



**Em Trânsito a exigência das ruas!**

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JUNHO/JULHO 2013 - ANO 4 - Nº 43

# Sobra dinheiro para mobilidade urbana

Os R\$ 50 bilhões prometidos pela presidente Dilma Rousseff para projetos em mobilidade urbana não deverão pesar no desempenho das contas públicas este ano. O processo de investimento pelas prefeituras é tão ou mais lento do que o do governo federal, de forma que é praticamente impossível essa verba ser utilizada, ainda em 2013. Página 8

## Especialistas apresentam projeto de mobilidade para prefeito de Florianópolis



O prefeito de Florianópolis, Cesar Souza, conheceu no dia 9 de julho o projeto para melhorar a mobilidade urbana na Grande Florianópolis, do Consórcio Floripa em Movimento, que participa da Manifestação Pública de Interesse, lançada pelo Governo do Estado em fevereiro deste ano. Página 7

Associação Brasileira de Monotrilho pauta Florianópolis como cidade viável para esse tipo de modal. (Pág. 8)



## Trânsito deve melhorar até a Copa de 2014

Página 16



Adolescentes assumem que têm dirigido ilegalmente

Página 12



MONATRAN perde um de seus maiores incentivadores. (Editorial - página 2)



OS SINAIS PROTEGEM A VIDA, RESPEITE.



## EDITORIAL

## Sebastião Pereira

É claro que nesta edição falaremos muito sobre as manifestações que chacoalharam o Brasil nas últimas semanas. Porém, neste espaço, queremos render nossa homenagem ao catarinense Sebastião Pereira, nascido em Porto União e criado em Caçador, e grande apoiador da criação do Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Infelizmente, reiteramos este tributo em um momento de muita saudade por sua partida. Porém, mais uma vez temos a alegria de constatar que, mesmo

quando grandes homens se vão, seus exemplos perduram para sempre!

Em 1969, como funcionário do Banco do Brasil, Pereira transferiu-se para a cidade de Campo Grande, Estado do Mato Grosso do Sul, onde, já aposentado, permaneceu até deixar o nosso convívio.

Além de advogado atuante nas áreas do Direito Comercial e do Direito Civil, foi bacharel em Administração de Empresas e em Ciências Contábeis. Foi professor de Teoria Geral de Administração e Direito Comercial na Universidade Católica Dom Bosco e autor do livro "Terminologia do Direito Comercial", obra que lhe valeu as melhores referências no plano em que se oferece o conhecimento dessas atividades jurídicas.

Em 25 de agosto de 1997, foi agraciado com o título de Cidadão Campo-grandense, por iniciativa da Câmara Municipal de Campo Grande/MS, graças à sua atuação em benefício da comunidade, principalmente, com respeito aos assuntos ligados ao trânsito.

Em 1994, conhecendo o interesse de nosso fundador-presidente, Roberto Alvarez Bentes de Sá, pela movimentação em geral do trânsito, Pereira convidou-lhe para participar do Movimento Mundial de Motomaestria, entidade fundada por ele e pelo Dr. Elpídio Reis em julho de 1984, levando Bentes a ser eleito vice-presidente.

Assim, Bentes participou ombreando as atividades exercidas pelo idealista Pereira, que muito lutou pela inclusão no Código de Trânsito Brasileiro de um artigo que contemplasse em currículo a educação para o trânsito, em todos os níveis da formação escolar, de forma interdisciplinar, com conteúdo programático sobre segurança de trânsito, pois tinha a convicção de que somente através da formação de novas gerações com uma cultura mais humana e civilizada de comportamento no trânsito, é que poderíamos reduzir drasticamente o número elevado de acidentes e mortes.

Quando finalmente o MONATRAN foi criado, Pereira se mostrou emocionado e reiterou seu apoio ao projeto mesmo estando longe.

A sua memória, SEBASTIÃO PEREIRA, amigo precursor da luta pela vida, exemplo de uma cidadania brasileira, nossa eterna gratidão pela fecunda semente de uma tão saudável ideia.



## NOTAS E FLAGRANTES

### Simulação de acidente mostra os riscos de dirigir embriagado

A Prefeitura de Curitiba promoveu, nos dias 17 e 18 de junho, ações educativas que fazem parte da campanha "Lei Seca - Vai Pegar". O objetivo foi conscientizar os motoristas sobre os riscos de dirigir sob efeito de álcool. Para isso,

foram simulados dois acidentes de trânsito. Além dessas simulações, a campanha "Lei Seca - Vai Pegar" realiza blitz diárias em diversos pontos da cidade e outras ações de conscientização em bares e restaurantes.

### Justin Bieber envolvido em acidente de trânsito



A estrela pop Justin Bieber se envolveu em um acidente de trânsito no qual um fotógrafo que tentava tirar fotos do cantor em meio a uma multidão ficou ferido. Um vídeo mostra Bieber, de 19 anos, ao volante de sua Ferrari branca, cercada por fotógrafos enquanto tentava deixar um clube. O site de celebridades TMZ disse que Bieber acenou aos fotógrafos para que saíssem do caminho e aparentemente

espremeu um deles entre a Ferrari e um carro estacionado. A KCAL disse que o fotógrafo foi tratado em um hospital para os ferimentos não-fatais em sua perna esquerda. Em outro incidente de trânsito envolvendo Bieber em maio, a polícia disse que ele estava sob investigação após vizinhos do cantor reclamarem de excesso de velocidade dentro de seu condomínio, em Los Angeles.



### Gérard Depardieu é multado em R\$ 12.000 e tem carteira suspensa por dirigir bêbado

O ator francês Gérard Depardieu, 64, foi condenado no dia 21 de junho, por um tribunal de Paris, a pagar 4.000 euros (cerca de R\$12.000) de multa e ter sua carteira de motorista suspensa por seis meses. A promotora francesa tinha pedido a multa e a suspensão da carteira de habilitação Gérard Depardieu por dez meses. O ator foi pego pilotando uma motocicleta bêbado no final de novembro de 2012, em Paris. Na ocasião, o ator apresentou uma taxa de muito superior ao limite atual da França, 0,5 grama. Ele havia caído da moto que conduzia, mas não ficou ferido.

### Sobre O Monatran

No dia 30 de junho, nosso protagonista da seção Bons Exemplos, Boas Práticas, Sr. Etelvino Vidal Vieira, de 93 anos, foi destaque na coluna do jornalista Moacir Pereira, tanto no jornal Diário Catarinense, como na sua versão digital na internet. Ficamos felizes em perceber que este bom exemplo teve repercussão ampliada por este importante veículo de comunicação e esperamos que mais pessoas decidam compartilhar suas boas práticas com os nossos leitores.



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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://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

**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 juventude ofuscou a Copa

pela primeira vez na história do nosso Brasil uma competição esportiva internacional, promovida no campo do idolatrado futebol, não foi a pauta mais importante nos noticiários e manchetes dos nossos veículos de comunicação que são tidos muitas vezes “viciados” no nobre esporte bretão.

Milhares de pessoas saíram às ruas por todo o país, trazendo à tona a insatisfação de um povo diante dos vários problemas que vem agredindo a opinião pública para finalmente ganharem espaço na imprensa e atenção dos governantes. Entre eles avultam a corrupção, o transporte público, a saúde e a educação.

Em Santa Catarina, as pessoas também saíram às ruas na cobrança dos mais legítimos anseios que galvanizaram as manifestações em todo o país. Aqui, entretanto, a condição insular da nossa capital expôs a fragilidade que é uma espécie de tendão de Aquiles da nossa região metropolitana.

No dia 20 de junho às duas únicas pontes que dão acesso à ilha foram fechadas pelos manifestantes por mais de cinco horas. Ninguém podia entrar ou sair. Na primeira hora motoristas se solidarizavam com a causa e participavam juntos dessa festa democrática.

Mas, com o passar do tempo, o sentimento festivo acabou e ficou apenas o transtorno provocado pela falta do bom senso por parte de alguns manifestantes e por uma cidade sujeita apenas ao transporte rodoviário, embora esteja cercada



de água por todos os lados.

Em todas as outras capitais do Brasil, se uma via era fechada por manifestantes os motoristas e os cidadãos em geral tinham a possibilidade de procurar saídas e alcançar seus destinos. Em Florianópolis não. Com as pontes fechadas, a única alternativa seria sair nadando, já que não temos ainda o tão aventado e até prometido transporte marítimo.

Por isso o que se viu foram mulheres grávidas, pais, crianças, trabalhadores e estudantes ansiosos por chegar em casa, serem obrigados a esperar por mais de cinco horas, sujeitos a sede, fome, cansaço e uma justa irritação.

Embora os pleitos fossem legítimos e de importância inegável, impunha-se uma atuação mais consciente e responsável por parte dos manifestantes. Cometeram eles excessos como se não existisse nenhum outro propósito além dos que motivavam os protestos.

É verdade que as manifestações mostraram o quanto precisamos de mudança. Principalmente na atitude da maioria de nossos políticos

que estão sempre pensando mais nas próximas eleições e menos nas próximas gerações.

A abrangência do movimento mostrou o poder de mobilização dos brasileiros, cujo efeito se fez sentir com as imediatas decisões dos governantes ao anunciar medidas para atender as reivindicações claramente manifestas.

E é assim que daqui para frente impõe-se a realização de programas político administrativos mais consonantes com a realidade nacional. Por exemplo, embora seja uma solução ideal exigir a “Tarifa Zero” para o transporte público isso não é tranquilamente viável a curto prazo. Poderia ser uma conquista popular com a redução gradativa da tarifa até o dia em que se desse sua definitiva implantação.

Aproveitando a oportunidade, ao considerar sempre muito seriamente os problemas do trânsito em nosso país, o que é inaceitável e ninguém parecer estar mostrando preocupação maior com o aumento do número de mortes que subiu, pasmem todos, para 61 mil no recém-fimdo ano de 2012, segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, nesse triste panorama do nosso trânsito. #lamentável!!!

## Ministérios das Cidades e dos Transportes lançam campanha de trânsito para as férias de julho



Ministro Aguinaldo Ribeiro (Cidades)



Ministro César Borges (Transportes)

A nova campanha de trânsito do Pacto Nacional pela Redução de Acidentes (Parada – Um Pacto pela Vida) começou a ser veiculada no dia 7 de julho. A iniciativa é uma realização dos ministérios das Cidades e dos Transportes para o período das férias escolares. O objetivo é alertar toda a população, com foco especial nos condutores de veículos, para a necessidade de um trânsito mais consciente, principalmente nessa época de férias que aumenta de tráfego nas rodovias.

Com uma linguagem clara e objetiva, o slogan da campanha “A

**imprudência pode acabar com suas férias. E deixar muita dor pelo caminho”** tem o intuito de conscientizar quem utiliza estradas frequentemente quanto em viagens ocasionais.

A campanha conta com peças publicitárias e ações criadas para TV, rádio, busdoor, taxidoor, anúncios, cartazes, display de posto e internet.

Essa é mais uma ação do Pacto Nacional Pela Redução de Acidentes (Parada: Um Pacto pela Vida), iniciativa do Governo Federal para reduzir em 50% o número de acidentes, entre 2011 e 2020.

# Novo projeto diz que caminhoneiros vão ficar mais tempo na estrada

A Polícia Federal abriu inquérito para investigar se os empresários que controlam o transporte por caminhões estão por trás dos protestos que bloquearam rodovias em seis estados.

O governo endureceu o discurso desde que as manifestações começaram a causar prejuízos.

