

PONTE HERCÍLIO LUZ - ALERTA MÁXIMO

Espaço do Presidente - Página 3

Ministro das
Cidades apresenta
PACTO para
melhoria do
transporte coletivo

Página 4

Colombo repassa R\$ 10 MILHÕES para obras do Complexo Viário de Blumenau

Página 6

Passagem de ônibus fica MAIS BARATA a partir de agosto na capital de Santa Catarina

Página 9

Mestranda (Udesc)
desenvolve
PROJETO que
estimula transporte
colaborativo

Página 9









EDITORIAL

Brasil sem retorno

ela quinta vez consecutiva, o Brasil está entre os países de maior carga tributária, mas continua sendo o que proporciona o pior retorno dos valores arrecadados à população em termos de saúde, educação, transporte, segurança, saneamento, pavimentação das estradas e outros.

A triste realidade foi mostrada pelo estudo da relação da carga tributária versus retorno dos recursos à população em termos de qualidade de vida, divulgado recentemente pelo Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT). O levantamento mensurou os 30 países de maior carga tributária em relação à riqueza gerada - ou Produto Interno Bruto (PIB) - e verifica se os valores arrecadados retornam para a sociedade, através de serviços que visam ao bem-estar da população.

Os Estados Unidos ocupam a primeira colocação no ranking, oferecendo melhor retorno aos cidadãos, seguido da Austrália, Coréia do Sul e Irlanda. Todavia, como era de se esperar, o Brasil aparece na última colocação, atrás de nações vizinhas, como Uruguai e Argentina, em termos de retorno aos contribuintes.

É lamentável como nosso país, ano após ano, consegue registrar sucessivos recordes de arrecadação de tributos, mas não oferece condições adequadas para o desenvolvimento da sociedade.

E o pior é que esta falta de retorno para a sociedade está presente em muitos outros segmentos e sempre quem perde é a população. Os recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset), por exemplo, criado também para incentivar a conscientização e prevenção de acidentes automobilísticos no Brasil, não são utilizados na integralidade. Aliás, em 2013, do total de R\$ 860,6 milhões orçados para as iniciativas do fundo, apenas 26,8% foram revertidos para seu fim, o equivalente a R\$ 230,5 milhões.

Assim, enquanto cerca de 78% da verba autorizada para a unidade orçamentária fica "parada" na reserva de contingência imposta pelo governo federal com o intuito de garantir o superávit primário, milhares de brasileiros continuam a morrer em acidentes de trânsito em nosso país.

NOTAS E FLAGRANTES





Mulheres, o trânsito e as redes sociais

Cerca de 53% das reclamações sobre o trânsito feitas nas redes sociais são provenientes de mulheres, com base em registros no Facebook, Twitter e Instagram. Os picos de frequência de postagens ocorrem entre 17 e 20 horas. Além disso, os ônibus são mais citados que outros meios de transporte. Mais uma das mulheres, fazendo a diferença!

Você sabia?

Que no Distrito Federal o uso das sacolas de lixo dentro dos automóveis tornou-se obrigatório por lei em 2012, tendo, inclusive, multa como punição para o descumprimento da determinação!



Lixo nas vias

O lixo é visto como um problema crônico da sociedade. A forma como é tratado pode definir diversos aspectos, positivos ou não, para a coletividade. Nas ruas, entope os bueiros, causando alagamentos.

No trânsito, o respeito é fundamental para que todos possam usufruir do seu direito de ir e vir sem acontecimentos indesejados. Atos como não jogar o lixo na rua, contribuem com a ordem necessária para que o trânsito mantenha sua fluidez.



Operação Semana Santa 2014

Flagrantes de desrespeito às leis de trânsito puderam ser vistos em todas as rodovias. Veículos em excesso de velocidade, embriaguez ao volante, trânsito pelo acostamento e ultrapassagens foram as principais infrações. O mau comportamento dos motoristas refletiu no cenário trágico do feriado de Páscoa em SC.

Transportes alternativos

De acordo com pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/Ipea, nos últimos 15 anos, enquanto a frota de automóveis cresceu 7% ao ano e a de motocicletas 15%, o transporte público perdeu, em geral, cerca de 30%. Isto revela a necessidade de infraestrutura em transportes alternativos para que a população utilize meios de locomoção mais sustentáveis. Por falta de um transporte público eficiente, o brasileiro não abre mão do seu carro. E como diz o 'manezinho', "pouca farinha meu pirão primeiro".

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



Alerta máximo 👍



á poucos dias, acompanhei perplexo o pedido de rescisão do contrato das obras de duplicação da SC-403. Sem se preocupar em fornecer alguma argumentação adicional, o consórcio das empresas Espaço Aberto-Camargo Campos, em nota à imprensa, se limitou a apenas confirmar que "protocolou pedido de rescisão consensual do contrato 22/2013".

O serviço de duplicação da rodovia de acesso a Ingleses, no norte da Ilha, começou em setembro do ano passado e até agora menos de cinco por cento da obra estava concluída - enquanto que, pelo cronograma previsto, deveria estar em 30% pronta.

Tal situação absurda acende uma luz de alerta, visto que o mesmo consórcio continua responsável pela reforma da ponte Hercílio Luz. Reforma esta que, confesso, perdi definitivamente a esperança de que seja concluída ainda neste ano, apesar do "prometido" no novo cronograma.

Aliás, acredito que a situação seja ainda mais grave do que um "simples" atraso nos prazos de conclusão do serviço. Afinal, se este consórcio não teve capacidade de duplicar uma simples via, imagina restaurar uma obra complexa como a ponte Hercílio Luz.

O rompimento de confiança oficializado com este pedido de rescisão é preocupante e me faz temer seriamente que tal consórcio não tenha capacidade técnica para concluir as obras de restauro da nossa tão decantada ponte.

Só espero que o nosso Governo do Estado fique atento ao alerta emitido e tome as providências cabíveis para que a Hercílio Luz e demais obras, sob responsabilidade deste consórcio, não sejam apenas um sorvedouro de recursos públicos, comprometendo o bem estar da população.

ALERTA 2

Um dos argumentos levantados pelo consórcio Espaço Aberto para justificar a desistência do contrato de obras da SC-403, uma semana depois do pedido de rescisão, seria a existência de problemas no projeto que foi desenvolvido pelo Estado. Agora fica a pergunta: Se o projeto era tão problemático, por que eles quiseram participar da licitação?

ALERTA 3

O representante do consórcio Espaço Aberto perdeu outra oportunidade de ficar calado quando enfatizou que executaram 6% da obra, ao invés de apenas 5%, como mencionado pelo Governo do Estado, visto que já era para estar 30% concluída.

"BRAKE LIGHT" PARA CAPACETE

Criado por um brasileiro, o acessório promete aumentar a segurança de motociclistas, principalmente à noite. Batizado de Light for Life, o equipamento repete os sinais do veículo, farol, seta e luz de freio. "Compatível com cerca de 80% dos capacetes, é preso com fita dupla face", informa João Souza, que diz ter investido quase R\$ 1 milhão na ideia do sócio. Segundo o fabricante, o equipamento está chegando às lojas por cerca de R\$ 300. O sinal da lanterna é transmitido por uma sistema sem fio alimentado por uma bateria recarregável que dura aproximadamente 15 horas.



ZIGUE-ZAGUE

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) pintou uma faixa contínua em zigue-zague na Rua Francisco Ranieri, na Zona Norte de São Paulo. Segundo a CET, a sinalização é feita para aumentar a área de espera e de passagem de veículos na área próxima aos semáforos, garantindo maior fluidez ao trânsito. Ainda de acordo com a companhia, a faixa está de acordo com as normas do Manual Brasileiro de Sinalização e as demais legislações vigentes.

