

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JUNHO 2014 - ANO 5 - Nº 54



IDOSO X TRÂNSITO

Especialista em avaliação psicológica defende que os idosos que apresentam algum tipo de declínio funcional devem fazer exames psicológicos para avaliar a aptidão para dirigir. Página 16

CEF libera R\$ 162 milhões para obras de mobilidade

Comissão aprova infração grave para motorista que estacionar em vaga para idosos

Página 11



O prefeito Cesar Souza Júnior, durante a assinatura do contrato de financiamento do anel viário que prioriza o transporte coletivo e do sistema de teleférico que vai ligar o Centro à Trindade, afirmou que o problema da mobilidade em Florianópolis só se resolve se o incentivo ao transporte individual for colocado em segundo plano. Página 8.

Algumas infrações ainda não conhecidas pela população

Problemas culturais e falta de conscientização são alguns dos fatores.

Página 4



SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.



PROIBIDO ULTRAPASSAR



VELOCIDADE MÁXIMA



RETORNO PROIBIDO

EDITORIAL

Perda irreparável

No último mês de maio, acompanhamos com pesar o luto dos amigos e familiares dos três jovens, que perderam a vida em um acidente de carro na Beira-Mar Norte, na madrugada do dia 17, quando voltavam da 1ª Etapa do Campeonato Catarinense de Arrancada 2014. Além das três mortes, o único sobrevivente do acidente continua internado, em coma induzido.

Mesmo não sendo possível afirmar as efetivas causas do acidente, algumas evidências apontam para o excesso de velocidade, resultante de uma provável disputa de "racha". Imagens registradas pela Polícia Militar mostram que o velocímetro marcava 180Km/h na hora do acidente. Além disso, imagens de câmeras de trânsito, monitoramento da Avenida e o depoimento de testemunhas do acidente sugerem na investigação a hipótese de se tratar de um "racha".

Apesar de o laudo pericial do veículo ainda estar sendo aguardado, já foi apurado que o carro envolvido estava sem os quatro amortecedores. Na linha de investigação, a retirada dos amortecedores seria uma forma de mexer na aerodinâmica do veículo. Justamente esse pode ter sido a principal causa do acidente.

Muito já se debateu sobre a influência do Campeonato de Arrancada no comportamento desses jovens. Mas, apesar de não podermos afirmar que este evento específico tenha aguçado essa disposição de desejo por velocidade, num desafio temerário ao perigo, tudo leva a crer que é bem provável que as vítimas estivessem envolvidas por uma sensação, que os imbuíu de muita gana para reproduzir o que haviam acabado de assistir.

Além disso, toda esta tragédia nos faz refletir sobre a eficiência da legislação vigente com relação a promoção deste tipo de evento e até mesmo a autorização de modificações no veículo, que acabam por catalisar a gravidade do acidente.

Mesmo que a responsabilidade por este tipo de situação tenha a sua parcela individual, de conscientização cidadã ou a falta dela, de se querer, por vontade própria, se expor ao risco, não estariam omissas as autoridades competentes, bem como os órgãos reguladores?

E nós? Como sociedade? Vamos continuar assistindo a esta carnificina, sem tomar nenhuma providência saneadora?

As vezes, parece que esta era de politicamente correto criou um estado de torpor generalizado que continua ameaçando a normalidade e os bons costumes.

NOTAS E FLAGRANTES

Por **Fernanda Maciel**
fernandamaciel@monatran.org.br



Pesquisa revela...

Realizada em março pela Fundação Mapfre, a pesquisa aponta que a população reprovou toda a infraestrutura viária do país. Nenhum dos elementos obteve média 5 ou maior. A pior nota foi a das calçadas, 3,48. As vias urbanas obtiveram 4,43 e as estradas, 4,66. A sinalização, 4,99 de média. O estudo concluiu que não existem programas de trânsito com abrangência nacional, a fiscalização é falha, a formação do condutor é deficiente e o Estado tem muitas limitações para resolver os problemas.

Provão para o trânsito

Por mais campanhas educativas que se faça, o resultado ainda é inexpressivo quando se fala em reduzir infrações e consequentes acidentes. Pensando nisso o Detran do Rio Grande do Norte dificultou a prova teórica e o número de reprovados saltou de 16% para 67%. Um dos caminhos pode ser esse mesmo: aumentar a exigência daqueles que terão sob seu controle um carro, como um meio de transporte, e não uma arma, na mão de um ignorante!



Mais uma vez... educação!

De acordo com o DataSUS, cerca de duas mil crianças no Brasil morrem a cada ano, vítimas de acidentes de trânsito, sendo a principal causa, atropelamentos. Segundo a OMS, uma das estratégias mais eficazes para a redução dos índices é a formação de profissionais para a educação no trânsito.

Campanhas

Infelizmente o país não tem uma política pública de prevenção de acidentes nem de educação para o trânsito que resulte em mudança de comportamento da população. Vemos campanhas pontuais dias antes de feriados. Quando se fala em educação, não é uma propaganda bonita na TV que muda atitude, isso leva tempo, deveria iniciar na educação infantil e ir até aos bancos acadêmicos.

Férias de julho

Pegar a estrada para viajar por conta do intervalo escolar necessita de cuidados básicos, que começam pela revisão do veículo. Sabemos que falhas mecânicas correspondem a uma pequena parcela de acidentes. Contudo, nenhum planejamento ou cuidado com o veículo é suficiente, caso o motorista e os passageiros ignorem as leis de trânsito. Usar os dispositivos de segurança, respeitar a



sinalização e dirigir dentro dos limites de velocidade são exigências mínimas e neste caso, a prevenção faz toda a diferença.



Paris na frente!

A prefeita recém-eleita em Paris, Anne Hidalgo anunciou uma proposta revolucionária para a mobilidade urbana local, que pretende reduzir a velocidade máxima para 30km/h. Se aprovada, deverá tornar o trânsito na cidade mais seguro e sustentável.



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

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Chefe de Revisão: Fernanda Luz Maciel

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

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



Abuso da Democracia

Há anos, moradores de Florianópolis e região vêm sofrendo com as paralisações abusivas do serviço do transporte coletivo, promovidas pelo Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Urbano da capital catarinense. Além de deixar 250 mil usuários sem transporte público, tais paralisações prejudicam toda a sociedade da região metropolitana e contribuem diretamente para o caos da mobilidade, já tão prejudicada.

Detentores de um piso salarial de dar inveja a muitas categorias, os rodoviários agora querem a garantia de emprego para 350 cobradores, ame-

açados de perder o cargo quando da futura implantação de um sistema de catracas eletrônicas, previsto para dezembro.

Ora! Por mais que seja compreensível o interesse do sindicato em lutar por estes associados, não me parece justo prejudicar toda a população da Grande Florianópolis a fim de conquistar tal pleito. Sem dúvida alguma existem formas mais corretas de lutar pelo que acham de direito.

É nesse momento que preciso lembrar também da responsabilidade de nossos legisladores que não regulamentam a Lei de Greve. Se bem que até a lei

que existe não tem sido respeitada por esta organização sindical. Paralisações relâmpago, impedimento da circulação da frota mínima, não pagamento de multas e tantas outras infrações, que só fazem reforçar a sensação de estarmos sendo desrespeitados com os ataques de uma falsa democracia.

O abuso continua com as constantes ameaças de paralisação e a população parece estar com a paciência por um fio. Só espero que nossos bons profissionais do transporte coletivo não sofram retaliações por conta da ação certamente ditatorial de seus líderes sindicais.



TOLERÂNCIA ZERO

O governo da Irlanda instituiu leis mais rígidas para os motoristas que forem flagrados lendo mensagens de texto enquanto dirigem. Será aplicada uma multa de mil euros e serão obrigados a se explicarem juridicamente. Os reincidentes, por sua vez, não serão aliviados. O motorista que for pego lendo mensagens pela segunda vez, ao volante, receberá uma multa ainda maior de 2 mil euros, e, dependendo do caso, poderá pegar prisão de até três anos.

ROTINA ESTRESSANTE

Uma pesquisa do Ipea mostra que ir de casa para o trabalho está cada vez mais demorado. Nos últimos 20 anos, o tempo gasto dentro de ônibus, metrô e trem subiu três vezes e essa demora está prejudicando a saúde dos brasileiros. Porto Alegre tem o menor tempo médio de percurso, 30 minutos e a do Rio, o maior tempo médio das viagens, 47 minutos. Para o especialista Paulo Resende, isto é consequência do crescimento das cidades, mas também do pouco investimento no transporte público.

CAMPANHA

Com o tema “Bebida e direção não têm futuro”, a campanha da ONG Trânsito procura conscientizar diversos públicos, de diferentes faixas etárias, que momentos alegres, às vezes planejados durante muito tempo, podem ser bruscamente interrompidos – e nunca mais se repetirem – caso não se evite a irresponsável mistura entre bebida e direção. Na peça “Noivos”, por exemplo, um casal (abraçado, numa alusão à valsa da festa), jaz no asfalto ao lado dos dizeres: 3 anos de namoro, 6 meses de noivado, 1 hora de casamento, morte em 15 segundos.

POSIÇÃO DO BRASIL

Segundo a Organização Mundial da Saúde, cerca de 3.400 pessoas morrem por dia em acidentes de trânsito. São números assustadores. A média mundial, a cada 100 mil habitantes, é de 18 mortes. O Brasil, se feita uma proporção com sua gigantesca população, aparece na 42ª posição. Mas, se considerar o número absoluto, é o quarto pior do mundo: 43.869 fatalidades. Está atrás somente da China, Índia e Nigéria.



Ministério das Cidades e Parada aderem ao Maio Amarelo

O Ministério das Cidades, por meio do Pacto Nacional pela Redução de Acidentes (Parada- Um Pacto pela Vida), aderiu ao movimento internacional de mobilização e conscientização para a redução de acidentes no trânsito, o Maio Amarelo – Atenção pela vida. A mobilização foi organizada pela Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro após o sucesso dos movimentos Outubro Rosa, em prevenção ao câncer de mama e Novembro Azul, em prevenção ao câncer de próstata.

O objetivo do movimento Maio Amarelo foi sensibilizar e conscientizar toda a população sobre os altos índices de mortes e feridos no trânsito no país e no mundo. Entre as ações do Maio Amarelo, os funcionários do Ministério das Cidades puderam tirar uma foto com a logo do movimento e imprimir.



Durante todo o mês, os monumentos e prédios simbólicos do país receberam iluminação amarela. O Parada realizou ações educativas de conscientização com a distribuição de bafômetros com etiquetas do movimento para estados e ONG's. Além de sensibilização da sociedade em espaços

públicos com palestras e fiscalizações educativas em escolas, universidades, shoppings e estradas de todo o país.

