran, o preço médio dos chips identificadores ainda não está definido, mas especula-se uma valoração que varia de R\$ 5 a R\$ 18.

Placa eletrônica - O chip funcionará como uma placa eletrônica do veículo, trazendo informações como ano, modelo e placa. No entanto, o Registro Nacional de Veículos (Renavam) e informações pessoais do proprietário serão mantidas em sigilo. Antenas

serão instaladas nas cidades para captar as informações sobre veículos que estarão registradas em chips, no momento que passarem próximos.

Uma central vai reunir informações vindas de todos os estados. Assim, o sistema poderá ser utilizado para localizar carros roubados, além do pagamento de pedágios. Em carros de passeio, o dispositivo será instalado no para-brisa. Segundo o Denatran, os veículos novos irão sair de fábrica com os chips, enquanto os usados terão de instalar.

DIFICULDADES

Para o dirigente do Detran de Mato Grosso, os Estados precisam de mais detalhes sobre a forma de implantação do sistema, que passa pela adaptação de sistemas e compra de equipamentos.

“Não adianta colocar chip nos carros novos se não tiver pórticos para se fazer a leitura. E não adianta só o Estado ter se o Dnit [órgão que cuida das rodovias federais] ou os municípios não estiverem juntos. Seria algo morto”, diz.

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

Gente Nossa

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

EMPRESAS
CONCREMAT
soluções integradas de engenharia

Santa Catarina é destaque do DNIT

A Superintendência Regional do DNIT no Estado de Santa Catarina foi destaque na solenidade realizada na Sede do órgão em Brasília, no último dia 20 de dezembro. Pelo desempenho verificado ao longo do ano no alcance das metas pactuadas, o DNIT/SC foi contemplado com o título *Superintendência Regional Destaque em 2012*. Pela liderança exercida e pelos resultados alcançados, o engenheiro João José dos Santos, recebeu o título de *Superintendente Destaque 2012*. Pelo desempenho e resultados alcançados, os engenheiros Álvaro Leite Junior e Névio Antonio Carvalho



foram agraciados, respectivamente, com os títulos *Chefe de Administração e Finanças*

Destaque 2012 e Chefe de Engenharia Destaque 2012.

As homenagens recebi-

das refletem o trabalho de toda a equipe e se estendem, não só às personalidades

nominadas, mas a todos que contribuem para a qualidade no desempenho de suas atribuições, resultando no mérito atribuído a esta superintendência.

Com o resgate de investimentos na malha viária federal de Santa Catarina, nos últimos anos, o DNIT/SC aplicou mais de R\$ 3,5 bilhões em obras de construção, restauração, manutenção e conservação. Para os próximos anos, o DNIT/SC irá investir estimados R\$ 5 bilhões em novos empreendimentos que irão conferir à infraestrutura viária federal catarinense mais segurança e fluidez de tráfego.

Especialistas dão dicas de como reduzir o estresse ao volante

Que o trânsito já é um agente causador de estresse por causa de todos seus sinais e regras e pela exigência de que nosso organismo fique atento para conduzir adequadamente um veículo dentro da lei, lidando com variáveis inesperadas, isso ninguém pode negar. E, aliás, nem tem como fugir. No entanto, especialistas destacam que “juntando isso a situações como fechadas, congestionamentos e direção de risco, podemos virar uma bomba-relógio quando estamos no trânsito. Então, o que fazer para não explodir? Confira algumas dicas abaixo:

TÉCNICAS DE RELAXAMENTO

O psiquiatra Júlio César Fontana Rosa afirma que o condutor deve pensar em vários fatores antes de sucumbir ao estresse. Primeiro, deve refletir sobre as consequências de atos impulsivos e os riscos de provocar ou aceitar provo-

As complicações no trânsito das grandes cidades só pioram o estresse dos condutores

cações. “É preciso checar também se a ira que está descarregando tem a ver com a situação do trânsito ou se é o reflexo de outros problemas”, recomenda o especialista.

Segundo a psicóloga Cecília Bellina, para relaxar nessa situação de estresse o motorista pode desviar o pensamento (sem perder a atenção no trânsito, é claro), ouvir música ou utilizar técnicas de respiração e relaxamento. “Não dá para evitar o estímulo gerador de estresse, mas é possível lidar com ele de forma mais saudável”, conclui.



EQUIPAMENTOS

Alguns itens podem ajudar o motorista a diminuir a irritação diante de um congestionamento. Para Roberto Manzini, proprietário do centro de pilotagem que leva seu nome, o sistema de navegação por GPS, por exemplo, pode ajudar a fugir do trânsito parado ou evitar que o motorista se perca caso resolva desviar de congestionamentos.

Um carro bem equipado também ajuda a aliviar a tensão no trânsito. Recursos como direção hidráulica ou elétrica, ar-condicionado e câmbio automático ou

automatizado servem de alento na hora de enfrentar os congestionamentos.

Para Fontana Rosa, o sistema de som é um dos maiores aliados contra o estresse. “O motorista pode ter a satisfação de ouvir coisas que gosta, fazendo sua própria programação musical.”

O mais importante é manter a calma. “Mesmo que seja fechado ou alguém cole na traseira do seu carro, deixe-o passar. Não se abale”, aconselha Roberto Manzini.

SINTOMAS FÍSICOS

Segundo o psiquiatra Júlio César Fontana Rosa, professor da Faculdade de

Medicina da USP e integrante da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), o estresse ao volante pode causar até mesmo sintomas físicos, como taquicardia, sudorese, queda de pressão e dores de estômago.

“O motorista também pode ter um estresse silencioso, que no dia a dia vai se refletir em cansaço, dores musculares e insônia”, explica.

Mas como não se estressar ao volante? O condutor escolar Sergio Matavelli, 51, que há dez anos transporta alunos de uma escola particular em Santo André, dá a receita: “Eu sou calmo por natureza, penso que ficar estressado no trânsito não vai resolver nada. Se eu buzinar e xingar, as crianças vão ficar agitadas e assim não irei a lugar nenhum.” Matavelli transporta 60 crianças nos períodos da manhã e da tarde e confessa que chega em casa cansado. “Eu costumo caminhar à noite para relaxar.”

Jose Roberto de Souza Dias *



Avanços e retrocessos

A segunda década do século XXI avança com o olhar debruçado sobre as cidades. Neste início de ano é impossível duvidar de algumas questões que antes chegaram a fazer parte do anedotário nacional.

As cidades brasileiras, de todos os portes e em grande número, sofreram enormes transformações. Para os políticos e outros grupos interesseiros, tratou-se de crescimento, fruto como sempre de suas boas intenções e admirável capacidade de planejar e administrar.

A sociedade, ao contrário, percebe na própria pele a diferença fundamental entre crescer e inchar. O primeiro processo como saudável fruto do desenvolvimento e o segundo sinal de uma grave doença político-social.

Fazendo-se um paralelo, pode-se afirmar que um grande número das vias brasileiras estão em uma UTI cardiológica, com suas veias e artérias entupidas por um crescente número de carros e motos. O mesmo ocorre nas rodovias que, em sua maioria, não suporta o volume de veículos que só faz aumentar.

Planos impactantes ou “pactantes”, não importa, ouriçam empreiteiros, lobistas, alguns parlamentares e depois de ganhos e acertos dormem no papel.

Enquanto isso, a cada final de férias - assim como uma tragédia anunciada - a sociedade conta seus feridos, chora seus mortos e contabiliza os prejuízos.

Todos sabem, perfeitamente, que as causas dos acidentes são múltiplas e que parte considerável são de responsabilidade do poder público que não investe em infraestrutura, não fiscaliza com eficiência as concessionárias e não dá suporte técnico e de pessoal aos policiais e engenheiros responsáveis pelas estradas, ruas e avenidas.

No próximo ano, certamente, será preparada uma nova operação verão, policiais valorosos denunciarão as péssimas condições das vias, a falta de efetivos e pedirão a colaboração dos condutores de veículos. Os governos, em sua maioria, farão novas encenações.

Enquanto o Brasil insiste em andar na contramão da História, o Mundo avança. Cidades do futuro estão saindo dos laboratórios e novas experiências urbanas passam a ser consideradas. Grandes avanços concentram-se no transporte coletivo de qualidade em seus diversos modais. O transporte individual terá pouco espaço nas cidades que se reconstruirão.

O Brasil que já tem sua economia fragilizada pela falta de transporte eficiente ficará totalmente em cheque se não pensar rápido o futuro. Um país de dimensões continentais não se viabiliza transportando sua economia no lombo do caminhão, ou sua população em ônibus, dentro ou fora de canaletas, chamando-as de corredores ou americanizando o sotaque e apelidando de bus rapid transit, BRT.

Afinal, grandes cargas em grandes

distâncias exigem o trem e a navegação, complementada pela multimodalidade. Por outro lado, o transporte de pessoas nos centros urbanos requer qualidade, segurança, preço e respeito ambiental.

Nas metrópoles necessário se faz optar pelo transporte sobre trilhos, mais seguro, veloz e ambientalmente correto. Onde for possível, a alternativa é o transporte marítimo público de qualidade, sempre complementado por outros modais.

Metrópoles como Florianópolis não podem continuar a ser a capital do retrocesso, sacrificando seus habitantes e afugentando turistas. Os administradores públicos, paralisados pelos grandes e constantes congestionamentos, sugerem medidas simples e imediatistas como a construção de túneis subaquáticos, pontes, viadutos e poluentes BRTs.

Parecem, inclusive, estar de costas para o mar e não observam que a cidade é uma ilha cercada em sua maioria por águas calmas e abrigadas. Supõem-se que desconheçam novas e baratas tecnologias como a dos monotrilhos suspensos ou dos metrô leves de superfície. Pode ser até, e esta é uma hipótese, que se submetam mais ao lobby dos pneus do que a vontade do voto popular que os elegeu.