GOOGLE

A Google traz mais uma novidade para os motoristas. O Google Now notificará os usuários sobre acidentes, trânsito intenso ou obras nas ruas ou estradas para que eles se preparem ou troquem sua rota. O aplicativo, passará a mostrar essas informações para que você não fique preso no congestionamento. Funcionará utilizando o sistema de localização de seu aparelho e contato em tempo real com a empresa de controle de tráfego local. Infelizmente o serviço ainda não está ativo para as vias brasileiras.

CADEIRINHA INFLÁVEL

Com o objetivo de facilitar o transporte e o manuseio das cadeiras infantis para carros, a Volvo está desenvolvendo um novo conceito de assento. Trata-se de um modelo inflável e mais leve, que pode ser transportado até em uma mochila. O protótipo conta com uma tecnologia de bombeamento de ar que infla a cadeirinha em menos de 40 segundos e a desinfla usando uma bomba integrada. O peso total do assento é de 5 kg, metade do peso de um convencional, e ele fica conectado via Bluetooth, permitindo funções como o enchimento remoto. Feito com material resistente que pode suportar alta pressão interna.



E F

ABASTECIMENTO

Usar o carro com tanque de combustível na reserva pode danificar componentes do veículo, como a bomba elétrica. Mas, forçar o abastecimento muitas vezes para arredondar o valor também pode danificar o cânister, peça instalada entre o tanque e o motor, e tem o objetivo de filtrar vapores prejudiciais emitidos pelo veículo. Com o cânister inundado, além dessa importante filtragem não acontecer, o combustível pode fazer com que os carvões desse componente se desprendam, danificando outros itens mecânicos. Então é simples: não peça para o frentista continuar enchendo depois do travamento da bomba.

MORTE NAS ESTRADAS NA UNIÃO EUROPEIA

O Transport White Paper, plano da Comissão Europeia lançado em 2011, estabeleceu um objetivo estratégico para a década 2011-2020: reduzir o número de mortes no trânsito pela metade.

Em 2010, 31.500 pessoas morreram em estradas dos 28 países membros da União Europeia. No ano passado, esse número caiu para 26 mil – uma redução de 17,5%. Se a meta for alcançada, contabilizando 15.750 mortes em 2020, mais de 90 mil vidas terão sido salvas ao longo da década.

A média de mortes no trânsito na União Europeia em 2013 foi de 52 pessoas a cada milhão de habitantes. O número chama a atenção quando comparado ao índice brasileiro, que chega a 23 mortes – mas a cada 100 mil habitantes.

Pacto para melhoria do transporte coletivo

O ministro das Cidades, Gilberto Magalhães Occhi, apresentou na 42ª Reunião Ordinária do Pleno do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social (CDES), dados sobre os projetos de mobilidade urbana que contribuem no avanço econômico e social do Brasil e também para o fortalecimento da democracia e da justiça social. De acordo com o ministro, as tarifas de transporte coletivo sofreram redução de 7,23% de ônibus e 13,75% na tarifa de metrôs e trens. Ele explicou que esta redução ocorreu por diversos fatores, como: "desoneração da folha; desoneração do PIS/ Cofins sobre serviços e redução da tarifa de energia elétrica; desoneração de IPI para aquisição de ônibus; congelamento das tarifas de metrôs e trens operados pelo Governo Federal desde 2003; revisão



das planilhas e contratos para incorporar os efeitos das isenções já concedidas; exigência de melhoria da qualidade do serviço das empresas de transporte coletivo; e desoneração do ICMS e ISS por estados e municípios".

A ministra do Planejamento, Orçamento e Gestão, Miriam Belchior, informou a carteira de projetos de mobilidade urbana do Governo Federal, que totalizam R\$ 143 bilhões para estados e municípios. Deste total, R\$ 120 bilhões já estão selecionados, sendo 303 empreendimentos em 109 cidades. "Houve propostas de viaduto viário que melhora trânsito, mas não estavam vinculadas ao transporte público. Foi a primeira discussão de adaptação dessas propostas com corredores e faixas exclusivas para tornar central o transporte público".

A presidente Dilma Rou-

sseff, ressaltou que não há registro de que se tenha investido tanto em mobilidade urbana em um período tão curto. "Não olho quem é o prefeito, nem o governador. Faço metrô para a população, não para o governador, nem prefeito, nem para mim mesma. E quero dizer que o Brasil andou muito nesse quesito, governadores e prefeitos também têm tido relação cooperativa e republicana com o Governo Federal. É importante saber que são 9 metrôs em 9 capitais. Nunca se fez simultaneamente 9 metrôs em 9 capitais," disse a presidente.

Os investimentos em mobilidade urbana vão se transformar em 650,6 km de transporte sobre trilhos. Serão implantados 246 km de metrô em 9 capitais - Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Rio de Ja-

neiro, Salvador, e São Paulo. Os recursos resultarão ainda em 3.188 km de transporte coletivo sobre pneus, com a implantação de BRTs, de veículos leves sobre pneus e de corredores de ônibus, além de obras em terminais de integração.

ENTENDA O CDES

O Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social é um órgão constituído majoritariamente por integrantes da sociedade civil organizada, de caráter consultivo da Presidência da República. Fazem parte da composição: trabalhadores, empresários, movimentos sociais, governo e lideranças de diversos setores.

Foram debatidos três temas: perspectiva econômica do Brasil em 2014, os desafios da mobilidade urbana e diálogos sobre os Pactos: entrega de pareceres.

Ministérios apresentam critérios para segunda etapa do PACTO DA MOBILIDADE URBANA

O ministro das Cidades, Gilberto Magalhães Occhi, disse que a prioridade do Governo Federal para a área de mobilidade urbana é apoiar empreendimentos com propostas que beneficiem a coletividade. "Nosso foco é melhorar o transporte coletivo urbano nas cidades brasileiras", disse o ministro Gilberto Occhi.

Os critérios foram apresentados pelo ministro Gilberto Occhi e a ministra do Planejamento, Orçamento e Gestão, Miriam Belchior, durante reunião com governadores, prefeitos e representantes de 26 municípios do país, realizada no dia 23 de abril. O objetivo é iniciar a segunda etapa de seleção do Pacto da Mobilidade Urbana para municípios com população entre 400 e 700 mil habitantes.

O ministro Gilberto Occhi explicou que serão realizadas reuniões individuais com os ministérios das Cidades e do Planejamento para que cada município apresente detalhadamente as propostas e as equipes técnicas realizem uma análise prévia. "Após a análise, daremos o sinal verde para os municípios elaborarem seus projetos e trazerem suas propostas finalizadas. O Ministério das Cidades



fará o enquadramento e a seleção destes empreendimentos", destacou.

O Governo Federal destinou R\$ 50 bilhões do Pacto da Mobilidade Urbana, em junho de 2013, para obras de melhoria no setor. Na primeira etapa, foram selecionadas as grandes regiões metropolitanas com mais de 700 mil habitantes.

De acordo com a ministra Miriam Belchior, as propostas devem priorizar o transporte público urbano de alta e média capacidade, que atenda áreas de população de baixa renda, projetos com integração de modais e empreendimentos já existentes de caráter metropolitano. "Estamos trabalhando ao máximo para garantir que estados e municípios possam fazer investimentos necessários e garantir o financiamento. Para isso é necessário que haja boas propostas", afirmou a ministra do Planejamento.



Ministro das Cidades participa de videoconferência sobre PAC Mobilidade Urbana

O ministro das Cidades, Gilberto Magalhães Occhi, participou no dia 28 de abril de videoconferência com 300 gestores públicos federais de 26 estados, e do Distrito Federal, sobre o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC Mobilidade Urbana. O objetivo da reunião foi informar aos gestores a respeito do alcance econômico e social do programa para o país. O intuito é que os gestores possam interagir nos seus espaços de ação e atuação, tanto na divulgação do programa como também na discussão junto aos cidadãos.

Acompanhado do Secretário Nacional de Transporte e Mobilidade urbana, Júlio Eduardo dos Santos, o ministro listou os principais investimentos dos modais de transporte coletivo público e as obras em execução. Segundo o ministro, os investimentos do governo federal para a mobilidade urbana vieram antes das manifestações sociais no meio do ano passado. "Nós já havíamos criado o PAC Mobilidade Urbana definindo as prioridades do sistema de transporte coletivo desde 2011", afirmou Occhi.