A cor amarela é em alusão à sinalização de advertência, utilizada nas placas de trânsito que simboliza atenção. O movimento incentivou a divulgação da logo do Maio Amarelo

em ônibus, automóveis, acessórios de ciclistas e motociclistas, além do uso do fitilho amarelo na lapela.

O mês de maio foi escolhido em comemoração ao Dia Mundial da Segurança Viária e do Pedestre, com a realização da Semana Mundial de Segurança do Pedestre, lançada em 2013. A semana também é conhecida como Campanha Zenani Mandela, em memória da neta de Nelson Mandela, vítima fatal do trânsito na África do Sul em 2010, com apenas 13 anos.

Outra referência mundial ao mês é a realização do balanço das ações concretizadas desde que a Organização Mundial das Nações Unidas (ONU) decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito. Os países membros uniram esforços na redução de 50% no número de feridos e mortos no trânsito durante os próximos dez anos (2011 até 2020). www.maioamarelo.com.br

Infrações ainda são desconhecidas pela população

Problemas culturais e falta de conscientização são alguns dos fatores que impedem a mobilidade mais segura

Buzinar para dar um oi para aquele amigo que passou perto, colocar o braço do lado de fora do carro com o veículo em movimento. Essas e outras situações comuns podem ser infrações previstas pelo Código Brasileiro de Trânsito (CTB), mas que nem sempre são de conhecimento comum. As mulheres, por exemplo, deveriam deixar a bolsa no assento do veículo, atrás do banco passageiro, mas é comum que a coloquem entre as pernas ou no lado esquerdo, entre a porta e o banco do motorista, o que é infração prevista no artigo 252 do CTB.

Um fator que explica o desconhecimento dessas infrações pela população é que são condutas difíceis de fiscalizar. Não há efetivo suficiente para ir às ruas e observar cada um dos veículos e perceber essas falhas. Some-se a isso, ainda, o uso das películas que dificultam a visão dos agentes de trânsito. “As pessoas têm muitas dúvidas sobre quais condutas estão corretas no



trânsito. Muitas vezes, por costume, acabam imitando comportamentos sem avaliar se infringem a lei ou podem acarretar em riscos para a segurança viária”, explica Idaura Lobo Dias, especialista em trânsito da Perkons, empresa que atua na área de segurança viária e mobilidade urbana.

O empresário, Maurício Rifiski, de 27 anos, foi multado em uma dessas situações. Ele conta que em meados de 2013, após passar por uma barreira da polícia, achou por bem avisar os motoristas do sentido contrário o que os esperava mais adiante. A punição pela “camaradagem” veio alguns meses depois:

uma multa de R\$ 85 e quatro pontos na habilitação. “Dei o sinal de luz e o policial que estava mais à frente me multou. Não parou o carro, mas vi que anotou a placa. Chegando em casa, eu e minha noiva pesquisamos na internet para ver se esse tipo de sinal de luz era infração e descobrimos que sim”.

CULTURA DE TRÂNSITO

Para o Tenente Coronel Moura, da Polícia Militar de Pernambuco, é importante que a mudança desses hábitos comece nos bancos escolares. “É preciso implantar a cadeira de educação no trânsito nas escolas para que os alunos conheçam desde pequenos

como andar com segurança pela cidade, sendo pedestre ou motorista. A França já tem essa prática desde 1957 e os Estados Unidos desde 1979, o que mostra que o Brasil ainda tem muito a melhorar nessa área”, explica o especialista.

Segundo o Coronel, a conscientização dos jovens entre 20 e 39 anos também é um ponto a ser observado com cuidado. Para ele, estudar maneiras de conferir um certificado à universidade que investir na conscientização de seus alunos sobre as normas de trânsito, pode ser um modo de incentivá-las a unirse ao governo em prol de ruas mais seguras.

Infrações ignoradas no dia-a-dia

- Deixar de sinalizar com a seta ou com o gesto regulamentado a conversão à direita ou esquerda.
 - Passar perto de poças d'água e molhar pedestres.
 - Derramar carga na pista.
 - Arremessar objetos pela janela do carro em via pública.
 - Deixar de prestar socorro às vítimas de acidente, caso seja solicitada ajuda por um agente de trânsito.
 - Impedir a passagem de ambulâncias quando em serviço de emergência (com sinal sonoro acionado).
 - Deixar faltar combustível no veículo.
 - Buzinar prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto, entre 22h e 6h, em locais proibidos pela sinalização.
 - Dirigir com o braço para fora com o carro em movimento.
 - Não acionar os limpadores de para-brisas em caso de chuva.
 - Transportar objetos no porta-malas ou sobre o veículo que ultrapassem as dimensões do mesmo.
- (Fonte: Perkons)

Jose Roberto de Souza Dias *



Consciência cidadã: o único legado dessa Copa

O Brasil já vive um espírito de anticlímax da Copa. Quem diria que, exatamente no país da bola, chegar-se-ia ao início do torneio sem que as ruas fossem pintadas de verde e amarelo. No passado era comum ver as pessoas se preparando para esse momento com entusiasmo, amor e dedicação. Agora, parece que só quem se envolve é o governo e seus sócios no negócio: os bancos, as empreiteiras, os fabricantes de cerveja, as empresas de turismo, as grandes redes de rádio e televisão, as revistas de figurinhas e claro, os times de futebol, e a Fifa. Enfim, só estão interessados os que têm dinheiro a ganhar e votos para não perder.

Pesquisa do *IBOPE* publicada uma semana antes do início dos jogos mostra que o apoio à Copa do Mundo caiu de 58% em fevereiro para 51 por cento agora.

Interessante salientar o espírito pacífico dos brasileiros que nessa mesma pesquisa indicaram que querem que tudo corra bem, 71%, enquanto apenas 14% desejam o contrário e 4% não quiseram ou não souberam se manifestar.

A pesquisa indicou, através de um termômetro, o grau de participação na Copa. Neste caso 39% afirmaram que era fria, 30% que era quente, 18% gelada, 7% fervendo e 5% muito quente.

A pesquisa foi realizada em todo o país, de 15 a 19 de maio, envolveu 2002 eleitores de 140 municípios. Espantosamente a sociedade brasileira, que antes maciçamente formava a chamada pátria de chuteiras, parece ter cansado do conhecido jogo me engana que eu gosto.

Segundo a *Folha de São Paulo*, um estudo realizado pelo *Pew Center*, um dos maiores institutos de pesquisas americanos, diz que há um “mau humor nacional” às vésperas da Copa e descreve uma “mudança dramática” em como os brasileiros veem a situação econômica e a imagem do país no mundo.

A maioria dos brasileiros acha que abrigar a Copa foi um mau negócio. Entre os pesquisados, mais brasileiros acham que a Copa afetará mais

negativamente do que positivamente a imagem do Brasil no exterior.

Importante compreender o que dizem esses números. Por que um país alegre, ensolarado, constantemente feliz, que gosta de samba e futebol desde junho de 2013 apresenta claros sinais de desgaste e insatisfação.

Para entender o que está se passando, deve-se observar alguns aspectos do dia-a-dia dos brasileiros. No horário nobre de rádio e de televisão assiste-se a uma total inversão de valores. Bandidos viram mocinhos, corruptos e governantes fazem parte de um mesmo balaio, crimes hediondos são mostrados em desnecessários detalhes, intermináveis congestionamentos enquanto o jantar familiar esfria, cenas de sexo quase explícito, enquanto as crianças ainda estão acordadas, brigas familiares em novelas famosas e todos os tipos de desvio de comportamento, enquanto os pais, apinhados em um péssimo transporte público, tentam orientar seus filhos através do celular quase sempre sem sinal.

O que esperar de um país com tamanha flacidez moral. Como o brasileiro pode alegremente, de acordo com seu feitio, participar da Copa do Mundo como no passado, se a verdade oficial é desmentida a cada instante pelo drama de seu cotidiano.

A uma semana do início dos jogos, cai por terra o argumento do “legado” da Copa, usado e abusado desde 2007, como forma de justificar os bilhões gastos ao longo desses anos.

Portanto, não é de se estranhar que o brasileiro chegue ao início da Copa do Mundo sem qualquer motivo para comemorar, mas com muitas razões para se envergonhar. Como afirma José Roberto Ferro, presidente do *Lean Institute Brasil*, o que parecia ser uma excepcional oportunidade de colocar o Brasil no mapa mundial dos países com capacidade de realização e organização, tornou-se uma enorme frustração, evidenciando a nossa incapacidade de planejamento, coordenação e execução de um conjunto de obras para viabilizar

empreendimento de tal vulto.

Na medida em que se evidencia que a grande maioria das obras previstas não será entregue a tempo e que não houve melhoras em serviços públicos essenciais, parece, assim, que o maior e mais importante legado que a Copa deixará é uma maior consciência geral da sociedade brasileira.

Nesse sentido, o governo atirou no que viu e acertou no que não viu. Da Copa nasce um espírito público fortalecido, que exige principalmente um transporte público de qualidade e um trânsito civilizado e seguro.

Certamente, a sociedade não aceitará a maquiagem que se pretende fazer nas cidades brasileiras, dotando-as de corredores de ônibus que não passam de investimento em tinta amarela.

Exige-se um transporte não poluente, rápido, pontual e seguro, para que se possa substituir o transporte individual pelo público de qualidade.

Isso significa a busca de novas alternativas e não somente aquelas provenientes do interesse do *lobby* vinculado ao transporte rodoviário. Impõem-se a multimodalidade: o ônibus, o metrô leve, o monorail e em cidades como Florianópolis o transporte público marítimo.

Nós brasileiros torcemos por um Brasil que vá muito além das chuteiras. Não surpreende que as redes sociais repercutam o escândalo que já envolve a Copa de 2022, postando uma novo meme: *Fifa, vai se “Catar”*.

* 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.

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



Art. 32. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.

Art. 33. Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.



R\$ 49,5 milhões do Fundam para 35 municípios

O governador Raimundo Colombo liberou, no mês de maio, R\$ 49,5 milhões do Fundo de Apoio aos Municípios (Fundam) para 35 prefeituras. Até o momento, já foram firmados 201 convênios (17 estão em preparação para serem assinados) que somam mais de R\$ 247,6 milhões.

“São mais de 200 municípios atendidos e milhares de ruas sendo pavimentadas ao mesmo tempo, além da compra de máquinas e revitalização de escolas. Eu gosto muito desse programa e acredito que vai ter um grande impacto na qualidade de vida da população catarinense. Tenho a certeza que veio para ficar e vai ajudar muito no desenvolvimento de todas as comunidades do Estado”, disse o governador.