As cidades brasileiras, poluídas e entupidas de carros e motos, são um retrato inteiro do atraso. Necessário se faz romper com esses grilhões e permi-

tir que se construam cidades decentes onde as pessoas transitem com segurança e na velocidade do seu tempo.

Para melhor compreender o atraso brasileiro é importante conhecer os avanços nos tópicos do Fórum Econômico Mundial de 2013 que se realizará em Davos, na Suíça. Destacam-se os chamados “fatores X” que podem desestabilizar a ordem mundial nas próximas décadas.

Entre estes a possível descoberta de vida alienígena como fruto da exploração espacial, o avanço cognitivo do cérebro pelo uso de estimulantes, as mudanças climáticas e o desenvolvimento da medicina com o consequente aumento da expectativa de vida.

Aqui no Brasil das cidades sem solução, o máximo previsível é construir arenas para a Copa do Mundo e as Olimpíadas.

** 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 e membro do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - CESUSC. Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária - NAV.*

Veículos de frota poderão ter bafômetro no sistema de partida

Aparelhos já foram testados nos Estados Unidos e Suécia e tem um custo aproximado de R\$ 1 mil por veículo.



Equipamento seria item de série a partir de 2014. Governo deve aplicar abatimentos fiscais para subsidiar a instalação do sistema que deve custar cerca de R\$ 1 mil por veículo.

De acordo com a propos-

ta do deputado Manato (PDT -ES), a instalação do aparelho será obrigatória em veículos destinados ao transporte escolar, em táxis e em frotas

de caminhões, ônibus e vans. Esse será um item de fábrica obrigatório para veículos desses tipos produzidos a partir de 2014.

CUSTO DE INSTALAÇÃO

O autor do projeto explicou que esses aparelhos já foram testados nos Estados Unidos e na Suécia. Segundo ele, o custo de instalação seria de aproximadamente R\$ 1 mil por veículo. “É um valor baixo se comparado aos prejuízos e acidentes caríssimos que a direção combinada com álcool pode acarretar. Ademais, as empresas teriam um gasto que, com certeza, seria mínimo em relação aos enormes prejuízos causados por acidentes no trânsito que, espera-se, diminuiriam muito”, argumentou.

De acordo com o texto, as empresas que descumprirem a nova regra estarão sujeitas a multa. Além disso, os condutores condenados por dirigir alcoolizados e causar acidentes terão penas mais duras.

O valor das multas, o tamanho das penas e os níveis de álcool permitidos no organismo dos motoristas serão definidos em um regulamento específico elaborado pelo Executivo. A regulamentação da lei deverá prever também mecanismos de abatimento fiscal que possam subsidiar a instalação do bafômetro que impede a partida dos veículos de frota.

Dilma sanciona sem vetos nova lei seca que endurece fiscalização

A presidente Dilma Rousseff sancionou, no dia 20 de dezembro, mudanças na lei seca endurecendo a fiscalização da embriaguez ao volante. As alterações foram publicadas no "Diário Oficial da União" do dia 21 e já passaram a valer.

A proposta, aprovada pelo Senado, torna válidos novos meios para identificar um condutor alcoolizado, além do bafômetro.

Há ainda uma alteração no Código de Trânsito Brasileiro que dobra a multa aplicada a quem for pego dirigindo embriagado: dos atuais R\$ 957,70 para R\$ 1.915,40, valor que pode dobrar em caso de reincidência em 12 meses.

O Planalto tinha até o dia 10 de janeiro para sancionar o projeto, mas a presidente acelerou o trâmite da lei para que as novas medidas passassem a valer para as festas de fim de ano - quando há aumento do consumo de álcool e de acidentes.

Novas Provas - Entre os meios que passam a ser aceitos para comprovação da embriaguez estão o depoimento do policial, vídeos, testes clínicos e testemunhos. Essa parte da lei depende ainda de uma regulamentação do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) e a previsão é que isso seja



publicado nos próximos dias.

O agente de trânsito poderá ainda se valer de qualquer outro tipo de prova que puder ser admitida em tribunal.

Antes da mudança, era considerado crime dirigir sob a influência de drogas e álcool

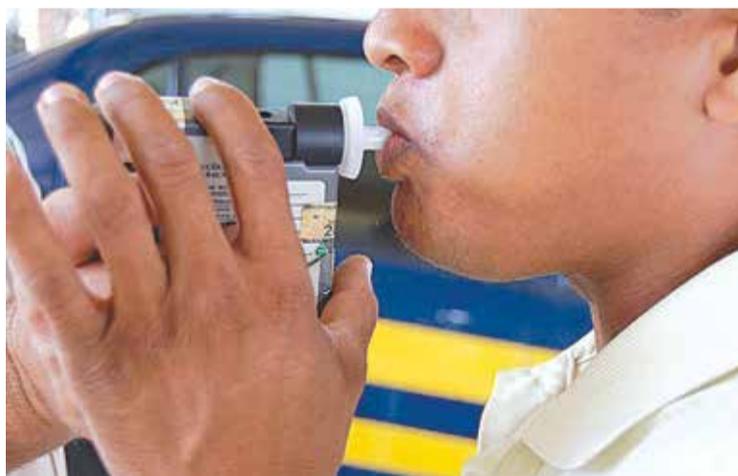
-a proporção é de 6 dg/L (decigramas por litro) de sangue-, mesmo sem oferecer risco a terceiros, e o índice só poderia ser medido por bafômetro ou exame de sangue.

Como ninguém é obrigado legalmente a produzir prova

contra si mesmo, é comum o motorista se recusar a passar por esses exames, ficando livre de acusações criminais.

Além disso, a interpretação da lei vigente feita em março de 2012 pelo Superior Tribunal de Justiça, dizia que só bafômetro e exame de sangue valiam como prova. Na prática, isso enfraqueceu a lei seca.

Com a nova regra, o limite de 6 dg/L se torna apenas um dos meios de comprovar a embriaguez do motorista. O crime passaria a ser dirigir "com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou outra substância psicoativa que de-



termine dependência".

Ao condutor será possível realizar a contraprova, ou seja, se submeter ao bafômetro ou a exames de sangue para demonstrar que não consumiu acima do limite permitido pela legislação.

Ficam mantidas a suspensão do direito de dirigir por um ano para quem beber qualquer quantidade e o recolhimento da habilitação e do veículo.

Para o presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a alteração na chamada lei seca representou um avanço pequeno por conta da manutenção da proporção de 6 dg/L. "Nos enchemos de expectativa e, no final, ficou a mesma coisa. O correto seria a tolerância zero", acredita. "No fim das contas, vai continuar dependendo da decisão da Justiça, como já vinha acontecendo", completou.

Remédios - A lei determina ainda que o Conselho Nacional de Trânsito (**Contran**) regulamente testes para verificar quando o motorista está sob efeito de qualquer "substância psicoativa" que altere sua capacidade de direção - como, por exemplo, remédios.

No ano da Copa, Brasil terá 50.241 mortes no trânsito



No ano da Copa do Mundo de futebol, em 2014, o Brasil terá 50.241 mortes no trânsito. O dado, divulgado pelo Instituto Avante Brasil, presidido pelo jurista Luiz Flávio Gomes, foi feito com base na taxa média de crescimento de mortes no período de 2001 a 2010, de 4%.

De acordo com a pesquisa feita pelo instituto, apoiada em informações do banco de dados do governo, o Datasus, de 1980 a 2010 houve aumento de 115% nas mortes ocorridas

no trânsito.

Uma projeção feita tomando por base a taxa média anual de mortes mostra que 2012 deve terminar com 46.395 pessoas mortas. Em 18 de dezembro, o plenário do Senado aprovou a nova Lei Seca, um pouco mais rígida, que foi sancionada pela presidente Dilma Rousseff no dia 20 de dezembro.

"Há um levantamento feito junto ao Instituto Médico Legal pela Faculdade de Medicina da USP, há cerca de cinco

anos, que constatou: 45% dos mortos em acidente de trânsito tinham vestígios de álcool no organismo", disse Luiz Flávio Gomes.

Segundo o jurista, um estudo estrangeiro também revela que um pedestre corre oito vezes mais risco de morrer em decorrência de atropelamento do que o motorista de um carro.

A pesquisa ainda faz um comparativo de mortes no trânsito entre o Brasil e a Europa.

Em 1996, o continente europeu registrava 59.409 mortes, contra 36.281 no Brasil. Em 2010, a Europa computou 19.703 casos e o Brasil 63.799.

"A Europa investiu em educação, engenharia, em fiscalização, primeiros-socorros e endureceu na punição." Aqui, só uma lei não vai funcionar. Tem de ter fiscalização forte. A lei seria mais eficaz se houvesse tolerância zero. Bebeu, não pode dirigir", disse o presidente do instituto.

Ildo Raimundo Rosa *



O resultado do caos

O advento da nova “Lei Seca” brasileira, consolidada pela sua aprovação no último dia 21 de dezembro do ano passado, vem ensejando um verdadeiro “círculo virtuoso”, além de trazer a baila cifras preocupantes, coloca o Brasil novamente em sintonia com legislações modernas que enfrentam os dilemas do trânsito a partir de uma lei mais honesta e eficaz.

Os dados ora expostos comprovam a absoluta ineficiência da lei seca anterior, especialmente por ter sido considerada pela justiça a inexistência da obrigação de ser o condutor exposto ao bafômetro.

De janeiro de 2011 até novembro do ano passado, aproximadamente um milhão e trezentos motoristas foram abordados em rodovias federais, desse total vinte e seis mil se recusaram a soprar o aparelho, certamente pela condição de estarem expostos a ingestão de bebida alcóolica.