A presidente Dilma disse que não negocia com quem prejudica a atividade econômica e a vida da população. Na Câmara, uma comissão especial mudou a lei dos caminhoneiros e apresentou outro projeto que aumenta o tempo dos motoristas nas estradas.

Pontos de descanso nas estradas. Uma raridade. “A gente improvisa, para quando encontra um cantinho, é até perigoso”, diz um caminhoneiro.

Os pontos estavam previstos na chamada lei dos caminhoneiros, aprovada há pouco mais de um ano e que foi revogada no dia 3 de julho na Comissão Especial da Câmara, um novo projeto foi apresentado e o motorista vai ficar mais tempo na estrada.

Hoje a jornada pode chegar a dez horas. O motorista dirige por até quatro horas seguidas, para meia hora, dirige mais quatro e faz outra parada. São permitidas duas horas extras por dia.

Pelo projeto, o caminhoneiro pode rodar até 12 horas no dia; dirige por até seis horas seguidas. O intervalo de meia hora pode ser dividido. São permitidas até quatro horas extras por dia.

O descanso entre uma jornada e outra cai de 11 para oito horas ininterruptas. As outras três horas podem ser divididas ao longo do dia.



A lei dos caminhoneiros, revogada no dia 3 de julho na Comissão Especial da Câmara, traz novo projeto e diz que jornada pode chegar a dez horas.

“Durante as 12 horas, ele vai ter quatro horas para descanso, para paradas, para almoço, para fazer o que quiser. Antes ele tinha que parar obrigatoriamente, agora ele vai parar aonde puder”, explica Valdir Colatto (PMDB-SC), relator do projeto.

“Constitui-se uma comissão e o maior benefício que se traz é aumentar a carga horária, é aumentar a jornada de trabalho. Tem alguma coisa errada”, declara o deputado Hugo Leal (PSCRJ).

O novo texto também prevê a construção de pontos de parada. O projeto propõe um pedágio diferenciado para quando os caminhões circularem vazios. Isso deixaria a cobrança, segundo o relator, até 40% mais barata. O texto ainda precisa passar por outras comissões antes de ser votado no plenário da câmara.

Mudanças pedidas pelos caminhoneiros em protestos que estão na mira do governo. A polícia Federal investiga a suspeita de lockout - paralisação coordenada por empresários de transportes. No caso, o Movimento União Brasil Caminho-

neiro, presidido por Nélcio Botelho. Ele também é presidente de uma cooperativa de motoristas autônomos que, segundo o governo, tem 39 contratos com a Petrobras, no valor de R\$ 4 milhões por mês.

“Por trás desse movimento há interesses específicos e que, por isso mesmo, deve ser apurado para não prejudicar a nação brasileira, a economia do país”, declara César Borges, ministro dos Transportes.

Nélcio disse que a cooperativa tem, no máximo, 16 contratos. “O governo está querendo pegar alguém como bode expiatório de uma questão como essa”, diz Nélcio Botelho, presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro.

Durante uma cerimônia em Brasília, a presidente criticou os bloqueios. “Não concordamos com processos que levem a qualquer turbulência nas atividades produtivas e na vida das pessoas”, declara Dilma Rousseff.

A Petrobras não se manifestou sobre os contratos com a cooperativa dos motoristas autônomos.

## Manifestantes pedem aprovação de PEC que transforma transporte em direito

Após reunião no dia 24 de Junho com a presidente da República, Dilma Rousseff, os representantes do Movimento Passe Livre defenderam a aprovação da PEC 90/11, da deputada Luiza Erundina (PSB-SP), que prevê a inclusão do transporte no grupo de direitos sociais, destinados a todas as pessoas, estabelecidos pela Constituição Federal. O artigo 6º da Carta enumera aspectos relevantes da vida em sociedade.

“Nós defendemos que o transporte é um direito, como saúde e educação, e que se trata de uma questão política, de uma escolha do governo federal de investir em transporte público”, afirmou Marcelo Hotimsky, um dos representantes do movimento que iniciou as manifestações que tomaram conta do País na última semana.

O MPL não saiu satisfeito do encontro com a presidente. Hotimsky considerou o governo incapaz de entender as demandas pelo transporte público gratuito. Apesar disso, considerou positiva a abertura de um canal de diálogo e o fato de a presidente ter reconhecido o transporte público como direito. “Ela deve defender a PEC 90/11, que justamente coloca o transporte como direito e não serviço”, afirmou. Segundo o movimento, a presidente também defendeu o controle social dos gastos com transporte.

## Disposição de negociar

Já o ministro das Cidades, Aguilando Ribeiro, afirmou que há disposição do governo de negociar com os movimentos sociais para se chegar à tarifa zero no transporte público. “Todo transporte tem um custo; o desafio é conseguir alocar os recursos para que a tarifa seja gratuita; isso pode ser feito num segundo momento”, disse, lembrando que o governo federal está contribuindo para a redução da tarifa com desonerações tributárias.

Ele ressalta, no entanto, que a autonomia para decidir sobre as tarifas é dos governos municipais. O ministro participou da reunião da presidente Dilma Rousseff com integrantes do Movimento Passe Livre, no Palácio do Planalto. Eles apresentaram suas demandas em especial a redução da tarifa até se chegar a tarifa zero.

## Mobilidade Urbana foi tema no 7º Balanço do PAC 2

O ministro das Cidades, Aguilando Ribeiro, participou no dia 10 de junho do 7º Balanço do Programa Nacional de Crescimento (PAC2) ao lado da ministra do Planejamento Miriam Belchior e outros colegas de ministério. A mobilidade urbana foi o destaque da fala do ministro. “Os investimentos voltaram a ser feitos nesta área, considerada uma das prioridades do governo federal”, disse o ministro.

Segundo ele, os jogos da Copa das Confederações testaram o funcionamento preparatório para a Copa do Mundo. “Estamos dentro do cronograma das obras que estão planejadas para a Copa. Nós estamos acompanhando a evolução de cada empreendimento”, disse.

O balanço, apresentado pela ministra do Planejamento, Orçamento e Gestão, Miriam Belchior, mostrou que a área de mobilidade urbana nas grandes e médias cidades brasileiras conta com empreendimentos que beneficiam mais de 100



municípios. No início deste ano, foram selecionados 63 novos empreendimentos para beneficiar 59 municípios com população entre 250 e 700 mil habitantes.

Esses novos empreendimentos se somam aos cerca de R\$ 52 bilhões destinados à construção de metrô, monotrilhos, aeromóveis, trens urbanos, Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), BRTs e corredores de ônibus nas principais capitais e grandes cidades brasileiras.

**Dados** - O balanço divulgou dados dos seis eixos de atuação do PAC: Trans-

porte, Energia, Cidade Melhor, Comunidade Cidadã, Minha Casa, Minha Vida e Água e Luz para Todos. O Ministério das Cidades possui investimentos em saneamento, mobilidade urbana, acessibilidade e programas urbanos, incluídos no eixo Cidade Melhor.

Estiveram presentes na apresentação do balanço representantes dos ministérios de Minas e Energia, Integração Nacional, Desenvolvimento Agrário, Saúde, Educação, Cultura, Meio Ambiente, entre outras autoridades.

Jose Roberto de Souza Dias \*



# Transporte público estopim da revolta

**N**a estrada tudo parecia estar sob controle. O caminhão, vagorosamente, ia subindo a rampa, uma curva aqui, outra ali, desarranjava a carga, mas não colocava a viagem em risco. Tudo indicava que se chegaria ao destino sem muito esforço, recarregaria e continuaria em frente por muitos anos. Mas eis que as curvas começaram a ficar mais fechadas e, de repente, um íngreme declive, parecia que não dava mais para segurar. A massa acondicionada em caixas, aquietadas até aquele momento, começaram a ficar ruidosas ao longo da descida. De repente, não mais que de repente, estourou um pneu, o caminhão adernou, saiu da pista, as caixas caíram na rua e as massas saltando das caixas deixaram o silêncio de décadas e começaram a fazer muito barulho. Tão alto foi o estopim que a gritaria se espalhou por todo o país.

As pessoas ficaram atônitas e se perguntavam por que algo aparentemente sólido, sem que nenhum opositor fizesse absolutamente nada, podia de uma hora para outra adernar tão rapidamente. Como sempre acontece, surgiram as mais diferentes teorias, inclusive as conspiratórias. Entretanto, de uma coisa ninguém duvidava, o estopim foi o estouro do pneu.

Esse pneu é o transporte público de baixíssima qualidade que, no seu extremo, chega a lembrar o pau de arara, transporte em lombo de caminhão, que até pouco tempo era a única opção existente em várias partes do país. E isso não é um exagero. Governos e empresas tratam seus cidadãos e usuários como uma massa amorfa, desrespeitando os mais elementares direitos de cidadania. Parece até que alguns dirigentes públicos e privados no lugar do cérebro têm uma catraca que só funciona ao tilintar de moedas.

Nas grandes áreas metropolitanas como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, entre outras, os trabalhadores perdem um terço de suas vidas se transportando em condições desumanas. Em metrópoles e cidades de médio porte esse quadro não é diferente. Os governantes, não importa se jovens ou seniores, reagem na sua imensa maioria da mesma forma: prometem e não cumprem e por força dos compromissos eleitorais estão, majoritariamente, do lado de quem os promoveu e não da sociedade que os elegeu.



Ou, então, vejamos. O IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, uma fundação pública federal vinculada à Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, divulgou, no dia 04 de julho do corrente, que a tarifa de ônibus subiu 67 pontos percentuais acima da inflação, que aliás já é alta. Mais grave ainda, que entre 2000 e 2012 o IPCA, índice oficial da inflação, atingiu 125%, enquanto a tarifa de ônibus aumentou 192 por cento.

Simultaneamente, o Governo passou a estimular o consumo do transporte individual. Segurou o preço da gasolina, possibilitou a entrada de novas indústrias de motos e carros, diminuiu os impostos de veículos e estimulou o crédito, principalmente do Banco do Brasil e da Caixa Econômica Federal.

Segundo Carlos Henrique de Carvalho, um dos pesquisadores do IPEA, a política adotada está centrada no carro e na moto, tanto é que a gasolina nesses doze anos aumentou 122 por cento, três pontos abaixo do IPCA. Por seu turno, os gastos com veículos particulares cresceram 44%, um terço da inflação.

Mesmo sabendo que as famílias ficariam inadimplentes, o Governo Federal contratou alguns nomes famosos para nos horário nobres, repetidamente, estimularem as pessoas dizendo “vem para a caixa você também”.

Não é difícil concluir o que viria na página seguinte. O acesso ao transporte individual ficou mais barato, ao longo desses doze anos, e diminuiu a demanda pelo transporte público. Como inicialmente foi dito, tudo estava perfeito até chegarem as curvas

mais fechadas e começar o declive. Aos poucos, as pessoas foram percebendo que não existe almoço de graça e o que era aparentemente mais barato um dia haveria de ser pago na boca do caixa e na falta de um transporte decente. A propaganda do “vem para a caixa você também” começaria a mostrar sua face mais perversa.

É o próprio IPEA, bem que se diga, fundação vinculada a Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, que afirma em seu trabalho que as pesquisas realizadas mostraram que nas famílias pobres brasileiras o impacto tarifário é de 13 por cento. Por outro lado, na média que inclui todas as faixas de renda, o transporte público significou 3,4 por cento. Os números mostram que não há bolsa família capaz de amortecer tremendo impacto.

