



Monatran



JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JANEIRO 2014 - ANO 5 - Nº 49

Joinville cria Guarda Municipal

O prefeito de Joinville, Udo Döhler, assinou no dia 20 de dezembro a Lei Complementar que cria a Guarda Municipal, responsável pelo patrulhamento de parques, praças, trânsito e no entorno das escolas. Inicialmente, a Guarda Municipal atuará com um efetivo de 60 integrantes, que serão admitidos por concurso público a ser lançado neste mês de janeiro. (Página 8)

Governo recua e decide que os carros novos devem sair de fábrica com ABS e airbag já em 2014

Página 4

Governador autoriza edital de licitação para o elevado de Canasvieiras



Previsão de entrega é dezembro de 2014. Página 6

Ministro da Justiça José Eduardo visita trechos perigosos das BRs em SC

Página 9



RESPEITE O LIMITE DE VELOCIDADE.



EDITORIAL

Enfim, o ano da Copa

Depois de um ano conturbado, altas no dólar e na inflação e a formação de um PIB (Produto Interno Bruto) medíocre, finalmente, chegamos ao ano de 2014 – o ano da Copa no Brasil.

Quando o país foi escolhido para sediar este importante evento esportivo, comemorou-se em todo canto, fazendo brotar no coração de cada brasileiro a esperança de que a maioria dos nossos problemas seria resolvida como que num passe de mágica.

Segurança e mobilidade foram as principais bandeiras vendidas à população receosa por ver sendo investidos tantos bilhões dos cofres públicos.

Hoje, a pouco mais de cinco meses do início da competição, a realidade não poderia ser mais desoladora.

Segundo dados dos comitês gestores locais do evento, 75,6% das obras de mobilidade previstas para o Mundial estão atrasadas ou não serão entregues para a competição. Além disso, muitas delas custarão mais caro do que o governo previu.

Em Cuiabá/MT, por exemplo, o governo do estado admitiu dias atrás que a principal obra da Copa do Mundo na cidade, a instalação do metrô de superfície Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), só será concluída em dezembro deste ano, ao menos seis meses após a última partida do torneio na capital e nove meses após o prazo original do contrato de R\$ 1,477 bilhão.

Entre as justificativas apontadas pelos gestores para o atraso ou cancelamento das obras estão burocracia, chuvas, imprevistos, disputas judiciais sobre desapropriações, impasse para obtenção de licenças, entre outros.

De qualquer forma, os projetos de mobilidade, anunciados como carro-chefe do mundial e essenciais para os deslocamentos até os estádios e dentro das cidades onde ocorrerão os jogos, continuam recebendo verbas federais, municipais e estaduais.

Indubitavelmente, todas as obras anunciadas são de vital importância para o desgastado sistema de transporte brasileiro. Todavia, a forma como a coisa pública é tocada nos provoca ainda mais descrédito para com nossos administradores.

É importante lembrar que este ano, além da Copa, também teremos eleições para diversos cargos executivos e legislativos de nosso país e a nossa participação como cidadãos deve ir muito além do apertar de algumas teclas no dia 5 de outubro.

Precisamos estar presentes desde muito antes, contribuindo com ideias para as plataformas partidárias e cobrando ações eficientes de nossos candidatos e eleitos.

Participe você também da construção do país que queremos, pois só assim alcançaremos um futuro com mais segurança nas estradas e vias livres para o trânsito. Assim, vamos juntos fazer um bom 2014!

NOTAS E FLAGRANTES

Por Fernanda Maciel



Compaixão Infantil

Ao ver o cachorrinho ser atropelado na Rua Lauro Müller, em Itajaí, o pequeno Jean Fernandes, 11 anos, correu para socorrer o amigo. A foto, que mostra o amor do menino pelo cão, chamado Mel, foi captada pela fotógrafa Rafaela Martins.

O motorista que atropelou o cachorrinho não parou para prestar socorro. Apesar do susto, o pequeno Mel passa bem.

Em casos como esse, a recomendação do veterinário Denilson Vargas da



Silva, do Núcleo de Controle de Zoonoses, é que não se mexa no bichinho até a chegada de um veterinário porque, se estiver sentindo dor, ele pode morder.

Saiu no Visor do DC



A Polícia Rodoviária Federal tirou de circulação o veículo da foto, um Passat 1980 com “tudo errado”. Segundo os patrulheiros, o licenciamento do carro estava vencido desde 2010, o para-choque estava amarrado com arame, os faróis colados com fitas adesivas e o pior: o tanque de combustível era uma garrafa pet.

Além de tudo, o condutor não tinha habilitação. A apreensão ocorreu na BR-153, em Concórdia, no dia 8 de dezembro.

Dirigir de ressaca é tão perigoso quanto dirigir bêbado, aponta estudo

Que o álcool e a direção não combinam todo mundo sabe. A novidade é que estudos apontam que conduzir um veículo de ressaca pode ser tão perigoso quanto dirigir alcoolizado.

A avaliação de cientistas da Grã-Bretanha e da Holanda é de que os efeitos provocados pela ingestão de bebidas alcoólicas vão além do que se imagina. Até então, acreditava-se que os sintomas sentidos no corpo humano duravam apenas enquanto existia a concentração de álcool no

sangue.

No entanto, pesquisas mostraram que pessoas com ressaca apresentaram variações de velocidade na condução do carro, demora no tempo de reação, erros e desvios. A avaliação ocorreu depois que a concentração de álcool no sangue dos participantes voltou a zero. Mesmo assim, os cientistas observaram que o comportamento era muito parecido com o do momento em que ainda estavam alcoolizados.



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 Lourenção 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

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



PESQUISA

Estudo conduzido pela Monash University Accident Research Centre, em Melbourne, na Austrália, aponta que a maior distração dos motoristas não é o celular, mas sim as crianças.

Por três semanas, o estudo acompanhou 12 famílias com crianças de um a oito anos. Utilizando quatro câmeras dentro dos carros, os pesquisadores descobriram que, em 92 viagens, os motoristas se distraíram 90 vezes, sendo 1% dessas distrações causadas por celular e 12% pelas crianças sentadas no banco de trás.

A parte mais assustadora desse estudo é que, na maioria dos casos, os pais tiraram os olhos da pista por mais de três minutos no trajeto de 16 minutos.

TELEFÉRICO

O prefeito Cesar Souza Júnior e o vice-prefeito e secretário de Obras João Amin receberam no dia 19 de dezembro o anteprojeto do trajeto do teleférico que, com 3 quilômetros de extensão, ligará o Centro da Capital ao campus da Universidade Federal de Santa Catarina, no Bairro Trindade.

A previsão é de que as obras comecem no segundo semestre de 2014, financiadas com R\$ 63 milhões do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e recursos próprios da Prefeitura. A projeção é que o teleférico transporte até 15 mil passageiros por dia.



TURISMO OU.... INVASÃO CAÓTICA!?

Quem é que pode explicar esse estranho fenômeno que leva tanta gente de fora a achar que Florianópolis é o melhor balneário do país?

Perderam eles a capacidade de raciocínio e análise?

Florianópolis é uma das duas capitais mais frias do Brasil.

Isso mesmo, o inverno aqui rivaliza com o da cidade de Curitiba.

E o inverno de 2012 durou praticamente uns oito meses nesta Floripa de 42 praias.

Mas nada disso importa.

Surge um pálido arremedo de verão e a cidade é sitiada por esses iludidos, mas simpáticos, invasores.

E toda a cidade, especialmente na sua hoje

pequena e congestionada ilha, transforma-se no torvelinho de um insuportável pesadelo.

Isso não promove nenhuma alegria nem entre os habitantes e nem entre os visitantes.

Mas apesar da barafunda, acreditamos que ainda há governo por aqui.

Quem sabe as autoridades se animem num repente e considerem algumas poucas, mas convenientes medidas, como: Instituir pedágios, limitar o tráfego nas vias mais congestionadas, recepcionar e controlar nas entradas da cidade o fluxo de veículos, utilizar o sistema de rodízio, etc.. etc...

Enfim, falta aos nossos governantes coragem para tomar as medidas necessárias, mesmo que no primeiro momento pareça antipático para

a nossa população, mas que, com o passar do tempo irá percebendo que tais medidas foram benéficas e em favor da sociedade.

O que não pode é deixar que a inércia e a falta de ação, comprometam a qualidade de vida dos que aqui vivem e dos que por aqui passam, na esperança de encontrar uma verdadeira Ilha da Fantasia.

Vamos dar as costas para aqueles que dizem que nada pode ser feito: que não pode limitar o acesso a Ilha, que não pode isso, que não pode aquilo, etc., etc., Na verdade estão olhando única e exclusivamente para os seus lucros e para os seus negócios. Esquecem, por conveniência, que a nossa querida Ilha é limitada em seus espaços e dimensão.

PLANO DIRETOR

A redação final do novo Plano Diretor de Florianópolis foi aprovada com tumulto no último dia 6 de janeiro. A confusão foi grande dentro e fora da Câmara e a polícia fez uso de spray de pimenta e arma *taser* para conter os manifestantes.

Sequência - A aprovação da redação final precede o envio para ser sancionado pelo prefeito Cesar Souza Júnior, que poderá vetar todas ou algumas das 305 emendas incluídas pelos vereadores. Posteriormente, o projeto retorna à Câmara, onde os vetos podem ser derrubados.

DILMA NÃO SERÁ AUTUADA

Após levar o neto no colo no banco traseiro de um veículo em Porto Alegre, no dia 20 de dezembro, Dilma Rousseff não será multada, por não ter sido flagrada por um agente da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC). Todavia, a presidente reconheceu o erro e pediu desculpas em sua conta oficial no Twitter. "Meu neto foi abraçado comigo no banco de trás. Foi um erro. A legislação de trânsito é clara: criança tem que andar na cadeirinha. Peço desculpas pelo erro", escreveu a presidente na rede social.

LIGAÇÃO

A Secretaria do Continente encerrou o projeto para implantação de uma ligação para pedestres entre o Morro da Caixa e a Comunidade Ilha/Continente. A ideia é aproximar as comunidades e facilitar o acesso ao posto de saúde do Morro da Caixa, que está em construção.

Se o projeto for aprovado pelo prefeito Cesar Souza Júnior, a expectativa é lançar o edital para execução das obras ainda no primeiro semestre de 2014.

BOLETIM DE OCORRÊNCIA

Em casos de o turista se envolver em acidente de trânsito, a Polícia Civil (181) ou a Polícia Militar (190) também devem ser acionadas e o procedimento é o mesmo para o morador local. O registro do BO é essencial. E o turista pode pedir ajuda dos policiais para acionar seguradoras de outras regiões ou a empresa responsável pelo carro, no caso de veículos alugados.