Estes dados divulgados pela revista Veja, no Rio de Janeiro são ainda mais

significativos, lá no mesmo período dos 994.677 motoristas abordados, 76.628 se negaram a fazer o exame, entre eles conhecidos “artistas globais” que com essa conduta contribuíram para o acelerado descrédito da lei anterior.

Esse triste cenário, de forma até certo ponto surpreendente, vem sendo alterado a partir do dia 21 de dezembro com a aprovação da nova lei, onde se fortaleceu a fiscalização que não mais será atrelada a vontade do condutor, ampliando de forma significativa a forma como é constatada sua eventual embriaguez, a partir de depoimento de testemunhas, exames clínicos e até a exibição de vídeos.

A elevação expressiva dos valores das multas completa esse quadro virtuoso afetando uma parte bastante significativa do infrator, qual seja seu próprio bolso.

Além da aprovação desse novo marco jurídico, percebe-se que simultaneamente o governo federal passou a veicular uma campanha composta

basicamente de vídeos que já haviam sido testados em outros países, especialmente na Bélgica, onde são exibidas imagens vinculadas a ingestão de álcool, as quais resultam em acidentes com grande apelo de imagem e de mensagem, gerando impacto e preocupação de todos.

Surpreendeu também os números recopilados de 1998 a 2008, portanto durante dez anos, os quais atingem a soma de 375.804 mortes, ou seja, uma morte a cada treze minutos, cifras que falam por si, instando-nos a participar efetivamente nessa nova campanha visando reverter esse quadro preocupante, assumindo um claro compromisso com a vida e com a humanização do trânsito.

** 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.*

Sistema inteligente de semáforo melhora fluxo de trânsito

Um sistema inteligente de ajuste e sincronização de semáforos de tempo fixo, que melhora o fluxo de trânsito, reduzindo atrasos e paradas em até 30%, é o principal resultado da dissertação de mestrado do engenheiro eletrônico Bruno Sarno Mugnola, apresentada na Escola Politécnica (Poli) da USP. O trabalho, que foi orientado pelo professor Marcio Lobo Netto, coordenador do Núcleo de Ciências Cognitivas e Vida Artificial do Laboratório de Sistemas Integrados, gerou o Genpolis. Trata-se de um simulador ou programa de computador que, a partir do número de carros e da velocidade com que eles circulam numa grande avenida ou região de uma cidade, por exemplo, determina os melhores tempos de verde e vermelho de cada sinal, para melhorar a fluidez do tráfego.



Como teste, o sistema gerou um plano semafórico, isto é, planejou os tempos dos sinais sincronizados de seis cruzamentos na Avenida Padre Antônio José dos Santos, uma das mais movimentadas vias do bairro do Brooklin, na zona sul de São Paulo. Com o apoio da Companhia de En-

genharia de Tráfego - CET, o plano foi elaborado para os horários de pico da manhã e da tarde. A melhora da fluidez do trânsito foi tão boa que a CET decidiu manter os planos resultantes das simulações do Genpolis. “Na rua, o que pôde ser observado foi um nítido ganho de fluidez e redução

das filas de carros”, conta Mugnola. “Além disso, o resultado simulado possibilita prever uma considerável redução na emissão de poluentes e menor desgaste de peças por causa de frenagens e arranques.”

Atualmente trabalhando em consultoria na área de transportes, Mugnola lembra que o Genpolis é apenas um protótipo. Ele também ressalta que o sistema ainda não funciona online, em tempo real. Ele elabora um plano, que é adotado por um período e de tempos e tempos precisa ser atualizado. “O trânsito é vivo e dinâmico como um organismo. Então é natural que o número de veículos nas vias, os traçados e os fluxos de pessoas sofram constantes mudanças. Por isso, a programação semafórica deve periodicamente passar por ajustes”, explica.

MONATRAN

Posse de novo diretor e confraternização fecham 2012

Com a presença de diretores, funcionários e membros dos Conselhos Deliberativo e Fiscal do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito foi realizada, no dia 18 de dezembro, a cerimônia de posse do novo diretor, José Carlos Pacheco, bem como a confraternização de final de ano da entidade.

Coordenado pelo presidente do MONATRAN, Roberto Alvarez Bentes de Sá e pela secretária executiva, Fernanda Maciel, que fez a leitura do Termo de Posse. O evento foi prestigiado pelos diretores da entidade Luiz Mário Bratti, Maria Terezinha Alves e Francisco Mibielli; pelos Conselheiros Ildo Raimundo Rosa, Rogério Junkes e Anita Alves; pelos jornalistas colaboradores Ellen Bruehmueller Ramos e Daniel Gonçalves; além do arquiteto Guilherme Simon, do

Studio Domo Arquitetura & Design - empresa responsável tecnicamente pela elaboração do projeto do Centro de Excelência de Trânsito (CET) do MONATRAN - e demais membros.

Na ocasião, o conselheiro José Carlos Pacheco tomou posse como diretor da entidade. Depois de ler o compromisso de posse, Pacheco enfatizou a seriedade com a qual age o presidente do MONATRAN e sua tranquilidade em participar mais ativamente da entidade. “Além de acreditar piamente na causa defendida pelo MONATRAN, tenho total confiança e tranquilidade em participar da diretoria desta entidade simplesmente por observar o zelo com o qual é dirigida por seu Presidente”, disse.

O recém-empossado salientou ainda sua satisfação



José Carlos Pacheco assinando o Termo de Posse como novo Diretor do MONATRAN.

em poder atuar diretamente na concretização do projeto que envolve a construção do CET. “Este Centro de Excelência fará história em nosso país, não só pelo seu ineditismo, mas principalmente, por voltar-se prioritariamente para a formação educacional no trânsito, portanto, sinto-me extremamente honrado em poder fazer parte do desenvolvimento deste projeto, que na verdade será um centro de cultura e debates que se abrirá para toda a comunidade, ampliando a formação educacional tão importante para o conjunto da sociedade”, enfatizou.

Para o presidente da en-

tidade, a participação do Dr. Pacheco, agora como diretor, se constitui em uma bela conquista do MONATRAN, também na luta em prol da construção do CET. “É uma grande honra recebê-lo, trazendo sua larga experiência do serviço público, quando atuou como chefe de gabinete do Governador Colombo Sales e, recentemente, como presidente do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina. Atualmente, além de conselheiro do MONATRAN, desde 2010, exerce a importante missão social de Provedor do Imperial Hospital de Caridade. Tenho certeza, será mais um soldado nessa guerra em prol

de um trânsito mais humano e seguro”, afirmou Roberto Bentes.

O CET – Centro de Excelência de Trânsito é um sonho acalentado no coração da diretoria da entidade, há mais de uma década e, em 2011, começou a se materializar com a cessão de uma área de 5.000 m², dentro do Sapiens Parque, para sua construção.

O projeto estrutural e arquitetônico do CET está sob a responsabilidade do Studio Domo Arquitetura & Design, tendo como responsável o jovem e dinâmico arquiteto Guilherme Simon, que já adequou a concepção ao Plano Diretor de Florianópolis e ao Master Plan do Sapiens Park.

No total, serão 6.362,5 m² de área construída, com um prédio linear de três pavimentos e um pavimento de garagem semi-enterrado com 85 vagas. Anexo ao prédio principal existirá um Centro de Eventos (auditório) com capacidade para 180 pessoas, espaço cultural/foyer, um bar/convívio, adornado por um belo elevador panorâmico. O pátio externo ainda contará com outras 85 vagas de estacionamento e áreas de convivência.

No prédio central, serão instalados: Centro de Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas Tecnológicas e Científicas de Trânsito; Escola Pública de Trânsito; Escola Infantil de Trânsito; Centro de Reciclagem de Motoristas; Centro de Capacitação de Professores; entre outros; além da diretoria e administração do MONATRAN.



Ao lado do presidente Roberto Bentes, o novo diretor José Carlos Pacheco faz a leitura do compromisso de posse.

COMPROMISSO DE POSSE

Prometo, sob a proteção de Deus, cumprir e fazer cumprir o Estatuto do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, bem como o Regimento Geral, as resoluções e as deliberações dos órgãos competentes. Prometo ainda desenvolver com denuedo e dedicação, as funções e atividades inerentes ao meu cargo, tudo fazendo para o desenvolvimento da entidade e o atingimento de seus desígnios.



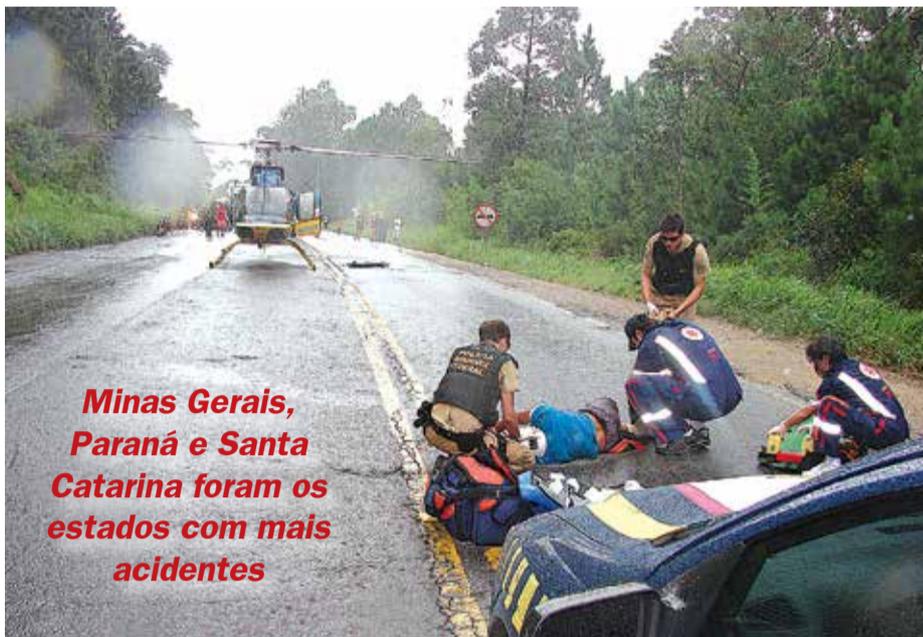
Momento de descontração antes do almoço de posse do novo diretor do MONATRAN.