Parafrazeando *Talleyrand*, ao se referir às guerras, pode se afirmar que o transporte público é coisa demasiado séria para ser deixado exclusivamente nas mãos dos administradores públicos, empresários do setor e associações, ligadas por laços de interesse ao setor. Fundamental que os usuários do sistema, enquanto consumidores finais dos serviços, interfiram diretamente nas políticas de transporte corrigindo os rumos adotados.

Pode se verificar, conforme o IPEA, que em alguns países europeus menos de 50% das receitas do transporte coletivo proveem das tarifas. É o caso da França em que o preço da tarifa é complementado pelo orçamento público e outras receitas específicas. Lá se parte do princípio que um transporte público eficiente reflete-se imediatamente na melhor produtividade dos trabalhadores e no ganho de

escala da economia. Como diz Carlos Henrique de Carvalho, “subsídios dessa natureza reduzem a tarifa como um todo e são voltados para o usuário, não para as empresas que executam os serviços”.

Mentes e bolsos comprometidos com a velharia do sistema de pneus e fumaça, jamais chegarão a essa conclusão, senão aquela apontada pela catraca em que cada tostão vale um milhão para os seus próprios bolsos.

Vivemos os tempos do BASTA. Impossível fingir que não se entendeu o que os gritos das ruas insistem em dizer. Inexplicável, por exemplo, que uma cidade a beira mar, envolta por águas calmas, não tenha um transporte público marítimo de qualidade. Complicado entender que a solução está no ônibus, mesmo quando circulando em corredores próprios. Difícil aceitar a argumentação que se precisa de uma ponte ou de um túnel para transportar o congestionamento de um lado para o outro. Inexplicável o fato de não existir um transporte sobre trilhos, rápido, barato e eficiente e todos os modais funcionando harmonicamente.

A sociedade não é boba, estava apenas calada. Todos sabem a verdade das coisas e exigem um transporte público eficiente, seguro, limpo, multimodal e não monopolizado. Hoje não mais se desconfia porque se tem certeza absoluta das intenções escondidas por de trás do bom mocismo.

Necessário se faz lembrar que na raiz de tudo isso esconde-se a erva daninha da corrupção, disseminada por todo o país. O transporte público é apenas um pneu muito cheio que, de repente, estourou, semelhante ao exposto no grito das ruas, mostrando as entranhas de uma sociedade que cansou de esperar.

\* 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 do Núcleo de Articulação Voluntária - NAV, Membro do Conselho Deliberativo do Movimento Nacional de Educação no Trânsito-Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc.

# Santa Catarina fará levantamento sobre principais problemas em mobilidade urbana

O governador Raimundo Colombo participou, no dia 24 de junho, da reunião, em Brasília, com a presidente Dilma Rousseff, os demais 26 governadores de estados e 26 prefeitos de capitais. A presidente propôs cinco pactos com os estados e municípios: por responsabilidade fiscal, reforma política, saúde, transporte, e educação.

“Vamos encaminhar, agora, um estudo para identificar os principais problemas de mobilidade em Santa Catarina, privilegiando o transporte coletivo. Serão destinados R\$ 50 bilhões aos Estados para resolver os principais problemas de transporte, além da desoneração fiscal do setor”,



explicou o governador, logo após a reunião.

Além dos estudos em mobilidade, Santa Catarina vai enfrentar a burocracia pública

para dar respostas rápidas aos anseios das pessoas que saíram às ruas nas últimas semanas pedindo melhorias nos serviços públicos.

Entre as propostas está ainda a criação do Conselho Nacional do Transporte Público, com a participação da sociedade civil.

## Acidentes com motos contribuem para superlotação das emergências

Crédito facilitado e financiamentos de longo prazo, entre outros fatores, impulsionam as vendas de motocicletas em Santa Catarina. Segundo informações do Departamento Estadual de Trânsito (Detran), em 2009 o Estado contabilizava 776.027 motos. Até junho deste ano, o número subiu para 955.571. Isso representa um acréscimo de 23,14% da frota nos últimos quatro anos.

Paralelo a isso e com reflexo direto na saúde pública, as emergências dos hospitais registram, diariamente, uma lotação por conta do número cada vez maior de acidentes envolvendo motociclistas. Do início do ano até maio, os seis maiores hospitais que integram a rede da Secretaria de Estado da Saúde (SES) realizaram 3.029 atendimentos (veja tabela abaixo).

Além da superlotação, os acidentes com motos acabam contribuindo também para elevar o custo das emergências dos hospitais, uma vez que as lesões causadas muitas vezes são graves por conta da pouca proteção que a motocicleta oferece.

Libório Soncini, diretor do Hospital Celso Ramos, explica que 20 anos atrás os casos de ortopedia e traumatologia representavam cerca de 10% dos atendimentos



Hoje, esse percentual saltou para 53%. “Esses casos vêm aumentando muito nos últimos tempos, e os atendimentos envolvendo motociclistas representam mais da metade das ocorrências verificadas no setor de emergência”, observa Soncini.

**Gastos com acidentes** - Nos cinco primeiros meses deste ano, os dois maiores hospitais públicos de Santa Catarina, Hospital Regional de São José e Hospital Celso Ramos, gastaram, com todos os tipos de acidentes de trânsito, R\$ 664.738,00 e R\$ 1.382.395,00, respectivamente.

Dados coletados no mesmo período revelam que os hospitais Celso Ramos e Regional de São José, ambos referências na área de ortopedia, receberam, em média, entre 400 e 550 vítimas por mês. De janeiro a maio deste ano, o Hospital Regional de São José atendeu 1.529 ocorrências. No Celso Ramos, os atendimentos

chegaram a 1.110.

Em 2012, o número de motociclistas acidentados e socorridos no Hospital Regional de São José chegou a 3.765, com uma média mensal de 601 atendimentos. O mês de março registrou o maior número de acidentes, com 427 vítimas. O Celso Ramos atendeu 2.487 pacientes. A média mensal chegou a 398 socorros de emergência. O mês de maior pico também foi o de março, com 230 ocorrências.

**Lesões** - Lesões resultantes de acidentes de moto são quase

sempre graves. Os traumatismos crânio encefálicos e raquimedulares são recorrentes em acidentes com este tipo de veículo. As lesões muito graves estão relacionadas às amputações de membros, e as graves referem-se às fraturas de membros inferiores. As fraturas de membros superiores são classificadas como moderadas e as luxações consideradas leves, conforme informações coletadas no Hospital Celso Ramos.

Justamente por causa das graves lesões, o tempo de permanência nas unidades hospitalares aumentou consideravelmente. “Antigamente, pacientes de trauma e ortopedia ficavam no máximo oito dias internados. Agora, a taxa de permanência subiu para 20 dias por conta da gravidade dos ferimentos. E a maioria dos casos necessita de cirurgia”, explica Soncini, acrescentando que, como consequência, os gastos têm crescido muito nos últimos anos.

ATENDIMENTOS POR ACIDENTES DE MOTOCICLETA: de Janeiro a Maio/2013	
Unidades Hospitalares de SC	Quantidade
Hospital Florianópolis	143
Hospital Regional de São José	2.309
Hospital Governador Celso Ramos (Florianópolis)	1.746
Hospital Infantil Joana de Gusmão (Florianópolis)	86
Hospital Hans Dieter Schmidt (Joinville)	257
Hospital Waldomiro Colautti (Ibirama)	414

## Metade das mortes nas ruas de Blumenau em 2013 foi de jovens com até 29 anos

Com a morte de Luciano Pereira, 25 anos, e Vanessa Borges, 15, no dia 6 de julho, chega a oito o número de jovens, com até 29 anos, vítimas fatais no trânsito de Blumenau em 2013.

Jovens como eles já representam a metade das mortes registradas neste ano na cidade, mesma proporção apontada nos 12 meses de 2011 e maior do que no ano passado, quando 37% tinham essa faixa etária. Nos últimos cinco anos, das 190 pessoas que perderam a vida nas ruas de Blumenau, 56% eram jovens.

Das oito mortes envolvendo jovens, em quatro casos eles eram os condutores. Em duas ocorrências, eram pedestres e em outras duas, passageiros. Em quatro casos estavam a bordo de motocicletas. Das 16 fatalidades, cinco ocorreram no período de sexta-feira a domingo.

“A maioria dos acidentes acontece aos finais de semana. Muitos são motociclistas, pessoas que saem à noite e cometem imprudências e abuso da velocidade”, analisa o coordenador ostensivo da Guarda de Trânsito, Ederson Roberto Neumann.

### Morte de jovens também é expressiva na BR-470

Até final de junho deste ano, ocorreram pouco mais de 900 acidentes com vítimas, segundo levantamento do Seterb. Desses, 59,8% envolveram pessoas até 29 anos. Na principal rodovia do Vale do Itajaí, o panorama é similar. Das 43 mortes deste ano na BR-470, 20 foram de jovens com menos de 30 anos. Ao contar os últimos cinco anos, eles representam 41% das vítimas.

“Algumas das características dos jovens é achar que nada vai acontecer com eles, ao de correr mais riscos. Divertir-se mais e, às vezes, acabar bebendo. Essa combinação é absolutamente fatal”, avalia o médico e professor do Departamento de Saúde Pública da UFSC, Lúcio José Botelho, especialista em epidemiologia dos acidentes de trânsito. (Fonte: *Jornal de Santa Catarina*)

Ildo Raimundo Rosa \*



## A revolução da mobilidade

As últimas manifestações que vêm afetando o cotidiano de todos nós, além de refletirem e canalizarem reivindicações históricas, contam como razão de origem o movimento classificado como “Passé Livre”, velho conhecido de todos nós, quando em Florianópolis alguns jovens libertários, assediados pelo custo e pela baixa qualidade do transporte coletivo, ganharam as ruas com propostas instigantes, onde numa outra conformação tarifária, tentavam demonstrar que o envolvimento dos patrões na formação do custo poderia viabilizar a tarifa zero ou muito próxima disso para as faixas mais carentes da população.

O inusitado da proposta resultou tão somente numa violenta repressão, onde não se observaram todas as cautelas ora adotadas para o bom andamento das passeatas, naquele então o movimento foi tachado de radical, de “baderneiros”, apontados como vinculados a movimentos sociais e a alguns partidos, o que não impediu seu crescimento, o que colocou naquele momento a acessibilidade da área central em risco, com enfrentamentos na av. Mauro Ramos e na cabeceira das pontes.

Desde então, além do agravamento do quadro então contestado, a maioria das reivindicações apresentadas naquela época passaram a fazer parte do cotidiano

da maioria das cidades de porte médio brasileiras, carentes de uma política mais clara de mobilidade, pautada em licitações e contratos transparentes e honestos, sem interferências do poder político, muitas vezes associado ao financiamento de campanha de prefeitos e vereadores, numa relação “incestuosa” e suspeita.

O que realmente a todos surpreendeu foi o fato de ter sido justamente a mobilidade a “pedra de toque” a deflagrar todo o movimento.

A repercussão foi tão intensa que algumas cidades dentre elas São Paulo, além de promoverem a redução das tarifas, abortaram novos aumentos, onerando outros segmentos da administração até então considerados prioritários, reduzindo gastos especialmente os de custeio, alguns vinculados a manutenção de secretarias reservadas para a troca de favores com a base aliada, o que poderá alterar até a base de apoio de alguns gestores, refletindo-se, portanto, na própria política e sua conformação de poder.