Para o ministro Gilberto Occhi, o governo federal utiliza medidas para melhoria da mobilidade urbana como a redução das tarifas por meio de congelamento dos preços das passagens em alguns estados e municípios e a desoneração do Imposto sobre produtos industrializados (IPI) para aquisição de ônibus. "O Governo trabalha com três pilares para a melhoria do transporte coletivo: menor tarifa, maior transparência e controle social e mais qualidade" informou.

Após a apresentação, os gestores fizeram perguntas e tiraram dúvidas sobre a execução dos programas de mobilidade do Ministério das Cidades.

Jose Roberto de Souza Dias *



A Copa da Indignação

m setembro de 2011, o então ministro dos transportes, Orlando Silva, em pronunciamento bombástico, afirmava que "a Copa do Mundo funcionará como uma espécie de catalisador. Temos uma grande oportunidade de executar planos de investimentos e de melhorar a qualidade dos serviços nas grandes cidades, sobretudo o transporte público."

A imprensa e a mídia nacional repercutiram intensamente as promessas do ministro, afinal esse é um problema que afeta o cotidiano de milhões de brasileiros. Pelas palavras do ministro estava mais do que justificada a gastança com um torneio internacional de futebol. As 12 cidades sede receberiam um valioso presente do governo que - preocupado com a vida nas cidades - resolvera realizar a Copa do Mundo, com o objetivo principal de melhorar a vida das pessoas, otimizando o transporte público e desafogando o trânsito.

O governo, como de costume, logo entrou em campo com mais um de seus pacotes, agora o chamado PAC da Copa. Prometia muito mais do que construir estádios, remodelaria a infra estrutura aeroportuária e deixaria expressivas obras de mobilidade urbana, um verdadeiro legado para o futuro. Um marco na História do Brasil.

Pois é, passados um ano e quatro meses do anúncio ministerial e eis que muitos dos projetos apresentados, principalmente os vinculados ao transporte público e ao trânsito, foram cancelados ou substituídos por obras de baixo impacto.

Os brasileiros, animados pelo ufanismo governamental e midiático, até tentaram acreditar, mas aos poucos, caíram na real e descobriram que foram mais uma vez vítimas das bravatas típicas dos tempos atuais.

Em janeiro de 2010 a *Matriz de Responsabili-dade do Ministério dos Esportes* previa 50 intervenções de mobilidade urbana, a um orçamento de R\$ 11,59 bilhões. Até janeiro de 2013 foram canceladas 13 obras em dez cidades-sede, outras 16 foram incluídas, passando para 53, a maioria de menor expressão do que as canceladas ou interrompidas e quase sempre, localizadas ao

derredor das arenas e relacionadas apenas com os jogos e não com a mobilidade geral das cidades.

Segundo o *Blog Copa Pública*, isso explica a redução de 3 bilhões no orçamento que passou para R\$8,6 bilhões. Aliás, em uma das revisões, 6 obras de mobilidade foram substituídas por 8 no entorno dos estádios e de uso exclusivo para as atividades esportivas. O proclamado legado histórico foi se reduzindo na exata medida em que o governo mostrava suas verdadeiras intenções.

São vários os exemplos da inversão de expectativas. Em Salvador o corredor ligando o aeroporto internacional ao norte da cidade, obra de fundamental importância, foi substituído por duas pequenas intervenções na proximidade da Arena Fonte Nova. O soteropolitano ficou sem o pretendido corredor e sem metrô. Mais recentemente o governo baiano, certamente por proximidade partidária, conseguiu incluir o metrô em outro PAC, o da Mobilidade Urbana, que não se refere em nada com os recursos prometidos para a Copa do Mundo.

Em São Paulo o Monotrilho da Linha Ouro foi descatalogado da *Matriz de Responsabilidade do Ministério dos Esportes*, orçamento de 1,881 bilhão e substituído por pequenas intervenções viárias ao lado do estádio do Corinthians, orçadas em 317,7 milhões.

Uma tremenda falta de conhecimento e de sensibilidade dos que promovem a Copa do Mundo, que creditaram a alteração orçamentária ao fato do estádio do Morumbi não mais sediar os jogos.

Deixaram de perceber os senhores "da bola" que essa linha, além de passar por áreas densamente povoadas, como Paraisópolis, tem uma função estratégica pois, permitirá a ligação entre o movimentado aeroporto de Congonhas e a rede do metrô de São Paulo. Hoje os passageiros que chegam a esse terminal aeroviário dependem quase que exclusivamente do serviço de táxis.

Muitos projetos foram interrompidos por suspeitas de irregularidade, um exemplo é o caso do VLT, Veículo Leve sobre Trilho, ligando o Aeroporto de Brasília ao Terminal Rodoviário da Asa Sul.

Em Manaus o Monotrilho Norte/Centro e o BRT, Bus Rapid Transit, ligando as regiões leste e centro foram excluídos da *Matriz de Responsabilidades da Copa*. Posteriormente, foram incluídos no Pac de Mobilidade Urbana com a promessa de ficarem prontos em 2016, o que tecnicamente, se considera inviável.

Segundo o engenheiro Lúcio Gregório, citado pelo *Blog da Copa*, é um equívoco buscar soluções de mobilidade a partir de megaeventos. Para o engenheiro, soluções como as de Barcelona só são possíveis em países que já possuem uma eficiente infraestrutura de transportes. No Brasil, a péssima estrutura de transporte público, precisa muito mais do que atualizações provocadas por evento internacional. Aqui tudo não passa de propaganda politica o que explica a frase que se repete nas ruas: *me engana que gosto!*

Lucio Gregório coloca luzes sobre um outro problema encoberto pela Copa do Mundo, a verdadeira guerra travada entre os fornecedores de modos de transporte: BRT versus VLT, versus Monotrilho. Sob o manto da tecnicidade travase uma luta por mercados que pouco tem a ver com as necessidades sociais. Os contentores não perceberam que os tempos são outros e que as coisas estão mudando.

Nós brasileiros, sempre tão envolvidos com o futebol, acordamos e desde junho de 2013, sem tirar a camisa, trocamos a chuteira para jogar no time dos que cansaram de ser manipulados e exigem um transporte público de qualidade.

* 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. 31.

O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo com vistas à segurança dos pedestres.



Governador repassa R\$ 10 milhões para conclusão das obras do Complexo Viário de Blumenau

O governador Raimundo Colombo assinou no mês de abril, um convênio com a prefeitura de Blumenau, no valor de R\$ 10 milhões, para a conclusão das obras do complexo viário. Com o recurso, será possível o prolongamento da Rua Humberto de Campos, no Bairro da Velha. A ordem de serviço para execução da obra foi entregue no início de abril. Serão cerca de dois quilômetros de via nova, ligando as ruas Marechal Deodoro e General Osório, com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana. O prazo de execução é de 24 meses.

"Já liberamos em torno de R\$ 15 milhões para todo complexo do Badenfurt, que está sendo executado. Hoje, liberamos mais R\$ 10 milhões. Com o desenvolvimento local, Blumenau passou a ter problemas de mobilidade urbana. Por isso, precisamos dar uma atenção especial e investir em obras que trarão qualidade de vida à população", afirmou Colombo.

A ampliação dos dois quilômetros da Rua Humberto de Campos será feita em duas etapas distintas. A primeira será no trecho que vai da Marechal Deodoro até a Rua Gustavo Budag. A segunda será no trecho da Gustavo Budag até a General Osório. Além disso, para este primeiro trecho, a prefeitura vai concentrar as obras em três percursos: iniciando na Marechal Deodoro até a Rua Londrina. Na sequência, até a Rua Antônio Hafner e, por



fim, até a Rua General Osório.