Rodovias federais tiveram menos acidentes e mais mortes no fim do ano

O número de mortes nas rodovias federais durante as festas de Natal e Réveillon aumentou em 2012 em relação a 2011. Entre 21 de dezembro de 2012 e 2 de janeiro deste ano houve 392 vítimas fatais, enquanto no mesmo período do ano anterior o número foi de 353, o que representa aumento de 11%. Os dados foram divulgados no dia 03 de janeiro pela Polícia Rodoviária Federal (PRF).

A diretora-geral da PRF, Maria Alice Nascimento Souza, afirmou que a partir deste ano o órgão vai levar em consideração o aumento da frota nacional para relativizar os dados. No último ano 5,5 milhões de novos veículos passaram a circular no país. Por essa metodologia a variação no número de mortos, por milhão de veículos, é de 3%. Os demais índices, no entanto, caíram no mesmo período.

A PRF registrou 7.040 acidentes em 2012 (ante 7.946 em 2011), com 4.171 feridos (ante 4.841). Considerando-se a proporção em relação à frota de veículos no País, a redução do número de acidentes foi de 18%, enquanto o número de



Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina foram os estados com mais acidentes

feridos caiu 20%. De acordo com Maria Alice, isso demonstra maior gravidade dos acidentes. “Comparativamente nós pegamos os sete acidentes mais graves deste ano e somente eles representaram 36 mortes a mais [do que em 2011]”, explicou.

Levando-se em consideração somente o feriado prolongado do Réveillon (entre os dias 28 de dezembro e 2 de janeiro) também constata-se redução nos índices. Se em 2011 foram registrados 3.481 acidentes, em 2012 foram 2.842. Já o número de feridos passou de

2.195 para 1.698 e o de mortes caiu de 133 para 126.

Para a diretora-geral da PRF, a nova Lei Seca contribuiu para a queda nos registros. Em vigor desde 21 de dezembro, a legislação aumentou para quase R\$ 2 mil a multa para quem for flagrado dirigindo alcoolizado e permite prender o motorista que se recusar a fazer o teste do bafômetro, além de considerar válidos outros meios de prova de embriaguez, como fotos, vídeos e testemunhas.

Durante o Natal e o Réveillon de 2012 a PRF aplicou mais de 70 mil testes de bafômetro, diante pouco mais de 25 mil do ano anterior. Como resultado, a aplicação de multas cresceu 132% (passando de 740 para 1.716) e de multas com prisão aumentou 125% (de 322 para 723).

“O aumento na fiscalização, com essa lei nos ajudando no sentido de melhorar nossa atuação, com certeza nos ajudou a baixar os índices de acidentes, apesar de alguns acidentes graves ainda, que a gente vai continuar combatendo intensivamente”, afirmou Maria Alice.

SC cai para a 6ª posição no ranking nacional de mortes nas rodovias federais

Estado foi o 2º com o maior número de prisões de motoristas embriagados

O balanço final da Operação Fim de Ano da Polícia Rodoviária Federal indica que, em comparação com os números nacionais, Santa Catarina foi responsável por 10,8% dos acidentes, 10% dos feridos e 4,8% das mortes ocorridas em todo o Brasil.

O Estado, que geralmente figura como o 2º ou 3º colocado em número de mortes nas estradas, desta vez ficou em 6º lugar durante a Operação Fim de Ano, que ocorreu do dia 21 de dezembro de 2012 a 3 de janeiro de 2013. Foram 19 vítimas fatais em todo o Estado, contra 22 na temporada anterior.

Com relação ao número de acidentes e feridos também houve redução, passando de 972 acidentes para 764 e de 585 feridos para 418.

Santa Catarina foi ainda o 2º estado com o maior número de prisões de motoristas embriagados. Na fiscalização, o Estado foi o 2º que mais realizou testes de alcoolemia durante a Operação Fim de Ano.

Veja a relação entre o número de acidentes, feridos e mortos no Brasil e em Santa Catarina:

	Brasil	Santa Catarina
Acidentes	7.040	764 (10,8%)
Feridos	4.171	418 (10%)
Mortos	392	19 (4,8%)

Falta de cinto de segurança é a terceira maior causa de acidentes

Na estrada conhecida como “Rodovia da Morte”, em Minas Gerais, não faltam avisos de perigo. Mesmo assim, é comum encontrar motoristas viajando sem o cinto de segurança.

Na lista de infrações fatais, divulgada pela Polícia Rodoviária Federal, a falta do cinto ocupa o terceiro lugar, perde apenas para excesso de velocidade e ultrapassagem em local proibido.

A fiscalização tem constatado que, em muitos casos, a irregularidade tem a ver com falta de informação. Ainda tem gente que acha que usar cinto no banco de trás não é obrigatório.

Na hora da batida, as crianças no banco de trás que não usam o cinto são lançadas para a parte da frente e até para fora do carro. O resultado é bem diferente de quando o equipamento de segurança é usado por todos os ocupantes do veículo.

Uma preocupação que também anda mobilizando empresas de ônibus que ope-



ram viagens de longa distância. Só que a adesão ainda é baixa. Uma pesquisa feita com passageiros de Minas Gerais mostrou que quase a metade prefere viajar sem proteção.

O médico Robinson Esteves Pires diz que o trauma para quem viaja sem cinto, dentro de um ônibus, pode ser muito grave se houver uma batida. “Ele sai de trás e vai atingindo progressivamente quem estiver na frente, se não

estiver usando o cinto. Daí a importância de se utilizar o cinto também no ônibus. No caso do ônibus, por ele ser mais alto, ele pode ser ejetado, o paciente, a pessoa pode ser ejetada para fora do veículo e aí ela vai ter um trauma adicional por uma altura maior e isso pode aumentar a gravidade da lesão”.

Nacional - De acordo com balanço da PRF divulgado no dia 3 de janeiro, a imprudên-

cia continua sendo o principal problema nas estradas. As ultrapassagens proibidas e o excesso de velocidade foram responsáveis pela metade das mortes nos acidentes registrados nas rodovias federais do Brasil. O cansaço também foi apontado pelo órgão como uma importante causa: 43% dos acidentes com mortes ocorreram em viagens noturnas, no horário das 20h e às 6h.



JUDICIÁRIO

Exigência de aula prática no trânsito é inconstitucional

O Ministério Público de Minas Gerais, por meio da Promotoria de Araguari, propôs Ação Civil Pública na qual pede a criação da Escola Pública de Trânsito no município. E, enquanto a escola não é criada, que seja impedida a exigência de número mínimo de aulas práticas de direção para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação.

A ação, assinada pelo promotor André Luis Alves de Melo, tem como objetivo favorecer pessoas carentes. De acordo com Melo, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) prevê em seu artigo 74 a criação de Escolas Públicas de Trânsito. “A criação e implantação da Escola Pública de Trânsito tem como objetivo oportunizar às pessoas de baixa renda o acesso à primeira

habilitação”, afirma o promotor.

De acordo com a Ação, o alto custo do procedimento para obtenção da CNH dificulta o acesso. Segundo o promotor, a maioria da população brasileira tem como renda mensal até dois salários mínimos.

“Nota-se que um número elevado de pessoas as quais não conseguem pagar pelo alto custo do curso de habilitação junto às auto-escolas tem sido obrigadas a pagar multa administrativa e serem presas pelo cometimento do crime previsto no artigo 309 do CTB, ao serem abordadas dirigindo sem a habilitação para conduzir veículo”, justifica.

O Ministério Público de Minas Gerais, por meio da Promotoria de Araguari, propôs Ação Civil Pública na qual pede a criação da Escola Pública de Trânsito no município

Segundo o promotor, o elevado número de registros ocorrências devido à pessoas flagradas conduzindo veículo sem habilitação tem sobrecarregado os Juizados Especiais Criminais, assim como a Justiça Comum.

Enquanto a Escola Pública de Trânsito do Estado de Minas Gerais não é criada, o promotor pede que os Centros de Formação de Condutores credenciados sejam obrigados a destinar 5% do número total de alunos matriculados por ano em cada auto-escola em número de vagas para atender às pessoas de baixa renda com curso gratuito teórico e prático de habilitação

veicular. “Esta medida não traria despesa para o Estado, nem para as autoescolas, pois basta adequarem os valores da hora aula aos demais 95% dos candidatos (justiça de inclusão social)”, esclarece.

AULAS PRÁTICAS

Na ACP, o promotor André Luis Melo questiona a constitucionalidade do artigo 13 da Resolução 168/2004 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que exige um número mínimo de aulas práticas para a obtenção da CNH.

De acordo com o promotor, a administração só pode fazer aquilo que a lei autoriza ou determina, instituindo-se um critério de subordinação à lei. E o Código de Trânsito Brasileiro não faz previsão da obrigatoriedade das aulas

práticas.