BO online - O boletim de ocorrência também pode ser feito pela internet, pelo ícone Delegacia Eletrônica no site www.policiacivil.sc.org.br

Governo recua e obrigatoriedade de ABS e airbag segue em 2014

A obrigatoriedade de instalação de airbag e freios ABS em todos os carros novos foi mantida para o ano de 2014, anunciou o ministro da Fazenda, Guido Mantega, no dia 17 de dezembro, após reunião com representantes dos trabalhadores e do setor automobilístico em Brasília.

As resoluções 311 e 312 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), ambas de 2009, que determinam que estes itens de segurança devam ser obrigatórios já a partir deste ano em todos os carros fabricados no Brasil, portanto, continuam valendo.

O possível adiamento da entrada em vigor da obrigatoriedade para 100% dos carros chegou a ser avaliado pelo governo, segundo o Ministério da Fazenda, por conta da preocupação com preço dos carros, além do impacto no emprego do setor automobilístico - visto que algumas linhas de produção podem acabar.

Desde 2010, o Contran vem aumentando gradualmente o percentual dos carros novos que devem sair de fábrica com airbag e ABS, sistema que evita o travamento das rodas em frenagens bruscas.

Atualmente isso é obrigatório para 60% e o governo cogitou que em 2014 não chegasse aos 100%, mas a 80%. Entretanto, depois de discussão com representantes da indústria automobi-



lística, a regra que determina a obrigatoriedade para todos os carros novos já em 2014 foi mantida.

Segundo Mantega, o preço dos carros populares, que não contam com esses equipamentos de segurança, vai subir de 4% a 8% neste ano para que eles sejam adequados. O governo estuda ainda reduzir o imposto de importação de autopeças sem similar nacional, para minimizar o impacto dessa medida no preço dos carros e no emprego.

A obrigatoriedade de airbag e ABS deve aposentar veículos que não podem ser adaptados às exigências. Mantega

diz que pediu que a indústria automotiva tente realocar os trabalhadores que poderiam perder o emprego com o eventual encerramento de algumas linhas, como do Fiat Mille.

Para o ministro das Cidades, Aguiinaldo Ribeiro, a medida vai preservar vidas. "Já perdemos muitas vidas no trânsito. Estes equipamentos efetivamente têm contribuído para diminuir as vítimas de acidentes", disse.

O ministro explicou ainda que o Governo Federal já ofereceu em outras oportunidades suporte necessário para a manutenção de empregos na indústria. "O argumento apresentado é justo,

mas a segurança e a vida das pessoas não tem preço. Podemos trabalhar para construir uma solução para garantir o emprego, mas a solução para preservar a vida não pode prescindir desses equipamentos", concluiu.

SEM ABS E AIR BAGS, KOMBI NÃO SERÁ PRODUZIDA EM 2014

Tal qual os dinossauros, a Kombi é um modelo que, por suas características intrínsecas, não conseguiu se adaptar às modernas exigências de segurança. Inclusive, é por isso que deixou de ser produzida na Alemanha há 30 anos e no México há 20 anos.

De acordo com a Volkswagen do Brasil, a decisão da empresa é seguir fielmente as determinações do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) que exige que todos os carros fabricados no País a partir de 2014 tenham freios ABS e air bags.

No caso da Kombi, a adaptação destes itens de segurança foi considerada inviável tanto em termos de projeto (design do painel dianteiro não comporta o espaço necessário para os air bags) quanto em custos.

Embora a montadora já tivesse anunciado o fim da produção por meio do lançamento de uma edição especial de despedida, alguns setores não se conformaram e tentaram dar sobrevida ao modelo.

Câmeras vão flagrar motoristas infratores nas estradas

A operação especial começou no dia 17 de dezembro e termina no dia 31 de janeiro. Ela será reiniciada em 21 de fevereiro, prosseguindo até o dia 9 de março, no período do carnaval.

O governo quer ampliar o uso de câmeras das concessionárias de estradas para flagrar motoristas cometendo infrações de trânsito e aplicar multas. Essa é uma das principais medidas da operação de prevenção de acidentes na temporada de verão anunciada no dia 16 de dezembro.

"Deve ajudar muito, porque quando a pessoa sabe que está sendo monitorada, que recebe multa, ela fica mais cuidadosa", disse à reportagem a ministra-chefe da Casa Civil, Gleisi Hoffmann, que comandou uma reunião para tratar dos detalhes da operação.

A ideia é que a Polícia Rodoviária Federal tenha acesso às imagens que

chegam aos centros de controle das rodovias concedidas. Com base nelas, é possível identificar veículos fazendo ultrapassagem perigosa ou trafegando pelo acostamento, por exemplo. As informações são passadas para os agentes na rodovia, que aplicam as multas.

Hoje, as câmeras já são utilizadas para aplicar punições aos motoristas em 44 trechos que são de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). "Nós queremos mais trechos, por isso queremos os recursos das concessionárias", disse a ministra.

O DNIT informou que tem 2.696 equipamentos eletrônicos espalhados em todo o País. O principal deles é o radar fixo, também chamado de discreto, que fica nas áreas rurais e flagra motoristas em excesso de velocidade. Nas áreas urbanas, há lombadas eletrônicas que facilitam a travessia da via pelos pedestres, além de alguns equipamentos contra avanço de sinal

vermelho.

O governo considera que os pontos críticos de acidentes em estradas estão localizados em quatro Estados: Santa Catarina, São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Os números mostram que 27% deles ocorrem em trechos urbanos, com maior ocorrência em 68 municípios.

Para esses pontos considerados críticos, a operação prevê um reforço de ações da Polícia Rodoviária Federal, do DNIT e até da rede de saúde, que deve estar preparada para atender às emergências. Gleisi informou que o trabalho é feito em articulação com os governos estaduais e municipais.



Jose Roberto de Souza Dias *



Férias de Verão

As férias de verão estão aí e as autoridades públicas brasileiras mais uma vez reforçam a visão mundial de que somos - única e exclusivamente - o país do samba, do futebol e da incompetência, três categorias em que nos firmamos como campeões mundiais.

Nossas estradas, ruas e avenidas continuam violentas e entupidas de carros e nossos administradores públicos dão saltinhos de alegria quando os números dos acidentes apresentam um declive. Nesse momento, inflam seus egos e dizem aos quatro ventos que foi fruto da competência na aplicação da Lei. Não se apercebem do ridículo quando supervalorizam um ponto fora da curva.

Nosso trânsito, apesar das variações para cima e para baixo, continua sendo um dos mais violentos do mundo. As tradicionais operações de verão não conseguem frear a violência dos acidentes, apesar dos esforços de nossas polícias rodoviárias, competentes e engajadas na luta pela vida. Pouco se faz de duradouro para que haja um armistício, nessa guerra não declarada, muitas vezes mais violenta que os conflitos mundiais.

A solução, assim como nas guerras, não está nos campos de batalha, em nossas estradas e ruas, mas nos gabinetes bem ventilados e acarpetados, onde se desenhou o modelo rodoviário reforçado na última década. É triste, mas de quase nada adianta o esforço legal enquanto se estimula o transporte individual em detrimento do transporte público de qualidade. A vida parece perder sentido para aqueles que pelo voto tudo barganham.

O pior é que a elite político-administrativa brasileira sabe perfeitamente que essa guerra não se vence fazendo em todos os verões a mesmíssima coisa. Está convencida que a violência no trânsito é o resultante perverso de problemas estruturais como a péssima qualidade do transporte público, a inexistência de uma malha ferroviária eficiente, rápida e moderna, o desleixo de nossas rodovias, o péssimo serviço de ônibus, a intolerância “religiosa” em relação à concessão do sistema de transporte e, claro, a falta de cidadania no trânsito.

Nossos administradores compreendem tudo isso. No após junho de 2013, se aperceberam que está cada vez mais difícil “enganar muitos por muito tempo”. Compreendem, perfeitamente, que é quase impossível educar para o trânsito cidadão uma população majoritariamente formada por analfabetos funcionais. As autoridades e seus áulicos trovejam sabedorias sobre a importância da educação, mas de fato

temem a Escola, que no médio prazo tira mais votos do que dá.

O desrespeito à família brasileira chegou a tal ponto que nem mesmo a proteção à vida é considerada uma prioridade absoluta. Os governantes, com as exceções de praxe, observam a sociedade de cima para baixo, não pegam metrô, não andam de ônibus, não enfrentam filas, não ficam sem água no verão escaldante, não se afogam nas águas lamacentas das repetidas enchentes, não correm riscos de acidentes, a não ser os aéreos.

Tudo isso seria suportável caso tivessem a humildade de reconhecer os erros passados e elaborassem um planejamento simples, para noventa dias, com o objetivo de proteger as famílias nas movimentadas férias de verão. Um tipo de copa do mundo, onde leva a taça o Estado ou a cidade onde a violência no trânsito for zerada.

Infelizmente, repetem os erros do passado, convidam milhares de pessoas para suas localidades e as deixam abandonadas à própria sorte. Os turistas, na maioria trabalhadores que buscam a necessária recuperação de forças, sem perceber caem, como presas fáceis, em armadilhas que vão do estelionato na venda de verdadeiros paraísos perdidos, aos riscos mais graves da violência no trânsito das cidades e estradas.

Ao contrário do que ocorre no Brasil, em outros países as experiências passadas são verdadeiros laboratórios para o planejamento do futuro. Em outros termos, a cidadania é forte porque a escola está presente na vida de todos desde os primeiros momentos. Assim, os administradores públicos desses países planejam os seus passos com racionalidade e são severamente acompanhados por uma mídia independente e jamais teriam coragem de afirmar, como no Brasil, por exemplo, que não possuem uma bola de cristal que lhes indique o caminho a trilhar logo adiante.

O poder público desses países conta com o apoio de grandes universidades, na sua maioria privadas, que colaboram com seus trabalhos científicos para o planejamento das ações do futuro.

Por exemplo, o “New England Journal of Medicine”, nos primeiros dias deste ano, publicou uma matéria que certamente servirá de base para políticas de contenção de acidentes de trânsito entre os jovens motoristas norte-americanos.

O estudo, entre outras conclusões, afirma que 6,4% dos condutores de veículos daquele

país estão na faixa dos 20 anos de idade e são os responsáveis por 10% de todas as mortes no trânsito e 14% de todos os acidentes relatados pela polícia. Identificou-se que esses acidentes são uma combinação de pouca idade e inexperiência ao volante, com comportamentos arriscados. Entre esses o mais crítico se refere ao desvio de atenção com outra atividade concorrente como ajustar o rádio, comer e conversar com os passageiros. Estimou-se que 9% de todas as pessoas que dirigem durante o dia, simultaneamente estão discando ou falando em um telefone celular, ou pior ainda, enviando ou recebendo mensagens.

Tais descobertas sobre a associação de várias tarefas secundárias com o aumento significativo do risco de um acidente ou quase acidente entre jovens condutores, fornecerá suporte para políticas que limitem o desempenho dessas tarefas, o que será conseguido através de requisitos de habilitação graduada ou outras iniciativas políticas que visem diminuir a acidentalidade entre os jovens motoristas.