Assim sendo, a inusitada dinâmica impulsionada por estes novos fatos poderá culminar com mudanças imprevisíveis, resultando num novo processo participativo mais abrangente e democrático, originado nesta natural aversão pelos políticos e pelos partidos, já acostumados a receberem

esse cheque em branco que é seu mandato, onde os compromissos de campanha são esquecidos chegando-se ao cúmulo de muitos esquecerem até dos políticos em que votaram nas últimas eleições, liberando-os para promoverem conchavos e acordos que certamente caso fossem tomados no chamado “ano eleitoral”, inviabilizariam a própria candidatura sem contarmos as práticas “clientelistas” onde as promessas se resumem a doação de material de construção, dentaduras e promessas de emprego, o que certamente poderá comprometer o próprio futuro do país.

Hoje temos uma clara noção destes novos tempos em que até jogando futebol contestamos esse estado de coisas, onde o canto do hino mais do que uma mera concordância com os políticos de plantão é acompanhado bem de perto pelos auspiciosos ruídos dos jovens a exigir combate à corrupção, educação, saúde pública, aproximando o país de seus governantes sob pena de não o fazendo serem ejetados do poder.

\* 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.

## Especialistas apresentam projeto de mobilidade para prefeito da Capital

Proposta prevê monotrilha, barcas e POD-SIT

O prefeito de Florianópolis, Cesar Souza, conheceu no dia 9 de julho o projeto para melhorar a mobilidade urbana na Grande Florianópolis, do Consórcio Floripa em Movimento, que participa da Manifestação Pública de Interesse, lançada pelo Governo do Estado em fevereiro deste ano. O encontro foi promovido pelo deputado Renato Hinnig, que quando Secretário de Desenvolvimento Regional presidia o Comitê Gestor de Mobilidade na região, do qual o MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito faz parte.

O Consórcio Floripa em Movimento propõe a inserção do

POD –SIT, (System Urban Intelligence) um veículo ainda inédito no Brasil, operando com um moderno sistema que dispensa condutor, sendo comandado a partir de uma central de monitoramento eletrônico. A proposta sugere também o uso de Transporte Marítimo e Monotrilhas, compondo desta maneira uma combinação de diferentes modais, com o fim de oferecer à população qualidade, segurança e acessibilidade.

De acordo com o prefeito, muitos dos pontos apresentados pelos especialistas em mobilidade vão ao encontro de projetos que a Prefeitura já prevê para a cidade. “Este projeto é um sonho para Florianópolis, de todos os já apresentados este é de longe o que mais impressiona”, afirmou Cesar Souza.

Os dados apresentados ao prefeito compõem parte do estudo que está sendo realizado pelo



grupo empresarial e que será apresentado ao Governo do Estado no dia 19 de agosto.

Segundo Hinnig, além do projeto do Consórcio Floripa em Movimento, mais dois estudos participam da PMI. “É fundamental que a população e os prefeitos da região tenham co-

nhecimento do que está sendo proposto para que a escolha seja de fato a melhor solução para todos”, disse Hinnig.

O dirigente do consórcio Floripa em Movimento, Halan Moreira, que é presidente da Associação Brasileira de Monotrilha, também entregou ao pre-

feito documentação técnica na qual destaca Florianópolis como umas das cidades brasileiras com amplo potencial para implantação do sistema de monotrilhas, como uma solução eficiente de seus problemas de mobilidade urbana, desde que integrado a outros modais.

Segundo Moreira, o fato de Florianópolis possuir estudos avançados sobre mobilidade pode garantir parte dos recursos anunciados recentemente pela presidente Dilma Rousseff para mobilidade.

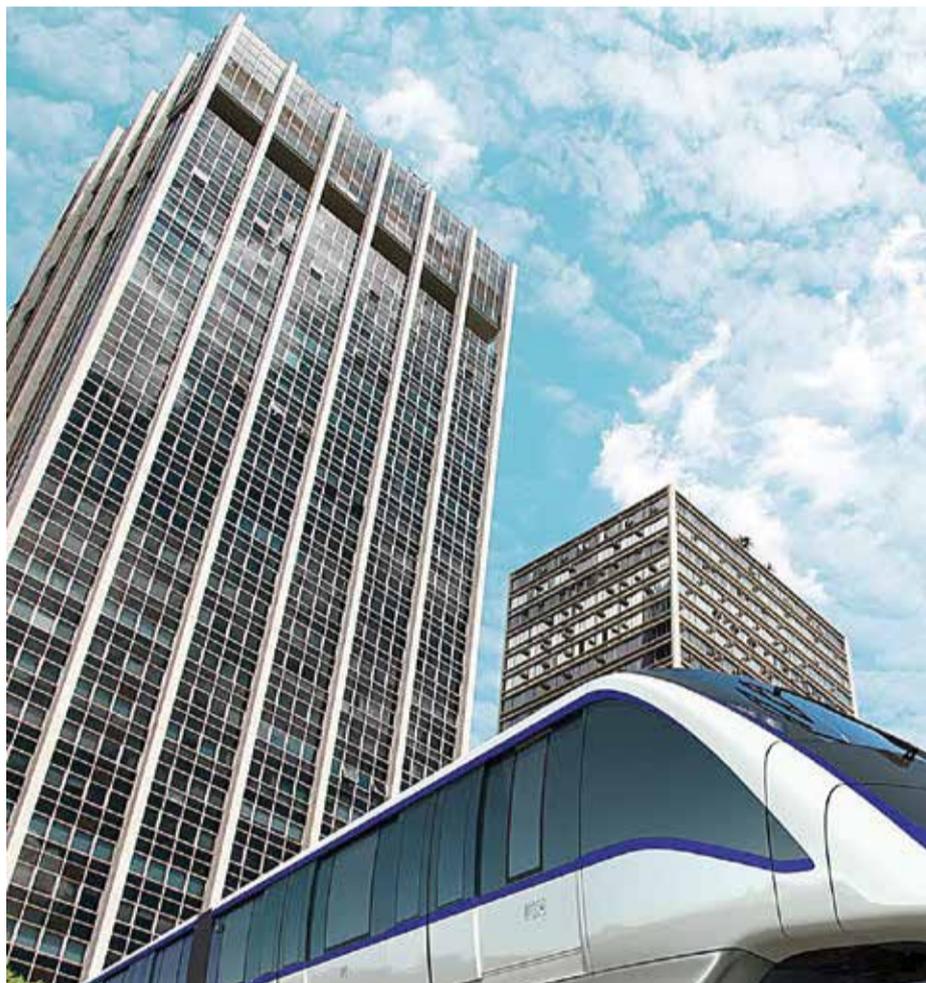
Mais de R\$ 6 milhões estão sendo investidos pelo grupo Floripa em Movimento na elaboração da proposta, que será finalizada e entregue ao Governo catarinense no dia 19 de agosto, deste ano. Os estudos deverão ser apresentados à sociedade após a entrega ao Governo do Estado.

# Associação Brasileira de Monotrilho pauta Florianópolis como cidade viável para recursos anunciados pela presidente Dilma

Após o anúncio da presidente Dilma Rousseff de investimentos superiores a R\$ 50 bilhões para obras de mobilidade urbana no país, a Associação Brasileira de Monotrilhos (Abramon), elaborou uma nota técnica que foi entregue no dia 2 de julho, pelo presidente Halan Moreira, na Presidência da República, Senado e diversos Ministérios. No documento, a Abramon destaca Florianópolis como umas das cidades brasileiras com amplo potencial para implantação do sistema de monotrilhos para uma solução eficiente de seus problemas de mobilidade urbana.

Segundo Moreira, com o apoio do Estado de Santa Catarina, é possível apresentar um projeto viável, técnica e financeiramente, para que parte dos recursos anunciados pela presidente sejam destinados aos catarinenses.

De acordo com o presidente da Abramon, Florianópolis já possui estudos de demanda, quantificando o número de passageiros a serem transportados, sendo um exemplo de local onde o Brasil poderia ver implantado um sistema que possui em linhas gerais as mesmas vantagens de um metrô como: via exclusiva, segurança, capacidade, conforto e velocidade, pela metade do tempo e custos de implantação. “Já existem



estudos avançados, com base técnica qualificada, que garantem que o monotrilho, integrado a outros sistemas de transporte público de massas, na Grande Florianópolis vão resolver o caótico trânsito que os catarinenses enfrentam diariamente na região”,

garante Moreira.

Estudos realizados pela equipe técnica do Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo - UCP esclarecem as vantagens do monotrilho sobre outros sistemas de mesma capacidade. Isso em pra-

ticamente todos os quesitos como: obra civil, material rodante, sistemas, operação, consumo de energia e manutenção.

O Brasil já possui três fábricas de monotrilho, uma no Rio de Janeiro outra em São Paulo e ainda uma terceira em fase de implantação, na cidade de Manaus no Amazonas. Este feito garantiu não só milhares de novas oportunidades para a geração de emprego e renda mas também a internalização da tecnologia do monotrilho no país.

**Mais informações:** Em 2010 o Senado da República recebeu relatório, para subsidiar a elaboração da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). O documento revelava que 20% da população das grandes cidades, detentora dos meios motorizados privados de transporte (de automóveis, sobretudo), ocupava quase 80% das vias públicas. O transporte coletivo, por sua vez, estaria operando em condições de fragilidade institucional, vez que 100% dos serviços de ônibus urbanos eram operados pela iniciativa privada sob contratos precários ou vencidos, realidade que não incentivava a eficiência e a melhoria dos serviços, com reflexos negativos na qualidade e no preço das tarifas.

## Sobra dinheiro para mobilidade urbana no Brasil

Os R\$ 50 bilhões prometidos pela presidente Dilma Rousseff para projetos em mobilidade urbana não deverão pesar no desempenho das contas públicas este ano. O processo de investimento pelas prefeituras é tão ou mais lento do que o do governo federal, de forma que é praticamente impossível essa verba ser traduzida, ainda em 2013, em obras ou etapas de obras concluídas, que devam ser pagas pelo governo e causar impacto na caixa federal.

Prova disso é o que ocorre hoje com as finanças do Ministério das Cidades. Com R\$ 89 bilhões disponíveis para gastar em obras de mobilidade desde 2011, a pasta só conseguiu contratar R\$ 40 bilhões. As obras concluídas somam apenas R\$

2 bilhões. Outros R\$ 3 bilhões foram liberados para pagar etapas de projetos que ainda não ficaram prontos.

A principal explicação para esse desempenho fraco é o mesmo dado pelos ministérios envolvidos com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): faltam projetos de qualidade. Ao contrário do que se via no País até o fim dos anos 90, o problema não é falta de dinheiro. É conseguir usá-lo.

“Tenho R\$ 15 bilhões para gastar este ano e sou cobrado diariamente”, disse o ministro dos Transportes, César Borges, em recente conversa com o Estado. “Nunca tive problema tão bom na minha vida.” Há poucos meses no cargo, ele tenta ter um desempenho melhor que seus antecessores,

que chegavam em dezembro sem conseguir contratar alguns bilhões do dinheiro disponível, principalmente por falhas em projetos.

No caso da mobilidade e outros projetos a cargo do Ministério das Cidades, o problema é mais agudo porque é preciso que duas máquinas governamentais funcionem em sintonia: a federal e a municipal. Se há despreparo na União, pior ainda é nas prefeituras, com raras exceções.

As manifestações que tomaram conta de todo o País, cujo estopim foi o aumento das passagens de ônibus, colocaram a mobilidade no topo das agendas governamentais. Esse fato é comemorado nos bastidores da pasta, porque haverá pressão popular para

que os prefeitos se empenhem mais em usar as verbas.