"O município será contemplado com uma obra com os mais avançados padrões de engenharia. A prefeitura e a comunidade serão os fiscalizadores durante estes dois anos de trabalho", disse o prefeito de Blumenau, Napoleão Bernardes

Para permitir um fluxo constante na Humberto de Campos, o projeto contempla o prolongamento da via com três faixas por sentido, duas para os veículos e outra para o transporte coletivo, além de passeio exclusivo a pedestres, dois metros de largura para o canteiro central (alguns tre-

chos terão muro de proteção) e construção de ciclovia em toda a extensão da via. O custo será de R\$ 31,7 milhões, dinheiro financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) no Programa de Mobilidade sustentável Urbana de Blumenau.

"Blumenau, assim como todas as cidades, encontra muitos desafios de mobilidade. Estamos concluindo e entregando à população um novo complexo viário, chamado acesso Oeste. As pessoas poderão acessar a cidade de Blumenau por um novo corredor estrutural. Com mais essa obra de prolongamento da rua, o município ganha um grande reforço na questão de trânsito," salientou o prefeito.

Colombo visita as obras de duplicação do acesso que liga Chapecó à BR-282



O governador Raimundo Colombo visitou, no dia 4 de maio, em Chapecó, a obra de duplicação da BR-480 - acesso que liga Chapecó à BR-282, que deverá ser inaugurada até o final deste mês. Ao todo são aproximadamente R\$ 100 milhões investidos em parceria entre os governos federal e estadual. A obra começou em julho de 2010, com prazo de quatro anos para a entrega. O trecho duplicado tem 7,6 quilômetros com vias marginais nos dois sentidos.

"É uma obra emblemática, fundamental para auxiliar no desenvolvimento do Estado, e de toda região Oeste. Ela está praticamente pronta e vai garantir também a segurança dos que trafegam pela rodovia, já que passam pelo local cerca de 16 mil veículos diariamente. A presidente

Dilma Rousseff deve estar presente na inauguração dessa obra tão importante", informou o governador.

No local, foram instalados 260 postes de iluminação ao longo do eixo central, construídas passarelas, recuperados e concluídos alguns trechos das vias marginais, feitos pequenos reparos e plantio de árvores e gramas. Os dois elevados no trevo de interseção com a BR-282, que fazem parte da obra receberam a pavimentação asfáltica. Os três viadutos já estão prontos e vão dar fluidez ao trânsito.

"Acompanhamos de perto a fase final desta duplicação. A obra está dentro do cronograma e vai ser também um cartão postal para quem vem ao Oeste do Estado", destacou o secretário regional de Chapecó, Américo do Nascimento Junior.

Governo federal anuncia investimentos para MOBILIDADE URBANA em SC

O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão anunciou, no dia 23 de abril, em Brasília, novos investimentos em mobilidade urbana para as cidades com população entre 400 mil e 700 mil habitantes.

Ao todo, no Brasil, serão aportados mais R\$ 50 bilhões da União, sendo que R\$ 27 bilhões já possuem projetos selecionados. Em Santa Catarina serão beneficiados os municípios de Florianópolis e Joinville, que deverão apresentar suas propostas no prazo máximo de 30 dias. "A prioridade é a construção de sistemas eficientes de transporte coletivo urbano, como corredores exclusivos, sistemas integrados, veículos leves sobre trilhos

(VLTs)", explicou o governador Raimundo Colombo, presente no anúncio.

Conforme a ministra do Planejamento Mirian Belchior, as ideias serão amadurecidas nos próximos dias, em reuniões individuais com cada beneficiado nesta etapa: 18 municípios e oito capitais. Entre os critérios de seleção estarão o foco no atendimento à demanda já existente, a integração com os demais sistemas e o transporte coletivo urbano de média e alta capacidade que atendam áreas com população de baixa renda.

Entre as modalidades possíveis estão veículos leves sobre pneus (BRTs), corredores e faixas exclusivas, monotrilhos, trens urbanos, metrôs, veículos leves sobre trilhos (VLTs), ciclovias, teleféricos e barcas. "São recursos significativos para a melhoria da mobilidade, que é um dos grandes problemas das nossas cidades e uma prioridade do nosso Governo", acrescentou Colombo.

Também participaram da reunião os

prefeitos de Florianópolis, César Souza Júnior; e de Joinville, Udo Dohler; o secretário de Planejamento, Murilo Flores; e a secretária de Articulação Nacional, Lourdes Martini.



Florianópolis – Na oportunidade, Cesar Júnior apresentou, entre outros, os projetos de ampliação da faixa preferencial para ônibus para o Norte e o Sul da Ilha, a ligação da Beira-mar Continental com a BR-101, a implantação de ciclovias e a recuperação da pavimentação em vários bairros.

Para embasar seu pedido, o prefeito entregou à ministra uma relação com 61 obras necessárias à melhoria da mobilidade urbana no município, com custos avaliados em R\$ 753 milhões. Praticamente a metade desse valor estaria comprometida com obras na Beira-mar Continental: criação de vias de tráfego compartilhado (pedestres, bicicletas, ônibus e demais veículos), incluindo a construção e o acesso a trapiche, além da extensão da avenida até a BR-101.

Outras obras destacadas são a criação de vias de tráfego compartilhado também na região central da Ilha e a instalação dos corredores exclusivos de ônibus para o Norte da Ilha e para o Sul da Ilha.

Ildo Raimundo Rosa *

O "movimento" Maio Amarelo

des movimentações sociais, talvez ligado a imagem serena das mães, onde todos suspendemos nossas diferenças até como uma contribuição a vida que é gerada a partir do ventre materno, esse maior nível de exposição conta desde maio de 2011 com a proposta lançada pelas Nações Unidas no sentido de estancar essa verdadeira carnificina que representa o acidente de trânsito em nossas caóticas cidades e rodovias.

Já no ano de 2009 constatou-se que ocorreram um milhão e trezentas mortes no trânsito, deixando 50 milhões de sequelados no mundo todo, o que representa mais do que qualquer conflito regular surgido no mundo no mesmo período.

Desde então, longe de enfatizar o difícil momento através de uma nova campanha, vem se incentivando a incorporação de movimentos surgidos no âmbito da sociedade civil, até como uma forma efetiva de melhor enfrentar o problema.

A projeção, mantido este estado de coisas, é que em 2020 tenhamos cerca de 2 milhões de mortes sendo que, o eventual sucesso do movimento "Maio Amarelo", poderá representar uma redução no mesmo período de mais de cinco milhões de óbitos.

O dramático de tudo isto é que todas essas cifras não nos trazem um sinal de proximidade, continuamos acreditando e imaginando que são os outros que morrerão, sem refletir que todos somos potencial-

mente atingidos, que ninguém está isento de engrossar essa trágica estatística.

Apesar de não nos sensibilizarmos com diferentes campanhas, algumas com muito pouca adesão, todos percebemos que é necessário gerar uma "cultura de paz" onde a perspectiva seja ampliada e possamos incutir nas próximas gerações um maior respeito ao direito alheio e, acima de tudo, já no que diz respeito ao trânsito, o racional compartilhamento dos espaços públicos a partir do maléfico crescimento do transporte individual em detrimento do coletivo.

A trágica concorrência entre as mortes no trânsito e as ocorridas pela violência urbana, deve ser enfrentada de forma destemida. A segurança pública, cada vez mais fragilizada, não pode continuar atrelada a uma legislação da década de 1940, sob pena de legitimarmos a barbárie.

As onerosas iniciativas adotadas no sentido de tentar restringir o porte de armas também devem contemplar a crescente criminalização de certas condutas adotadas no trânsito tais como o abuso de velocidade, a exposição às drogas, a direção perigosa e irresponsável prevendo-se um novo elenco de penas mais fáceis de serem implementadas, talvez mais associadas à perda ou crescente restrição do uso do veículo.

Já em Santa Catarina vem se destacando o preocupante incremento do percentual de mortes entre jovens de 15 a 24 anos, as quais já representam 38 por cento do total de mortes enquanto a média nacional gira em torno de 21 por cento.