Espera-se que o Brasil também adote uma política consistente de prevenção de acidentes, por exemplo, pesquisando profundamente as causas da mortalidade nas ruas e estradas brasileiras, principalmente nas férias de verão, quando as famílias buscam renovar suas energias e são surpreendidas pelo descalabro que se instalou em nossas vias e meios de transporte.

Ao desejar um Feliz 2014 a todos os leitores, o faço acompanhado da esperança que esse seja um ano de mudança e que o sinal esteja verde para a vida no trânsito. O futuro depende de nossas escolhas como cidadãos livres e de bons costumes.

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

Governador autoriza o edital de licitação para a construção de um elevador no trevo de Canasvieiras

O governador Raimundo Colombo autorizou, no dia 17 de dezembro, o lançamento do edital de licitação para a construção de um elevador no trevo do Balneário de Canasvieiras, em Florianópolis. O edital será lançado nas próximas semanas, e as obras devem iniciar em 70 dias. A conclusão está prevista para dezembro de 2014, com um custo estimado de R\$ 12 milhões do **Pacto Por Santa Catarina**. O elevador terá 200 metros de extensão.

“O elevador vai amenizar os efeitos do trânsito na região. É urgente que se faça essa obra para que no próximo verão ela esteja concluída trazendo segurança e tranquilidade a todos. A mobilidade é o grande desafio, os maiores problemas



com congestionamentos nas rodovias estão nos trechos de área urbana. Quando você melhora a logística, melhora tanto a economia como a

qualidade de vida das pessoas”, informou o governador.

O secretário da Infraestrutura, Valdir Cobalchini explicou que o elevador cum-

pre três objetivos: atender o Centro de Eventos, a entrada e saída de Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus e região e também vai ajudar

na mobilidade no Sapiens Parque.

“Duplicamos a SC-401, que foi uma obra importantíssima, mas as filas permanecem nessa região que agora vamos construir o elevador. Estamos com obras em todo o Estado para resolver e amenizar os problemas de trânsito.”

O prefeito de Florianópolis, César Souza Junior salientou que a obra é demanda histórica do Norte da Ilha, que enfrenta congestionamentos. Conforme ele, a prefeitura se comprometeu em fazer o projeto executivo da duplicação da Avenida Luiz Boiteux Piazza. “Vai ser uma obra complementar ao elevador, o que é essencial para a região se desenvolver ainda mais.”

Projeto Vida no Trânsito tem oficina em Florianópolis

A capital onde mais se bebe e dirige agora se une para transformar essa triste realidade

Entre 11 e 12 de dezembro, aconteceu uma oficina de capacitação para a formação de uma base única de informações sobre a mortalidade no trânsito. Cerca de 20 pessoas participaram entre os dois dias de curso.

O Projeto Vida no Trânsito está sendo implantado em todas as capitais brasileiras desde 2010 e se constitui num modelo proposto pelo Global Road Safety Partnership (GRSP) e pela Organização Mundial

de Saúde (OMS), para concretizar ações de segurança no trânsito a fim de reduzir e prevenir as mortes e lesões graves decorrentes de acidentes.

Florianópolis hoje é a capital onde mais se bebe e dirige, de acordo com dados do Vigitel 2012. “A junção de alta velocidade e o álcool são alguns dos fatores que fazem da mortalidade no trânsito de Florianópolis a segunda causa de morte prematura. Essa oficina foi de suma importância para que a partir de agora possamos unir dados que antes estavam dispersos em diversos órgãos que atuam no trânsito constituindo uma única base de dados”, explica Leandro Pereira Garcia, diretor da Vigilância em Saúde da SMS.

Participaram da oficina

os membros da Comissão Intersetorial do Projeto Vida no Trânsito: Divisão da Vigilância Epidemiológica/ Secretaria Estadual da Saúde; Vigilância em Saúde/ Secretaria Municipal de Saúde, Polícia Militar, Corpo de Bombeiros, SAMU Municipal e Estadual, Setor de Trânsito de Joinville e Secretaria Municipal de Saúde de Joinville.

Com a metodologia aplicada o próximo passo será o desenvolvimento de programas e projetos baseados adequadamente nos fatores de risco mais importantes para a mortalidade no trânsito da capital. Ainda no mês de dezembro foi realizada uma reunião com membros da UDESC para o desenvolvimento de metodologias para a implantação destes.



Ildo Raimundo Rosa *



A conclusão do novo Plano Diretor de Florianópolis

O advento do Estatuto das Cidades em 2001, recebido como a mais democrática de nossas leis aprovadas até então, veio antecedido de toda uma carga ideológica e doutrinária, onde os conflitos urbanos já frequentes, contariam a partir de sua aprovação com esse novo marco regulatório, acalentado durante oito anos no Congresso Nacional proposto que fora visando regulamentar os arts. 183 e 184 da Constituição Federal.

As ferramentas incluídas no estatuto exigem uma efetiva participação da população intitulada como “leitura comunitária”, onde se buscava através de um dispositivo considerado como de democracia direta, apoderar a comunidade na definição da “cidade que queremos”, quando então, amparado nessa inédita participação, o arcabouço jurídico amplamente discutido e majoritariamente aprovado seria então submetido à Câmara Municipal para ser referendado, ou seja, os questionamentos não seriam quanto ao plano em si, já aprovado pelos cidadãos, mas com relação a forma com que foi elaborado e conduzido.

A “leitura técnica” proposta nunca foi entendida como algo alheio ao processo, mas como aliada na adequação da cientificidade esperada frente à crescente complexidade interposta por nossas cidades.

Em Florianópolis, no ano de 2006 quando o processo foi deflagrado, até 2008 quando encerrou-se a primeira etapa, as condições previstas no estatuto foram plenamente observadas, 21 núcleos distritais foram compostos, todos com uma razoável estrutura já que não se buscava

referências de gestão e sim de participação comunitária.

O Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), mesmo desaparecido em razão de seu sucateamento durante anos, deixa-se tomar por uma atmosfera de cidadania e de obstinado resgate de suas inteligências, reconhecidas pela própria cidade.

Em cada canto de Florianópolis ecoavam votos de apoio e adesão à democrática condução da elaboração do Plano Diretor.

O que para algumas carcomidas elites foi tachado de “assembleísmo” resultou, com a aprovação das macro-diretrizes, no mais democrático documento produzido na capital nos últimos anos.

Alguns, já antecipando prejuízos, criticavam o tempo de dois anos considerado como excessivo na condução do processo até então, sem lembrar que o Plano Diretor do Distrito Sede, aprovado em 1997, tramitou durante oito anos por gabinetes acarpetados, sem que se conheça qualquer audiência, qualquer ata, mas para isso não surgiram reclamações dessas mesmas elites.

A partir de 2008 suspendeu-se o processo participativo com a dissolução dos núcleos distritais, onde inclusive algumas de suas lideranças foram estrangidas a desocuparem os imóveis e apresentarem ao IPUF os equipamentos disponíveis e necessários à elaboração do Plano Diretor.

Já em 2010 a necessidade jurídica de gerar uma aparência de continuidade do processo, mais uma vez a fundação CEPA, sediada na cidade de Buenos Aires, sob a coordenação do arq. Ruben Pesci, assume

a condução dos trabalhos que em 2012 resultaram numa hoje histórica audiência pública realizada na Câmara Municipal, onde a leitura técnica foi apresentada num português sofrível, prevendo o zoneamento da cidade, o que de imediato acionou o antigo Núcleo Gestor, ainda composto e o Ministério Público Federal ambos preocupados com a bizarra condução do processo.

Já na gestão Cesar Souza Junior, foi nomeado para presidir o IPUF e conduzir o processo do Plano Diretor o Arq. Dalmo Vieira que convoca para colaborar o Arq. Cesar Floriano, ambos de competência reconhecida, os quais tentaram retomar o processo participativo, produzindo um razoável compêndio que uma vez encaminhado à Câmara de Vereadores foi sofregamente contaminado com mais de trezentas emendas, que mesmo assim acabou sendo aprovado e submetido portanto ao prefeito municipal.

Neste momento existe uma grande expectativa quanto ao encaminhamento a ser dado pelo prefeito Cesar Souza, contudo, uma proposta concebida para encaminhar Florianópolis nas próximas décadas poderá ser ainda este ano alterada, em razão do grande descontentamento com a conclusão dos trabalhos considerados como afrontosos ao Estatuto das Cidades.

* 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.

Travessia marítima passa por mais uma avaliação

O prefeito em exercício João Amin, acompanhado da secretária de Turismo Maria Claudia Evangelista, do secretário de Transportes Valmir Piacentini e do superintendente da Fundação Municipal de Esportes, realizou percurso entre o Iate Clube Veleiros da Ilha e o Bairro Abraão a bordo de embarcação teste para travessia de transporte marítimo entre a Ilha e o Continente. A iniciativa é mais uma em direção à instalação de uma alternativa para a mobilidade da Capital.



João Amin avalia transporte marítimo

A empresa Fomar/Aqua Bus disponibilizou embarcação com 45

lugares e três tripulantes para o teste no dia 7 de janeiro. Esta é a segunda empresa que manifesta interesse em explorar o sistema. A intenção da Prefeitura é fazer uma série de testes vislumbrando o equipamento que melhor se adapta às características da Ilha para, a partir daí, disponibilizar investimentos para estruturar os pontos de embarque e desembarque, sempre com adequações ao

transporte coletivo.

“Estamos avaliando as alternativas de embarcação, bem como as sugestões de pontos para embarque e desembarque de modo a estruturar os demais sistemas de acordo com as necessidades identificadas”, explicou João Amin. O prefeito em exercício se disse satisfeito com a primeira impressão, principalmente após ser informado que a mesma empresa possui embarcações com possibilidade de transportar mais de 200 passageiros.

JOINVILLE

Guarda Municipal criada oficialmente

O prefeito de Joinville, Udo Döhler, assinou no dia 20 de dezembro a Lei Complementar que cria a Guarda Municipal, responsável pelo patrulhamento de parques, praças e no entorno das escolas. “É um momento muito especial para nossa cidade, um marco para Joinville”, definiu Döhler. Inicialmente, a Guarda Municipal atuará com um efetivo de 60 integrantes, que serão admitidos por concurso público a ser lançado neste mês de janeiro.

A cerimônia foi realizada no Gabinete do prefeito e contou a presença do vice Rodrigo Coelho, de vereadores, secretários, diretoras de escolas e representantes de órgãos de segurança – o tenente coronel Adilson Michelli, subcomandante da 5ª Região Militar, André Ortega, comandante da Polícia Rodoviária Federal e Luiz Felipe Fuentes, delegado da Polícia Civil.