“A inconstitucionalidade e ilegalidade das condições impostas na Resolução 168/2004 salta aos olhos uma vez que fere o princípio da estrita legalidade e a Constituição Federal em seu artigo 22, inciso XI, a qual prevê a competência da União para legislar sobre normas de trânsito, tão logo não poderia uma resolução estabelecer requisitos específicos para a obtenção da CNH, devendo tais dispositivos serem previstos por meio de lei”, afirma.

A Ação não dispensa porém a aprovação no “Exame de Rua”. Pede apenas que as aulas práticas deixem de ser exigidas. O promotor argumenta ainda que as aulas têm dado pouco resultado para evitar infrações e acidentes.

Passageiro que caiu ao descer de ônibus tem direito à indenização do seguro obrigatório

A diminuição definitiva de capacidade motora, ocasionada por queda sofrida ao descer de coletivo urbano, está coberta pelo Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores (DPVAT). O entendimento é da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

A vítima do acidente moveu ação de cobrança contra a Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT S/A, alegando que deveria receber o seguro obrigatório em decorrência da redução definitiva de sua capacidade motora, ocasionada por queda sofrida ao descer de transporte coletivo urbano.

O pedido não foi acolhido pelo juízo de primeiro grau, que considerou que o acidente sofrido pela autora da ação não pode ser considerado acidente de trânsito e, por isso, não é possível a cobertura pelo DPVAT.

O Tribunal de Justiça do

Rio Grande do Sul (TJRS) manteve a sentença, por entender que não ficou configurada a ocorrência de acidente de trânsito. Segundo o TJRS, o fato não ocorreu dentro do ônibus, mas sim em função da brusca movimentação do veículo. Isso fez com que a vítima caísse “de dentro para fora do ônibus”, sobre o meio-fio, “vindo a sofrer as lesões que a tornariam inválida”.

No STJ, a vítima reafirmou que fazia jus à indenização, pois o acidente estaria entre aqueles cobertos pelo seguro obrigatório.

Causa determinante - Em seu voto, a ministra Nancy Andrighi, relatora, lembrou que o DPVAT tem por objetivo a reparação por eventual dano pessoal, independentemente de juízo de valor acerca da existência de culpa. “Para que o sinistro seja considerado protegido pelo seguro DPVAT, é necessário que ele tenha sido ocasionado pelo uso de veí-

culo automotor”, acrescentou a relatora.

Segundo a ministra, no caso, a queda da vítima ocorreu após a brusca movimentação do veículo. Essa movimentação anormal do ônibus foi a causa determinante do dano sofrido, portanto, para a ministra, é cabível a indenização securitária.



Ministra Nancy Andrighi

Quando ao valor da indenização, Nancy Andrighi determinou o retorno do processo ao tribunal estadual, a fim de que este apure e adote o valor proporcional ao grau de invalidez.

Laudo sobre atropelamento de doméstica ainda não saiu, mas Justiça defere pedido de pensão

O laudo de lesões corporais de Elisângela Pereira da Silva, 28 anos, que foi vítima de atropelamento no dia 21 de outubro, ainda não tem previsão de ser divulgado. Já o laudo de lesões corporais da filha de Elisângela já saiu em meados de novembro.

Elisângela estava com a filha, Karina Pereira, de 6 anos, na Reta da Penha, em Vitória, quando foram atropeladas pelo psiquiatra Paulo Roberto Pittol. O veículo foi parar dentro de uma farmácia e o acidente ocorreu quando Paulo Roberto entrava na Rua Eurico de Aguiar.

Segundo o titular da Delegacia de Delitos de Trânsito, Fabiano Contarato, assim que o laudo chegar em suas mãos, será encaminhado à Justiça. O psiquiatra pode ser indiciado por duas tentativas de homicídio, e pegar até 30 anos de cadeia.

“Só falta o segundo laudo,

o da mãe da criança. Por toda perícia, das fotos, da garrafa que ele jogou após o acidente e claro, por todos os depoimentos, já está comprovado que ele estava alcoolizado”, contou.

Segundo Contarato, a **carteira de habilitação** de Paulo Pittol foi suspensa logo quando o acidente aconteceu, mas que ele pode responder em liberdade, uma vez que já pagou a fiança.

De acordo com o advogado da família de Elisângela Pereira da Silva, Edvaldo Mai, no dia 19 de novembro, foi deferido na Vara Civil, o pedido de pensão e custeio de todos os remédios e agora, só resta aguardar a parte criminal de todo o processo “Agora só falta a parte criminal, que irá unir todos os resultados das provas e, provavelmente, será aberto um inquérito que irá levar todas essas questões a serem discutidas na justiça para que todos os lados sejam ouvidos”.



LEGISLATIVO

Aprovada obrigatoriedade de exibição da velocidade ao motorista pelo radar

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que cria regras mais rígidas para a comprovação de infrações de trânsito por meio de equipamentos eletrônicos.

Segundo o texto aprovado, só serão consideradas as infrações de limite de velocidade quando flagradas por aparelho eletrônico que detecte, registre e também exiba ao condutor, no instante do cometimento da infração, a velocidade com a qual circula o veículo.

O projeto tramita em caráter conclusivo e seguirá para análise da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

Será considerada como “não comprovada” a infração detectada por aparelho eletrônico ou por equipamento

audiovisual estático, móvel ou portátil, em áreas urbanas. Também será invalidada a infração registrada por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual instalado em desacordo com a regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

O texto aprovado pela comissão é o substitutivo do relator, deputado Alexandre Santos (PMDB-RJ), ao Projeto de Lei 1014/11, do deputado Ronaldo Fonseca (PR-DF). Originalmente, a proposta apenas desconsiderava as punições aplicadas por equipamentos instalados em desacordo com as normas do



Domingos Sávio (PSDB-MG). O primeiro proíbe a comprovação de faltas no trânsito por meio de aparelhos eletrônicos ou equipamentos audiovisuais nos centros urbanos.

Já o segundo prevê o reconhecimento de infração por excesso de velocidade somente quando registrada por aparelho eletrônico capaz de detectar, registrar e exibir ao condutor, no momento da ocorrência, a velocidade do veículo.

Na opinião de Alexandre Santos, essas alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei 9.503/97) são necessárias para “coibir abusos e interesses escusos e dar à fiscalização do trânsito a transparência necessária”.

Contran.

Sugestões acolhidas

Para formular o substitutivo, o relator acolheu sugestões de dois projetos em análise conjunta – os PLs 1864/11, do deputado Otoniel Lima (PRB-SP); e 2936/11, do deputado

Câmara rejeita pena mais branda para motociclista que não usa capacete

A Comissão de Viação e Transportes rejeitou o projeto de lei do deputado licenciado Dr. Ubiali (PSB-SP) que transforma o ato de dirigir ciclomotor ou motocicleta sem capacete ou vestimenta adequada em infração média.

Com isso, deixaria de ser aplicada a penalidade de suspensão do direito de dirigir, com recolhimento da habilitação. Atualmente, pelo Código de Trânsito Brasileiro essa conduta é considerada infração gravíssima.

Como foi rejeitada em caráter conclusivo na única comissão de análise quanto ao mérito, a proposta será arquivada, caso não haja recurso aprovado para que sua tramitação continue pelo Plenário.

Segurança: O relator, deputado Lázaro Botelho (PP-TO), discorda do argumento utilizado pelo autor da proposta, segundo o qual dirigir sem equipamentos de segurança não é tão perigoso quanto as demais infrações gravíssimas previstas no código. “Além de obrigação legal, a utilização do capacete deve ser cada vez mais vinculada à própria cultura de segurança dos motociclistas”, argumenta Botelho.

Escolares: A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que proíbe o transporte de passageiros não estudantes em ônibus escolares. Qualquer exceção à regra deverá ser prevista em regulamento municipal, diz o texto.

A regra é acrescentada ao Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), que já proíbe o transporte de alunos em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante do veículo. O



texto aprovado é o substitutivo do deputado Leonardo Quintão (PMDB-MG) ao Projeto de Lei 2915/11, do deputado Carlos Bezerra (PMDB-MT).

O relator na comissão alterou o texto para incluir a prática como infração grave e sujeita a multa. Segundo ele, a existência da infração na lei deverá coibir objetivamente a prática indevida que se quer combater. “A prática

de se transportar caronas em veículos escolares é condenável porque compromete a eficácia e a segurança do serviço”, afirmou Quintão. Ele acredita que a prática poderá virar abusiva se nada for feito.

A proposta tramita em caráter conclusivo e ainda será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Semáforos: A Comissão de Viação e Transportes aprovou o projeto o PL do deputado Vanderlei Macris (PSDB-SP) que obriga os órgãos executivos de trânsito a sinalizarem os semáforos desligados ou que estiverem temporariamente fora de operação por meio de placa com os dizeres: “semáforo desligado”.

De acordo com o texto, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), caberá ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) definir as dimensões, o tipo e a distância entre as letras das placas.

O relator na comissão, deputado Alexandre Santos (PMDB-RJ), disse que a medida é simples, barata e eficaz e ajuda a diminuir acidentes de trânsito com motoristas desavisados. “Não são raros os casos de condutores que, ao verem semáforos recém-implantados, acionam bruscamente o freio”, afirmou.

Comissão obriga dono de van escolar a divulgar número para reclamação



A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que obriga os donos de veículos escolares a divulgar, na sua parte traseira, um número de telefone para denúncia de irregularidades cometidas pelo condutor. O texto aprovado é o substitutivo do deputado Leonardo Quintão (PMDB-MG) ao Projeto de Lei 3990/12, do deputado Taumaturgo Lima (PT-AC). No substitutivo, o relator estabelece prazo de 90 dias da publicação para a lei entrar em vigor e faz ajustes “para melhor precisão e correta lógica do texto”.