Este nível de comprometimento de nossa juventude se nos aparenta extremamente preocupante levando-nos a crer que é por aí que devemos direcionar nosso trabalho, associando as futuras campanhas ao desenvolvimento de uma linguagem e uma nova comunicação que possa atingir e sensibilizar esse segmento, sem deixarmos de levar em conta a existência de cerca de 70 por cento da população composta de analfabetos funcionais que, muitas vezes, mesmo familiarizados com novas tecnologias são realmente incapazes de entender e desenvolver sensibilidades e até simples cálculos matemáticos, num bizarro fenômeno onde muitos sabem pouco de tudo e poucos sabem tudo de nada...

A coerência da adoção do amarelo como a cor do movimento implica justamente na mensagem de atenção, mas acima de tudo na advertência de que não podemos continuar inertes, aguardando pela próxima vítima, cobrando de forma inútil uma ação governamental que sabidamente não virá mas que, a exemplo de outros países, a ação comunitária é que acabou gerando maiores resultados.

* Delegado da Policia 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.





Os tradicionais semáforos das vias urbanas ganharam um novo layout pelo designer coreano Hanyoung Lee. Com o objetivo de aumentar a visibilidade e segurança dos pedestres, uma projeção a laser que simula pessoas atravessando a rua é feita em frente aos carros. Segundo ele, a distração de motoristas e a pouca visibilidade que o modelo tradicional oferece, que podem causar sérios acidentes, foram as motivações para a nova proposta.

A parede virtual foi apresentada

na Bienal Internacional de Design na França, em 2006, mas nunca foi implantada. A proposta é inovadora e, à primeira vista, tem potencial para proteger aqueles que escolhem caminhar nas ruas da cidade. Por outro lado, o semáforo também nos faz pensar se queremos um ambiente urbano com projeções virtuais a cada esquina. Pode ser que o projeto de Lee seja adequado ou nada aplicável, mas soluções criativas como esta são sempre bem vindas para inspirar novas medidas de segurança.

Soluções relativas à mobilidade urbana são discutidas na Assembleia

Temas relativos à mobilidade urbana foram debatidos na Assembleia Legislativa, em reunião da Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano, presidida pelo deputado Reno Caramori (PP). De acordo com o deputado Renato Hinnig (PMDB), propositor do encontro, a forma como a licitação do transporte coletivo de Florianópolis está sendo conduzida e implantada poderá inviabilizar a integração com os municípios da

região. Dessa forma, o impacto será negativo para a solução dos problemas de mobilidade urbana da região metropolitana pelos próximos 20 anos, prazo de validade do contrato.

Da forma como foi estabelecido o contrato com o consórcio de empresas responsáveis pelo transporte público da capital, existirão problemas relativos à interligação com municípios da Grande Florianópolis. Segundo Adriano Ribeiro, coordenador do Con-



selho Metropolitano para o Desenvolvimento da Grande Florianópolis (Comdes), se a contratação fosse realizada de forma coordenada entre os municípios da Grande Florianópolis, os usuários do transporte coletivo de municípios vizinhos poderiam contar com tarifas integradas e itinerários integrados.

Renato Hinnig salientou que a questão da mobilidade urbana não diz mais respeito somente a cidade de Florianópolis, mas a toda região metropolitana que envolve a capital. "Precisamos ter a certeza de que a licitação que estava em andamento na capital não vá ser um problema ainda maior para a questão da mobilidade urbana no ambiente da Grande Florianópolis e isso é o que nós buscamos esclarecer neste debate".

Hinnig lamentou, ainda, a falta de representantes da prefeitura para discutir o assunto. "Infelizmente não pudemos contar com a presença de nenhum representante da prefeitura de Florianópolis".

Representantes da Federação dos Dirigentes Lojistas de Florianópolis (FCDL) e engenheiros da SC Participação e Parcerias (SC Par) informaram sobre as análises e ações do governo relativas ao Plano de Mobilidade Urbana. Para o engenheiro Guilherme Medeiros, de acordo com o Procedimento de

Manifestação de Interesse (PMI), existe uma proposta para implantação de transporte marítimo e técnicos das prefeituras foram convocados para viabilizar a implantação. "Também identificamos a necessidade de melhoria do transporte público ao buscarmos novas alternativas para a circulação de automóveis".

Nenhuma das propostas tem prazo para implantação, segundo informações do técnico da SC Par, durante o debate. CRIADO O FÓRUM ESTADUAL DE DEFESA DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES E MOBILIDADE

Mais um Fórum foi criado com o objetivo de discutir, em caráter permanente, a situação das rodovias pedagiadas de Santa Catarina, com ações propositivas para a melhoria das estradas, além da fiscalização do cumprimento dos contratos de concessão. A criação do Fórum Estadual de Defesa da Infraestrutura de Transportes e Mobilidade em Santa Catarina foi o principal resultado do 1º Simpósio Catarinenses sobre Concessões Rodoviárias, realizado no Plenarinho Deputado Paulo Stuart Wright da Assembleia Legislativa.

As mais de 20 entidades e instituições que participaram do evento, entre elas o Parlamento catarinense, assinaram a carta final do simpósio, que oficializou a criação do fórum.

NOTA DO EDITOR: Será que esta iniciativa vai pra frente? Ou será apenas mais um fórum?

Governo do Estado firma convênios de R\$ 15,3 milhões com mais 14 prefeituras

O governador Raimundo Colombo assinou, no último mês de abril, convênios do Fundo de Apoio aos Municípios (Fundam) com 14 prefeituras. Ao todo, os recursos chegam a R\$ 15,3 milhões, que serão usados para pavimentação e reestruturação de vias urbanas, aquisição de equipamentos e veículos e na elaboração de projetos para construção de quadra poliesportiva. Participaram da assinatura o secretário de Estado da Casa Civil, Nelson Serpa, e os prefeitos de Alfredo Wagner, Cocal do Sul, Entre Rios, Faxinal dos Guedes, Galvão, Ibicaré, José Boiteux, Macieira, Major Vieira, Modelo, Praia Grande, Timbé do Sul, Timbó e Tunápolis.

"Vamos contemplar os 295 muni-

cípios. Acredito assinar mais 100 convênios que já estão prontos. Devido à lei eleitoral, temos até o final de maio para avaliar os projetos entregues pelas prefeituras e liberar novos recursos do Fundo", destacou o Governador.

Colombo ainda falou da importância do programa, que vai realizar obras em todos os municípios catarinenses. "Imagina as 295 cidades fazendo obras ao mesmo tempo. São mais de mil ruas pavimentadas, de acordo com os projetos apresentados. Somente com essa parceria, entre Estado e prefeitura, será possível a realização de melhorias que geram empregos, desenvolvimento e autoestima nas pessoas".

O secretário da Casa Civil, Nelson

Serpa, explicou que, para obras em infraestrutura, já é possível licitar e, logo, iniciar os trabalhos. O pagamento ocorre de acordo com o andamento. "À medida que as obras vão acontecendo no município, os pagamentos são efetuados. O importante é pagar a primeira parcela até o início de julho", concluiu

Para o prefeito de Galvão, Neri Pedersetti, os recursos vão ajudar a melhorar a aparência da cidade com a reestruturação da Avenida Sete de Setembro. "Vão proporcionar uma melhor infraestrutura e aparência para o nosso município, aumentando a qualidade de vida, o trânsito e a acessibilidade de pedestres. A avenida vai receber, também, uma nova iluminação, dando mais segurança para quem frequenta o local".

FUNDAM

O Fundam é um programa do Governo do Estado que destina mais de R\$ 585 milhões para todos os 295 municípios catarinenses, sem necessidade de devolução nem de contrapartida. Os municípios têm direito a apresentar até dois projetos de investimento em áreas prioritárias como saúde, educação, infraestrutura, saneamento básico, entre outras. Até o momento, já foram assinados em todo o Estado, 153 convênios do fundo que somam mais de R\$ 175 milhões.