O prefeito lembrou que o reforço da segurança na cidade era um compromisso de governo e agradeceu o apoio



dos vereadores na aprovação do projeto de lei. “Foi uma proposta construída com todos os segmentos da sociedade. A Guarda Municipal, com certeza, dará uma contribuição adicional aos órgãos de segurança da cidade”, reforçou Döhler. Ele acrescentou que a Guarda vai deixar as nossas escolas mais distantes dos contraventores e dos traficantes.

O secretário de Proteção

Civil e Segurança Pública, Francisco José da Silva, informou que os novos agentes passarão por um curso de capacitação de 800 horas. O local deverá ser o 62º Batalhão de Infantaria e os instrutores serão especialistas de segurança de organismos como a Polícia Militar, Polícia Federal, Polícia Civil, Polícia Rodoviária Federal e Corpo de Bombeiros Voluntários. “Também

contaremos com especialistas de Direitos Humanos”, acrescentou o secretário.

A data para o início do trabalho da Guarda Municipal depende do andamento do processo do concurso público e de outros prazos. Francisco José da Silva acredita que até o final de setembro de 2014 possa ser possível colocar o efetivo nas ruas. O patrulhamento será em períodos fixos

e em escalas de plantão.

A sede da Guarda Municipal deverá ser no prédio da antiga Prefeitura, na rua Max Colin, que também abrigará a Defesa Civil, a Secretaria de Segurança e a Central de Videomonitoramento. A Guarda já conta com equipamentos avaliados em R\$ 4 milhões, doados pelo Governo Federal e que chegarão a Joinville nos primeiros meses de 2014.

Semana Municipal da Bicicleta

Joinville ganhou um motivo a mais, no final de dezembro, para se autodenominar a Cidade das Bicicletas. O prefeito Udo Döhler sancionou a lei número 7.666, que institui a Semana Municipal da Bicicleta, a ser realizada de 3 a 9 de março de cada ano.

A proposta foi apresentada pelo vereador Cláudio Aragão, que foi procurado por grupo de ciclistas que sugeriram a criação de uma data especial para fomentar a prática do ciclismo como recreação e até competição. A data sugerida coincide com os festejos anuais do aniversário de Joinville, que culmina com o dia 9 de março, feriado de aniversário da cidade.

“Já agendamos para fevereiro reuniões para estruturar programação da Semana da Bicicleta”, informou o vereador. Segundo Cláudio Aragão, nessa programação também devem se envolver a Fundação de Esporte, Lazer e Eventos (Felej) e a Escola de Trânsito, ligada ao Instituto de Trânsito e Transporte.



Segundo o presidente da Fundação Ippuj (órgão de planejamento de Joinville), Vladimir Constante, Joinville tem uma forte vocação para o uso de bicicletas por sua topografia plana e uma rede de ciclovias de 125 quilômetros e um plano cicloviário que deve oferecer mais de 600 quilômetros nos próximos anos. “Hoje, nossa pesquisa de origem e destino da população mostra que 11,3% dos deslocamentos são feitos por bicicleta, contra 4,5% de outras cidades do mesmo porte. Queremos ampliar esse percentual para 20%.”

Fonplata autoriza Prefeitura a continuar obras sem contrapartida

O Fundo Financeiro de Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata) autorizou a Prefeitura de Joinville a usar em 2014 os recursos do financiamento do Programa Linha Verde, de implantação do Eixo Ecológico Leste e de nove parques e ciclovias em Joinville, sem necessidade de contrapartida do município.

A negociação foi confirmada ainda no dia 20 de dezembro, após o banco receber e avaliar toda a documentação enviada pelo Ippuj (órgão de planejamento da cidade) com o andamento das obras e valores já pagos pelo município.

O contrato é de U\$ 14.750.000,00. Deste valor, 80% são financiados pelo Fonplata, a serem pagos no prazo de 20 anos. Outros 20% compõem a contrapartida da Prefeitura. O diretor do Programa Linha Verde, Vânio Kuntze Lester,

explica que pesaram para a decisão do Fonplata os pagamentos superiores aos 20% já feitos pelo município e as amortizações do financiamento realizadas a cada seis meses. “A Prefeitura ganha fôlego, pois não terá de desembolsar recursos para o andamento destas obras em 2014”, destaca Vânio. Em 2013, o Fonplata também garantiu a continuidade dos projetos sem necessidade de contrapartida do município.

Estão em execução as obras de reforma e revitalização do Mirante e do parque Zoobotânico, no bairro Saguauçu; implantação do Parque Porta do Mar, no bairro Espinheiros; e reforma e revitalização do Parque da Caieira, no bairro Adhemar Garcia. A ordem de serviço para implantação do Parque São Francisco, também no Adhemar Garcia, deve ser dada na semana que vem.

Ministro da Justiça visita trechos perigosos das BRs em Santa Catarina

O ministro da Justiça, José Eduardo Cardozo visitou no dia 20 de dezembro os trechos mais perigosos das rodovias federais de Santa Catarina para reforçar a importância da Operação Rodoviária, lançada no dia 19, em Brasília, e aproveitou para fazer bafômetro nos motoristas na BR-101 em Biguaçu, na Grande Florianópolis.

A fiscalização tem como objetivo reduzir os acidentes de trânsito no Brasil entre 17 de dezembro a 31 de janeiro de 2014 (férias de fim de ano) e entre 21 de fevereiro a 9 de março de 2014 (carnaval). A operação faz parte do Parada – Um Pacto pela Vida, lançado pelo governo brasileiro em resposta a decisão da Organização das Nações Unidas (ONU) de reduzir em 50% o número de mortes no trânsito no mundo, durante a década de 2011 a 2020.

Em Santa Catarina, a Polícia Rodoviária Federal detectou 12 trechos entre os 100 mais perigosos do país e que deixaram 90 mortes, colocando o Estado como um dos mais violentos nas rodovias federais.

O litoral sul de Santa Catarina é uma das áreas mais violentas do trânsito nas BRs. Das 90 mortes registradas em 2013 pela PRF no Estado, 65 estão nas na BRs 101 e 282, justamente nesta região. O trecho da BR-101, em Biguaçu, encabeça toda a lista divulgada pela PRF, com 1.049 acidentes, 13 mortes e 516 feridos.

Outras partes catarinenses da 101, em Joinville e Balneário Camboriu, e na 282, em Águas Mornas, são os que merecem mais atenção dos motoristas. Dos 4.361 acidentes registrados em Santa Catarina em 2013, 3.340 são nas rodovias que cortam o litoral sul do estado.

A atuação de fiscalização integrada será empregada com a realização de blitz nas vias que servem de acesso aos trechos detectados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) como os mais perigosos. Desde o início da Operação Rodoviária os números de mortes diminuíram, considerando também o aumento da frota de veículos no Brasil.

A taxa de mortes em 2010/2011 foi de 13,5 para cada grupo de um milhão de veículos. Já em 2011/2012 essa taxa

foi de 10,6, na mesma proporção comparativa. Na edição seguinte, atingiu 10,2 mortes para o mesmo grupo de veículos. Na série histórica, a redução é de 24,5%, mesmo com a frota saltando de 64,8 milhões de veículos, em 2010, para 81,7 milhões em 2013.

FISCALIZAÇÃO

O Departamento da Polícia Rodoviária Federal, órgão ligado ao Ministério da Justiça, prevê mais de 1.130 ações de fiscalização, que se concentram nos períodos de final de ano, férias e Carnaval. A PRF adquiriu 920 novos veículos por cerca de R\$ 140 milhões, a maioria deles será utilizada durante a Operação Rodoviária. Mais 130 radares móveis também serão empregados na operação, com um investimento de R\$ 800 mil.

Foram definidas parcerias com os Departamentos de Trânsito dos estados, Polícia Militar e órgãos de trânsito municipais para que a ação seja integrada. A fiscalização estará voltada para motociclistas, alta velocidade, ultrapassagem ilegal e consumo de bebida alcoólica.

Os 100 trechos mais perigosos foram definidos tendo como base o índice de gravidade de todas as ocorrências que aconteceram nas rodovias federais em 2013. O índice de gravidade é baseado em estudos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e da PRF, e define o custo social das ocorrências



no trânsito – possui três modalidades que avaliam a gravidade dos acidentes, atribuindo uma pontuação. A ocorrência sem vítima recebe um ponto, a com feridos contabiliza cinco e a com vítima fatal chega a 25. A pontuação independe da quantidade de pessoas envolvidas no acidente e ajuda a PRF a definir os trechos mais problemáticos e concentrar as ações de fiscalização.

RADARES ELETRÔNICOS

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), órgão vinculado ao Ministério dos Transportes, prevê que até o final de 2014 cerca de três mil equipamentos eletrônicos de controle de velocidade estejam em operação em toda a malha rodoviária federal sob sua jurisdição. Atualmente, 1.745 equipamentos operam em todo o país por meio do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV), dos quais 821 barreiras eletrônicas, 789 radares fixos e 135 controla-

dores de avanço de sinal. Do total, 279 estão nos 100 trechos mais perigosos detectados pela PRF.

Ainda para 2014 está prevista a execução de serviços de sinalização rodoviária, serviços relacionados à área de engenharia de trânsito e instalação de dispositivos auxiliares de segurança viária em 17 trechos sob administração do DNIT. As intervenções fazem parte do Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR Legal), que também investirá em 2014, na implantação de sinalização turística. As vias de acesso às cidades sedes da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016 receberão indicações especiais em inglês e espanhol, serviço que contemplará os polos geradores de turismo em todo o país. Além disso, cerca de dois mil pontos críticos de rodovias identificados pelas estatísticas de acidentes receberão sinalização ostensiva com pórticos em trechos urbanos e defensas metálicas em trechos com curvas mais acentuadas, o que aumentará a segurança para o tráfego.

VIDA NO TRÂNSITO

O Ministério da Saúde desenvolve, em parceria com estados e municípios, o Projeto Vida no Trânsito. Uma das ações é a qualificação dos sistemas de informação sobre acidentes, feridos e vítimas fatais. Com o banco de dados atualizado, é possível identificar os fatores de risco e os grupos de vítimas mais vulneráveis, como os motociclistas, assim como os locais onde o risco de acidente é maior. O projeto também prevê o financiamento de ações educativas em escolas, abordagem em bares e restaurantes, dentre outras.





JUDICIÁRIO

Mesmo sem perícia, Fiat é condenada a indenizar vítima de acidente com Uno

Em decisão unânime, a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou provimento a recurso especial interposto pela Fiat Automóveis S/A. A empresa foi condenada a pagar indenização a um cliente envolvido em acidente de trânsito, mesmo sem a realização de perícia, por aplicação da teoria da verossimilhança preponderante.

O veículo, modelo Uno, de fabricação da empresa, capotou após a quebra da roda dianteira esquerda. O cliente, então, recorreu à Justiça para que a Fiat fosse responsabilizada pelo sinistro e pelos prejuízos decorrentes.

Verossimilhança - O exame pericial das rodas de liga leve do automóvel não foi realizado porque não houve instauração de inquérito policial e porque, após a propositura da ação, o veículo não foi localizado.