O montante vai beneficiar as cidades de Arroio Trinta, Acurra, Balneário Gaivota, Botuverá, Braço do Norte,



Braço do Trombudo, Campos Novos, Canelinha, Capão Alto, Celso Ramos, Coronel Martins, Galvão, Gaspar, Guaraciaba, Irati, Jardinópolis, Jupiá, Maracajá, Monte Castelo, Morro Grande, Nova Trento, Paial, Pinhalzinho, Porto Belo, Presidente Getúlio, Saltinho, São Carlos, São João do Oeste, São Bernardino, Tanga-

rá, Timbó Grande, Treze de Maio, Urussanga e Xaxim, e será aplicado nas áreas de Infraestrutura, Lazer, Esporte, e na aquisição de máquinas, equipamentos e veículos.

“São obras importantes para a nossa cidade, que visam modernizar a infraestrutura, impulsionando o desenvolvimento local sustentável. O

alargamento das nossas ruas também vai ajudar no escoamento da produção agrícola, além de diminuir acidentes e oferecer muito mais segurança aos moradores, visitantes e turistas”, destacou o prefeito de Águas Mornas, Pedro Francisco Garcia.

SOBRE O FUNDAM

O Fundo de Apoio aos Mu-

nicipios (Fundam) foi criado pela lei 16.037 e regulamentado pelo decreto 1.621. A gestão financeira do Fundo é realizada pela Secretaria de Estado da Fazenda. Informações sobre o Fundam, como legislação, valores dos municípios, convênios celebrados, projetos cadastrados e perguntas frequentes, podem ser acessados no site da Secretaria da Fazenda em www.sef.sc.gov.br.

O principal critério para a distribuição dos recursos é o número de habitantes por município. No entanto, a qualidade técnica dos projetos e a importância das demandas apresentadas pelas prefeituras foram levadas em consideração para a definição dos valores. Não há necessidade de contrapartida nem de devolução dos recursos.

A iniciativa é pioneira em Santa Catarina e está destinando mais de R\$ 591 milhões aos 295 municípios.

Fórum internacional debate panorama da MOBILIDADE URBANA

A política nacional de mobilidade urbana e os desafios dos municípios brasileiros para melhorar os deslocamentos urbanos são alguns aspectos em debate no Fórum Internacional sobre Mobilidade Urbana 2014, realizado no dia 13 de maio, no Auditório Deputada Antonieta de Barros da Assembleia Legislativa. O evento contou com o apoio do Poder Legislativo e de diversas instituições.

O deputado licenciado Renato Hinnig (PMDB) abriu a programação do fórum com uma palestra sobre a mobilidade urbana em Santa Catarina, ações, projetos e propostas para melhorias a curto, médio e longo prazo. Ele deu um panorama das diversas ações em andamento na região, como o Plano de Mobilidade da Grande Florianópolis; o projeto de criação do sistema cicloviário, iniciativa de sua autoria, em tramitação da na Assembleia Legislativa; a construção do anel viário na BR-101 na Grande Florianópolis; a necessidade de duplicação das marginais da BR-101 no trecho São José - Palhoça; a ampliação do



acesso à BR-282 e a expansão da Beira Mar Continental.

Hinnig também fez uma defesa da Proposta de Emenda Constitucional - PEC 297, de autoria do deputado federal Jilmar Tatto (PT/SP), em trâmite na Câmara dos Deputados. A PEC prevê a destinação de 5% dos recursos da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), que incide sobre os combustíveis, para subsidiar a passagem de ônibus urbano. Na opinião do parlamentar, o custo do transporte coletivo não estimula o usuário a deixar o carro em casa.

“Precisamos de uma série de ações conjuntas para fazer com que o usuário, voluntariamente, migre para o

transporte coletivo. Diminuir o custo pode ser um fator de incentivo”, explicou. O deputado propôs a elaboração de uma moção, a ser enviada ao Congresso Nacional, em defesa da PEC 297.

Na sequência, o fórum abriu um painel sobre a Lei Federal 12.587, de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana. O especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental do Ministério das Cidades, Geraldo Freire Garcia, apresentou as principais diretrizes da legislação, que tem como objetivo melhorar a qualidade de vida urbana, priorizando transportes não-motorizados e coletivos. Conforme Garcia, a implantação da lei depende

diretamente dos governos locais. “Todas as cidades devem implantar os seus planos municipais de mobilidade urbana. A partir de março de 2015, o plano será pré-requisito para acessar recursos do governo federal para investimentos na área.”

GRANDE FLORIANÓPOLIS

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Santa Catarina - Plamus foi apresentado na palestra do engenheiro Guilherme Medeiros, da SCPAR. Trata-se de um plano de mobilidade para a Região Metropolitana da Grande Florianópolis que deve subsidiar a elaboração dos planos municipais de mobilidade.

“O problema é bastante grave, por isso é preciso pensar regionalmente o reordenamento urbano e soluções para melhorar os deslocamentos”, disse. O plano encontra-se na fase de diagnóstico. Está em curso uma pesquisa domiciliar que deve ajudar os técnicos na identificação dos deslocamentos que as pessoas fazem no dia a dia.

DNIT assina ordem de serviço para 4ª pista no Morro dos Cavalos na BR-101

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) assinou, no dia 26 de maio, a ordem de serviço das obras da quarta pista no trecho da BR-101, do Morro dos Cavalos, em Palhoça. Mesmo com a ordem de serviço assinada, a empresa contratada deve começar os trabalhos na primeira quinzena do mês de junho.

ODNIT ainda precisa cumprir uma série de condicionantes acordadas com a Fundação Nacional do Índio (Funai) e impostas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). São medidas obrigatórias para que efetivamente a obra possa começar, pois a rodovia atravessa uma reserva indígena com cerca de 200 famílias. Os trabalhadores da obra serão treinados para atuar na região.

A obra está estimada em mais de R\$ 6 milhões e dará vazão ao trânsito da região, que registra muitos congestionamentos e acidentes graves. A previsão de conclusão é até dezembro deste ano.

Ildo Raimundo Rosa *



O sistema teleférico de Florianópolis

As crescentes demandas de mobilidade que vem atormentando nossas cidades atingem tanto as cidades grandes, talvez mais afetadas, mas também se fazem sentir nas de menor porte como é o caso de Florianópolis.

Nossos eixos de mobilidade vêm se exaurindo a olhos vistos, concentrados num sistema viário saturado, especialmente pela predominância do transporte individual.

Assim sendo, além de buscarmos alternativas a partir de um mais racional aproveitamento das vias já existentes, as cidades modernas vem buscando adotar diferentes modais, com experiências já consagradas, tanto por países mais avançados, quanto por outros que, apesar da pobreza, adaptam esses diferentes modais a propostas de inclusão, integrando áreas empobrecidas e fomentando ações de solidariedade, onde a desigualdade social profunda gerou dívida social acumulada.

Seguindo esta visão surge a possibilidade de implantação do sistema teleférico de Florianópolis, amparado em condições geográficas próprias, certos de que para se fazerem mudanças é preciso apresentar modelos de transformação.

As obras do PAC já implantadas no maciço do Morro da Cruz, a partir de sua Zona de Especial Interesse Social - ZEIS, assinalam claramente que a facilitação dos

acessos com uso do teleférico poderia criar todo um círculo virtuoso de recuperação dos espaços públicos, consolidação dos parques lineares, ao mesmo tempo em que apresenta um significativo potencial de mobilidade onde suas composições, num espaço de 3 km poderiam transportar 3 mil passageiros por hora, o equivalente a 30 ônibus lotados no mesmo período.

O custo de implantação, segundo recentes previsões no estudo desenvolvido na cidade de Austin/Texas, demonstra claramente que, enquanto o custo por quilometro do metrô poderá atingir 400 milhões de reais, o teleférico demanda tão somente três milhões.

Na cidade de Medellin/Colombia, o Metrocable foi implantado numa extensão de nove quilômetros projetando-se sobre oito estações e sua presença incluiu comunidades empobrecidas dominadas pela violência, que passaram a integrar-se nos processos culturais, econômicos e sociais da cidade invisível.

Para que haja uma discussão honesta quanto à implantação de um sistema teleférico em Florianópolis devemos despir-nos de preconceitos, justificando o eventual custo da obra pelo que poderá acarretar para essas comunidades, sempre relegadas a segundo plano, o que faz com que investimentos custosos em viadutos, parques temáticos e vias expressas sejam

facilmente absorvidos, mas um novo modal de transporte vinculado a sua implementação no maciço desperta acaloradas discussões como se àquela comunidade não os merecesse.

Nesse sentido, ainda temos muito que aprender com o povo colombiano, que mesmo assolado pelo narcotráfico, com suas cidades sitiadas, com níveis de pobreza muito acima dos nossos, conseguem inovar, amparados especialmente na lucidez de suas lideranças representadas pelo Alcaide Sérgio Fajardo que transformou Medellin, mesmo contando com quase a metade de seus dois milhões de habitantes abaixo do nível de pobreza, a favela de Santo Domingo onde está encravado o Metrocable conta com 470 mil habitantes e antes de sua implementação muito chegou-se a discutir quanto a outras necessidades, especialmente as de saúde pública, mas, com o tempo, a visibilidade do projeto e suas intensas repercussões no campo da cidadania vem atraindo investimentos de toda ordem imprimindo uma nova dinâmica àquela comunidade.

** 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.*

Polícia Militar promete intensificar fiscalização da Lei Seca em SC

A Polícia Militar se comprometeu a intensificar a fiscalização da Lei Seca com blitzes em todo o estado, mas ainda não foi informado o dia exato para o início das atividades. De acordo com dados da corporação, um dos maiores causadores de acidentes no trânsito é o álcool. Em todos os acidentes graves, pelo menos um dos participantes estava embriagado em Santa Catarina.

O comandante da 1ª região da PM de Florianópolis, Coronel João Henrique Lima, explica como serão feitas as fiscalizações. “São duas modalidades. Vão acontecer blitzes com barreiras para a prevenção, assim o condutor vê a polícia na rua

e evita o uso de bebida alcoólica. Mas também terá a abordagem por guarnições que estarão trafegando na via, pra ter um efeito surpresa e autuar os infratores”.

As blitzes acontecerão durante as madrugadas e nos finais de semana, quando acontece a maioria dos acidentes, conforme a PM. O comandante afirma que alguns pontos pré-programados de fiscalização serão comunicados à população.