Passagem de ônibus na Capital fica mais barata a partir de agosto

Tempo para integração passa dos 30 minutos atuais para duas horas

A prefeitura de Florianópolis assinou no dia 30 de abril o contrato com o consórcio que venceu a licitação do transporte coletivo e divulgou o cronograma das melhorias previstas no novo sistema.

A partir do dia 1º de agosto, pela primeira vez na história da cidade, os preços das passagens irão baixar, anunciou o prefeito Cesar Souza Júnior. A tarifa será reduzida de R\$ 2,70 para R\$ 2,58 para pagamento no cartão (forma utilizada por mais de 80% dos usuários) e de R\$ 2,90 para R\$ 2,75 para pagamento em dinheiro. Com a medida, a Capital reduzirá uma tarifa que não sofre alterações há dois anos, destacou o prefeito.

Outra mudança importante já está em vigor desde o dia 1º de maio: a

integração, que atualmente é feita apenas nos terminais e com tolerância de apenas 30 minutos entre desembarque e embarque, passará a ser possível em qualquer ponto de ônibus, com prazo de tolerância ampliado para duas horas.

Desta forma, uma passageira que segue do Campeche para o Centro e precisa deixar seu filho em uma escola no meio do caminho, por exemplo, poderá descer do coletivo, levar o filho e seguir viagem depois, no mesmo sentido, em outro ônibus, sem precisar pagar nova passagem.

O passe-livre para estudantes carentes, que irá beneficiar cerca de 10 mil jovens, foi mais uma novidade anunciada pelo prefeito Cesar Souza Júnior em entrevista coletiva.

Outra inovação é a extensão da

tarifa social para toda a cidade - atualmente o benefício está restrito às comunidades do Maciço do Morro da Cruz. Têm direito à tarifa social famílias com renda de até três salários mínimos ou renda individual de até

meio salário mínimo.

Com as novas regras, uma família com pai, mãe e dois filhos e que não tinha direito a tarifa social terá uma economia mensal de R\$ 210,82, tendo como parâmetro um mês com 22 dias úteis.

A primeira licitação do sistema do transporte coletivo de Florianópolis foi

criada pensando na justiça social com as famílias mais carentes, na melhoria da qualidade do serviço e na eficiência do sistema, a fim de atrair usuários e, com isso, minimizar os problemas de mobilidade urbana da Capital, destacou o prefeito.



O contrato assinado garante, ainda, todos os postos dos trabalhadores do sistema, destacou o prefeito. "A modernização do transporte coletivo não vai acarretar em demissões de pais de família", afirmou o prefeito.



Mestranda de Administração da Udesc desenvolve projeto que estimula transporte colaborativo

Contribuir para a solução dos problemas de mobilidade urbana, diminuindo o número de carros nas ruas, por meio de uma plataforma digital que facilita a oferta e a tomada de

caronas entre colegas de trabalho - essa é a meta do projeto Caronilha, desenvolvido por Simone de Ávila, aluna de mestrado em Administração da Universidade do Estado de Santa Catarina (Udesc).

Se o caos no trânsito incomoda a todos, por que não compartilhar carona quando o destino é o mesmo? A partir dessa premissa, Simone idealizou em 2012 o Caronilha, durante um evento que buscava estimular o uso da tecnologia para a inovação social: o Festival de Ideias Social Good Brasil.

LABORATÓRIO

Premiado, o projeto

foi aprimorado no ano seguinte pela acadêmica na primeira edição do Social Good Lab experiência de quatro meses que buscou ajudar inovadores sociais a colocar em prática, testar e aperfeiçoar suas ideias de solução para problemas sociais.

"A participação no laboratório ajudou a focar melhor o projeto, que foi reformulado, com foco em empresas de médio e grande porte. O Caronilha passou a ser uma plataforma digital para funcionários cadastrarem seus trajetos e informarem sua

> disposição de levar mais passageiros, estimulando o transporte colaborativo", afirma Simone.

> A proposta da ferramenta é ser um novo modal para deslocamentos diários entre colegas de trabalho com trajetos similares, garantindo com tecnologia as questões de segurança e conforto.

O Caronilha está atualmente em fase de ajustes finais - a versão beta será testada em quatro empresas catarinenses de médio porte - e sua versão final deve ser disponibilizada ainda este ano.

Um vídeo sobre o projeto foi disponibilizado este mês pelo Social Good Brasil, no qual a acadêmica conta como o laboratório ajudou a colocar a ideia em prática (disponível também no site do Monatran).

O projeto também conta com uma página no facebook e um espaço para cadastro de empresas interessadas no site mylanderpage. Mais de trinta empresas, algumas de grande porte, já se inscreveram.

Empresária do ramo de eventos, Simone de Ávila é aluna da turma de 2013 do Mestrado Profissional em Administração da Udesc, oferecido no Centro de Ciências da Administração e Socioeconômicas (Esag).

SOCIAL GOOD

O Social Good Brasil é um movimento nascido da parceria entre o Instituto Voluntários em Ação (IVA), que gerencia o Portal Voluntários Online (VOL), e o Instituto Comunitário Grande Florianópolis (ICom).

Entre suas ações, promove seminários, festivais de ideias e experiências como o Social Good Lab, que terá sua segunda edição este ano.





JUDICIARIO

Mantida demissão de policial rodoviário federal acusado em operação da PF

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve a pena de demissão imposta a um policial rodoviário federal que perdeu o cargo em razão de suposto envolvimento com uma quadrilha investigada pela Operação Mercúrio, da Polícia Federal, deflagrada em 2005 no Amazonas. A Terceira Seção seguiu integralmente o foco do relator, ministro Rogerio Schietti Cruz.

O PAD foi instaurado contra 17 policiais rodoviários federais, lotados, à época, em Manaus (AM), por estarem

supostamente envolvidos em liberação irregular de veículos, atos de corrupção, facilitação da circulação de automotores em situação irregular, entre outras possíveis infrações disciplinares correlatas.

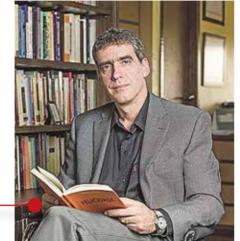
A defesa alegou que os membros da comissão processante atuaram no feito administrativo, apesar do impedimento e suspeição, bem como que não foram observados os princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório.

IMPARCIALIDADE

Inicialmente, o ministro relator advertiu que a via do mandado de segurança exige prova pré-constituída do direito alegado, não se admitindo dilação probatória. Neste caso, cabe ao Poder Judiciário somente aferir a regularidade do procedimento e a legalidade do ato punitivo.

Ao avaliar as alegações, o ministro Schietti afirmou que os supostos impedimento e suspeição dos membros da comissão foram devidamente refutados pela Consultoria Jurídica do Ministério da justiça. Além do mais, a suspeição foi suscitada somente após a apresentação do relatório final.

Quanto à alegação de que teria havido prejuízo ao policial porque um servidor subordinado à corregedoria foi nomeado secretário "ad hoc", o ministro observou que não há comprovação de que ele tenha participado de qualquer outro ato capaz de causar indevida ingerência sobre a convicção dos membros da comissão processante. Sua atuação foi "meramente burocrática e não invalida o processo administrativo disciplinar", afirmou.



Rebatendo outro ponto contestado pela defesa, o ministro disse que o indeferimento de novas provas consideradas impertinentes ou de nenhum interesse para o esclarecimento dos fatos, a juízo da comissão processante, não macula a integridade do processo administrativo disciplinar, desde que fundamentado.

A defesa também relatou a falta de assinatura do termo de compromisso de um dos servidores mem-

bros da comissão. O ministro Schietti, porém, destacou que não há nulidade nisto, porque o membro é servidor público, cujos atos se presumem verídicos.