O cliente, contudo, comprovou que, em momento posterior ao acidente, a Fiat passou a substituir as rodas utilizadas na montagem do modelo do veículo, mediante recall. O chamamento foi em decorrência da possibilidade de, submetidas a condições extremas, as rodas apresentarem fissuras na parte interna, falha apontada como causadora do acidente.

A sentença condenou a Fiat a ressarcir as despesas com tratamento médico e a pagar pensão mensal vitalícia, no valor correspondente a 35% da remuneração percebida pela vítima na época do acidente. Foram fixadas ainda compensação por dano moral e estético, de 50 salários mínimos, e reparação a título de lucros cessantes, correspondente à soma das remunerações mensais percebidas pelo autor nos meses de setembro a dezembro de 1990. O acórdão de apelação manteve a sentença.

Recurso negado - No STJ, a Fiat alegou não haver provas suficientes de sua responsabilidade no acidente. A empresa culpou a vítima, que estaria em alta velocidade e precisou desviar de um animal na via, o que ocasionou a capotagem. Além disso,



Ministra Nancy Andrighi

sustentou que a teoria da verossimilhança preponderante, adotada pelo acórdão impugnado, não pode se sobrepor à teoria do ônus da prova, positivada pelo ordenamento jurídico brasileiro.

A ministra Nancy Andrighi, relatora, reconheceu que o acórdão recorrido invocou a aplicação da teoria da verossimilhança preponderante na decisão da controvérsia e destacou a possibilidade de o instituto ser adotado como elemento subsidiário.

Para Nancy Andrighi, beneficiar a parte que ostenta posição mais verossímil é medida compatível com o ordenamento jurídico-processual brasileiro, desde que utilizada para servir de fundamento à superação do estado de dúvida do julgador.

A relatora reforçou a importância da prova pericial, mas entendeu que o tribunal de origem agiu corretamente, pois, “tendo em conta a peculiaridade da situação concreta posta a desate, convenceu-se da verdade dos fatos alegados e julgou procedente o pedido deduzido na inicial”.

Cobertura de danos corporais só não abrange danos morais ou estéticos com exclusão expressa

Contratos de seguro que preveem cobertura para danos corporais abrangem tanto os danos materiais, como os estéticos e morais. Não havendo exclusão expressa de cobertura para danos morais ou estéticos, deve-se entender que o termo “danos corporais” compreende todas as modalidades de dano. Foi o que decidiu a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

De acordo com o processo julgado, após sentença condenatória de indenização por danos materiais, morais e estéticos causados por acidente de trânsito, uma empresa seguradora foi condenada a reembolsar as indenizações pagas pelo segurado a título de danos materiais e estéticos. O tribunal local, porém, reverteu a decisão quanto aos danos estéticos.

Deformação - A autonomia entre os danos morais e materiais está bem pacificada no STJ. Mais recentemente, um novo tipo de dano, de natureza jurídica própria, passou a ser considerado: o dano estético.

Embora se assemelhe ao dano moral por seu caráter extrapatrimonial, o dano estético deriva especificamente de lesão à integridade física da vítima, causada por modificação permanente ou duradora em sua aparência externa.

Enquanto os danos estéticos estão diretamente relacionados à deformação física da pessoa, os

danos morais alcançam esferas intangíveis do patrimônio, como a honra ou a liberdade individual. A diferença entre eles foi confirmada na Súmula 387 do STJ, segundo a qual “é lícita a cumulação das indenizações de dano estético e dano moral”.

Como no contrato - Segundo os autos, a apólice firmada entre o segurado e a seguradora continha cobertura para danos corporais a terceiros, com exclusão expressa apenas de danos morais, sem nenhuma menção à exclusão de danos estéticos.

A ministra Nancy Andrighi, relatora do caso, citou que, embora haja no site da Superintendência de Seguros Privados uma distinção para efeitos de cobertura entre dano estético e corporal, a diferença terminológica não modifica a realidade dos autos.

“O contrato entabulado entre as partes não excluía de cobertura os danos estéticos, de sorte que, na linha da jurisprudência desta Corte, deve-se entender que a referida modalidade de dano está contida na expressão ‘danos corporais’ prevista na apólice”, afirmou a ministra.

Com a decisão, a seguradora deve reembolsar as quantias relativas aos danos materiais e estéticos. Os valores relativos aos danos morais não devem ser incluídos na condenação da empresa, pois há cláusula expressa de exclusão.

HC discute competência para julgar morte no trânsito

Quem deve julgar um caso que envolve acidente de trânsito em que o condutor do veículo teria atropelado as vítimas, causando a morte de uma delas e lesões corporais graves na outra: Tribunal do Júri de Brasília ou juízo criminal comum? A questão está em discussão no Habeas Corpus (HC) 119111, em que a defesa do acusado questiona decisão do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT), que, ao julgar recurso interposto pelo Ministério Público, determinou o julgamento de seu cliente por júri popular.

O relator do caso é o ministro Marco Aurélio, que, liminarmente,

restabeleceu, até o julgamento final do habeas corpus, a decisão de juízo do Tribunal do Júri de Brasília que desclassificou a imputação contida na denúncia de crime doloso para culposo, sujeito à jurisdição de vara criminal



Ministro Marco Aurélio

comum.

No STF, a defesa do motorista pede, em caráter definitivo, que seja determinado ao Superior Tribunal de Justiça (STJ) a admissão de um recurso especial interposto para aquela corte e, “sucessivamente, o deferimento da ordem, de ofício, para restabelecer a tipificação constante na sentença de desclassificação”.

Segundo os autos, o motorista foi denunciado pela suposta prática dos crimes previstos nos artigos 121 e 129, parágrafo 1º, inciso III, do Código Penal, porque teria atropelado, em “estado de embriaguez”, duas pessoas, em 23/3/2003. Em 1º/3/2004, o juízo

do Tribunal do Júri de Brasília desclassificou a imputação para crime culposo, afastando assim a competência do júri popular para julgar o caso. O Ministério Público recorreu e o TJDFT deu provimento ao recurso, por entender ser o Tribunal do Júri o juízo natural da causa. Inconformada, a defesa recorreu ao STJ e ao STF.

Decisão - “Talvez ante o balizamento da pena prevista para a prática de homicídio culposo na direção de veículo automotor, glosada segundo o disposto no artigo 302 do Código Nacional de Trânsito, tem-se notado, na atualidade, tendência a deslo-

car-se a matéria para o Código Penal, presente o artigo 121 dele constante, o mesmo ocorrendo sob o ângulo das lesões corporais”, destacou o ministro Marco Aurélio na decisão.

O ministro assinalou ainda que “é sabença geral a prevalência do critério da especialidade”, ao ressaltar que ambos os delitos estão previstos no Código Brasileiro de Trânsito. Dessa forma, deferiu a liminar afastar a eficácia dos pronunciamentos judiciais que implicaram a reforma do que decidido pelo Juízo do Tribunal do Júri de Brasília, até o julgamento final do habeas corpus pela Primeira Turma do STF.



LEGISLATIVO

Senado eleva multas e aprova coletes 'airbag' para motociclistas

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou no dia 4 de dezembro em votação suplementar, uma proposta que torna mais grave as punições e multas aos motoristas para uma série de infrações de trânsito e para as previstas na Nova Lei Seca. O projeto prevê dobrar o valor da multa para o condutor que se envolver em um acidente com vítima e não prestar socorro. Ela passaria dos atuais R\$ 957,70 para R\$ 1.915,40. O motorista também teria suspenso o direito de dirigir por um ano.

O texto seguirá diretamente para a Câmara por ter sido aprovado em caráter terminativo, exceto se houver recurso de senadores para levar a matéria ao plenário. A proposta, relatada pelo senador Magno Malta (PR-ES), também aumentaria o valor da punição para quem dirigir um veículo sem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou a permissão para dirigir, de R\$ 574,62 para R\$ 957,70. A multa para quem dirige com a CNH cassada ou suspensa



Senador Eduardo Lopes



Senador Magno Malta

subiria de R\$ 957,70 para R\$ 1.915,40. Nesse caso, o documento de habilitação passaria a ser recolhido e suspenso por até 2 anos por decisão da autoridade de trânsito.

A CCJ também aprovou neste mesmo dia um projeto de lei que torna obrigatório o uso de coletes de proteção infláveis por motociclistas e obriga as motos a instalarem limitadores de velocidade.

Outra alteração do mesmo projeto propõe a mudança de uma lei de 2009 que regulamentou a profissão de mototaxista. Ela também torna obrigatório para esses profissionais o uso dos coletes "airbag", dotado de dispositivos retrorreflexivos. Segundo o relator senador Eduardo Lopes (PRB-RJ), a repetição da exigência na lei específica para os mototaxistas visa a "reforçar a aplicação da medida junto ao segmento onde ela se faz mais necessária".

A proposta, aprovada em caráter terminativo na comissão, também seguirá diretamente para a Câmara, caso não haja recurso de parlamentares para discuti-la no plenário da Casa.

Câmara aprova projeto que prevê melhor iluminação para faixa de pedestre

A proposta seguirá para análise dos senadores, se não houver recurso para votá-la no Plenário da Câmara.

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania aprovou no dia 3 de dezembro o Projeto de Lei 3193/08, que exige a demarcação das faixas de pedestre com sinal luminoso. A proposta altera a legislação atual (Código de Trânsito Brasileiro - Lei 9.503/97) não define regras sobre a sinalização e luminosidade nas faixas.

De acordo com o relator, deputado Dr. Grilo (SDD-MG), as faixas de pedestres já contribuem para reduzir o número de acidentes e "uma iluminação adequada nesses locais ajudará ainda mais a evitar os atropelamentos".

O autor da proposta, deputado Antônio Bulhões (PRB-SP), ressalta que "45% dos acidentes com morte entre janeiro e setem-

bro de 2006 ocorreram das 18h às 23h, sendo que os ciclistas e os pedestres foram as principais vítimas. Apesar de esses dados serem de Brasília, é possível imaginar que em outras cidades a tendência também seja a mesma em locais de pouca iluminação".

Como já havia sido aprovado pela Comissão de Viação e Transportes e tramita de forma conclusiva, o projeto segue agora para o Senado, a menos que seja apresentado recurso para votação pelo Plenário da Câmara.



Deputado Antônio Bulhões

Motos poderão ter velocidade limitada a 110 km/h no máximo

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania aprovou projeto que prevê a instalação obrigatória de limitador de velocidade para motocicletas e motonetas, independentemente da cilindrada, para que não ultrapassem os 110 km/h. A matéria segue direto para a Câmara, caso não haja



Senador Pedro Taques

recurso para votação em Plenário.

O senador Pedro Taques (PDT-MT) demonstrou sua contrariedade ao projeto PLS 96/2007 por não acreditar que limitar a velocidade desses veículos a exatos 110 km/h altere de alguma forma o número de acidentes envolvendo motos. O Brasil é o segundo no ranking mundial na taxa de fatalidade em acidentes de trânsito com motocicletas, registrou.