**Rito burocrático.** E o ritual a ser cumprido pelas prefeituras para conseguir recursos não é fácil. Quando é autorizado a gastar, o Ministério das Cidades abre inscrições para que prefeituras apresentem projetos candidatos a receber recursos. Esses passam por uma seleção, após a qual as verbas começam a ser liberadas conforme o andamento das obras.

O problema é que as prefeituras não conseguem elaborar projetos adequadamente, até porque eles custam caro. Diante disso, o ministério passou a liberar dinheiro também para financiar essa etapa.

**Padronização.** Outros ministérios, como o da Saúde,

da Educação e a Secretaria de Aviação Civil foram mais adiante. Eles mesmos estão elaborando projetos padronizados para oferecer às prefeituras. Isso vale para postos de saúde, creches e aeroportos regionais, por exemplo.

No caso das creches, há planos até para ajudar as prefeituras a contratar a construção. Outra mudança adotada pelo Ministério das Cidades para dar mais celeridade aos investimentos foi liberar parte dos recursos antes de a obra começar.

Primeiro, os recursos só saíam quando 30% da obra estivesse pronta. Assim, se a prefeitura não tivesse caixa para bancar a parte inicial do projeto, ela não conseguia acessar a verba federal.

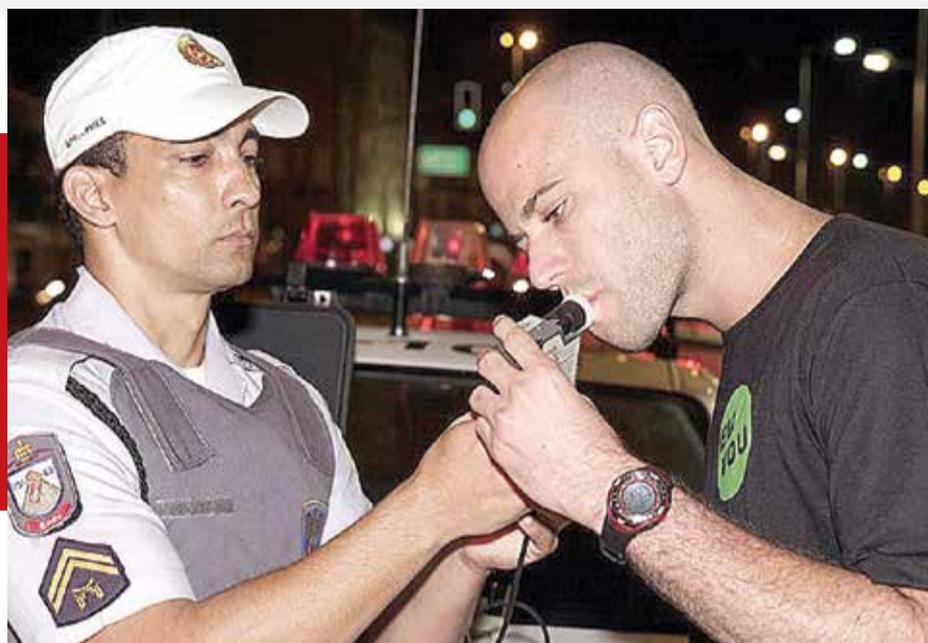
## Mistura de álcool e jovem no trânsito é mais perigosa

É de conhecimento geral que jovens motoristas são mais suscetíveis a acidentes de trânsito em comparação aos adultos. Uma análise de dados de abrangência nacional nos EUA sobre a condução de veículos sob o efeito de álcool salientou essa discrepância. Segundo a análise, os jovens podem ter suas vidas poupadas com a aprovação da proposta de redução do teor máximo de álcool permitido.

A recomendação de reduzir o teor alcoólico permitido de 0,08% para 0,05%, padrão na maioria dos países industrializados, foi feita pelo Conselho Nacional de Segurança

nos Transportes dos Estados Unidos aos 50 Estados do Distrito de Columbia.

Os menores de 26 anos são responsáveis pela maior parte das mortes em acidentes de carro nos Estados Unidos, sem levar em consideração o consumo de álcool. O álcool foi encontrado em 21% dos jovens condutores envolvidos em acidentes fatais, porcentagem superior à de outras faixas etárias. Os pesquisadores têm demonstrado que, mesmo em quantidades pequenas, o álcool pode prejudicar a capacidade de concentração ou de realização de duas tarefas simul-



taneamente. Uma ou duas doses podem causar perda de raciocínio e diminuição do tempo de reação nos motoristas menos experientes, o que pode provocar acidentes fatais.

“Os motoristas mais jovens possuem um diferencial de risco maior entre os teores 0,08% e 0,05%”, afirmou Deborah A.P.Hersman, presidente do conselho. “A redução do limite legal pode fazer com que as pessoas passem a ponderar mais antes de tomar a segunda, terceira ou quarta dose, pois cada uma au-

menta exponencialmente o nível de risco de ocorrência de colisões”.

Mais de 6.600 motoristas embriagados acabam envolvidos em acidentes fatais todos os anos, causando cerca de 10 mil mortes. Aproximadamente metade desses acidentes são causados por motoristas cujos níveis de álcool no sangue eram iguais ou inferiores a 0,16%. Se essa lei for adotada nesses Estados, os maiores ganhadores talvez sejam os jovens condutores e seus passageiros.

## A deficiência na educação para o trânsito de jovens no Brasil

Os acidentes de trânsito constituem uma das principais causas de morte e hospitalizações de jovens e adolescentes no Brasil. Os resultados da Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (Pense 2009 e Pense 2012), realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) revelaram que parcela significativa de alunos do 9º ano do ensino fundamental não respeitam as leis de trânsito ou se expõem a riscos. Fatores como o não uso de cinto de segurança em veículos motorizados, a não utilização de capacete em motocicletas, a direção de veículo motorizado, assim como o transporte em veículos conduzidos por pessoas que ingeriram bebida alcoólica foram relatados nas duas edições da pesquisa.

De acordo com Eduardo Biavati, mestre em sociolo-

gia (UnB), escritor e especialista em educação e segurança no trânsito, é um padrão mundial de que as mortes no trânsito, mas não só mortes, mas também o volume de feridos se concentra na faixa etária a partir dos 15 anos de idade até os 35 anos aproximadamente. “Esse grupo etário de adolescentes e adultos jovens estão mais expostos. É natural que esse público, se comparado com grupos mais novos estejam em circulação”.

Entre os adolescentes, cerca de 16% afirma não ter o hábito de utilizar o cinto de segurança, nas ocasiões em que se encontravam em veículo motorizado dirigido por outra pessoa.

Esse é um período em que esses jovens mais ingerem bebida alcoólica, é um momento de iniciação a direção veicular ou de uma independência para isso.

São vários elementos são só psicológicos, mas também sociais e coletivos que contribuem para uma super exposição desse grupo jovem ao risco no trânsito, explica Biavati. Existe um paradoxo, pois esse grupo, por possuir muito acesso a informação, deveria se cuidar melhor. “Nós temos uma juventude tão interconectada, com tanto acesso, no entanto, ainda é o grupo e maior exposição, de maior mortalidade, de maior ferimento, conforme padrão histórico da violência no trânsito”.

Existe uma urgência, que é impossível escondê-la que é a urgência de conscientização desse público jovem hoje, diz o especialista.

### O papel das autoescolas na formação de motoristas

Existe uma discussão sobre a responsabilidade

das autoescolas em não só ensinar novos motoristas a dirigir, mas também despertar neles o respeito e a educação para o trânsito. Segundo Biavati, o papel dos CFCs teve uma ampliação e uma incorporação de muitos temas. A antiga habilitação nas antigas autoescolas era estritamente um aprendizado de placas de trânsito para fazer a prova e aprender a passar a marcha e frear o carro. Em outras palavras, o papel da autoescola era meramente técnica.

Atualmente, o papel do CFC sofreu uma ampliação e um aperfeiçoamento muito importante. Exige-se muito mais do que uma autoescola consegue ensinar. “Não há tempo suficiente para abordar e transformar o curso de primeira habilitação em uma reflexão sobre a segurança, sobre a vida. E

essa é uma expectativa que não se cumpre e não é por que os CFCs são fracos ou irresponsáveis”, argumenta o especialista.

### Educação para o trânsito

De maneira geral, a educação para o trânsito no Brasil elege como prioridade os alunos do ensino fundamental e estaciona justo no início da adolescência. “O problema é que esse investimento precoce ele não pode parar ali, por que essa criança por melhor que seja ensinada vai se tornar um adolescente e vão passar por um período de contestação das regras”, comenta Biavati. O investimento em educação para o trânsito não deve parar no início da adolescência, pois é nesse período que esses jovens devem desenvolver a consciência e o respeito no trânsito



# JUDICIÁRIO

## Segurados precisam entender a diferença entre DPVAT e DPEM

Os seguros DPVAT e DPEM são garantias de indenização para vítimas ou familiares de vítimas de acidentes de trânsito ou marítimos, respectivamente.

Em recente decisão do STJ, os ministros da Quarta Turma negaram o pedido de viúva que pretendia receber indenização do seguro DPVAT em virtude da morte do marido, causada por um naufrágio em Santa Catarina, porque esse tipo de seguro cobre apenas acidentes envolvendo veículos automotores terrestres.

A viúva ajuizou a ação de cobrança securitária complementar contra a Seguradora Líder, em razão do falecimento de seu esposo em sinistro náutico, ocorrido em junho de 2006. Um ano depois, recebeu administrativamente da Porto Seguro Cia de Seguros Gerais o valor de R\$

10,3 mil, quantia, segundo ela, muito aquém do valor devido, de 40 salários mínimos.

Na ação, a viúva alegou que a Lei 8.374/91 – que dispõe sobre o seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga –, não estipula valor indenizatório e, desse modo, por analogia, o valor a ser utilizado é o previsto na Lei 6.194/74.

O juízo de Direito da 2ª Vara Cível de Balneário Camboriú, em Santa Catarina, acolheu o pedido da viúva e determinou que a Seguradora Líder arcasse com a diferença entre o que fora pago e o que está previsto na lei, entendendo que o DPVAT e o DPEM (Seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou suas cargas) deveriam ser tratados da mesma forma.

A Líder apelou, sustentando



Ministro Luís Felipe Salomão

sua ilegitimidade passiva, uma vez que o acidente em questão envolve embarcação e não veículo automotor terrestre. Esclareceu, ainda, que a viúva deveria ter acionado a seguradora emitente do bilhete do seguro DPEM, conforme a Lei 8.374/91.

O Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) reformou a sentença, entendendo que as ações

de cobrança de seguro obrigatório envolvendo embarcações são regidas pela Lei 8.347/91, no que torna inaplicável a Lei 6.194/74 devido à sua especialidade.

No STJ, a defesa da viúva sustentou que o seguro obrigatório por danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga, e o seguro obrigatório por danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas, ou não, foram instituídos pelo Decreto-lei 73/66 e possuem a mesma função, devendo ser tratados da mesma forma.

O relator do caso, ministro Luís Felipe Salomão, afirmou que a Líder não tem legitimidade passiva para figurar na ação de cobrança proposta pela viúva. Segundo Salomão, o sinistro envolveu embarcação identificada que, ao tempo do acidente, possuía

seguro DPEM contratado com seguro específico, a Porto Seguro Cia de Seguros Gerais.

“Aplicando-se a legislação regente do seguro ora em análise, entendo que a Porto Seguro é a única legitimada passiva a responder por eventual complemento do seguro DPEM”, disse o ministro.