A primeira edição da Lei Seca foi criada há seis anos, promulgada como a Lei 11.705/2008. De acordo com o advogado Antônio Arruda Lima, ela tinha um caráter de clamor popular, contendo uma série de deficiências

jurídicas. Já a Lei 12.560/2012 veio para flexibilizar e corrigir o projeto até então vigente.

Artigos da Lei Seca preveem detenção de seis meses a três anos, multa ou suspensão do direito de dirigir e apreensão da carteira de habilitação. A Lei, no entanto, prevê pagamento de fiança. “A fiança não pode ser interpretada como uma ausência de punição do Estado. Serve justamente para avaliar a capacidade econômica do infrator e o fazer responder a um processo”, afirma o advogado.

Detectado o flagrante de alcoolismo, a pessoa deve ser conduzida à delegacia, salvo exceção

quando presta socorro à vítima. O Código Brasileiro de Trânsito estimula prestar socorro à vítima, o que ameniza a pena do infrator. “Durante a averiguação, não é obrigatório o uso de bafômetro, mas outras características psicomotoras podem incriminar o condutor e o agente público pode prestar a ocorrência”, conclui o advogado.

NOTA DO EDITOR: *Ficamos bastante otimistas com a atitude do novo comandante da PM de Florianópolis. Esperamos que, a exemplo do que tem sido feito no Rio de Janeiro, a capital catarinense também comesse a se destacar como cumpridora implacável da Lei Seca.*

Táxi na faixa exclusiva: bom pra quem?

São 32 as cidades brasileiras que contam com mecanismos de prioridade ao transporte por ônibus, como corredores ou faixas exclusivas. Destinar um espaço prioritário ao modal é uma necessidade quando este carrega tantos ou mais passageiros do que a soma das demais pistas. Considerando que uma faixa exclusiva de ônibus é capaz de transportar dez vezes mais pessoas por hora do que uma via para carros e que, no Brasil, 85% dos deslocamentos são feitos por ônibus, não há dúvidas: priorizá-lo é uma urgência.

Um ambiente urbano desenhado para que o ônibus trafegue livremente nas vias gera impactos sociais, ambientais e econômicos para as cidades. As pessoas ganham tempo, pois a viagem é mais rápida; a pista livre demanda menos veículos nas ruas, reduzindo as emissões, e melhorando a qualidade do



A circulação de táxis no corredor reduz a eficiência e velocidade média do coletivo. Cidade e população são prejudicadas.

ar; consequentemente, vidas são salvas pelo aumento da segurança no corredor; e os cofres públicos economizam milhões todos os anos com menos acidentes e mortes. Estudo da rede EMBARQ mostrou, por exemplo, que Bogotá (Colômbia), que conta com o BRT TransMilênio, vai

poupar US\$ 288 milhões ao reduzir mortes e colisões entre 1998 e 2017.

Só a população brasileira que utiliza os corredores e faixas corresponde a cerca de 30% dos usuários desta infraestrutura em todo o mundo, conforme o BRTData.org. São 12 milhões de pessoas

transportadas diariamente nos 682 km existentes. Um recurso escasso, mas que está em expansão com a implantação de novos corredores BRT e faixas exclusivas, contudo, disputa a concorrência com outro serviço de transporte: o táxi.

Um estudo feito no cor-

redor da Av. Rebouças, em São Paulo, descobriu que para cada ônibus circulando por lá, havia quatro táxis no horário de pico. Das 17h às 20h, enquanto 855 táxis trafegaram por lá, a média foi de 226 ônibus a uma velocidade média de 7km/h. A conclusão foi que, sem a presença dos táxis, a velocidade média do ônibus poderia aumentar 25% no sentido bairro e 19% no sentido centro, portanto os táxis deveriam ser proibidos de usar as faixas.

Felizmente, a permissão, concedida em 2004, foi revogada há dois meses por decisão do Ministério Público. Obviamente, proibir taxistas de utilizar as faixas exclusivas é uma medida que não os agrada. Em Belo Horizonte, por exemplo, houve protestos por parte deles para utilizar o espaço do BRT MOVE, alegando que eles não prejudicariam seu tráfego. Será mesmo?

CEF libera R\$ 162 milhões para obras de mobilidade

“Nos últimos dez anos, o transporte público perdeu um milhão de passageiros por ano. Ao mesmo tempo, houve um aumento de 40% em nossa frota de veículos. Enquanto cem mil novos veículos eram postos nas ruas, um milhão de pessoas deixava de usar o transporte público. O resultado é esse que a gente vê nas ruas.”

Nas palavras do prefeito Cesar Souza Júnior, proferidas durante a assinatura do contrato de financiamento do anel viário que prioriza o transporte coletivo e do sistema de teleférico que vai ligar o Centro à Trindade, a certeza de que o problema da mobilidade em Florianópolis só se resolve se o incentivo ao transporte individual for colocado em segundo plano.

“Esta é a primeira grande intervenção, na cidade, pensada para o transporte do trabalhador. Se continuássemos fazendo a mesma coisa



de sempre, se continuássemos fazendo obras pensando no transporte individual, teríamos o sucateamento do transporte coletivo, mais filas, mais caos”, acrescentou o prefeito.

O contrato de financiamento assinado no dia 23 de maio com a Caixa Econômica Federal, no valor de R\$ 162,3 milhões – com a contrapartida de R\$ 8,1 milhões por parte da Prefeitura – engloba a requalificação da rua Deputado Antônio Edu Vieira, no Pantanal, a elaboração do

projeto e execução do anel viário que vai ligar esta via ao Terminal de Integração do Centro (TICEN), passando

pela Beira-Mar Norte, e o projeto e execução do sistema de teleférico, que vai ligar as proximidades do Ticen à região da UFSC, com uma estação intermediária no alto do Maciço do Morro da Cruz.

ANEL VIÁRIO E TELEFÉRICO

O anel viário, em sua primeira fase, corresponde a um corredor com duas faixas para transporte público coletivo, que vai da saída da rua Deputado Antônio Edu Vieira, na altura da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), ao Terminal de Integração do Centro

(TICEN), passando pela Beira-mar Norte. O fechamento completo do anel ficará para um segundo momento, ligando o Saco dos Limões ao Centro e fechando a volta completa ao Maciço do Morro da Cruz.

O financiamento assinado inclui a aquisição de nova Central de Controle de Tráfego, que dará preferência ao transporte coletivo. Já o teleférico faz parte de um plano integrado de mobilidade urbana, uma vez que o usuário poderá associá-lo ao transporte público coletivo. O teleférico terá uma extensão total de 3 km. O tempo de trajeto calculado é de 12 minutos. Sendo assim, a população do Maciço do Morro da Cruz será beneficiada com deslocamento rápido e seguro.

“Vai ser bom para quem mora no Maciço. Vai ser bom para o transporte da cidade toda. E vai ser um belo atrativo turístico”, ponderou o prefeito.



INFRAESTRUTURA

Presidente Dilma anuncia investimentos para Santa Catarina

A presidente Dilma Rousseff, o governador Raimundo Colombo e o vice Eduardo Pinho Moreira participaram no último dia 6 de junho, em Florianópolis, de ato para anúncios de investimentos em saúde, educação e infraestrutura para Santa Catarina.

“É sempre um prazer estar em Santa Catarina. Tenho com o governador Raimundo Colombo uma relação republicana, em que a prioridade está em atender bem a população. O governador defende com qualidade, firmeza e competência os interesses catarinenses. Quando encontramos um governante com estas características, é papel do governo federal apoiar as ações prioritárias”, afirmou a presidente.

Na área de infraestrutura, a presidente anunciou a inclusão da travessia urbana da BR-282, em Xanxerê, no orçamento do PAC. O valor total da obra é de R\$ 39 milhões e prevê 14 quilômetros de estrada, sendo oito quilômetros de via duplicada. A obra começou em abril e tem previsão



Presidente anuncia liberação de recursos para investimentos na área de infraestrutura em Santa Catarina

de ser concluída até o final de 2014. Até agora foram realizados 10% das obras.

“A inclusão no PAC garante os recursos para a conclusão da obra, que passa a ser prioridade do governo”, destacou Dilma. O governador Colombo acrescentou que a obra é fundamental para o desenvolvimento da região, como via de escoamento da

produção da agroindústria e de transporte para os portos catarinenses.

A presidente também confirmou a inclusão das obras do contorno viário de Jaraguá do Sul no processo de duplicação da BR-280, que já está em andamento. A complementação do projeto da rodovia vai contribuir para desafogar o trânsito também dentro da cidade.

Fechando o pacote de anúncios, a presidente confirmou o repasse de R\$ 412 milhões para obras de mobilidade urbana em Florianópolis, sendo metade repassado pelo governo e a outra metade financiado. Entre as obras, estão vias rápidas exclusivas para ônibus. Os recursos fazem parte do programa PAC Mobilidade Urbana, que viabilizará a liberação de recursos federais da ordem de R\$ 50 bilhões para municípios de todo o país com população entre 400 mil e 700 mil habitantes.

Acompanharam o ato, entre outras autoridades, os ministros da Saúde, Arthur Chioro; da Educação, José Henrique Paim; da secretaria de Direitos Humanos, Ideli Salvatti; e da secretaria de Políticas de Turismo, Vinícius Lummertz; os senadores Luiz Henrique da Silveira e Casildo Maldaner; os deputados federais Décio Lima, Jorginho Mello, Pedro Uczai e Luci Choinacki; e secretários de Estado, deputados estaduais e prefeitos catarinenses.

A PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS REDUZIU AS TARIFAS DO TRANSPORTE COLETIVO. CONFIRA.

TARIFA COMUM	Dinheiro de R\$ 2,90 para R\$ 2,75	Cartão de R\$ 2,70 para R\$ 2,58
TARIFA SOCIAL	Dinheiro de R\$ 2,10 para R\$ 1,95	Cartão de R\$ 1,85 para R\$ 1,65
PASSE LIVRE ESTUDANTE CARENTE	Na ida e na volta da escola.	

A Prefeitura de Florianópolis comunica: já está em vigor a **redução das tarifas do transporte coletivo**. E quem tem renda familiar de até 3 salários mínimos, tem direito à Tarifa Social e ao Passe Livre para estudante carente. É só fazer o cadastro no Posto de Atendimento na Passarela Nego Quirido. Um novo transporte público está surgindo para você.





JUDICIÁRIO

Falta de informação sobre prazo de validade de pneu gera indenização a família

A Bridgestone/Firestone terá de indenizar um motorista, sua esposa e a filha do casal em R\$ 10 mil cada. Os três estavam em um carro que capotou por causa do descolamento da banda de rodagem de um pneu vencido.

A Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), acompanhando o voto do relator, ministro Antonio Carlos Ferreira, manteve decisão que reconheceu a responsabilidade da fabricante pela prestação de informação falha.

O pneu estava em condições aparentemente boas, e a perícia indicou que a causa do descolamento foi a ultrapassagem de sua vida útil. A indicação desse prazo de validade é feita apenas por um código de quatro números na lateral do pneu, que indica a semana e o ano de fabricação.

O produto mantém condições seguras de uso até cinco anos depois dessa data, segundo a perícia. No caso julgado, oriundo de Minas Gerais, o pneu estava rodando havia apenas dois anos, desde que foi comprado, mas já contava com oito anos de fabricação.

DEFEITO E TRANSPARÊNCIA

Para a Bridgestone, como o pneu não apresentava defeito de fabricação ou vício, a indenização não seria cabível. Mas o juiz entendeu que, “independentemente de o pneu estar ou não dentro do prazo de garantia, de ser novo ou usado, é direito do consumidor

a transparência nas relações de consumo”.

“Em decorrência desse princípio da proteção da confiança, o consumidor tem direito de ser informado de todos os riscos a que está sujeito pelo seu uso, principalmente da data limite para sua utilização de forma segura,

sem riscos à sua saúde e integridade física”, registra a sentença mineira.

O juiz afirmou que, se a fabricante indicasse com transparência a data de validade, não recorrendo a um código obscuro e pouco conhecido, o motorista teria ciência do vencimento, não teria adquirido o pneu e o acidente não teria ocorrido.

“Nesse contexto, caso não existam nos pneus informações claras e precisas a respeito da data de sua validade normal, e havendo prejuízo para o consumidor, o fornecedor tem o dever de indenizá-lo”, completou o magistrado.

DEVER DE INFORMAÇÃO

No STJ, o ministro Antonio Carlos Ferreira não admitiu o recurso da Bridgestone. Além de entender que não havia as falhas de julgamento apontadas pela empresa, o relator destacou que o STJ também considera que o fornecedor tem a obrigação de prestar informação correta aos consumidores, respondendo pela informação falha.

“No caso, a corte de origem concluiu que houve falha na prestação de informações. Dissentir de tal entendimento implicaria o revolvimento do conjunto fático-probatório dos autos”, explicou.

Como o STJ não reavalia provas e fatos em recurso especial, e a pretensão da Bridgestone de ter o caso reanalisado pelo tribunal foi rejeitada, ficou mantida a decisão da corte mineira.



Freiras poderão tirar foto para a CNH com o hábito

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) confirmou sentença que determinou à União e ao Departamento de Trânsito (Detran) do Paraná que permitam a todas as freiras católicas da Região de Cascavel retirar e renovar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com o hábito religioso completo.

A ação civil pública foi movida pelo Ministério Público Federal, após o Detran/PR recusar-se a expedir a CNH de uma religiosa católica por esta ter feito a fotografia com o véu do hábito de freira. Conforme o órgão, o Brasil é um Estado laico e a regulamentação proíbe item de vestuário que venha a cobrir parte do rosto ou cabeça, impedindo o reconhecimento fisionômico do motorista.

Após a ação ser julgada procedente pela 2ª Vara Federal de Cascavel, a União e o Detran/PR apelaram contra a decisão no tribunal. Segundo o relator do processo, desembargador federal Fernando Quadros da Silva, a Constituição brasileira garante a liberdade de crença, não podendo esta ser revogada por norma do Detran.

SIMULADOR DE DIREÇÃO: JUSTIÇA DO CEARÁ MANTEVE DECISÃO DE NÃO EXIGIR EQUIPAMENTO NAQUELE ESTADO

A Justiça Federal do Ceará manteve a decisão de não exigir o simulador de direção naquele Estado, ao deferir a ação cautelar promovida pelo Sindicato dos Centros de Formação dos Condutores de Veículos do Estado do Ceará (SindiCFC-CE), que pedia a suspensão dos efeitos da Resolução n.º 444/2013.

Para o juiz da 8ª Vara Federal, a Resolução n.º 444/2013 é injurídica. “A Constituição Federal prevê que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei (art.5º, II). Portarias, regulamentos e instruções normativas não são considerados lei em sentido formal, não se prestando, portanto, para estabelecer deveres e obrigações aos particulares”, cita um trecho da sentença.

A opinião do juiz é que o simulador é pertinente e razoável para a formação

de novos condutores, mas a obrigatoriedade do uso deve ser prevista em lei.

Segundo o presidente do SIPROCF-CE, Rodrigo Fabiano, a sentença foi encaminhada para o promotor de Justiça do Ministério Público de Minas Gerais, Dr. Eduardo Nepomuceno, que recentemente afirmou que estava sendo analisado se o MPE vai ajuizar uma ação contra a obrigatoriedade do uso do simulador. “Já foi encaminhado ao promotor, também, a inicial da ação cautelar do SindiCFC-CE”, afirmou Rodrigo.



Segurado perde indenização por entregar carro a filho sem previsão na apólice

A seguradora não é obrigada a pagar indenização se o sinistro ocorreu quando o veículo era dirigido por motorista menor de 25 anos de idade e o contrato de seguro continha cláusula que expressamente excluía essa situação da cobertura.

A decisão é da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ao julgar recurso em que um segurado de Minas Gerais pretendia receber a indenização de um sinistro causado pelo filho – que, apesar de habilitado para dirigir, não tinha autorização na apólice para usar o veículo.

A Turma entendeu que o fato de o condutor haver tirado a carteira após a contratação do seguro não eximia o segurado da obrigação de informar a seguradora sobre a nova situação, caso fosse de seu interesse incluí-lo na cobertura.

MAU EXEMPLO

A decisão na Turma se deu por maioria de votos, vencida a relatora, ministra Nancy Andrighi. O entendimento que prevaleceu foi o do ministro João Otávio de Noronha, que considerou que o segurado, ao contratar o seguro, beneficiou-se de um preço menor. E, irresponsavelmente, entregou a chave a um condutor com idade inferior a 25 anos, para o qual não havia previsão de cobertura.

Em primeira instância, o juiz entendeu que não houve má-fé e decidiu em favor do segurado. O ministro, entretanto, afirmou que para analisar a matéria não é necessário especular sobre possível má-fé do segurado, nem indagar se quem dirigia era seu parente, pois a regra é objetiva: se o condutor tinha idade inferior a 25 anos, não havia cobertura securitária e, portanto, não há indenização.

Segundo o ministro, o risco do negócio é calculado por estatística, e o preço varia conforme os dados informados pelo contratante. “Entendo que, no caso, daríamos um mau exemplo à sociedade ao permitir que as pessoas quebrem regra contratual e queiram se beneficiar de algo pelo qual não pagaram. A parte tinha plena consciência do que havia contratado e quer tirar proveito e ser indenizada mesmo tendo contrariado cláusula expressa quanto à impossibilidade de entrega do veículo a pessoa menor de 25 anos”, afirmou Noronha.



LEGISLATIVO

Moradores de municípios com pedágio podem ser isentos da cobrança

Ao morar ou trabalhar no mesmo município onde há cobrança de pedágio, poderá ficar isento do pagamento. A gratuidade das tarifas está prevista no projeto (PL 2858/11) apresentado em 2011 pelo deputado Bohn Gass (PT-RS).

A proposta foi aprovada na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, e prevê que os contratos de concessão das rodovias poderão ser revisados para garantir a adaptação da empresa concessionária à isenção, sem prejuízos ao seu equilíbrio econômico e financeiro.

Conforme explicou o relator, deputado Jaime Martins (PSD-MG), para garantir a isenção do pagamento do pedágio, os veículos dos moradores do município serão cadastrados, e assim, terão passe livre nas praças de arrecadação. Segundo o parlamentar, o projeto melhora a vida da população local.

“Não é justo que você tenha que pagar pedágio para ir levar as crianças ao colégio, na volta. Para



ir ao trabalho, na volta. No horário do almoço, quando você vai almoçar em casa. Muitas vezes, as pessoas têm de passar até 10 vezes por um pedágio quando ele se situa em área urbana (sic)”, declarou o deputado Jaime Martins.

O deputado Jaime Martins avalia que o projeto, por não ser polêmico, não deverá encontrar entraves para ser aprovado nas demais comissões. O texto ainda precisa ser analisado pelas Comissões de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça.



Câmara promove encontro com jornalistas sobre o trânsito

A Câmara dos Deputados recebeu no dia 26 de maio, em Brasília (DF), o “Encontro Jornalismo e a Segurança no Trânsito”. O evento, organizado pela Agência de Notícias dos Direitos da Infância (ANDI - Comunicação e Direitos), Organização Panamericana da Saúde e Ministério da Saúde, discutiu com profissionais da imprensa as mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O encontro trouxe mais informações para os jornalistas sobre as mudanças recentes e futuras no CTB, como as novas penas contra apostadores de racha e pautas envolvendo álcool e imprudência no trânsito. Participaram do evento David Duarte Lima, doutor em Saúde Pública, e Luiz Otávio Maciel Miranda, consultor em segurança viária e especialista em legislação de trânsito.

Comissão aprova infração grave para motorista que estacionar em vaga para idosos

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou projeto (PL 460/11) que considera infração grave - com cinco pontos na carteira de habilitação e multa de R\$127,69 - o uso indevido de vagas de estacionamento para idosos e deficientes físicos.

Hoje, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) não prevê punição específica para esse tipo de conduta. Apenas determina que estacionar o carro em desacordo com a sinalização para vagas exclusivas seja considerado infração leve, punida com três pontos na carteira, multa de R\$ 53,20, e remoção do veículo.

O projeto, da deputada Mara Grabrilli (PSDB-SP), também permite que os órgãos de fiscalização apliquem as multas em estacionamentos privados de uso público.

Mara Grabrilli, que é cadeirante, explica que essa mudança é necessária porque em estabelecimentos privados de uso público - supermercados, shopping centers, clubes - a polícia e os órgãos que autuam não podem entrar para punir as pessoas que param indevidamente na vaga. “Os seguranças de shopping, por exemplo, não têm poder de polícia. Então, eles não podem tirar, realmente, alguém da vaga. É uma falta de educação muito grande que acontece no Brasil.”

O relator, deputado Vanderlei Macris (PSDB-SP), recomendou a aprovação do projeto. “Com esse processo, a gente espera não que isso mexa no bolso daqueles que infringem a lei, mas, principal-



mente, que tenha uma proposta pedagógica, que as pessoas tenham consciência de que essas vagas de estacionamento sejam bem usadas, principalmente por aqueles mais necessitados: idosos e deficientes.”