O projeto precisa passar por um turno suplementar de votação, o que significa que está aberto para emendas até a próxima reunião. Se até lá não forem apresentadas novas sugestões ou não houver recurso para análise em Plenário, a proposta seguirá para a Câmara dos Deputados com a redação definida nesta sessão. (Fonte: Senado Federal)

Não usar recurso de multas no trânsito será improbidade



Senador Vital do Rêgo

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) aprovou em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado (PLS) 329/2012, do senador Vital do Rêgo (PMDB-PB), que torna ato de improbidade a não aplicação exclusiva da arrecadação de multas de trânsito em serviços de sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, conforme determina o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Segundo observou Vital, essas receitas não têm sido empregadas corretamente. Dados de relatório do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, citados por ele, confirmariam a constatação: dos mais de R\$ 600 milhões recolhidos em multas no estado, apenas 0,05% do total foram destinados aos fins previstos na legislação.

A intenção de Vital é acrescentar dispositivo ao CTB estabelecendo que a aplicação da receita de multas de trânsito em desacordo com a legislação passará a configurar ato de improbidade administrativa. A Lei de Improbidade Administrativa (Lei nº 8.429/1992) prevê penas como a perda da função pública e a suspensão dos direitos políticos por cinco a oito anos aos detentores de cargo ou emprego público que incorrerem nesse tipo de desvio. Para o peemedebista, são "penalidades duras, mas adequadas em face da desobediência à lei".

No parecer favorável ao PLS 329/2012, o relator, senador Sérgio Souza (PMDB-PR), reconheceu que "uma imposição legal deve estar acompanhada da sanção correspondente para quem a desrespeite. Este é o elogiável objetivo da proposição".

NOTA DO EDITOR: Só faltou citar o Funcet, que há anos é desviado pelo Governo Federal para a formação de superávit.

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

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

- I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;
- II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.



Trafegar em congestionamento merece cuidados

Cada vez mais intenso e caótico, o trânsito dos grandes centros urbanos brasileiros, além de causar estresse e cansaço aos motoristas, pode acabar afetando o seu automóvel. Se você transita muito em locais engarrafados, o período de revisão é diferente. O desgaste provocado pelo congestionamento é maior do que o desgaste de um veículo que roda em locais menos agressivos.

Durante o deslocamento, o motorista utiliza diversos componentes do automóvel que, se não verificados, podem gerar anormalidades. O sistema de freios deve sempre estar em ordem para garantir a segurança do motorista. Devido às constantes frenagens, utilizamos esse item muito mais que os outros componentes.

O sistema de freios deve ser revisado periodicamente. O fluido de freio deve ser substituído a cada 10 mil quilômetros ou um ano. Porém, antes da troca total, deve ser feita



uma avaliação para verificar se a substituição é realmente necessária. O jogo de pneus também sofre com os trancos dos engarrafamentos. Outro componente que necessita de atenção é o óleo. As montadoras

determinam com quantos quilômetros deve ser efetuada a troca. Elas advertem que veículos que rodam em situações "severas", como os congestionamentos, precisam antecipar o prazo. Isso acontece

porque se o carro fica muitas horas em funcionamento, mesmo rodando poucos quilômetros, o motor sofre igual. O óleo velho no carro pode acelerar o desgaste das peças internas do motor.

Contran equipara bicicletas elétricas às bicicletas comuns

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) por meio da Resolução 465, publicada no Diário Oficial da União do dia 13 de dezembro regulamentou o uso das bicicletas elétricas no país, equiparando-as às bicicletas comuns. A medida visa permitir a circulação de bicicletas elétricas em convivência com as bicicletas comuns em ciclovias, ciclofaixas, acostamentos e bordos de vias urbanas e rurais.

A partir de agora, as bicicletas elétricas passam a ser dispensadas de registro, tributação, habilitação e seguro obrigatório. Entretanto, para circular em vias públicas, deverão ter limite de potência máxima de 350 watts, poderão atingir velocidade de no máximo 25 km/h, o motor só poderá funcionar quando o condutor estiver pedalando e não pode haver acelerador.

O Contran condicionou a circulação das bicicletas elétricas ao uso de indicador de velocidade, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira e lateral, espelhos retrovisores em ambos os lados e pneus em condições mínimas de segurança. Além disso, é obrigatório o uso de capacete de ciclista.

A Resolução 465 é fruto do consenso entre as entidades de classe do setor que levaram em conta a necessidade de apoio às políticas de mobilidade sustentável e a crescente demanda por opções de transporte que priorizem a preservação do meio ambiente. Além disso, os membros do Contran consideraram o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito.

Com a regulamentação, especialistas acreditam que deve proliferar a aquisição de bicicletas elétricas. Lojas calculam vendas 50% maiores. Afinal, com essa decisão os ciclistas ficam desobrigados a obter uma licença para trafegar e também de emplacarem o veículo.

Estacionamento ao lado esquerdo: Pode ou Não?

O estacionamento de veículos ao lado esquerdo da via, naquelas de sentido único, ou mesmo naquelas com dois sentidos, mas que são separados por divisor físico (calçada formando um canteiro central), e cujo estacionamento se dá junto a elas à esquerda do fluxo, já foi por várias vezes questionado.

Os argumentos para quem sustenta tal proibição residem primeiramente no fato de que o Art. 49 do Código de Trânsito estabelece que o embarque e desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor, tese essa que leva em consideração o desconforto que sofreria o passageiro ao ter que transpor o câmbio e o console do veículo, com o objetivo de cumprir essa regra. Ao nosso ver esse argumento não seria suficiente para concluir da proibição do estacionamento ao lado esquerdo, pois o desconforto que poderia ser experimentado pelo ocupante do lado direito do motorista não significa impossibilidade de seu cumprimento. Quanto aos demais passageiros, seja num veículo de duas ou quatro portas, o embarque e desembarque continuariam a ser feitos da mesma forma, só que pela esquerda. A exceção concedida ao condutor não significa que ele deva necessariamente desembarcar pela via de trânsito, e sim, pode. Quem se utiliza apenas desse argumento esquece que também existem motocicletas, cujo embarque e desembarque seria indiferente a esse dispositivo, e até mesmo os ônibus, cujas portas de acesso podem

ser adaptadas conforme o interesse ou necessidade de quem os utiliza.

Há, também, o argumento de que as faixas da esquerda seriam destinadas às ultrapassagens e as da direita aos veículos mais lentos (Art. 29 do CTB, inc. IV). Esse dispositivo, que foi praticamente transcrito do Art. 13, inc. VI do anterior Código de Trânsito, demonstra coerência apenas em rodovias ou grandes vias rápidas, pois no trânsito urbano o conceito de "ultrapassagem" (movimento de passar à frente veículo que está no mesmo sentido e faixa, retornando-se novamente a essa faixa), cede lugar ao conceito de "passagem por outro veículo", que é o movimento de passagem por outro veículo mas em faixa distinta, e que poderia ser tanto pela direita quanto pela esquerda. Numa grande via urbana, movimentada e com várias faixas no mesmo sentido, os veículos "passam" entre si, pois alguns irão virar seja à direita ou à esquerda nos cruzamentos. Ambos os conceitos estão postos no Anexo I do Código. Não há que se falar, também, em veículos lentos à direita da via, especialmente quando esses manifestam o desejo de virar à esquerda logo adiante.

Frente aos argumentos que são apresentados por aqueles que entendem que o Poder Público não poderia instituir estacionamento ao lado esquerdo do sentido de tráfego, entendemos que não são suficientes para sustentar a tese, e que é perfeitamente possível tal forma de estacionar, desde que devidamente sinalizado pelo órgão responsável.

Um direito quase desconhecido, o ressarcimento do IPVA

Saiba quando você pode pedir este recurso que é permitido por lei

Você sabia que se o seu carro, moto ou caminhão for furtado, roubado ou destruído em decorrência de um sinistro você tem direito a receber de volta parte do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) pago? Pois é. Segundo estimativa da Secretaria Estadual da Fazenda do Rio Grande do Sul (Sefaz), o índice de processos para a restituição é de apenas 20% entre os gaúchos que podem ser ressarcidos.

Para receber o valor proporcional pago, o proprietário deve comunicar o roubo ou furto ao Departamento Estadual de Trânsito (Detran) e à Secretaria de Estado de Fazenda, onde preencherá um formulário e apresentará documentos pessoais e do veículo. É imprescindível também que o contribuinte tenha o Boletim de Ocorrência (BO) e laudo pericial.

Se o pedido for feito mais de três meses depois do roubo, é exigido também um comprovante de que o veículo não foi encontrado. Se o roubo acontecer após o pagamento de algumas das prestações, a restituição será apenas do pagamento excedente. A restituição será paga até um ano após o pedido de ressarcimento.

Portanto, a restituição não é automática e é preciso formalizar o pedido no Detran. Após, o processo vai a julgamento. Em média, cada processo leva 56 dias para ser julgado em casos de furto ou roubo e 294 dias em caso de perda total. O contribuinte tem direito a pedir a restituição em até cinco anos depois de quitado o IPVA e o direito vale também para quem tem seguro.

MOBILIDADE URBANA

Cinco estados vão receber R\$ 19 bilhões

O governo já definiu onde vai investir R\$ 19 bilhões dos R\$ 50 bilhões destinados ao Pacto Nacional pela Mobilidade Urbana, anunciado pela presidente Dilma Rousseff em junho. Rio de Janeiro, Salvador, Curitiba, Fortaleza, São Paulo e a região metropolitana do ABC paulista, entre outros, estão entre os municípios que vão receber dinheiro do governo federal para obras de mobilidade urbana.

A informação é do diretor de Cidadania e Inclusão Social do Ministério das Cidades, Marco Antônio Motta, que participou, no dia 11 de dezembro, de reunião do Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados, na qual foi debatido tema.

O objetivo do pacto é favorecer projetos e obras de transporte público que melhorem o deslocamento das pessoas nas cidades. O pacto foi uma resposta

da presidente Dilma Rousseff à onda de manifestações ocorridas em junho em todo o Brasil, que tiveram origem nas reivindicações pela redução do preço das tarifas de ônibus.

Apesar de o governo ter definido alguns dos municípios que vão receber as verbas, a liberação dos recursos ainda deve demorar, segundo Marco Antônio Motta: “Em princípio, eles não foram liberados - eles foram anunciados. [Os

recursos] estão reservados, comprometidos. Agora tem todo um processo para a liberação desses recursos para os estados, como a apresentação dos projetos detalhados.”

De acordo com Motta, muitos municípios já têm os projetos, mas precisam apresentá-los ao ministério, que então vai liberar de acordo com a apresentação dos estudos ambientais e de avaliação econômica.