Salomão ressaltou ainda que o valor recebido pela viúva está de acordo com o definido pela Resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) n. 128 de 2005, que em seu artigo 13 estipula que os danos pessoais cobertos pelo seguro DPEM compreendem as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares, que serão pagas diretamente ao beneficiário, observado o valor de R\$ 10,3 mil no caso de morte.

## Suspensa decisão que impediu passeatas de bloquear trânsito de carros e pessoas em MG

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luiz Fux suspendeu, no dia 20 de junho, decisão do desembargador Barros Levenhagen, do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJ-MG), que havia fixado regras para a realização de passeatas em Minas Gerais.

Segundo a determinação do desembargador, essas passeatas não poderiam embargar vias de acesso ao Estádio do Mineirão e do entorno, bem como outras regiões e logradouros públicos situados em Minas Gerais. O desembargador também ampliou o entendimento a qualquer manifestante no estado, que ficou impedido de bloquear o trânsito de pessoas e veículos ou o regular funcionamento dos serviços públicos estaduais.

A decisão do TJ mineiro atendeu a pedido do governo do estado contra passeatas organizadas pelo Sindicato dos Servidores da Polícia Cível do Estado de Minas Gerais (Sindpol) e pelo Sindicato dos Trabalhadores em Educação de Minas Gerais (SIND-UTE/MG).

Para o ministro Luiz Fux,



ao estabelecer as restrições, o desembargador “se distanciou dos balizamentos fixados” pelo Supremo no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 1969. Segundo ele, “manifestações têm sido realizadas diariamente em diversas cidades do país, de modo que a manutenção da eficácia da decisão impugnada tolhe injustificadamente o exercício do direito de reunião e de manifestação do pensamento por aqueles afetados pela ordem judicial”.

A decisão na ADI 1969 foi tomada em 2007 e declarou inconstitucional o Decreto 20.098/99, do Distrito Federal, que impedia a realização de manifestações pú-

blicas, com a utilização de carros, aparelhos e objetos sonoros na Praça dos Três Poderes, Esplanada dos Ministérios e Praça do Buriti. Os ministros entenderam que a regra restringia a garantia constitucional ao direito de reunião.

De acordo com o voto do relator da ADI, ministro Ricardo Lewandowski, acolhido por unanimidade, “proibir a utilização de carros, aparelhos e objetos sonoros, nesse e em outros espaços públicos, inviabilizaria por completo a livre expressão do pensamento nas reuniões levadas a efeito nesses locais, porque as tornaria emudecidas”.

Em sua decisão, o ministro Luiz Fux ressaltou que a Constituição garante o direito de manifestação, “desde que sem vandalismo e depredação do patrimônio público e privado”. Ele também ressaltou que fica preservado “o poder de polícia estatal na repressão de eventuais abusos” nessas manifestações populares.

A liminar do ministro Luiz Fux foi concedida na Reclamação (Rcl) 15887, ajuizada pelo SIND-UTE/MG.

## STJ mantém licitação de novo modelo de transporte público no Distrito Federal

A implantação do novo modelo de transporte público no Distrito Federal foi garantida pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ). Duas decisões da Segunda Turma no dia 25 de junho mantêm as linhas operadas pelas empresas Viação Planalto Ltda. (Viplan) e Condor Transportes Urbanos Ltda. no processo licitatório para a implantação do novo modelo de transporte público.

As empresas haviam obtido na primeira instância decisão favorável que excluía da Concorrência Pública 1/2011 – ST as linhas operadas por elas. Mas o Tribunal de Justiça do Distrito Federal (TJDF) suspendeu seus efeitos. Para o tribunal local, a decisão violaria a ordem e a economia públicas, ao inviabilizar a implantação do novo sistema de transportes.

Para o relator do caso no STJ, ministro Mauro Campbell Marques, a suspensão parcial da licitação, em relação às linhas exploradas pelas empresas, impediria a mudança do modelo de concessão no Distrito Federal.

O novo modelo divide geograficamente a capital em bacias e lotes. Para o ministro, “a existên-



cia simultânea do modelo antigo (de linhas) e do novo modelo é impossível, pela incompatibilidade dos sistemas, e a não inclusão na licitação das linhas em questão impossibilitaria as mudanças previstas para o sistema público de transporte, mostrando-se absurda a decisão originária”.

**Sistema caótico** - O relator também ressaltou que os direitos das empresas em recuperação judicial devem ser reconhecidos, desde que estejam em dia com suas obrigações na recuperação.

Porém, não é possível admitir, no âmbito da suspensão de segurança, que “todo um processo de reorganização do já caótico sistema de transporte público” seja interrompido, a ponto de impedir a correção de rumos no setor, implementada pela administração.



# LEGISLATIVO

## Assembleia quer que Detran/SC notifique motorista do vencimento da CNH

Quem estiver com a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) prestes a vencer deverá ser informado pelo Detran/SC 60 dias antes da data do vencimento da validade da carteira. A proposta foi defendida pelo presidente da Assembleia Legislativa, Joares Ponticelli (PP), que solicitou ao governador Raimundo Colombo que envie à Casa um projeto de lei neste sentido.

O ex-deputado Dagomar Carneiro foi o autor de um projeto de lei que obrigava o Detran/SC a notificar o motorista com antecedência de 30 dias. Mas a matéria não foi regulamentada pois a iniciativa deveria partir do Poder Executivo. Com base nesta proposta, Ponticelli sugeriu que o governo tome a iniciativa de propor a lei.

“Muitas pessoas recebem multa de trânsito por não estarem atentas ao prazo de validade da CNH. Por isso o Detran deverá avisar previamente que é preciso renovar o documento. O governador aprovou a ideia e vai encaminhar um projeto oficializando o procedimento”, informou o presidente da Assembleia Legislativa.



Deputado Joares Ponticelli (PP)

Se a sua CNH (Carteira Nacional de Habilitação) está prestes a vencer, ou já está vencida, saiba que você pode dirigir com o documento até 30 dias após seu vencimento. A renovação deve ser solicitada na Ciretran de sua cidade. Verifique o local de registro de sua CNH. Em caso de mudança de município, é preciso solicitar a transferência de habilitação.

## Pessoa com deficiência poderá renovar a CNH gratuitamente

O Projeto de Lei 4985/13, em análise na Câmara, estabelece a gratuidade na obtenção e na renovação da carteira de motorista pela pessoa com deficiência física. Segundo a proposta do deputado Carlos Brandão (PSDB-MA), a emissão do documento será paga com recursos arrecadados na cobrança das multas de trânsito.

O projeto inclui a medida no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). Hoje a lei determina que a receita arrecadada com multas seja aplicada, prioritariamente, em sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Segundo Carlos Brandão, a medida beneficiará a autonomia da pessoa com deficiência e atenderá ao preceito constitucional de igualdade para



Deputado Carlos Brandão

todos os brasileiros. As pessoas beneficiadas pela proposta, diz o parlamentar, acabam oneradas com a cobrança adicional de taxas referentes ao veículo adaptado oferecido pelas autoescolas e também nos exames de trânsito.

“Impõe-se tratar de forma diferenciada os indivíduos com limitações, para compensar restrições. Em sua trajetória de formação e inserção no mercado de trabalho, as pessoas com deficiência física devem superar as dificuldades próprias à sua condição, o que afeta as oportunidades de inclusão social”, afirma.

O projeto tramita em conjunto com o PL 7699/06, que institui o Estatuto do Portador de Deficiência. As propostas estão prontas para serem analisadas pelo Plenário.

## Deputado critica Resoluções do Contran

O deputado federal Carlos Magno (PP-RO) criticou duramente em entrevista às rádios as Resoluções 429/12 e 434/13 do Contran que obrigam o emplacamento de tratores, máquinas agrícolas e de pavimentação, além de estabelecer normas para registro destes mesmos veículos a partir de junho.

Para o parlamentar esta exigência causará transtornos e custos aos produtores, que certamente serão repassados aos consumidores. Comentou ainda que entende a preocupação do Conselho em aplicar as leis de trânsito com a exigência do emplacamento e dificultar os roubos e furtos com o registro, mas acrescentou que é preciso encontrar alternativas no Congresso Nacional para suspender estas resoluções



Deputado Carlos Magno

e ajustar estas exigências de modo que não prejudique o produtor rural, pois, para o progressista a aplicação destas resoluções implicarão em despesas extras como a cobrança de licenciamentos e taxas como a do IPVA, que são aplicadas para veículos que transitam em vias urbanas o que não é o caso de tratores e máquinas agrícolas.

Carlos Magno reconheceu ainda que os tratores até podem chegar a transitar em estradas, mas é incomum segundo o deputado “quando se é necessário atravessar a lavoura e não é possível fazer esta travessia dentro da propriedade, o trator faz uso da estrada que normalmente é de terra, e esta situação é rara e de percurso curto, pois, este tipo de veículo é para o campo e não para a cidade”.

## Embalagem de bebida poderá ter foto de acidentes

Todas as embalagens de bebidas alcoólicas poderão ter fotografias de acidentes automobilísticos e mensagens de advertência sobre o risco do consumo de álcool associado à direção. A medida está prevista no Projeto de Lei 5050/13, do deputado Reinaldo Azambuja (PSDB-MS), que acredita que as mensagens devem diminuir o número de acidentes no trânsito.

“É dever do Poder Público zelar pela segurança da população e um dos meios de fazê-lo é a propaganda com conteúdo de advertência quanto aos males que a combinação álcool-volante ocasiona às famílias, à sociedade e aos cofres públicos. As empresas que exploram o ramo de bebidas alcoólicas têm responsabilidades sociais e, por isso, devem contribuir para a mitigação dos efeitos

que os seus produtos ocasionam, como é o caso de acidentes automobilísticos”, comenta.

De acordo com a proposta, as fotografias e mensagens deverão ser trocadas pelo menos a cada cinco meses.

A proposta foi apensada ao PL 6869/10 e será analisada por comissão especial e pelo Plenário, em regime de prioridade.



Deputado Reinaldo Azambuja

## Comissão aprova desoneração de tarifas de transporte público

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado concluiu no dia 2 de julho a votação do projeto PLC 310/2009, que pode diminuir em até 15% o valor das tarifas de ônibus com isenções de impostos e contribuições por meio do Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (Reitup). A redução das tarifas é uma das principais reivindicações das manifestações populares que tomaram as ruas do país.

Aprovada em caráter terminativo, o projeto deve seguir direto para a Câmara dos Deputados, se não houver apresentação de recurso para que a matéria seja apreciada no plenário do Senado.

A proposta dá mais transparência ao setor de transporte público uma vez que os empresários terão que divulgar na internet suas planilhas de custo para que qualquer cidadão tenha acesso.

Para aderir ao Reitup, será preciso cumprir algumas condições. A primeira é que a escolha das empresas responsáveis pelo sistema de transporte público seja por meio de licitação. “Hoje, 95% das linhas de ônibus no país não foram



licitadas”, disse o relator da proposta na CAE, Lindbergh Farias (PT-RJ). Por causa disso, os governos terão prazo de dois anos para fazerem licitações e se adequar ao bilhete único ou ao sistema integrado de transporte.

Para terem direito às desonerações, estados e municípios também terão que instalar um Conselho de Transportes com participação da sociedade civil.

Uma emenda apresentada pelo senador Aloysio Nunes (PSDB-SP) garante que tudo que implicar em subsídio da prefeitura e do estado para reduzir tarifa, assim como tudo que for investido em transporte coletivo, poderá ser abatido da prestação mensal da dívida de estados e municípios com a União.