No tocante à alegação de que a portaria de instauração do PAD é extremamente genérica e não descreve pormenorizadamente e individualmente os fatos a serem apurados, o ministro relator asseverou que a jurisprudência do STJ é no sentido de que "não se exige a descrição minuciosa dos fatos na portaria de instauração do processo disciplinar. Tal exigência tem momento oportuno, qual seja, por ocasião do indiciamento do servidor".

ESFERA CRIMINAL

O relator também lembrou que, desde que não pese nenhuma ilegalidade sobre as provas colhidas no curso da ação penal versando sobre os mesmos fatos, é plenamente admitida sua utilização no processo administrativo disciplinar.

Para Schietti, a aplicação da pena de demissão foi baseada, também, na prova documental e testemunhal produzida no transcorrer da apuração levada a efeito no âmbito administrativo, sem a utilização dos dados constantes da intercepção telefônica dos acusados, não franqueados pelo juízo criminal, de maneira que a invalidação desta prova na esfera criminal não contamina a legalidade do processo administrativo disciplinar.

Assim, concluiu o ministro, a declaração de possíveis nulidades no processo administrativo disciplinar, segundo o princípio da instrumentalidade das formas (pas de nullité sans grief), depende da efetiva demonstração de prejuízos à defesa do servidor.

Estado quer que família de idosa que morreu atropelada por viatura pague pelos danos ao veículo

causado polêmica em Balneário Camboriú. O Estado 💎 recebeu a cobranca de, na época, cerca de R\$ 4 mil. pede indenização por danos materiais à família de Irena dos Santos, que morreu aos 81 anos atropelada por uma viatura da Polícia Militar quando atravessava sobre a faixa de pedestres, na Terceira Avenida. A morte da idosa ocorreu em 2007, mas o caso continua tramitando na Justiça.

A cobrança em caso de acidentes que envolvem bens públicos - caso da viatura - é prevista em lei. Nesse caso poderia ter sido direcionada ao policial que dirigia o carro, mas a Justiça Militar entendeu que ele não teve

Uma briga judicial no mínimo inesperada tem culpa do acidente. Com isso, a família de dona Irena

A família já tem um parecer favorável na comarca de Balneário Camboriú. A juíza Adriana Lisbôa emitiu sentença em que afirma que não cabe aos familiares da idosa pagar pelo prejuízo porque a culpa pelo acidente não foi dela. Mas o Estado recorreu ao Tribunal de Justiça de Santa Catarina.

A defesa já apresentou as contra-razões e o caso aguarda que os desembargadores marquem a data do julgamento. A apelação está no TJSC sob o número

STF julgará tema sobre local para recolhimento de IPVA

O Supremo Tribunal Federal (STF) irá analisar processo que discute em que unidade da federação deve ser recolhido o IPVA (Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor), caso o registro do veículo tenha sido efetuado em um estado diferente do local de domicílio ou sede da empresa proprietária do bem. No Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) 784682, sobre esse assunto, o contribuinte é uma empresa sediada em Minas Gerais que pleiteia o direito de recolher o tributo no Estado de Goiás, onde realizou o registro e licenciamento de seu veículo. O Plenário Virtual da Corte, por maioria, reconheceu a repercussão geral

A empresa interpôs recurso extraordinário ao STF, inadmitido na origem, visando reformar acórdão do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJ-MG) que reconheceu a legitimidade do estado para a cobrança do imposto. A corte mineira assentou que, nos termos do artigo 155, inciso III, da Constituição Federal, o fato gerador do IPVA é a propriedade do veículo e "este se ocorre, por consequência, no estado de domicílio, no caso de pessoa jurídica, ou de residência, se pessoal natural, do respectivo proprietário".

Destacou ainda que o artigo 120 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê que o registro do veículo deve ser realizado perante órgão de trânsito do estado, ou Distrito Federal, no município de domicílio do proprietário.

Entre outros argumentos, a empresa sustenta que apenas lei complementar, nos termos do artigo 146, incisos I e III, da Constituição Federal, poderia dispor sobre conflitos de competência e normas gerais relativas ao IPVA, vedada a aplicação de preceitos do CTB. Aponta ainda a ausência de norma complementar nesse sentido, devendo os estados exercerem as respectivas competências tributárias segundo os critérios delineados no próprio texto constitucional, e não em lei ordinária, como o referido código.

Já o Estado de Minas Gerais alega a inadmissibilidade do recurso extraordinário, porque a controvérsia teria sido decidida sob o ângulo da legislação estadual. No mérito, defende a manutenção da decisão do TJ-MG.



RELATOR

O relator do ARE 784682, ministro Marco Aurélio (foto), destacou que "embora menos conhecida se comparada à relativa ao Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS, está em curso no país uma guerra fiscal envolvendo o IPVA. Ante a autonomia dos estados para fixar as alíquotas do tributo, tornou-se prática comum contribuintes registrarem veículos em unidades federativas diversas daquela em que têm domicílio, porque o imposto devido é menor. Isso faz surgir verdadeiro conflito federativo. O fenômeno envolve diferentes segmentos econômicos e mesmo pessoas naturais". Na avaliação do ministro, o tema é passível de repercutir em inúmeras relações jurídicas.

A manifestação do relator pelo reconhecimento da repercussão geral da matéria foi seguida, por maioria, em deliberação no Plenário Virtual do STF.

o monatran - 11 Maio de 2014



LEGISLATIVO

Pena para motorista bêbado que matar ao volante pode aumentar

Hoje, a punição é de quatro anos; projeto de lei quer aumentar a pena para 30 anos

O projeto de lei em questão pretende mudar a tipificação do crime de homicídio culposo para doloso - quando se tem intenção de matar - nos casos em que o responsável pelo acidente ingere bebida alcoólica ou algum outro tipo de droga. O projeto, de autoria do deputado Laércio José de Oliveira (SDD-SE), está sob avaliação da Comissão de Viação e Transportes.

"[Atualmente] Não tem como punir quem causa acidente com morte. Então, esse projeto qualifica o crime doloso; e o próprio projeto já coloca a pena de 12 a 30 anos. É para se ter certeza de que, no Brasil, se você dirigir sob o efeito de drogas ou álcool e matar, você vai para cadeia e assim se faz Justiça." No entanto, o diretor da ONG Não Foi Acidente, Nilton Gurman acredita que o projeto de lei não deve ser aprovado:

"Acreditamos que ele nem passe pela CCJ [Comissão de Constituição e Justiça]. Embora toda a intenção em tornar as leis em relação a álcool e direção/mobilidade e cidadania menos permissivas sejam bem vindas, há critérios constitucionais quem precisam ser observados, como proporcionalidade de penas por exemplo."

De acordo com levantamento da ONG Não foi Acidente, que defende maior rigidez na punição para os acusados de crimes no trânsito, somente 10 pessoas até hoje foram condenados e estão presas em regime fechado por matar alguém no trânsito no Brasil.

Hoje, o condutor que bebe e provoca morte no trânsito é indiciado por homicídio culposo (sem intenção de matar). Neste caso, se o atropelador for réu primário, pode pegar de dois a quatro anos de prisão - e sua habilitação pode ser suspensa por até um ano. Na prática, segundo a Constituição brasileira, as penas de até quatro anos de prisão podem ser convertidas em serviços para a comunidade.

NÃO FOI ACIDENTE

A ONG Não foi Acidente recolhe assinaturas para levar ao Congresso Nacional um projeto de lei de iniciativa popular para aumentar a pena de motoristas que dirigem sob o efeito de álcool.

Segundo a proposta do grupo, o exame de sangue (ou o bafômetro) não seria mais necessário, pois a embriaguez seria atestada a aprtir da análise clínica



de um médico legista ou de alguém que tenha fé pública, como um policial. Nesse caso, o crime de trânsito continuaria qualificado como homicídio culposo, mas a pena seria aumentada caso fosse provada a embriaguez do motorista, passando a ser de 5 a 8 anos de reclusão.