“Bebida mata e nem sempre é só você”, é tema de campanha



Foi lançada, no dia 16 de dezembro, a campanha de trânsito ‘Bebida mata e nem sempre é só você’, desenvolvida pela Opas (Organização Panamericana de Saúde) e o Ministério da Saúde. Assim como em outras quatro capitais, em Campo Grande/MS a campanha é coordenada pelo GGIT (Gabinete de Gestão Integrada de Trânsito). Estas cidades desenvolvem, desde 2010, o projeto de Redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito denominado ‘Vida no trânsito’. O evento será realizado no gabinete da esplanada.

O objetivo é mobilizar a população para mudanças de atitude, conhecimentos e comportamentos relacionados ao ato de dirigir após o consumo de bebida alcoólica. Para tanto, desde o dia 16, estão sendo veiculados um vídeo e spots nos canais de TV aberta e rádios de Campo Grande.

Com a chegada das festas de final de ano, o hábito de consumir bebida alcoólica e dirigir pode se tornar ainda mais perigoso. Dados da pesquisa Vigitel (Vigilância dos fatores de risco para

as doenças crônicas e agravos) 2012, realizada pelo Ministério da Saúde, mostraram que o percentual de adultos que dirige após o consumo de qualquer bebida alcoólica ocupa o quarto lugar nas capitais brasileiras.

Os integrantes do GGIT consideram que as ações desenvolvidas em Campo Grande vêm causando impacto positivo no que se refere à redução do número de mortes. Em 2013, houve uma redução de 17% no número de mortes em relação ao ano de 2012 (dados até o mês de setembro). As ações de prevenção devem ser permanentes, uma vez que a capital de Mato Grosso do Sul registra altos índices de acidentes com vítimas, cerca de dois mil acidentes a cada trimestre.

O GGIT congrega diversas instituições ligadas ao trânsito, tais como, Agetran, Ciptran, Detran, PRE, PRF, secretarias municipal e estadual de Saúde, Santa Casa, Samu, entre outras. A ideia é promover um trabalho em parceria para diminuir os acidentes e aumentar a segurança no trânsito do município.

Detrans pedem mais prazo para usar simulador de direção em autoescolas

Apesar da lei, muitos estados ainda não têm equipamentos exigidos.

Autoescolas deixaram para fazer pedido em cima da hora, dizem fabricantes.

Já é lei, mas alguns Detrans pelo Brasil pediram um prazo maior para cumprir a determinação de usar simuladores de direção nas autoescolas.

Os equipamentos já deveriam estar em operação, mas muitas autoescolas dizem que não receberam o equipamento.

São quatro fabricantes autorizados no Brasil. E eles alegam que as autoescolas deixaram para fazer o pedido em cima da hora.

O resultado é que muitos estados, incluindo São Paulo, estão pedindo para o Contran, o Conselho Nacional de Trânsito, adiar a obrigatoriedade das aulas no simulador.

Em Sergipe não tem nenhum simulador. As autoescolas reclamam do valor do equipamento, R\$ 40 mil, e querem mais tempo.

“A categoria decidiu e vai pedir um prazo de no mínimo 1 ano para implantar”, diz Carlos Jung, advogado dos donos de autoescolas de Sergipe.

O equipamento também não chegou ao Ceará. O Detran diz que os fabricantes só poderão entregar os primeiros simuladores daqui a três meses.

Em Vila Velha, na Região Metropolitana de Vitória, os candidatos correram para tirar a carteira antes da chegada dos simuladores. É que o preço da habilitação pode aumentar R\$ 300 com as aulas no equipamento. O Detran ficou lotado.

“Três livros eu trouxe e a cadeira para sentar. Vim preparado sendo que isso é um absurdo”, diz um dos que aguardavam.

A instrutora Andréa de Freitas, da Gran-

de São Paulo, diz que o simulador foi encomendado em junho e a entrega está prevista para este mês. “Estamos bastante ansiosos porque a gente já tem aluno aguardando por isso”, diz.

Alguns fabricantes de simuladores dizem que as autoescolas deixaram para fazer os pedidos na última hora e quase ao mesmo tempo – o que está dificultando a entrega dos equipamentos, porque é muita procura em um período muito curto.

“A procura é complicado porque na realidade, as autoescolas, os CFCs, sempre apostaram que a legislação ia ser prorrogada mais uma vez”, afirma Paulo Szundy, fabricante do simulador.

Na quinta-feira (9), o governo paulista se reuniu com fabricantes e autoescolas e também pediu que o prazo para implantação do simulador seja prorrogado.

“Nós encaminhamos um ofício pedindo a prorrogação de mais 90 dias para que a gente viabilize”, diz o secretário de Planejamento, Júlio Semeghini.

“No estado de São Paulo nós temos hoje em torno de 45 a 50% dos simuladores que foram pedidos já entregues. Até o final do mês, os demais simuladores já estejam instalados nos CFCs e possam estar atendendo os candidatos que já necessitem das aulas”, afirma o presidente do Sindicato das Autoescolas do estado de São Paulo, José Guedes Pereira.

Os alunos vão ter que cumprir cinco horas de prática de direção no simulador. Segundo a primeira resolução do Contran, as autoescolas deveriam estar preparadas para dar aulas com o simulador em junho do ano passado. Esse prazo já tinha sido prorrogado uma vez. E agora as autoescolas querem mais um adiamento.

CURIOSIDADE

No Brasil, o protótipo do modelo ideal de simulador de direção foi desenvolvido a partir de estudos feitos na Universidade Federal de Santa Catarina.



CARTAS

Aeromóvel

“Quando morava em Porto Alegre, há uns 30 anos, vi os primeiros passos que o Engenheiro Oskar Coaster dava com seu aeromóvel, tendo visitado o galpão, onde faziam as experiências. Recentemente, desembarquei no Aeroporto Salgado Filho e... eis que vejo o aeromóvel circulando experimentalmente! Aprovei-o !!

O aeromóvel se assemelha a um vagão com linhas modernas. Corre sobre trilhos. Sua propulsão é pneumática – “vento” produzido por ventilador, apropriado. Seu custo operacional é muito econômico.

Creio que seria excelente, para aumentar a “mobilidade” em Florianópolis, ligando o Centro ao Aeroporto, por exemplo, sem prejudicar a existência do mangue. Outro percurso que poderia ser usado, entre outros, seria uma linha “Circular Elevada”, no Centro, passando, entre outros pelos pontos: Av. Hercílio Luz, Rua Bocaiuva, Duarte Schutel, Paulo Fontes. As passagens teriam a duração de duas horas, quando perderiam o valor.”

Luiz Carlos B Bittencourt – Florianópolis/SC

Palavra do Presidente

“Muito interessantes as ações de conscientização comentadas pelo ilustre presidente do Monatran na última edição. Infelizmente, parece que a maioria das pessoas não liga a mínima para aqueles que, pelas mais diversas razões, possuem algum tipo de deficiência física e, mesmo dotando das mais saudáveis condições físicas e em plena flor da idade, se sentem no direito de ocupar as vagas destinadas exclusivamente para deficientes e idosos. O ideal seria que todos tivessem educação suficiente para obedecer à legislação. Enquanto isso não acontece, o jeito é tentar conscientizar.”

Marilange Rossi – Rio de Janeiro

Pesadelo de verão

“Como bem antecipado no artigo de Ildo Raimundo Rosa, os temíveis engarrafamentos foram a grande tônica das primeiras semanas da badalada temporada de verão da Grande Florianópolis, transformando as tão sonhadas férias em um verdadeiro pesadelo. Cada dia mais, moradores e turistas têm sofrido os reflexos de uma gestão pública descomprometida e ineficiente.”

Cláudio Brunning – Florianópolis/SC

Um ponto fora da curva

“Achei perfeita a avaliação de José Roberto de Souza Dias. De fato, o crescimento da frota brasileira de veículos não é um sinal de desenvolvimento social. Pelo contrário, é mais uma forma de iludir a população numa falsa sensação de prosperidade. O carro próprio tem sido, na verdade, uma espécie de esmola dada para engambelar os menos esclarecidos, fazendo-os esquecer por um tempo de todas as obrigações do nosso governo que não têm sido cumpridas. Mais um ópio para o povo.”

Lucas Freitas – Brasília/DF

Roma

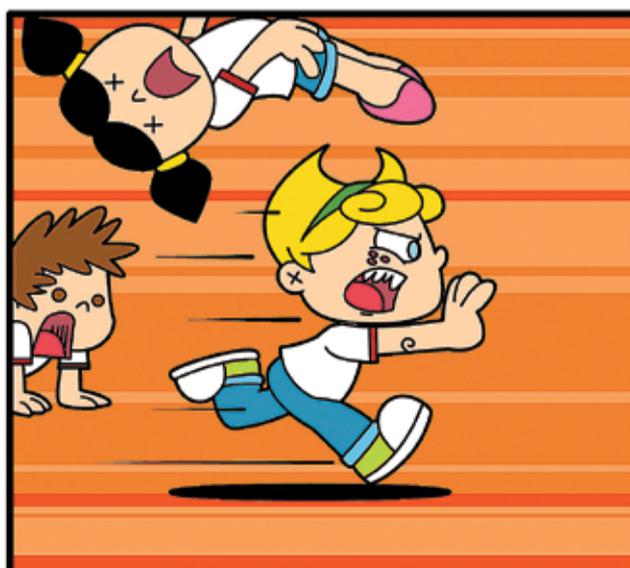
“Lindo ver o pedestre tendo prioridade nas ruas de Roma. Se mais prefeitos tivessem a coragem demonstrada pelo ilustre Ignazio Marino, provavelmente, nossas cidades estivessem mais civilizadas. As pessoas precisam entender que os carros circulando na rua não são sinônimo de mobilidade eficiente. Muito pelo contrário, o que faz a diferença é o transporte coletivo de qualidade. O transporte individual não passa de supérfluo.”

Aline Leal – Campo Grande/MS

Velozes e Furiosos

“Lamentável a morte do ator e filantropo Paul Walker. Todavia, ele melhor do que a maioria de nós devia conhecer os perigos da alta velocidade, especialmente, fora das pistas. Espero que esta tragédia sirva, ao menos, para sensibilizar outros jovens no sentido de defenderem com mais afinco a continuidade da vida e que entendam, de uma vez por todas, que as tão amadas máquinas envenenadas devem ficar restritas aos filmes de ação.”

Bruno Marques Rocha – São Paulo/SP



Aliar carro mais caro e ônibus melhor é solução para cidades

O caminho para resolver os problemas de mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras é apenas um: aliar o aumento da qualidade do transporte público com o desincentivo ao individual. A tese é defendida por Elkin Velasquez, diretor do escritório regional para América Latina e Caribe da ONU - Habitat, e pelo pesquisador do IPEA, Carlos Henrique Carvalho, que falaram no EXAME Fórum Sustentabilidade, na capital paulista.