Outra emenda aceita, proposta pelo senador Blairo Maggi (PR-MT), incentiva a frota verde, ao passar de 5% para 20% o percentual de biodiesel no diesel utilizado no transporte público.

# Adolescentes assumem que têm dirigido ilegalmente no país

Crianças e adolescentes entre 13 e 15 anos estão sob grande risco de sofrer acidentes de trânsito. Contrariando as leis, são transportadas por pessoas alcoolizadas, quando não assumem eles mesmos a direção de veículos motorizados. Os dados são da Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Divulgado no dia 19 de junho, o levantamento, feito com cerca de 110 mil jovens do ensino fundamental, revela que três a cada dez dirigiram nos 30 dias anteriores à pesquisa, apesar de a idade mínima para dirigir no país ser 18 anos. A proporção é maior entre os



meninos (38,6%) que entre as meninas (16,6%) e mais alto na Região Norte, onde a média chegou a 34,7%.

À beira de acidentes de trânsito, uma das principais causas de morte e hospitalização de jovens

no país segundo a própria pesquisa, os estudantes também correm risco ao serem transportados por

adultos alcoolizados. O levantamento mostra que 22,9% deles foram transportados em veículos dirigidos por motoristas que beberam, nos 30 dias antes da entrevista.

Dois, a cada dez alunos, contaram que não colocaram o capacete ao andar de moto e 16% não afivelaram o cinto de segurança. “Os resultados estão de acordo com as elevadas taxas de morbimortalidade de jovens no país por ATT (acidentes de transportes terrestres), o que reforça a importância de ações educativas para adolescentes [...] além de fiscalização rigorosa”, avalia o especialista Otaliba Libânio de Moraes Neto.

## Envio de SMS por reconhecimento de voz ao dirigir causa mais distração

Vinte e quatro por cento dos acidentes de trânsito nos Estados Unidos estão relacionados ao uso do celular. A tecnologia de reconhecimento de voz enquanto se dirige gera mais distração do que ouvir rádio ou falar com o carona, afirma um estudo publicado no início de junho nos Estados Unidos.

Pesquisadores da Universidade de Utah desenvolveram novas técnicas para medir a distração cognitiva dos motoristas. Os 32 participantes do estudo se submeteram a uma série de testes realizados em automóveis e em simuladores, usando um capacete com sensores capazes de detectar os movimentos e reações.

Os primeiros resultados da pesquisa mostraram que o envio de mensagens de texto através da nova tecnologia de reconhecimento de voz - já presente em muitos veículos - gera uma distração maior para o motorista do que ouvir rádio ou conversar com o carona.

“Isto indica claramente que instalar sistemas de reconhecimento de voz nos veículos pode ter consequências imprevisíveis, afetando a segurança nas estradas”, destacaram os pesquisadores, que tiveram sua pesquisa financiada pela Fundação AAA para a segurança no trânsito.



“O fato de a nova tecnologia permitir o motorista manter seus olhos na pista não quer dizer que seja possível garantir a segurança total quando o veículo está em movimento”, explicaram.

Os 12 homens e 20 mulheres que participaram do estudo - com idades entre 18 e 33 anos - sofreram algum acidente de trânsito e reconheceram utilizar regularmente seu celular enquanto dirigem.

Um comunicado do Conselho Nacional de Segurança publicado no ano passado descobriu que 24% dos acidentes de trânsito nos Estados Unidos estão relacionados ao uso do celular enquanto se dirige, apesar das proibições em muitos estados do país.

## Londres vive boom de bicicletas na hora do rush

Censo de mobilidade revela que os ciclistas já representam um quarto do tráfego de veículos nas ruas londrinas. Em algumas vias, eles chegam a responder por 64% do trânsito no horário de pico.

Os adeptos das bicicletas estão mostrando que vieram para ficar e que os planejadores urbanos precisam agir rápido para garantir infraestrutura para esse transporte sustentável. Enquanto Amsterdã, o paraíso mundial dos ciclistas, procura soluções para lidar com os crescentes congestionamentos de bicicletas, a cidade de Londres tem de lidar com uma nova realidade - o “boom” de ciclistas na hora do rush.

Um censo de mobilidade sobre duas rodas feito pela organização Transport for London revela que os ciclistas já representam um quarto do tráfego de veículos nas ruas da cidade durante o horário de pico. A proporção é ainda maior em algumas rotas populares, como a Theobalds Road, no bairro de Holborn, onde as bikes respondem por impressio-

nantes 64 por cento do fluxo do trânsito.

O estudo mostra ainda que os ciclistas fazem 570 mil viagens em Londres, todos os dias - quase o dobro dos 290 mil idas e vindas registradas em 2001.

Ao longo do dia, fora da hora mais crítica, as bicicletas compõem 16 por cento de todo o tráfego rodoviário da cidade.

Números como esses podem se traduzir de forma positiva para a cidade, afugentando críticas e dando suporte para tirar do papel o plano ambicioso do prefeito londrino, Boris Johnson, de implementar um programa de quase um bilhão de libras para expandir a infraestrutura cicloviária de Londres.

Além dos benefícios ambientais e para a saúde, a cidade tem outro bom motivo para apostar nas bicicletas. Há dois anos, um estudo feito pela London School of Economics (LSE) mostrou que a prática do ciclismo rende em média 2,9 bilhões de libras esterlinas ao país, cerca de 7,9 bilhões de reais.



**Bicicletas no meio do trânsito de veículos em Londres**

## Motorista que perder CNH por beber vai para lista negra em São Paulo

Quem perder a carteira de habilitação por dirigir bêbado no Estado deverá ter uma punição a mais, além da suspensão do direito de dirigir: a exposição do nome e do número do documento em uma “lista negra” publicada pelo Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo.

A chamada “punição moral” pela lei seca foi aprovada no dia 5 de junho pela Assembleia Legislativa e será encaminhada para sanção do governador Geraldo Alckmin.

Em São Paulo, até agora, o Diário Oficial do Estado só publicava uma relação dos motoristas que perderam temporariamente a

Carteira Nacional de Habilitação (CNH) por dirigir embriagado. Mas a lista trazia apenas o número do documento, sem a exposição do nome do condutor.

O texto do Projeto de Lei 21/2012 é do deputado Cauê Macris (PSDB) e havia sido apresentado no plenário neste ano. É a primeira legislação do gênero no País, embora uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) de 2005 já obrigasse os Detrans de todos os Estados a enviar a relação dos motoristas que perderam a carteira para o Registro Nacional de Condutores Habilitados.

O deputado diz esperar que a publicidade dos



nomes dos infratores traga mais prejuízos do que apenas problemas com a imagem do infrator. “As seguradoras fazem buscas pelos nomes dos infratores e as pessoas são pesquisadas na internet, nas redes sociais, antes de entrevistas de emprego”, diz. Mas a Constituição não garante a preservação da privacidade de todos os cidadãos? “Não me preocupo com essas pessoas que cometeram

crimes”, rebate o deputado.

A lista negra dos motoristas que bebem deverá, segundo o texto aprovado, “vir preenchida com o nome completo do infrator, o respectivo número do registro da carteira de habilitação e a fundamentação da punição administrativa”.

O advogado especialista em direito de trânsito Rosan Coimbra faz uma ressalva: a relação dos motoristas que perderam a carteira só pode

ser divulgada depois de esgotadas todas as chances de recurso.”

Até alguns anos atrás, o motorista que era flagrado bêbado só perdia a habilitação quando o delegado que fazia o flagrante enviava a autuação ao Detran. Era um processo medieval. Agora, o Detran tem um sistema de buscas no registro das ocorrências da polícia e instaura processo quando detecta os casos.”

## Motoristas supostamente favorecidos por fraude em habilitações demonstraram dificuldade em dirigir durante reexame

Um dos pontos em que a Polícia Civil faz buscas da Operação Teseu, que investiga um suposto esquema de venda de habilitações para motoristas no Rio Grande do Sul, é a Divisão de Exames Teóricos e Práticos do Departamento Estadual de Trânsito (Detran). A investigação de um ano e oito meses ocorreu com apoio do comando do Detran.

A polícia investiga suspeitas de que

examinadores e instrutores receberiam vantagens para aprovar candidatos em exames teóricos e práticos para retirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Durante a investigação, a polícia pediu que o Detran realizasse reexame em casos em que havia suspeita de favorecimento. Vinte e três candidatos foram chamados a repetir provas. Dos que atenderam ao chamado, a maio-

ria foi reprovada. Um dos casos mais graves foi de um homem que entrou no carro e não sabia o que fazer. Ao tentar mostrar a habilidade em uma moto, caiu. Alguns candidatos não compareceram no reexame.

**NOTA OFICIAL** - O Departamento Estadual de Trânsito (Detran/RS) divulgou nota para esclarecer os procedimentos a serem tomados depois de deflagrada a Operação Teseu.

Segundo o texto, os “servidores investigados, que estejam exercendo função de chefia, já estão sendo dispensados da designação”. Além disso, o Detran reforça que partiu do próprio órgão os primeiros indícios de irregularidades cometidos por funcionários públicos. Diz ainda que seguirá colaborando com a Polícia Civil “em todo o processo investigatório”, assina, Leonardo Kauer Presidente do Detran/RS.

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

**KOERICH**  
Gente Nossa

A NÚMERO  
**1**  
EM MÓVEIS

**Art. 58.** Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

**Parágrafo único.** A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

EMPRESAS  
**CONCREMAT**  
soluções integradas de engenharia



## CARTAS

### Corpo Doente

“Tenho recebido o Jornal O MONATRAN, em meu endereço residencial. Agradeço a gentileza e os parabéns, pelas matérias muito bem elaboradas. Não pretendo, nem posso, criticar irresponsavelmente, o Jornal. Mas, peço vênua para fazer pequenos comentários.

No Editorial, Corpo Doente: **‘Entretanto, com um trabalho de prevenção eficiente, será possível alcançar um trânsito sadio.’** Em muitas, senão todas atividades, se pudermos prevenir, quanta economia poderíamos fazer!! Economia de recursos monetários, materiais, de vidas humanas....

Mas, muitos dos motoristas brasileiros precisam ser tratados como crianças mal educadas. Têm que receber castigos (severos). Não bastam palavras motivadoras, para comovê-los! As punições têm que ser MUITO severas! Ou, se prefere que ‘as coisas continuem como estão?’

Para não me alongar, desculpem, listarei ideias soltas, mas que para bons conhecedores do assunto, poderão fazer sentido: instrumentos para medir resíduos de escapamentos (de todos automotores), instrumentos para medir ‘decibéis’ e teor alcoólico, Batidas **inopinadas**, no tempo e nos locais, levantamento ecobatimétrico de nossas baías,

FISCALIZAÇÃO EFICIENTE (e insistente).

Uma sugestão, se já não é feito, fazer a cobrança da presença de policiais nos acidentes de trânsito. Por que os cidadãos, que pagam os policiais, vão arcar com despesas de motoristas imprudentes, bêbados, que causam acidentes?

Parabéns, pela dedicação a esse problema tão sério quanto vasto!”