TRAMITAÇÃO

A proposta da deputada Mara Grabrilli tramita em conjunto com o PL 131/11, do deputado Antonio Bulhões (PRB-SP), que trata do mesmo tema. A Comissão de Viação e Transporte rejeitou o projeto de Bulhões por recomendação do relator. “Embora disponham sobre as mesmas regras de trânsito, pequenas diferenças de forma e conteúdo entre as propostas pontuaram nosso voto pela aprovação do PL 460/11, apenso, e pela rejeição do PL 131/11”, explicou Vanderlei Macris.

Os projetos tramitam em caráter conclusivo e ainda serão analisados pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Viação aprova perdão de multa por avanço de sinal aplicada na madrugada

A Comissão de Viação e Transporte aprovou proposta (PL 5935/13) que perdoa as multas por avanço de sinal aplicadas por fiscalização eletrônica no período compreendido entre 23h e 5h. Na opinião do relator, deputado Milton Monti (PR-SP), “a medida é razoável, tendo em vista que constitucionalmente a segurança do cidadão representa uma questão de ordem pública para o Estado.

O autor da proposta, deputado Felipe Bornier (PSD-RJ), utiliza o mesmo argumento. Para ele, o projeto pode evitar o que considera risco de vida para o cidadão - parar em sinal vermelho nesse horário, nas ruas das grandes cidades. “Só loucos, estando com a sua família no carro, respeitarão o sinal vermelho em locais escuros”, sustenta.



Também para o relator, a medida poderia “ensejar um ambiente seguro para o cidadão que quer escapar com vida das armadilhas, ao parar no sinal vermelho nas grandes cidades”.

TRAMITAÇÃO

A proposta, que tramita em caráter conclusivo, foi encaminhada para análise da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

NOTA DO EDITOR: A refeição preposição é um absurdo por inúmeros motivos. Onde já se viu, perdoar uma infração que pode provocar mortes. Se não há como melhorar a segurança, que se utilize então a opção de deixar os semáforos com a luz intermitente. Jamais devem ser abertas brechas para o descumprimento da Lei. Além disso, o horário estipulado como madrugada pelo parlamentar é risível.



Como uma grávida deve dirigir?

Algumas atitudes podem aumentar a segurança das gestantes no trânsito. Um estudo do Grupo BB E MAPFRE, em parceria com o CESVI (Centro de Experimentação e Segurança Viária), mostra que, em 13 quilômetros percorridos em perímetro urbano, são realizados, em média, 97 movimentos de troca de marcha e de embreagem. O dado é revelador do que pode ser considerado um excesso de movimentos realizados pelas gestantes.

“Mesmo que a direção seja uma atividade rotineira, o excesso, provocado pelo intenso tráfego das grandes cidades, não é confortável para a gestante. Optar por veículos com câmbio automático e saber posicionar o cinto de segurança e o volante corretamente são algumas alternativas que podem aumentar a comodidade e a segurança da motorista no veículo”, explica Jabis Alexandre, diretor geral de Automóvel do Grupo BB E MAPFRE.

Não existe um limite estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro sobre até que momento as futuras mães podem dirigir. Apesar disso, algumas recomendações ajudam no trânsito do dia a dia e evitam pequenos acidentes.

Veja abaixo dicas de como a gestante pode garantir uma direção segura e confortável:

- Inicialmente, a gestante deve avaliar a correta posição do assento. O ideal é que entre o tórax da motorista e o volante haja no mínimo 25

centímetros, mantendo sempre as costas bem apoiada no encosto do banco.

- Existe uma posição correta para o cinto de segurança. A faixa deve ficar sobre o ombro, passar por entre as mamas e finalizar abaixo do ventre. Nunca deixe a faixa em cima da barriga pois, em uma colisão, pode ocorrer graves ferimentos na gestante e no bebê.

- Caso a gestante viaje no banco traseiro, não utilize o cinto do tipo abdominal, encontrado no assento central na maioria dos automóveis. Opte pelo assento com cinto de três pontos, semelhante ao do motorista.

- Atenção aos pedais. Ao afastar o banco como medida de precaução, a motorista deve garantir o acesso fácil e confortável aos pedais.

- O cuidado com os fatores externos deve ser redobrado, mantendo velocidade reduzida, distância do veículo da frente e atenção máxima ao trajeto e demais motoristas.

- Alguns automóveis possuem regulagem do volante. Procure ajustá-lo para uma posição mais confortável possível, tanto na altura quanto na profundidade, caso seja possível. A regulagem de profundidade do volante pode ajudar a aumentar a distância entre a motorista e volante.

- Ao sentir qualquer sinal de enjoo, tontura, câimbra ou dores, pare o veículo em local seguro (posto de gasolina, unidades policiais, acostamentos etc.).

CHUVA, TRÂNSITO, GARUPA... veja outras 5 dicas para usar moto com segurança

Na edição passada, publicamos as primeiras cinco dicas de como evitar tombos e acidentes sobre duas rodas, escritas pelo experiente Roberto Agresti ao G1. Na sequência, você confere as últimas cinco dicas:

1) Triplique a atenção no piso molhado

O terror de grande parcela dos motociclistas. Mas há maneiras de atenuar o evidente desconforto que é rodar em piso molhado: primeira regra é ser suave nos comandos. A baixa aderência implica jamais acionar bruscamente os freios, câmbio, acelerador, se não... tchibum, mergulho garantido! Outra regrinha boa é lembrar o que foi dito no item anterior, o da leitura de solo, e tentar entender como sua moto se comporta em cada tipo de pavimento molhado. O asfalto novo é quase tão escorregadio quanto paralelepípedo.

O melhor piso na chuva é o concreto, que favorece a aderência. Mas, atenção: pisos molhados não são todos iguais. Chuva que acabou de iniciar é bem mais perigosa que aquele chuveiro de horas, que já lavou a estrada, carregando fuligem e sujeiras embora. Todavia, uma chuva muito intensa é ruim, pois cria uma lâmina de água que o pneu não é capaz de romper. Enfim, “leia” a chuva também, e seja suave na tocada.



2) Não entre na onda de amigos imprudentes

Andar de moto em grupo é legal, não? Quase sempre, e o “quase” depende da companhia. Muitas vezes os amigos que nos convidam para aquela viagem de fim de semana ou um mero bate e volta são do tipo que se comportam de maneira inadequada, seja por exibicionismo, empolgação ou simplesmente ignorância de regras básicas de segurança na pilotagem. Nestas “baladas” não se deixe levar pelo espírito da viagem (torta) dos outros e não despreze seus limites.

A regra mais segura é ser sempre equilibrado no amplo sentido da palavra, não buscar os limites além de seu conhecimento e estágio de pilotagem, deixando-se influenciar por quem tem mais habilidade e experiência, ou simplesmente é mais inconsequente.

Outro aspecto da viagem em grupo é o correto posicionamento: nunca rodar lado a lado na estrada. A fila indiana é o ideal, com você vendo quem vai atrás pelos dois espelhos, e se vendo em ambos espelhos do companheiro da frente. E a qual distância? Quanto mais veloz o ritmo, mais espaço entre vocês, claro.

3) Nem sempre é bom levar alguém na garupa

Levar alguém na sua garupa pode ser uma experiência ótima, só que não... Tenha bom senso e aceite levar quem quer que seja só quando tiver um domínio razoável da motocicleta. Principalmente nas motos pequenas, uma pessoa na garupa – mesmo que leve – altera muito o equilíbrio da

moto. E se a tal pessoa não souber andar de moto, e nem de bicicleta, isso exige que você a instrua minimamente, avisando que os movimentos quem faz é você, e que a ela cabe apenas seguir a dança, sem inventar novos passos...

4) Aprenda a frear

Pesquisas da associação dos fabricantes de motos, a Abraciclo, mostram que um dos grandes problemas de nosso motociclista é não saber com se freia corretamente.

A grande maioria ainda pensa que o certo é usar predominantemente o freio traseiro, deixando ao dianteiro o papel secundário. Na verdade, o certo é o exato oposto: é o dianteiro que deve ser acionado com mais ênfase, algo como 70% da força aplicada a ele, deixando os restantes 30% ao pedal traseiro.

De fato, à roda traseira caberá apenas o papel de equilibrar a frenagem, estando na roda dianteira o real poder de reduzir a velocidade de sua moto. Esse assunto rende “pano para manga”, pois há uma forte e resistente ignorância sobre o tema, assim como um temor de que a motocicleta, se o freio dianteiro for acionado demasiadamente, capotará... Na verdade há apenas um tipo de moto no qual se pode dar mais ênfase à roda traseira, e mesmo assim em proporção que jamais supere o 50%-50% da força aplicada: são as motos *custom*, aquelas voltadas para viagem, especialmente as maiores, com motores acima de 600 cc. Isso ocorre em razão da arquitetura diferenciada destes modelos, que privilegiam a concentração do peso no eixo traseiro.

5) Estude sua moto

Motos têm caráter? Ô se têm! Algumas são furiosas, outras, pacatas ou enigmáticas... O importante é que você conheça sua moto e saiba montar um arquivo na sua mente sobre como agir em cada situação. Uma boa prática quando se compra uma moto nova é buscar um lugar tranquilo e ensaiar frenagens em velocidades diferentes, percebendo como o veículo se comporta.

A mesma coisa deve ser feita com mudanças de direção, realizando o chamado slalom, um ziguezague que lhe dará noção do equilíbrio de sua nova montaria. Frear, acelerar, frear de novo, reduzir marchas... treinar é sempre bom, assim como botar a cabeça para funcionar e absorver o ensinamento que cada quilômetro rodado pode trazer.

E tudo isso para fazer do ato de rodar com qualquer motocicleta algo seguro e, sobretudo, prazeroso e feliz, como deve ser.

(Fonte: G1 – Por Roberto Agresti)



Motoristas serão obrigados a fazer exame toxicológico

Norma começa a valer em 1º de julho para motoristas profissionais de carretas, ônibus e caminhões

A partir de 1º de julho, começa a valer em todo o país a resolução 460 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que obriga motoristas de ônibus, caminhões e carretas (com Carteira Nacional de Habilitação das categorias C, D e E) a realizarem exame toxicológico para mudar de categoria, tirar ou renovar a CNH. O assunto foi discutido em audiência pública na Assembleia Legislativa de Minas Gerais, onde surgiram defensores de que a norma se estenda a todos os outros condutores, profissionais ou não.