Segundo eles, é preciso inverter a lógica de mobilidade das cidades. “As cidades brasileiras sofrem de um processo de crescimento urbano rápido e desordenado, que é resultado de 50 anos de uma política industrial baseada na indústria automobilística”, diz Carlos Henrique Carvalho.

Ele compara a situação caótica do trânsito e do transporte público de cidades como São Paulo e Rio de Janeiro com o sistema de mobilidade de 50 anos atrás: enquanto antes os deslocamentos eram feitos em bondes elétricos ou a pé, hoje o que predomina são as viagens individuais e o rodoviarismo.

“Os cidadãos já convivem com as penalidades que esse sistema de mobilidade tem causado, então, o que podemos fazer agora é inverter a política de estímulo ao uso dos carros e promover o transporte coletivo”, diz Carvalho.

Ele explica que o barateamento do transporte individual via isenção de tributos e o congelamento do preço da gasolina acontece ao mesmo tempo

que o transporte público fica mais caro. Os aumentos nas tarifas de ônibus em diversas cidades brasileiras foram o estopim para a onda de manifestações que tomaram as ruas em junho.

Carvalho afirma que essa inversão precisa ser feita tanto em termos econômicos (encarecendo o transporte individual), mas também promovendo a equidade no espaço urbano, isto é, dando mais espaço para o transporte coletivo nas vias da cidade.

“Isso que o prefeito Fernando Haddad está fazendo com as faixas exclusivas em São Paulo é uma medida de equidade, já que a maior parte da população da cidade usa transporte público”, diz.

Segundo ele, embora seja importante melhorar a qualidade dos ônibus e metrô para incentivar o motorista a deixar seu carro em casa, é preciso oferecer mais vantagens para que ele adote o hábito.

Seriam necessárias medidas simultâneas: aumentar a qualidade do transporte público ao mesmo tempo em que se onera o uso do automóvel - o que pode ser feito encarecendo seu uso ou deixando a viagem mais lenta.

“Isso já acontece em São Paulo. As pessoas se sujeitam a andar nos trens lotados do metrô em troca de chegar mais rapidamente ao seu destino”, afirma o pesquisador.

DESLOCAR A CIDADE

Elkin Velasquez, da ONU, completa dizendo que embora inverter a



EXAME FORUM
SUSTENTABILIDADE
MOBILIDADE URBANA
UMA QUESTÃO DE SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA, SOCIAL E AMBIENTAL

lógica de incentivos ao transporte seja fundamental, é preciso que haja, ao mesmo tempo, um melhor planejamento urbano. É necessário, segundo ele, deslocar os empregos e atividades econômicas para as regiões periféricas para que as populações que residem nessas áreas não precisem cruzar a cidade diariamente.

“Se o cara precisa se deslocar 30 km para chegar ao trabalho dele, não

importa que haja metrô, ele vai preferir ir de carro”, explica.

Ele destaca ainda outras medidas que poderiam ser tomadas no curto prazo para melhorar a fluidez nos centros urbanos: horários de trabalho mais flexíveis, incentivo ao compartilhamento de carro para ir ao trabalho e pedágio para entrar em certas regiões da cidade. Além disso, outro caminho é dar mais espaço aos pedestres e bicicletas.

DNIT concentra esforços para período de chuvas

O DNIT quer garantir a segurança e a trafegabilidade nas rodovias federais durante a temporada de chuvas, que vai até março. Por isso, todas as unidades locais da Autarquia estão de sobreaviso para mobilizar equipes para os casos de interrupção de tráfego.

O esforço se concentra nas regiões que, historicamente, sofrem mais com o período chuvoso. É o caso de Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Goiás e Santa Catarina. O objetivo é que as obras de emergência,

quando necessárias, sejam executadas no menor espaço de tempo possível.

Praticamente toda a malha rodoviária sob responsabilidade do DNIT conta com contratos de manutenção e recuperação. Isso quer dizer que, em caso de danos à rodovias causados pelo excesso de chuvas, a construtora contratada para o trecho irá mobilizar equipes com agilidade para liberar o tráfego rapidamente.

ESPAÇO LIVRE

Marcelo José Araújo*



Abertura das Portas

Um tipo de acidente que infelizmente ainda ocorre é aquele decorrente da abertura das portas sem que as devidas cautelas sejam tomadas. As áreas destinadas ao estacionamento dos veículos já são naturalmente restritas em sua largura e há uma tendência natural na abertura da porta para desembarque. As portas dos veículos são tradicionalmente construídas de forma a aumentar a largura do veículo invadindo a área que o circunda, excetuando alguns modelos esportivos que a abertura é para cima em “Asa de Gaviota” (Mercedes), ‘Canivete’ (Lamborghini) ou corrediça como é o caso das vans.

O Código anterior não dispunha de nenhum dispositivo legal que estabelecesse regras a respeito da abertura das portas, porém, isso era encontrado na Convenção de Viena no Art. 24, o qual citava e cita que é proibido abrir a porta de um veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo

sem antes certificar-se de que é seguro. O atual Código de Trânsito Brasileiro, em vigor desde 22/01/98, praticamente transcreve essa regra no Art. 49, estabelecendo, porém, de forma específica aos condutores e passageiros essa obrigação de cautela na abertura das portas.

Nota-se, portanto, que essa cautela é uma obrigação tanto daquele que é habilitado (condutor) e em tese tem conhecimento das regras de circulação e segurança, quanto daquele única e exclusivamente na condição de passageiro, que até analfabeto pode ser. Típico caso da pessoa que, na condição de passageiro, inicia o desembarque do táxi de forma impulsiva. A abertura da porta gera uma situação de risco tanto para outros veículos quanto para pedestres, pois, conforme quem desembarcará, poderá ser aberta a porta em direção à calçada (comprometendo a passagem dos pedestres), quanto para a via,

o que compromete desde ciclistas até veículos automotores de grande porte.

O mesmo Art. 49 do CTB, em seu parágrafo único, estabelece que o desembarque deve ser feito pela calçada, exceto pelo condutor, porém, não devemos esquecer também que não há proibição de que o estacionamento dos veículos se dê do lado esquerdo da via, o que não tornaria por si só impraticável a regra, devendo nesse caso o passageiro do assento dianteiro transpor o console do veículo e sair pela porta do motorista, e os ocupantes do assento traseiro, em carros de duas ou quatro portas, desembarcarem pelo lado da calçada, causando porém um problema para as ‘Vans’ (microônibus) que possuem porta corrediça apenas do lado direito.

* Advogado e Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Mobilidade da OAB/PR

Princípios da Direção Defensiva

Recomendações buscam prevenir situações perigosas no trânsito

Segundo a Organização Mundial de Saúde, 90% dos acidentes de trânsito são causados por falha humana - 6% são por questões relacionadas à estrada e 4% por falhas mecânicas. No que tange aos motoristas, são três os principais problemas: imprudência, quando alguma regra é conscientemente quebrada; negligência, quando não há cuidado no cumprimento das normas; e imperícia, ou seja, falta da habilidade necessária à condução do veículo.

Para evitar os acidentes causados pelo homem foi formulada a direção defensiva, conjunto de recomendações de segurança que deve ser repassado a todos os motoristas durante as aulas na autoescola ou na renovação da Carteira Nacional de Habilitação. As aulas de direção defensiva dividem-se em seis grandes assuntos:

1. Dirigir com excesso ou escassez de luz

- em caso de via escura, o motorista pode se guiar pela faixa branca na lateral da pista;

- é preciso cuidado com o farol alto, que ofusca o motorista na via de sentido oposto. O indicado é baixar a luz quando outro veículo se aproximar na pista contrária;

- o farol alto também pode cegar temporariamente o carro da frente, quando a luz incide no retrovisor. Nesses casos, também é aconselhável diminuir o farol quando atrás de outro veículo no mesmo sentido;

- é indicado, sempre que possível, trafegar com luz baixa.

2. Dirigir em condições adversas de tempo

- neblina - diminui a visibilidade. Recomenda-se ligar o farolete ou os ou faróis baixos e só parar em locais com acostamento, sinalizando com o pisca;

- chuvas - a pista molhada diminui a aderência entre os pneus e o solo, o que pode gerar a aquaplanagem e perda de controle. Diminua a velocidade e freie com cuidado;

- granizo - como em outros casos de baixa visibilidade, o ideal é manter distância do carro da

frente e ir devagar;

- vento - se o vento estiver transversal, a recomendação é abrir as janelas; se vier de frente, aconselha-se diminuir a velocidade. Atenção com objetos que podem ser arremessados contra os vidros.

3. Cuidado com a situação das estradas

- em caso de problemas na conservação das pistas, é indicado adequar a velocidade às condições observadas

- recomenda-se atenção a desvios, trechos em meia pista ou sem acostamento;

- em vias sem sinalização, atenção redobrada;

- definir o trajeto antecipadamente é uma forma de evitar conversões bruscas e velocidades abaixo das mínimas ao se procurar um endereço;

- em descidas, a indicação é usar o freio rápida e suavemente, e manter-se com a marcha engatada (em vez de fazer "banguela").

4. Cuidados com o veículo

- fazer a manutenção periódica

do veículo é uma das medidas preventivas - pneus (calibragem e desgaste), limpador de para-brisas, quantidade de combustível, nível do óleo, condições das pastilhas de freio e funcionamento do motor são alguns dos itens que devem ser periodicamente checados.

5. Condições do motorista

- fatores físicos como cansaço, visão ou audição comprometidas diminuem a atenção e aumentam os riscos de acidente;

- comer demais ou deixar de se alimentar são atitudes que geram reflexos físicos não aconselháveis a um condutor;

- fatores emocionais e psicológicos - nervosismo, tensão, inexperiência, excitação ou tristeza - também fazem o motorista perder o foco;

- dirigir com sono, embriagado ou sobre efeito de substâncias tóxicas (remédios ou drogas) também não é aconselhável.

6. Como evitar colisões

- manter distância do carro da frente, para dar espaço a reações

bruscas, em caso de atitudes inadvertidas do outro motorista;

- sinalizar corretamente as conversões;

- em cruzamentos não sinalizados, o veículo na via da direita tem preferência; se houver placa de "dê a preferência", vale a placa;

- quando em marcha ré, retroceder devagar e sempre observando os dois espelhos;

- Direção e celular não combinam: além de ser contra a lei atender ligações ao volante, o telefone desvia a atenção do condutor;

- da percepção do problema à reação por parte do motorista passam-se, pelo menos, dois segundos. Para medir esse intervalo, marque um ponto X e conte "três mil e um, três mil e dois" entre o instante em que o carro da frente passa pelo ponto e o em que o próprio carro passa por ali; se o veículo de trás cruzar o ponto antes dos dois segundos, é porque a distância está pequena.

Fontes: Manual da Autoescola Atlântica e Detran-RJ



Restauração da Ponte do Limão, São Paulo

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

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

www.concremat.com.br

CONCREJATO
obras especiais

Líder em obras
de restauração
e estrutura.