Divulgação ostensiva - A medida altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) e cobra que esse número telefônico seja divulgado de forma “ostensiva” e siga o modelo definido pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Atualmente o Código de

Trânsito já determina que os veículos escolares só podem circular com autorização emitida pelo órgão ou entidade responsável de trânsito dos estados e do Distrito Federal e devem respeitar, entre outras, as seguintes exigências: registro como veículo de passageiros; inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança; pintura de faixa horizontal na cor amarela, com a palavra ESCOLAR, em preto. Em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores devem ser invertidas; equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo; e cintos de segurança em número igual à lotação.

Tramitação - O projeto tramita em caráter conclusivo e será agora analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Maioria de motociclistas que sofrem acidentes de trânsito é jovem

A cada ano observa-se um aumento não só na frota total de veículos circulantes no Brasil, mas especialmente, no número de motocicletas nas ruas. Em 2008, segundo o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN o número de motos existentes já era de 13,1 milhões, e representava 24% do total nacional de veículos.

Com o crescimento da frota de motocicletas, surgem também consequências geradas por tal fato.

De acordo com o “Mapa da violência 2011: acidentes de trânsito”, a única categoria que concentra mortalidade na faixa jovem é a dos motociclistas, com taxas extremamente elevadas dos 19 aos 22 anos de idade. Em 2008, o número de óbitos de jovens motociclistas foi de 4.447 vítimas, enquanto que as mortes registradas por acidentes de trânsito com

carros foram de 2.269 no mesmo ano.

Segundo o especialista de trânsito, Celso Alves Mariano, a utilização deste meio transporte está associada ao seu baixo custo e estímulos de compra, a economia de combustível, além de, muitas vezes a moto ser o passaporte para o acesso do jovem ao mercado de trabalho.

Para Mariano, dentre todos os veículos automotores, a moto é, sem dúvida, o de maior atração, já que representa a sensação de liberdade e autonomia tão desejada por todos, principalmente pelos jovens.

Dentre os problemas citados pelo especialista ao analisar as causas do intenso envolvimento de motos em acidentes graves e fatais está no fato dos CFCs - Centros de Formação de Condutores prepararem os alunos

muito mais para as provas do que propriamente para o trânsito.

Segundo Mariano, mesmo nos bons CFCs, o resultado do processo é ruim, pois, de um lado o aluno, seu cliente, quer apenas passar na prova e chegar a CNH. De outro, os DETRANs fazem perguntas tolas ou pouco importantes nas provas, colocando os CFCs na obrigação de ensinar bobagens aos alunos. “A sociedade está perdendo a preciosa oportunidade de formar adequadamente os novos condutores”, afirma o especialista.

Quanto às aulas práticas, Mariano classifica como um “faz de conta” vergonhoso, onde o aluno é apenas adestrado para o teste do DETRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Assim, chegar a CNH para conduzir uma moto é perigosamente fácil: “no dia seguinte, já teremos mais um motociclista sem

experiência nas ruas, muitas vezes transportando cargas ou pessoas. A qualidade na formação para a CNH Categoria A, está abaixo do mínimo aceitável”, lamenta Mariano.

O especialista cita dois grandes problemas: um de educação, pois não há uma formação adequada, e outro de cidadania, pois existe o faz de conta da formação. “A primeira habilitação acontece uma única vez e, portanto, precisa ser bem feita”, resume o especialista.

Em acréscimo aos problemas na formação, a falta de fiscalização também contribui para os resultados obtidos. De acordo com Mariano, se houvesse de fato um esforço legal para cumprir tudo o que está no Código de Trânsito Brasileiro e nas Resoluções, a redução no número de mortes já seria bastante significativa.



Falar ao telefone é a 4ª maior causa de acidentes no trânsito

Ortopedia e Traumatologia (SBOT) aponta que 66% dos pedestres já se distraíram ao atravessar a rua enquanto usavam o celular. O telefone se tornou um dos grandes vilões. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), falar ao telefone é a quarta maior causa de acidentes no trânsito.

Segundo o professor do departamento de engenharia de transporte da Universidade de São Paulo (USP) de São Carlos (SP) Antônio Nelson da Silva, quando o pedestre se foca em um único objeto e

perde a noção do ambiente, a probabilidade de acontecer um acidente é maior.

“Toda vez que se faz uma operação no celular, falar, ler ou escrever, a atenção fica focada nesse ato e todo o resto fica em segundo plano”, explica Silva.

O professor afirma que quando o código de trânsito foi aprovado, em 1997, o celular não era tão popular, por isso, hoje se discute uma revisão na lei. “Não existe multa para pedestres que falam ao telefone no trânsito, mas pode existir o bom senso”, diz Silva.

“Quando estiver ao telefone e precisar atravessar a rua, peça para quem estiver do outro lado da linha esperar um pouco, são poucos segundos que podem salvar sua vida. Ou termine a conversa antes de atravessar”, orienta o professor.

A diarista Tatiana de Oliveira afirma que sempre pede para os filhos terem cuidado quando vão atravessar a rua. “Não tenho o costume de atravessar falando no celular, inclusive sempre falo para os meus filhos, mas às vezes eu erro e faço isso também”, confessa.

INTERNACIONAL

Álcool causa um quarto das 30.000 mortes nas estradas da UE

O abuso de álcool causa cerca de um quarto das 30.000 mortes em acidentes de trânsito na União Europeia a cada ano, segundo relatório divulgado, no dia 14 de dezembro, pelo Observatório Europeu de Drogas e Toxicodependência (OEDT). “Cerca de 30.000 pessoas morrem em acidentes de trânsito na UE a cada ano e o álcool, responsável aproximadamente por um quarto das mortes, continua sendo a principal substância que põe em risco as vidas nas estradas da Europa”, destacou a OEDT, cuja sede fica em Lisboa.

Este relatório é fruto de um estudo realizado entre 2006 e 2011 em 13 países da UE. Cinquenta mil motoristas foram examinados aleatoriamente com análises para detectar rastros de 25 substâncias psicoativas, entre as quais drogas ilícitas, álcool e medicamentos. O estudo revelou que a maconha é a droga ilegal detectada com mais frequência, seguida da cocaína e das anfetaminas. No que diz respeito aos medicamentos, os mais comuns foram as benzodiazepinas, principal componente dos tranquilizantes.

Os autores da pesquisa estudaram em nove países, de 2006 a 2010, as causas de acidentes em que os motoristas ficaram gravemente feridos ou morreram. As análises realizadas nestes nove países, 24,4% dos motoristas feridos e 31,7% dos mortos testaram positivo para álcool. O percentual mais importante de motoristas mortos foi registrado em Portugal, enquanto a Bélgica tem o maior número de motoristas feridos.

NOTA DO EDITOR: Com uma população total de mais de 500 milhões de pessoas, a União Europeia perde cerca de 30 mil vidas no trânsito a cada ano. Enquanto, no Brasil, que tem população beirando os 194 milhões, mais de 40 mil vidas são perdidas por ano nas estradas. Um disparate que merece, no mínimo, uma reflexão.

MPF quer anular resolução do Contran sobre uso de cinto de segurança em ônibus

Os ônibus coletivos podem ser obrigados a instalar cinto de segurança para os passageiros. A proposta é do procurador da República Fernando de Almeida Martins, que ingressou, no último dia 27 de novembro, com uma ação civil pública contra o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), solicitando a mudança na resolução 14/98 que obriga apenas os ônibus e micro-ônibus fabricados após 1º de janeiro de 1999 a utilizar os equipamentos de segurança. “Ou se obriga todos os ônibus a usarem o cinto de segurança ou retire todos”, disse o procurador.

A norma estabelecida em 1998 regulamenta equipamentos obrigatórios para os veículos circularem em todo o país. No artigo 2º da Resolução inciso IV, está previsto que o

cinto de segurança é obrigatório para “os passageiros, nos ônibus e micro-ônibus produzidos até 1º de janeiro de 1999”. Os veículos destinados ao transporte de passageiros em percurso que seja permitido viajar em pé não precisam do equipamento. “Na verdade, eles estabeleceram uma invenção e extrapolaram os limites da lei, indo além do que nela foi estabelecido. Coitado do passageiro que viajar em um veículo que foi fabricado antes de 1998 e que se envolve em um acidente”, afirmou o procurador.

Para ele, a norma poderia ter sido estabelecida por uma pressão das empresas. “É uma

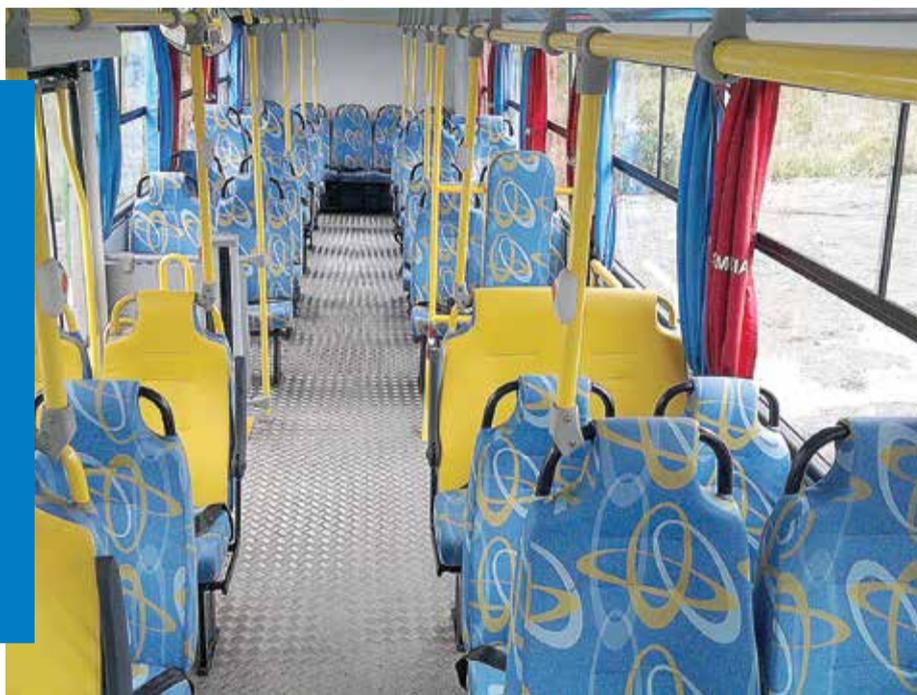
Para o procurador da República, norma que obriga apenas os ônibus e micro-ônibus fabricados após 1º de janeiro de 1999 a utilizar os equipamentos de segurança é fajuta, pois atende interesses econômicos das empresas

questão de interesse econômico das empresas de despendem dinheiro na manutenção dos veículos. A única justificativa que eu consigo extrair desta invenção é de poupar as

empresas de um custo adicional”, comenta.