**Luiz Carlos Bado Bittencourt**  
- Florianópolis/SC

### Bons exemplos

“Muito legal a nova seção criada para valorizar bons exemplos e boas práticas no trânsito. Com certeza existem muitos bons motoristas e cidadãos que renderão ótimos perfis, assim como foi o do senhor Etelvino Vidal Vieira. Fiquei impressionada ao ver alguém que tanto já fez pela sociedade, se compadecer tanto com a questão da segurança viária. Embora devesse ser uma preocupação de todos nós, há muita gente que, simplesmente, ignora, sem dar a mínima importância. Inclusive nossos administradores públicos que, em tese, deveriam ser os primeiros a tomar alguma atitude.”

**Juliana Nunes** - Florianópolis/SC

### Curva da morte?

“Também não entendo o porquê deste estardalhaço em torno de uma das muitas curvas da nossa cidade. Acredito que se os motoristas simplesmente obedecessem à legislação vigente, o problema já estaria resolvido. No máximo, deveria haver um investimento com melhor sinalização. Tudo além disso, não passa de desperdício de dinheiro público. Além do mais, é bem possível que as mudanças apenas apresentem os ‘velocistas’ de plantão. Isso sem contar que, em alta velocidade, até as retas mais perfeitas podem virar da morte.”

**João Freitas** - Florianópolis/SC

### Pardais

“É uma pena que os motoristas brasileiros não saibam respeitar os limites de velocidade sem serem vigiados. Ainda, já que esta é nossa realidade, fico feliz que os pardais da capital catarinense tenham voltado à ativa. Mais do que nunca, como bem ressaltou o Dr. Ildo Raimundo Rosa, esperamos que a arrecadação desses dispositivos sejam destinados para o trânsito, sua fiscalização e educação, como prevê o próprio Código de Trânsito Brasileiro.”

**Alexandre Ramos** - Florianópolis/SC

### Sua majestade O pedestre

“ADOREI a campanha do Ministério das Cidades intitulada ‘Sua majestade O pedestre’. Especialmente depois de ver o vídeo no site do MONATRAN. Muito legal a ação e creio que ela deveria ser estendida a todo o Brasil. Ainda, no centro de Florianópolis, creio que deveria ter uma campanha que conscientizasse os pedestres de que eles não são os donos da rua, nas proximidades do TICEN. Fico enraivecido ao ver o desrespeito da maioria, invadindo o asfalto, enquanto o semáforo ainda está aberto para os carros. Um absurdo!”

**Marcos Cunha** - São José/SC

### Homenagem

“Parabenizo o articulista José Roberto de Souza Dias pela justa homenagem ao publicitário e jornalista Rui Fernandes. Foi muito importante compartilhar sua imprescindível atuação em prol da construção de um trânsito mais seguro. Homens como esse deveriam ser eternos. Ainda, sabemos que o seu exemplo seguirá para sempre.”

**Marilda Dias** - Campo Grande/MS



# Nova lei seca ainda pode ter brechas

No trânsito, uma fração de segundos, um cochilo, ou mesmo a não reação acaba com uma vida ao mesmo tempo que deixa um buraco na vida de todas as pessoas que amam a vítima. Foi para evitar situações como essa que o Congresso Nacional aprovou no final do ano passado maior rigor à Lei Seca.

Só em 2012 foram 61 mil mortes no trânsito, segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária. Se em 2013 esse número se repetir, ou mesmo que reduza à metade, a mesma subjetividade de antes continuará revoltando familiares, porque a pena maior seria aplicada caso comprovado homicídio doloso (quando há intenção de matar), mas essa dita "intenção" pode ser interpretada de várias formas por juízes.

Tal dilema vive a família de Rayane Pinto Cunha, de 17 anos, atropelada em Mãe do Rio, Pará, no último dia 26 de maio. A jovem voltava de um balneário com o amigo Roberto Dhonison Castro dos Santos, de 23 anos, quando teriam sido atingidos na calçada pelo automóvel pertencente ao comerciante Nelson Sousa Barbosa, de 33 anos. Dentro do carro dele foi fotografada uma garrafa de cerveja e o



próprio estaria voltando de uma festa, e mesmo assim o teste do bafômetro realizado teria atestado menos do que 0,3 mililitro por litro de ar expirado pela boca, que seria equivalente a um ou dois copos de bebida, o que, conforme determina a lei, atestaria embriaguez.

A família já conseguiu algumas testemunhas oculares para ajudar em depoimentos e um dos irmãos da vítima que mora naquela cidade afirma que o teste do bafômetro teria sido realizado apenas no outro dia e não na mesma hora pela Polícia Rodoviária Federal

como afirma o delegado que cuida do caso. "O teste foi feito na mesma hora pela PRF e infelizmente não atingiu o limite imposto pela lei para atestar que ele dirigia embriagado. Nelson foi indiciado por homicídio culposo e lesão corporal, já que o namorado de Rayane também foi atingido e hospitalizado", comentou a autoridade policial que preferiu não se identificar.

"Todo mundo que estava lá viu que o motorista estava porre. Viram ele saindo de uma festa. Nós só queremos justiça", afirmou a dona de casa Odete Pinto, de 38 anos,

irmã de Nayara. A vontade da família é que o condutor responda por homicídio doloso, e possa pegar de 12 a 30 anos de prisão. No caso de Homicídio Culposo no trânsito (sem intenção de matar), o réu pode pegar de dois a quatro anos, podendo aumentar de 1/3 à metade caso atropelar a vítima na calçada ou em faixa de pedestre, se dirigir transporte coletivo, quando deixar de prestar socorro, etc., o que deixaria a pena ainda branda, para familiares.

E esse caso ilustra alguns casos que ocorrem corriqueiramente. A família do

agressor possui mais recursos que a da vítima. Um bom advogado criminalista pode conseguir convencer o júri e/ou o juiz de que, mesmo que o condutor tenha cometido imprudência ao dirigir, ou que tenha atropelado a vítima numa manobra descabida, não havia intenção de matar, dessa forma o homicídio será considerado culposo e a pena, já leve, poderia ser ainda menor por tratar-se, na maioria dos casos, de réus primários.

Segundo o diretor da Divisão de Homicídios da Região Metropolitana de Belém, o delegado Pedro Monteiro, a lei deveria ser mais rígida para os casos de acidente de trânsito em que há óbito de forma que o motorista foi obviamente imprudente. "Pra mim, se a pessoa atropelar a vítima na calçada, na faixa de pedestre ou algo assim o homicídio deveria ser considerado automaticamente doloso", opinou.

Para ele, os homicídios que acompanha e os crimes no trânsito serão resolvidos com mais educação e não com mais punição, porém, é contraditório que a lei no trânsito tenha endurecido para a prevenção e tenha continuado branda para casos em que a prevenção não funciona.

## ESPAÇO LIVRE

Daltro Halla

## País de brincadeira

É por todos sabido que um dos sérios e graves problemas do país gira em torno dos malefícios decorrentes do abusivo uso do álcool. Campanhas são realizadas prudentes e incessantemente pela mídia e o próprio governo antecipando seu pernicioso efeito estabeleceu a "lei seca". Esta teria como objetivo não só atingir como alvo os motoristas, mas também minimizar as dissídias em todos os níveis. Cristalino é seu objetivo, pois tal medida minimizaria as incontáveis mortes no trânsito e os constantes tumultos registrados nos campos futebol.

Com a proximidade da Copa, está havendo uma pressão para que seja liberada a venda de cerveja nos estádios. Aliás, acabou sendo liberada durante a Copa das Confederações. Tal imposição se deve a uma

determinação da própria FIFA que está "ordenando" uma mudança em nossa legislação para liberar sua venda (cerveja) naqueles locais. Demagogicamente, nosso ex-presidente Lula, à época, ao arripio da lei, num de seus costumeiros arroubos, garantiu que fosse atendida tal pretensão.

Vemos agora, estarecidos, o Congresso cooptar servilmente com a liberação da venda da cerveja, conduta até então censurada como altamente pernicioso pelos resultados e experiências já registrados nos estádios, e por todos sabido.

Constatamos mais uma vez, que os interesses econômicos prevalecem sobre os da coletividade quando se visa à ordem segurança. Esta é a postura de autoridades irresponsáveis, políticos insensíveis e de-

magos que se curvam perante o poder econômico.

Com sua atitude passarão a ser coniventes e responsáveis por incontáveis e previsíveis infortúnios. Indignam-se depois hipocritamente, diante dos deletérios e altos índices de desventuras daí decorrentes. Assim, após o parecer do próprio deputado relator, para honrar a insensata e inconsequente postura do ex-presidente Lula, o próprio Congresso desonrou-se a si mesmo mais uma vez. E o povo também, novamente num mutismo se genuflexa como vaquinha de presépio. Amém.



# Trânsito no país deve melhorar até 2014

A Copa das Confederações é um evento teste para a Copa do Mundo de 2014. A equipe de Felipão fez a lição de casa, vencendo a competição com certa tranquilidade. Mas fora isso, muita coisa precisa melhorar. Ainda que os manifestos pelo Brasil clamando por melhorias no transporte público não tivessem acontecido, certamente os jornalistas estrangeiros não teriam dificuldades para perceber que a mobilidade urbana no país passa por dificuldades. Esse foi o principal problema citado pela maioria dos jornalistas que conversaram com os repórteres do SporTV nos centros de imprensa.

No Rio de Janeiro, no início da competição, a Itália decidiu treinar apenas uma vez no campo anexo do Engenhão, justamente por conta dos engarrafamentos entre o hotel e o estádio. A seleção do Uruguai ficou um dia sem treinar em Recife por dificuldades



no acesso ao centro de treinamento.

Maurício Ymay, da Televisa, do México, afirmou que, embora a infraestrutura, em relação a estádios e televisões, esteja suficiente, falta acertar certos detalhes, como o trânsito. “Brasil e México se parecem nesse sentido. No México temos um trânsito caótico, mas nos surpreendemos que, em diversas cidades do

Brasil, também encontramos o mesmo problema. O trânsito tem que ser um dos pontos a polir para a Copa do Mundo”, destacou.

Arturo Lezcano, repórter da Espanha, considerou boa a organização da Copa, porém, apontou alguns problemas na estrutura. “Em Recife, eu acompanhei a seleção do Brasil, do Uruguai, da Espanha. Trabalhamos em um estádio

maravilhoso, mas que não tinha estacionamento para a imprensa. Existem padrões europeus muito exigentes e, talvez por isso, a imprensa esteja sendo tão dura com o Brasil. Do mesmo jeito que os times estão em construção para 2014, o Brasil também. Acredito que vamos ter uma Copa como tem que ser”.

Já Paulo Ramires, da rádio RAC, da Espanha, disse que

o Brasil não está preparado para organizar uma Copa do Mundo. “O trânsito é um problema muito grande para os jogadores. Para os torcedores e imprensa, o transporte precisa melhorar muito. Insegurança não é problema, é como em qualquer país, você tem que tomar cuidado onde você está andando. Mas a infraestrutura é o problema. Andar na rua de táxi, de ônibus, de metrô, sei lá, é muito, muito, complicado. Você demora muitas horas para chegar ao estádio ou ao local de treino. Isso acaba deixando todo mundo que trabalha um pouco chateado”, lamentou.

Para Kolin Osu, repórter da Nigéria, ainda há muito para ser feito. “Veja o centro de mídia. As coisas ainda precisam ser ajustadas por aqui. Acho que o Brasil vai estar pronto, mas, por enquanto, eu acho que a África do Sul estava um pouquinho melhor neste estádio”, comparou.



Recuperação da Ponte Maurício Joppert, entre SP e MS

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

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

[www.concremat.com.br](http://www.concremat.com.br)

  
**CONCREJATO**  
obras especiais

Líder em restauração  
e recuperação  
de estruturas.