A intenção da norma é oferecer mais segurança ao transporte de pessoas e car-



gas, barrando o uso de 12 substâncias, como maconha, crack, cocaína e o rebite, muito usado por caminhoneiros para enfrentar longas horas de trabalho. O exame, feito por fio de cabelo, pele ou unha, pode detectar substâncias consumidas há até 90 dias. O custo, que será pago pelo mo-

torista, é de cerca de R\$ 350.

Ainda não há uma posição do Contran sobre a ampliação da norma aos demais motoristas, das categorias A e B, mas representantes de entidades ligadas ao trânsito defendem a medida. É o caso do presidente da Associação de Clínicas de Trânsito de Minas, João Pi-

mentel, que alerta ainda para os efeitos nocivos das drogas. “A intenção do Contran é estender a norma no futuro. A maconha causa diminuição das respostas do motorista, já a cocaína e as anfetaminas deixam a pessoa mais vidrada, com muitos reflexos, e pode gerar imprudência”.

Já os motoristas reclamam dos custos. “Segurança no trânsito é legal, mas por que vamos pagar a conta?”, reclamou a professora Anita Bernardes, 45. O custo para tirar carteira na capital gira em torno de R\$ 1.500. O taxista Gustavo Mendes, 34, disse que a lei seria boa se não houvesse o custo. “É mais uma lei para tirar o dinheiro do trabalhador”.

PUNIÇÃO

Segundo o presidente da Associação de Clínicas de Trânsito de Minas Gerais, João Pimentel, o motorista flagrado no teste toxicológico ficará 90 dias sem ter direito de exercer a profissão.

CLÍNICA

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) tem até 30 de junho para enviar aos Estados a lista de clínicas que estariam aptas a realizar o exame, o que ainda não aconteceu em Minas.

Jovem cria app para aumentar a renda dos profissionais das estradas

Acompanhar ainda menino a rotina do pai como caminhoneiro, a constante busca por um frete, certamente foi determinante para o desenvolvimento do aplicativo que aproxima os caminhoneiros em busca de carga e as transportadoras com frete disponível. Graças à tecnologia, atualmente 10 mil profissionais autônomos podem hoje buscar uma nova carga de qualquer lugar e a qualquer momento, evitando rodar vazio e, com isso, aumentando a rentabilidade.

O aplicativo SontraCargo foi lançado há dois meses e já é usado por mais de 500 transportadoras, que disponibilizam de 500 a 600 cargas por dia. “O aplicativo mudou o relacionamento entre os caminhoneiros e as transportadoras, a figura do agente desaparece quando basta entrar na Internet para encontrar um frete adequado ao seu caminhão, no destino em que precisa”, disse Bruno Moreira, 29 anos, diretor da SontraCargo.

O jovem empreendedor trabalhou por mais de 6 anos na empresa familiar de transporte, acompanhando seu pai, José Carlos Moreira, conhecido como Moreira, em viagens pelo Brasil. Depois, se formou em Publicidade e Propaganda e seguiu sua carreira trabalhando em empresas de tecnologia e publicidade. “Mesmo com o falecimento do meu pai e não trabalhando mais com transporte, a paixão

por caminhões e pela vida na estrada que eu compartilhava com ele, não foram esquecidas”, comenta Bruno.

Após ter passado por empresas como Groupon, iFood e ter co-fundado uma *startup* de marketing online, Bruno conheceu Federico Vega, CEO da Sontra, que estava chegando ao Brasil e procurava por um profissional para desenvolver a empresa no país. Ele nem poderia imaginar que o universo das estradas voltaria a ser o centro da sua atenção. “Conhecer o Federico e a Sontra foi a oportunidade que eu esperava para unir a tecnologia, comunicação e caminhões em um só trabalho”, revela Bruno.

A empresa lançou no final de 2013 o site SontraCargo, uma solução para fazer com que fretes e caminhoneiros se encontrem. No começo do ano veio o aplicativo para *smartphones* e *tablets*. Na ferramenta, que é gratuita tanto para caminhoneiros quanto para transportadoras, os caminhoneiros se cadastram e podem pesquisar as cargas disponíveis por cidade, na rota ou mais próximas. Pelo celular ou pelo computador, podem ver a origem e o destino, o tipo de carga, a carroceria, se há necessidade de rastreador para aquela operação e o valor a ser pago, pela carga total ou por tonelada, entre outros detalhes. As informações são postadas pelas transportadoras cadastradas.

Maconha X Direção

Dirigir sob o efeito da maconha é tão arriscado quanto dirigir embriagado, pois prejudica os reflexos e o tempo de reação do motorista, segundo estudo, realizado por uma equipe da Universidade de Massachusetts Amherst. Cada vez mais pesquisas têm chamado atenção para isso, especialmente agora que o uso da droga foi legalizado em alguns estados americanos.

Uma pesquisa realizada com 315 calouros universitários detectou que um em cada cinco estudantes usou maconha no mês anterior à pesquisa. Mais da metade dos jovens do sexo masculino e mais de um terço das mulheres declarou ter pego carona com alguém que tinha fumado maconha. E mais: quase 44% dos homens e 9% das mulheres entrevistadas afirmaram ter dirigido depois de usar maconha.

Os pesquisadores alertam para a necessidade de se conscientizar os jovens de que dirigir depois de usar maconha é arriscado. Eles também

chamam atenção para a necessidade de se investir em algum dispositivo para detectar uso da droga em motoristas, assim como o bafômetro identifica o consumo de álcool. Cientistas têm testado formas de se detectar níveis de THC, o princípio ativo da maconha, na saliva ou no ar expelido em poucos minutos, porém, vai demorar alguns anos até que isso vire realidade.

Uma outra pesquisa, feita pela Faculdade de Medicina da Universidade do Colorado, revelou que, em 2011, 10% dos acidentes de trânsito que resultaram em morte envolviam pelo menos um motorista cujos testes deram positivo para maconha. Em 1994, o índice registrado havia sido de 4,5%. Apesar de não ter provado que a droga era responsável pelos acidentes, o estudo levanta a questão do impacto da maconha no trânsito. Em geral, dizem os pesquisadores, é preciso aguardar pelo menos 24 horas para pegar o carro depois de consumir a droga.



CARTAS

Transporte coletivo

“Sinceramente, não entendo o auê promovido pelo Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Urbano de Florianópolis e muito menos compreendo a passividade da população envolvida. Moro na capital catarinense há cinco anos, mas sou de Campo Grande, Mato Grosso do Sul. Lá, todos os estudantes, desde a educação fundamental até o ensino superior, que morem a mais de 2 Km do estabelecimento de ensino, ganham passe livre integral, desde 1993. Além deles, idosos, deficientes e outras 11 categorias ganham a gratuidade e a passagem custa apenas R\$ 2,75. Lá, existem mais de oito terminais, que realmente fazem a integração e, desde 2007, a bilhetagem é totalmente eletrônica. Os motoristas não tem trabalho nenhum a mais por isso. Existem mais de 900 pontos para aquisição e recarga do cartão e, se alguém subir no ônibus sem crédito, pode descer no próximo terminal para pagar em dinheiro. É tudo muito simples, ágil e moderno. Quase 100% da frota já é adaptada e muitos veículos possuem TV e ar condicionado. Lá, os motoristas são muito mais cuidadosos com as manobras e, por muito menos do que já vivenciei nos ônibus aqui de Florianópolis, na capital sul-mato-grossense, os usuários já reclamam: ‘Vá com mais cuidado, você não está carregando boi não!’. E o mais incrível de tudo: nunca ouvi falar de greve de motoristas e cobradores nesses meus 33 anos de existência. Eu era feliz e não sabia...”

Caroline Ramos – Florianópolis/SC

Alerta máximo

“Como bem observou o presidente do MONATRAN, é preocupante a atitude do consórcio das Empresas Espaço Aberto-Camargo Campos. Para mim também parece um atestado de incapacidade técnica e irresponsabilidade. Certamente, é de se duvidar que eles cumpram o prometido com relação a restauração da Ponte Hercílio Luz. Lamentável!”

José Flores – São José/SC

Parquímetro

“E por falar na capital sul-mato-grossense, é bom lembrar que, por lá, os parquímetros já são realidade há mais de 10 anos. Com uma estrutura invejável, o sistema é extremamente funcional e intuitivo. De posse de um pequeno chaveiro, o motorista encontra um aparelho a cada duas vagas e basta encostar o objeto na máquina para carregar a quantidade de minutos que pretende ficar estacionado. Ao voltar, é só encostar de novo e reaver os minutos restantes. Em cada esquina, bancas e estabelecimentos comerciais vendem créditos de parquímetro e, para quem não possui o chaveiro, ainda existem os funcionários da operadora, cuidadosamente distribuídos e identificados. Mais uma vez, meus parabéns a minha linda Cidade Morena!”

Caroline Ramos – Florianópolis/SC

Notas e Flagrantes

“Muito interessantes as informações publicadas na seção Notas e Flagrantes! Sem dúvida alguma, estas pequenas pílulas de conhecimento, analisadas pelo olhar atento da autora, farão uma diferença enorme aos leitores do jornal O Monatran.”

Ariadne Brasil – São Paulo/SP

Catalisador da roubalheira

“Mais uma vez, assino em baixo do artigo do articulista José Roberto Dias. É um absurdo o governo buscar soluções de mobilidade a partir de megaeventos. A prioridade deveria ser o bem estar da população sempre e não os interesses de alguns. Com a desculpa do legado da Copa, o que vimos foi este evento servindo de catalisador da roubalheira. Certamente, nunca na história deste país se desviou tantos recursos públicos em tão pouco tempo.”

Mônica Gorski – Rio de Janeiro/RJ

Maio amarelo

“Inspiradora é a definição para a leitura do artigo do Dr. Ildo Rosa. Indubitavelmente, precisamos sair da inércia e correr atrás de uma solução para esta tragédia que assola o nosso país. As mortes ocasionadas por acidentes de trânsito só irão diminuir quando assumirmos a responsabilidade de agir e militar em prol da segurança viária. Infelizmente, me parece inútil cobrar alguma ação governamental, que está sempre mais preocupado com o seu próprio umbigo, numa corrida eleitoral que não tem fim.”

Sérgio Saas – Brasília /DF



Causa dos acidentes

Em 2013, quase 10% dos acidentes em rodovias federais aconteceram em apenas 1,47% da malha de 68 mil quilômetros espalhada pelo país. Segundo levantamento da PRF, essas ocorrências se dividem por cem trechos de estrada, que somam aproximadamente mil quilômetros de extensão. Ao todo, foram 50.145 acidentes, com 838 mortos e 20.307 feridos nesses locais durante o ano passado.