O procurador quer que, no prazo de no máximo 60 dias, o Contran faça uma nova resolução que obrigue todos os

veículos do serviço de transporte coletivo de passageiros utilizem cinto de segurança, independentemente do ano de fabricação/produção do veículo.



Paraná recebe dirigentes de Detrans de todo o Brasil

Foi realizado nos dias 13 e 14 de dezembro, em Curitiba, o 39º Encontro Nacional dos Detrans. Dirigentes de Departamentos Estaduais de Trânsito de todo o Brasil trataram de mudanças em procedimentos e legislação da área, além de apresentar propostas que facilitem a vida de motoristas e pedestres nas cidades brasileiras.

Um dos principais pontos em discussão é a aplicação de multas para motoristas estrangeiros, com carros de outros países. Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina propõem a criação do Sistema Integrado de Trânsito Internacional, usando dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF). Assim, para sair do País, o turista internacional teria de pagar todas as multas recebidas no Brasil ou o veículo seria retido no posto da fronteira.

Segundo Marcos Traad, diretor-geral do Detran Paraná, a proposta é que no momento em que o motorista estrangeiro estiver deixando o País, a PRF faça a consulta das infrações registradas, notifique o condutor e cobre os valores devidos. “Nosso objetivo é garantir segurança no trânsito. No Paraná, por exemplo, temos um grande fluxo de carros estrangeiros circulando por Foz do Iguaçu durante todo ano e,



neste período de férias, muitos turistas argentinos, chilenos e paraguaios visitam nossas praias e o todo litoral da Região Sul”, explica.

A aplicação de multas para estrangeiros está prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro, regulamentada pela Resolução 382/11 do Conselho Nacional de Trânsito. O pagamento pode ser feito com a impressão da taxa devida em um caixa eletrônico ou em uma agência bancária e todos os prazos de recurso devem ser respeitados, com a devolução do valor pago nos casos deferidos pelas instâncias de defesa.



Marcos Traad, diretor-geral do Detran Paraná

TEMAS

A pauta do encontro teve ainda a apresentação das campanhas educativas realizadas pelo Detran do Paraná em 2012, os resultados do projeto Vida no Trânsito nas capitais participantes, debates de questões relacionadas à transferência de veículos de outros estados, novo modelo de pátio e atendimento aos despachantes.

Os vídeos produzidos pelo Detran paranaense e os investimentos na campanha “Se Liga no Trânsito – Se beber não dirija” foram apresentados na manhã do dia 13 aos demais diretores. “A retomada das nossas atividades de educação reposicionam o Detran como gestor de trânsito, assumindo o papel de pensar novas alternativas e cuidar da segurança e preservação da vida”, disse Traad.

O Encontro Nacional de Detrans acontece quatro vezes por ano, sempre em capitais de estados diferentes. A finalidade é a troca de experiências sobre as ações dos órgãos, debates sobre questões relacionadas ao trânsito e transporte e a elaboração de soluções e políticas voltadas para um trânsito seguro e de qualidade no Brasil.



CARTAS

Aula Magna

“Parabéns ao MONATRAN pela sua participação no Seminário do DNIT, em especial pela participação do seu conselheiro Dr. José Roberto de Souza Dias. Intelectuais como o Dr. Dias nos fazem refletir de uma forma completamente diferente do usual. Achei muito interessante sua fala sobre a questão dos analfabetos funcionais. Espero um dia ter a oportunidade de participar de suas ministrações. Todavia, por hora, me contento em ler seus ótimos artigos, bem como as demais matérias do Jornal O Monatran.”

Mariana Herculano – Campo Grande/MS

Depende de nós

“Concordo totalmente com as reflexões apresentadas pelo Dr. Ildo Rosa. Sem dúvida alguma, depende de nós a mudança que tanto queremos em nosso país. Não podemos mais aceitar essa política de tapa buraco, que só maquia ao invés de resolver o problema. A impressão que se tem é que o povo começou a acordar. Espero que continue assim até que todos percebam o poder que possuem.”

**Meire Bruning
Blumenau/SC**

Metrópoles

“Incabível constatar que, muitas vezes, o morador das grandes cidades leva mais tempo indo do trabalho para casa do que numa viagem para outra cidade. Mas é a mais pura realidade, que sem dúvida precisa ser mudada. Sou completamente a favor das medidas mencionadas na edição anterior, especialmente com relação a cobrança do pedágio urbano. Infelizmente, me parece a saída mais viável. Isso porque é mais fácil a população se conscientizar e se organizar para aproveitar melhor a capacidade do veículo, do que o poder público se mexer e melhorar o transporte público.”

Adriana Meira – Rio de Janeiro/RJ

Presente x Futuro

“Achei incrível a reflexão do articulista José Roberto de Souza Dias ao afirmar que, muitas vezes, a popularidade de um governo compromete o presente e o futuro. Infelizmente, é a mais pura verdade, que raramente é observada pela grande massa. Por causa disso, ficamos a mercê de uma realidade utópica, expostos aos riscos já, amargamente experimentados pelo gigante Estados Unidos. Teremos nós o mesmo fim?”

Luciano Barbosa – São José/SC

Beira-Mar Continental

“Infelizmente, como bem observou o senhor Roberto Bentes, essa nossa tão badalada Beira-Mar Continental só serviu pra bonito. Já a mobilidade está longe de ser atingida positivamente por ela. O que também não condeno. Aliás, foi lindo assistir a queima de fogos da virada pelo lado do Continente. Ouso dizer que achei até melhor. No entanto, toda aquela propaganda de que a via seria a solução dos problemas do trânsito da região metropolitana não passou de engano. #lamentável”

João Nunes – Florianópolis/SC

Prêmio Denatran

“Lindo ver a consciência das crianças quando o assunto é trânsito. Meu filho de seis anos é o mais preocupado em respeitar as regras e está sempre puxando a orelha de nós adultos para colocarmos o cinto de segurança, atravessarmos na faixa, respeitarmos as vagas especiais e os semáforos. Por esta razão fiquei encantada em saber um pouquinho mais sobre esse prêmio do Denatran e perceber que mais crianças têm esta consciência. Parabéns a todos os organizadores e participantes! Acredito que as crianças garantirão um futuro melhor para todos nós!”

Ivan Lenin – Palhoça/SC

Transporte Marítimo

“Não vejo a hora deste modal estar disponível para nós da Grande Florianópolis. Espero, na próxima temporada, ter a possibilidade de acessar as praias do Norte da Ilha sem ter que enfrentar estas filas intermináveis. O Transporte Marítimo, como se diz no popular, será uma mão na roda.”

Karen Fernandes – Biguaçu/SC

Simuladores

“Acho até interessante a ideia dos simuladores nas autoescolas. No entanto, acho difícil sua total implantação até junho de 2013. Infelizmente, acho que esta lei é mais uma daquelas fadadas ao fracasso. Isso porque nossos legisladores inventam as leis e os órgãos as regulamentam sem verificarem as condições para a sua efetiva aplicação. O custo destes simuladores me parece muito alto e o que mais temo é que o custo das aulas aumente tanto mais, que sirva de pretexto para mais ‘motoristas’ optarem para a irregularidade, andando sem habilitação.”

Melquíades Seixas – Brasília/DF



Lei garante desconto de 40% para idosos renovarem a CNH na Paraíba

As pessoas com mais de 65 anos de idade que forem tirar ou renovar a Carteira Nacional de Habilitação terão desconto na taxa de serviço do Departamento Estadual de Trânsito (Detran). No dia 14 de dezembro o governador da Paraíba, Ricardo Coutinho, sancionou a lei que reduz em 40%, o valor para quem for tirar a primeira CNH ou renovar o documento, e em 80% para os condutores que precisem da Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC).

A redução foi aprovada pela Assembleia Legislativa no dia 11 de dezembro. O preço diferenciado para pessoas com mais de 65 anos foi anunciado pelo governador no dia 1º e outubro, Dia Nacional do Idoso, e vai beneficiar aproximadamente 44 mil condutores paraibanos incluídos nesta faixa etária.

A pessoa com mais de 65 anos de idade têm que renovar a Carteira Nacional de Habilitação a cada três anos, enquanto para os demais a validade do documento é de cinco anos. Hoje, a taxa do Detran para a primeira habilitação custa R\$ 206,74. Com a redução de 40%, os beneficiados passarão a pagar R\$124,04. A taxa de renovação da CNH custa R\$ 121,43 e para quem tiver mais de 65 anos o valor cobrado será R\$ 72,85.

“Cinquentinhas” - O maior alcance social da lei sancionada por Ricardo Coutinho é a redução



de 80% no valor das taxas para a emissão da ACC (Autorização para Conduzir Ciclomotor). O desconto vai beneficiar, principalmente, os proprietários de motocicletas de baixa cilindrada, as chamadas “cinquentinhas”, considerando que o Código de Trânsito Brasileiro exige que os condutores destes veículos tenham maior idade, sejam habilitados com a ACC ou a Carteira Nacional de Habilitação categoria “A” (motociclistas) e que utilizem o capacete.

No entanto, muitos proprietários de “cinquentinhas” optaram por este tipo de veículo acreditando que não precisariam ser condutores habilitados e alegavam que não possuíam o documento porque não podiam arcar com os custos que chegam até R\$ 800, somando as aulas teóricas e práticas nos Centros de Formação de

Condutores e as taxas de serviço do Detran.

Com a redução de 80%, as taxas para emissão da ACC que hoje custam R\$ 206,74 cairão para R\$ 41,35. Além de diminuir o valor das taxas, o Detran fez um acordo com os Centros de Formação de Condutores para que eles reduzam o valor das aulas teóricas e práticas para esta categoria.

Esta é a primeira vez que o Detran da Paraíba reduz taxas de serviço e, segundo o superintendente Rodrigo Carvalho, “isto só foi possível enxugando gastos e transformando em benefícios para a sociedade recursos arrecadados com multas de trânsito e prestação de serviço”. Na mesma lei, o governador Ricardo Coutinho também limitou em 30 dias o prazo para cobrança das diárias pela permanência dos veículos recolhidos ao pátio do Detran.

Faróis de veículos devem ser ligados mesmo durante o dia

Em péssimas condições de uso e com a pista molhada, os pneus podem perder a aderência com o asfalto, causando aquaplanagem. Nessas condições, o risco de acidente aumenta. Por isso, ao pegar a estrada e enfrentar uma chuva, o melhor é ter atenção redobrada.

“Nas primeiras chuvas, principalmente, existe aquele emborrachamento que o asfalto vai sofrendo durante o período de estiagem, além do acúmulo de detritos, como óleo e resíduos. A aquaplanagem ocorre porque o asfalto fica liso, em função de graxa deixada pelos caminhões. É importante que o motorista verifique as condições dos pneus antes de pegar estrada”,



alertou o policial rodoviário Ronaldo.

A manutenção do veículo deve ser feita seguindo as normas de segurança ou do fabricante. O uso adequado de luzes e faróis pode fazer a diferença. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o condutor de veículos automotores que circulam sob chuva ou neblina, deve manter acesas pelo menos as luzes de posição (Veja na foto acima).

Já o farol baixo, mesmo

durante o dia, permite uma melhor visibilidade. Esta é uma recomendação do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) e pode evitar acidente. A resolução do Contran, em vigor desde 2008, vale para todas as rodovias federais que cortam o país. Para a Polícia Rodoviária Federal, o uso dos faróis ligados no período diurno aumenta a visibilidade em pelo menos 50%, evitando, principalmente, acidentes de colisão frontal.

Além disso, o Código de Trânsito prevê no artigo 40 que os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, como ônibus e as motocicletas, devem utilizar faróis com luz baixa durante o dia e a noite, obrigatoriamente.

Sistema avisa quando ônibus vai chegar ao ponto em São Carlos, SP

Um sistema de envio de mensagens de textos e áudio através de um aplicativo de celular vai ajudar a diminuir o tempo de espera no ponto de ônibus em São Carlos (SP). A tecnologia permite saber quando o ônibus vai chegar ao ponto e ainda avisa aos motoristas se haverá deficiente visual ou físico.

Para ter acesso aos dados é preciso se cadastrar no Busalert. O serviço desenvolvido para São Carlos permite que as mensagens sejam enviadas em texto e também em som. Agora, todos os 1,2 mil pontos estão cadastrados. Uma placa com número e identificação em braile para ajudar pessoas com deficiente visual está instalada em 400 deles.

Desde junho, o serviço permitia apenas o aviso ao passageiro e não ao motorista. A secretária de Transporte e Trânsito, Regina Romão, disse que uma campanha vai explicar melhor essa expansão do serviço. “Vamos começar com a divulgação efetivamente para a população e pretendemos implantar com todo o potencial que ele permite. Cerca de mil pessoas já estão cadastradas no sistema do Busalert. Para o diretor da empresa responsável pelo projeto, Sérgio Soares, o sistema pode ser levado a outras cidades. “A ideia do Busalert é que ninguém fique mais no ponto de ônibus esperando, porque não tem nada mais chato no mundo do que você ficar esperando no ponto de ônibus. Você pode estar aproveitando o seu tempo no trabalho, na escola, em casa com os filhos, qualquer coisa menos esperar no ponto de ônibus”, disse.

FUNCIONAMENTO DO SISTEMA

O Busalert funciona em qualquer celular, pré ou pós-pago, com capacidade de acesso a pacotes de dados, que utilize a linguagem de programação Java, ou tenha os sistemas operacionais Android e Windows ME.

Para utilizar o Busalert é necessário ter um pacote de transmissão de dados habilitado para o aparelho celular e que utilize a linguagem de programação Java, ou tenha os sistemas operacionais Android e Windows ME.

Para baixar o programa o usuário deverá mandar um torpedo (SMS) de acordo com o sistema operacional de seu celular. Para celulares que rodem jogos ou programas em JAVA deve ser enviada a frase Instalar Busalert Java, para o sistema operacional da Google muito comum nos celulares mais novos a frase é Instalar Busalert Android e para o sistema tradicional para alguns modelos Instalar Busalert Windows. Em seguida o Sistema retornará ao usuário uma mensagem com o link para efetuar a instalação, ou o telefone do Suporte, caso tenha alguma dificuldade na instalação.

Depois de baixar e instalar o programa, para utilizá-lo basta inserir o número da linha de ônibus desejada, ou das linhas e o número do ponto de parada de ônibus, onde o usuário se encontra. O sistema informa na tela do celular a distância, o tempo estimado de chegada e o número de pontos que o ônibus se encontra, naquele momento, até o ponto onde o usuário informou. Não é necessário estar no ponto para receber esta informação.



Tecnologia reduz tempo de espera e ajuda portadores de deficiência. Todos os 1,2 mil pontos da cidade estão cadastrados no Busalert.

Colombo assina com BID financiamento de 650 milhões para SC iniciar obras em rodovias

O contrato assinado entre o Governo de Santa Catarina e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), no dia 09 de janeiro, pelo governador Raimundo Colombo, em Brasília, é o maior já realizado entre o Estado e a instituição: US\$ 250 milhões. Somada a contrapartida do Estado, o montante de R\$ 650 milhões, que integra o programa Pacto por Santa Catarina, será aplicado imediatamente em melhorias na malha rodoviária estadual. "Adiantamo-nos na elaboração dos projetos para podermos dar início a várias dessas obras agora em janeiro", explicou o governador.

Somados os recursos economizados nessas primeiras licitações e a contrapartida do Estado, cerca de R\$ 150 milhões, foi elaborado um segundo pacote de obras. Nele, está a duplicação da rodovia



O Governador Raimundo Colombo assinando o convênio, juntamente com o representante do BID Juan Carlos de Lahoz, e o secretário da Infraestrutura Valdir Cobalchini

Antônio Heil e a interseção com a BR-101, no trecho entre Brusque e Itajaí, e implantação do novo acesso norte de Blumenau, com 20 quilômetros de extensão.

A primeira etapa de obras do novo programa prevê a aplicação de R\$ 333,5 milhões em dez obras, ou 222 quilômetros de estradas novas, asfaltadas ou recupera-

das. O contrato de financiamento também foi assinado pelo representante do BID encarregado no Brasil, Juan Carlos de Lahoz, pelo secretário da Infraestrutura, Valdir Cobalchini, e a representante da União, procuradora Ana Rachel Silva.

A obra na rodovia Antônio Heil terá seu edital de licitação lançado ainda este

mês. Já o novo acesso norte de Blumenau está com o projeto em elaboração, que deve estar concluído até o final do primeiro semestre deste ano. "Assinamos o financiamento com 10 das 12 obras já licitadas. Isso é um exemplo de pacto para o desenvolvimento de Santa Catarina", disse Cobalchini.

O prazo de pagamento é de 25 anos com carência de 66 meses. Como um todo, incluindo outros financiamentos e recursos próprios do Estado, o Pacto por Santa Catarina prevê aplicação de R\$ 2,8 bilhões na implantação e na recuperação de 30% da malha rodoviária pavimentada catarinense.

O novo financiamento com o BID também consolidou uma parceria de 32 anos com o Governo do Estado. Em dezembro de 1980, foi assinado o Primeiro Programa

de Estradas Alimentadoras de Santa Catarina BID I. Na época, o Estado contava com 937 quilômetros de rodovias pavimentadas. Hoje são 4,7 mil quilômetros de estradas asfaltadas e outros 1,7 mil quilômetros sem cobertura asfáltica.

Desde a primeira edição, até a quinta, foram US\$ 664,5 milhões emprestados pelo BID, que ajudaram o Estado a asfaltar 2314 quilômetros das rodovias catarinenses.

Este programa é o melhor exemplo para o Brasil. Movimento, há anos, bilhões de reais e até hoje não se tem denúncia sobre desvio de recursos ou má qualidade das obras e serviços executados. Tem uma equipe técnica qualificada que mantém fiscalização rigorosa sobre os projetos de engenharia, sua execução e a correta aplicação dos recursos.

ESTRADAS | PONTES | VIADUTOS | PORTOS | AEROPORTOS

Concrejato, líder do segmento de recuperação e reforço de estruturas.

www.empresasconcremat.com.br


CONCREJATO
obras especiais