O trecho de rodovia campeão de acidentes está entre os quilômetros 200 e 210 da Translitorânea (BR-101), em Santa Catarina, e foi concedido à Autopista Litoral Sul em 2008.

O DNIT informa que sempre analisa os dados da PRF para programar melhorias e aumentar a segurança nas rodovias sob sua responsabilidade. No

entanto, destaca que os dados da Polícia Rodoviária Federal apontam que menos de 2% dos acidentes acontecem por problemas na rodovia.

De fato, o principal vilão é o motorista. Mais de 90% dos acidentes fatais acontecem por excesso de velocidade, falta de atenção, ultrapassagens proibidas, entre outros erros na condução do veículo. “Mesmo quando as estradas são ruins, a culpa em última instância é de quem dirige”, afirma José Aurélio Ramalho, diretor do Observatório Nacional de Segurança Viária.

Para Ramalho, a formação dos condutores de veículos no Brasil é falha, limitando-se ao ensino para provas de habilitação. “Na prática, o sujeito decora um monte de placas de sinalização, mas não sabe o que fazer diante da situação

indicada na placa”, diz. “Desse modo, jogamos milhares de pessoas despreparadas ao volante e depois tentamos corrigir a situação com ações pontuais.”

Para educar os motoristas, Newton Gibson, diretor da Associação Brasileira de Transporte de Cargas, defende uma fiscalização mais atuante e preventiva. “O nível de segurança nas estradas brasileiras é baixo, mas a melhoria vai além da recuperação das estradas. Passa, também, pela criação de projetos que integrem as áreas da educação, engenharia, saúde, segurança pública, entre outros, através de medidas preventivas e de respeito à garantia institucional, a todos os indivíduos, de circularem livres e com segurança, também no trânsito”, argumenta. Isso também implicaria um sistema de fiscalização que fosse além

das simples punições. “É preciso buscar, por meio de ações preventivas dirigidas aos usuários, resultados mais positivos com relação à segurança nas estradas”, diz Gibson.

Para Rogério Cunha, presidente da Associação Brasileira de Transporte Rodoviário, falta esclarecimento sobre os motivos das punições e a gravidade das infrações. “A fiscalização, quando acontece, é apenas punitiva e não preventiva. Só multar não basta. O motorista de caminhão pega um frete de R\$ 1 mil a R\$ 1,5 mil num trajeto de 200 quilômetros, comete uma infração e toma uma multa de R\$ 53. É um tiro no pé! Ele transfere a pontuação para outro motorista e absorve o valor da multa no custo do frete.”

ESPAÇO LIVRE

Rafael Kesler*



Carnificina viária brasileira

Carros macabros, que matam, que esmagam, que exterminam, que devastam: ignominiosa, cruciante, decrépita e funérea lástima.

Lúgubre vergonha!

Veículos daníficos, que arruinam, que destroem, que brutalmente obliteram vidas, famílias, sonhos: horrenda desolação; plangente, sanguinária e infesta vicissitude hodierna; suplicador opróbio que incessantemente flagela nossa capenga “nação verde e amarela”.

Pistas precárias, degeneradas, esburacadas, abandonadas, perniciosas: ultrajante realidade em inumeráveis localidades desta desarranjada, periculosa e desarrazoada Pátria. Dantesca e repulsiva calamidade que diariamente nos aflige, comumente nos atormenta, cotidianamente nos amedronta.

É irrefragavelmente detestável, é absolutamente desprezível o atual desmazelo e a preponderante inépcia que o Governo demonstra perante as graves e inúmeras problemáticas que envolvem nossa desastrosa e cruenta viação!

Até quando esta infanda desordem prevalecerá?!

Insultuosa impunidade daqueles que fatalmente destroçam/matam/assassinam ou deploravelmente ferem inocentes indivíduos neste catastrófico e carnífice trânsito: aviltante despautério; funesta afronta; odioso vitupério. Revoltante e descarada injustiça! Intolerável inaptidão e asqueroso desleixo jurídico, político e governamental. Sim.

Punições ridículas, brandas, frouxas, inapropriadas, aplicadas a negligentes e/ou imperitos e/ou imprudentes motoristas-homicidas: vigente e infame desrespeito para com consternados familiares de infortunadas vítimas do caos veicular; desdém hediondo para com aqueles que

tristemente padeceram em mórbidas vias deste país gigantesco – de dimensões continentais.

Punições inócuas, grotescas, débeis, tênues, indevidas, impostas a negligentes e/ou imperitos e/ou imprudentes motoristas-homicidas: vigente e execrável ultraje para com o oprimido e enfastiado povo deste desordenado Brasil; prevalecente e abominosa violação do bom-senso, da Justiça, da lógica, da racionalidade, do obrigatório dever – por parte do Estado – de proteger a incolumidade física da vulnerável população brasileira.

Tratamento extremamente “afável, leve, suave” para horríficos motoristas-homicidas: transgressão aberrante dos “inviolabilíssimos” direitos constitucionais à VIDA e à SEGURANÇA (utopias do nosso vacilante e desestruturado Estado Democrático de Direito?!).

Ora, prezado leitor, o raciocínio é este: a predominante e arraigada sensação de impunidade proveniente de leis inadequadas e danosamente “embebidas de prejudiciais disposições que exageram na tutela dos criminosos” (em detrimento da coletividade e das vítimas) incentiva mortíferos comportamentos que colocam em risco a saúde de milhares (a escabrosa práxis corrobora esta assertiva).

De que vale o maravilhoso, excelso e lindo artigo 5º da louvável Constituição Federal (Lei Maior) preconizar que é garantida a inviolabilidade do direito à vida e – entre outros – à segurança, se esta incoerente República Federativa não cria mecanismos efetivos de defesa da vida e da segurança da estarecida sociedade brasileira?

Se realmente gozamos de inviolável direito “de viver de maneira segura”, questiono: por que a carnificina viária e a criminalidade generalizada nos oprimem, nos tiranizam e nos imolam dia após dia, dia após dia, dia após dia...?

Eis alguns problemas que necessitam de urgentes soluções: estruturação da malha viária nacional (é óbvio, o Brasil também deve “desafogar” as estradas e rodovias, investindo satisfatoriamente em portos, ferrovias, aerovias e outros “sistemas de transporte”); mudanças nas atuais e desacreditadas legislações de trânsito, dispondo penalidades bem mais rígidas e apropriadas aos “motoristas e motociclistas infratores” (meio de repressão e prevenção da mortandade veicular dominante); campanhas constantes de educação de motoristas e motociclistas, com intuito de conscientizá-los sobre direção segura e defensiva.

Também é necessário, entre outras várias ações, maior rigor por parte de instituições governamentais na fiscalização das “escolas formadoras de condutores”, com o escopo de evitar que “pessoas despreparadas para condução de veículos automotores” obtenham carteira de habilitação.

Mais do que tudo: é imprescindível que nós – cidadãos atuantes, participativos, críticos – nos conscientizemos sobre o nosso caótico e sanguinolento trânsito e veementemente cobremos das entidades jurídicas, políticas, governamentais e não-governamentais por PAZ, SEGURANÇA e ESTRUTURAÇÃO nas estradas e rodovias pátrias. É essencial que nós – analíticos e ativistas indivíduos – erradiquemos a prevalente e bizarra carnificina viária brasileira. É fundamental que combatamos aguerridamente as aboráveis incompetências jurídicas, políticas e governamentais em relação ao nosso fracassado e violento trânsito e suas drásticas consequências.

* Rafael Kesler, 24 anos, bacharelado em Direito (Faculdade Presidente Antônio Carlos de Araguari/MG), licenciado em Letras (Instituto Federal do Triângulo Mineiro). Autor do blog: www.rafaelkesler1234.blogspot.com Contato: rafaelkesler1234@hotmail.com

Testes psicológicos para idosos

Uma especialista em avaliação psicológica defende que os idosos que apresentem algum tipo de declínio funcional devam fazer exames psicológicos para avaliar a aptidão para conduzir, como já acontece com os condutores profissionais.

“A avaliação psicológica tem a possibilidade de avaliar funções cognitivas, aspectos emocionais e comportamentais que uma avaliação médica não consegue aferir de forma rigorosa e formal numa consulta”, disse Inês Saraiva Ferreira, autora portuguesa do estudo “Avaliação psicológica de condutores idosos: Validade de testes neurocognitivos no desempenho de condução automóvel”.

A psicóloga clínica adiantou que a obrigatoriedade destes testes psicológicos, que atualmente abrange apenas os



condutores profissionais, devia ser alargada a pessoas que estão perdendo capacidades ou que têm doenças neurológicas, demências, Parkinson e esclerose múltipla. “Nestes grupos clínicos específicos seria importante fazer, de um modo sistemático, avaliações psicológicas”, defendeu.

Mas para isso seria necessário que os médicos

estivessem sensibilizados para essa necessidade, disse a investigadora, adiantando que os psicólogos também têm de sensibilizar a comunidade científica e a comunidade médica para essa necessidade.

Inês explicou que “os testes psicológicos são preditivos daquilo que as pessoas idosas fazem em contexto real de

trânsito”, conforme constatou no trabalho que realizou e que teve com base a tese de doutorado que apresentou na Universidade de Coimbra.

Segundo o estudo, os idosos com pior desempenho de condução obtiveram resultados inferiores nos testes psicológicos que verificaram as funções executivas, de visão espacial, perceptivas e a atenção.

“Essas pessoas idosas tinham piores desempenhos e eram menos seguras para o trânsito”, comentou.

A investigadora observou que já há profissionais de saúde sensibilizados para a necessidade de ser realizada, além do exame médico, uma avaliação psicológica, através de instrumentos de avaliação mais formais.

“Mas em regra (...) nem sempre os médicos estão sen-

sibilizados para essa necessidade e ficam apenas pela sua avaliação médica, que é mais centrada nas doenças e no aspeto físico e não tanto nos aspetos cognitivos que os psicólogos estão preparados para avaliar”, lamentou.

“Se queremos fazer uma avaliação rigorosa, teremos sempre que recorrer a instrumentos de avaliação psicológica, se não nunca vamos conseguir saber em que condição os idosos estão dirigindo nas estradas”, sustentou.

Sobre o impacto de perder a CNH, a psicóloga disse que no caso dos idosos “é mais uma perda das muitas” que vão tendo, de forma natural, ao longo da vida. “Perder a carta tem um significado simbólico muito concreto na nossa vida e para as pessoas idosas, muitas vezes, significa perder as pernas”, frisou.



Recuperação da Ponte Maurício Joppert, entre SP e MS

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

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

www.concremat.com.br


CONCREJATO
obras especiais

Líder em restauração
e recuperação
de estruturas.