De acordo com Nilton Gurman, o projeto de lei foi apresentado à Câmara dos Deputados em março do ano passado, e atualmente está na Comissão de Viação e Transportes, junto com o projeto defendido pelo deputado Laércio de Oliveira. O grupo continua recolhendo assinaturas para apresentar o mesmo como Projeto de Lei de Iniciativa Popular - são necessárias 1,3 milhão de assinaturas. Na prática, a pressão seria maior.

"Estamos com quase 1 milhão de assinaturas, no momento elas reforçam a legitimidade de nosso pleito, mas como o projeto ja está no Congresso, as assinaturas não são mais necessárias. Estamos neste momento em campanha, pedindo que as pessoas liguem para o disque Câmara: 0800-619619 e peçam urgência na aprovação do nosso PL [Projeto de Lei]."

A ONG foi criada depois da morte de Vitor Gurman. Em julho de 2011, ele foi atropelado pela nutricionista Gabriella Guerrero Pereira.Gabriella estava embriagada e dirigia em altíssima velocidade. Vitor foi atingido enquanto caminhava na calçada e morreu após cinco dias.

Comissão aprova treinamento para motorista de ambulância

a MP 628/13 aprovou o relatório do senador Ricardo Ferraço (PMDB-ES). A MP libera R\$ 24 bilhões do Tesouro Nacional para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), remunerados pela Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), a menor taxa possível em títulos

A comissão mista que analisa do governo. A MP será analisada disso, a MP expressa o direito agora pelo Plenário da Câmara dos Deputados.

Em texto apresentado, Ferraço incluiu uma mudança no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) para que motoristas de ambulâncias sejam treinados em reciclagem e disposição de materiais hospitalares. Além desses condutores a associação sindical.

Ferraço incluiu desonerações e incentivos a alguns setores na MP, mas em negociação com o governo retirou o incentivo à prestação de serviços auxiliares de transporte aéreo. O tema deve ser discutido na MP 634/13.

Câmara aprova pena mais dura para praticantes de racha

Se sancionada pela presidente, motorista poderá pegar até dez anos e pagar multa de R\$ 1,9 mil

A Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que torna mais duras as penas por participação em rachas. A proposta, que agora vai à sanção presidencial, estabelece pena de até dez anos de prisão para homicídio cometido por motorista que participar de corridas nas ruas. A proposta amplia ainda as multas para quem praticar essa infração, igualando as penalidades à da lei seca, que pune o motorista que dirigir embriagado.

O projeto fixou a pena de detenção de seis meses a três anos para quem participar de racha, mas ampliou a sanção quando isso resultar em lesão corporal grave ou morte. No caso de lesão corporal, a pena sobe de três para seis anos de prisão. Ocorrendo morte devido ao racha, a pena vai de cinco a dez anos de prisão. O líder do PSB, Beto Albuquerque (RS), autor do projeto, afirmou quando a matéria passou pela primeira vez pela Casa, que com o projeto as penas para os infratores ficarão mais altas.

"É a primeira vez que estamos igualando o homicídio cometido no trânsito a outras formas de assassinato. Até hoje muitas vidas perdidas acabaram no pagamento de cesta básica, isso vai acabar".

O projeto ainda eleva a multa para quem "disputar corrida", "promover ou participar" de racha, "utilizar o veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus" ou forçar ultrapassagem perigosa. Todas essas ações passam a ter multas semelhantes a da lei seca, hoje em R\$ 1,9 mil. Ultrapassagens pelo acostamento, pela contramão em curvas, faixas de pedestre, pontes, entre outros, passam a ser infrações gravíssimas e ter multa de aproximada-

Comissão quer flexibilizar Lei do Descanso

Comissão quer urgência para votar projeto que muda lei

O debate em torno da Lei do Descanso (12.619) esquentou na Câmara dos Deputados nas últimas semanas. A comissão especial criada no ano passado pelo agronegócio, a Cemotor, quer colocar seu projeto que flexibiliza a lei em votação em regime de urgência. Por outro lado, o Fórum Nacional de Luta (FNDL), formado pelo Ministério Público do Trabalho (MPT), por sindicatos de caminhoneiros, entre outras entidades, trabalha pela manutenção da lei como está hoje.

Resumidamente, a Lei do Descanso, sancionada há dois anos, estende os direitos trabalhistas aos motoristas profissionais empregados. Eles devem cumprir a carga horária de 8 horas diárias e 44 horas semanais, podendo fazer duas horas extras por dia, desde que remunerados como manda a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Têm direito ao descanso semanal remunerado de 35 horas.

A lei também obriga os caminhoneiros, neste caso incluindo os autônomos, a descansarem meia hora a cada quatro horas trabalhadas e 11 horas ininterruptas entre dois dias de trabalho.

Entre as entidades que compõem o FNDL, estão a União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam), do José Araújo China da Silva, e a Confederação Nacional dos Trabalhadores Autônomos (CNTA), do Diumar Bueno. E também a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), que representa os motoristas empregados.

No mês de abril, o fórum reuniu-se com o presidente da Câmara, Henrique Alves, pedindo apoio para a manutenção da lei. Já a CNTTT solicitou uma audiência com o ministro-chefe da Casa Civil, Aloízio Mercadante, para pedir o mesmo a ele.

Entre outras medidas, a Cemotor e o agronegócio querem flexibilizar alguns pontos da lei. Por exemplo, em vez de duas horas extras diárias, querem que o motorista possa fazer quatro horas extras diárias. Em vez de um descanso de 11 horas ininterruptas, pedem um descanso de 8 horas ininterruptas e mais 3 horas fracionadas durante o dia.

Atravessadores junto ao DPVAT

Não são somente familiares e amigos de pacientes que ficam aglomerados em frente aos hospitais de Curitiba. Nas unidades que recebem as vítimas de acidentes de trânsito é comum encontrar profissionais oferecendo assessoria para "agilizar" a liberação do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT). Embora não haja nenhuma ilegalidade no serviço de despachante, nem todos os "caça-DPVAT" deixam claro que o encaminhamento do pedido de indenização possa ser feito sem o intermédio de terceiro. E essa prática só aumenta na capital paranaense, que integra o terceiro estado brasileiro com mais indenizações registradas em 2013, concentrando 7,56% dos 633.845 benefícios pagos. Basta fazer um levantamento na internet para descobrir vários nomes de empresas com esse fim atuando em Curitiba. No mês de abril, profissionais da empresa Prontidão foram flagrados, pela empresa local, nos arredores do Hospital do Trabalhador. Segundo o Departamento Estadual de Proteção e Defesa do Con-



sumidor (Procon-PR), não há registros de reclamações da empresa.

A assessoria da seguradora Líder DPVAT, administradora do benefício, recomenda que o segurado é a pessoa mais indicada para tratar dos próprios interesses. Tal atenção evita, inclusive, que o assegurado assine sem perceber uma procuração e perca a quantia para fraudadores.

Além disso, o tempo para análise do processo e pagamento da indenização é o mesmo, ou seja, em torno de 30 dias a contar a data da entrega dos documentos. O que muda é quanto ficará com o beneficiário, uma vez que essas assessorias costumam cobrar em torno de 20% sobre o valor recebido.

Todas as vítimas de acidentes de trânsito envolvidas nos três tipos de situações

contempladas pelo seguro têm direito a receber as indenizações. Os recursos são provenientes dos proprietários de veículos, que anualmente pagam o DPVAT. Do total arrecadado, 45% são repassados ao Ministério da Saúde (SUS), para custeio do atendimento médico-hospitalar às vítimas de acidentes de trânsito em todo país. Outros 5% são repassados ao Ministério das Cidades, para aplicação exclusiva em programas destinados à educação e prevenção de acidentes de trânsito. Os demais 50% são voltados para o pagamento das indenizações.

CORREIOS

Os pontos de atendimento para a solicitação do seguro passaram de 4.783 em 2012 para 7.757 no ano passado, em função da parceria firmada com os Correios. Para consultar os endereços dos pontos de atendimento ou a documentação necessária basta telefonar para 0800 022 12 04 ou consultar o site www. dpvatsegurodotransito.com.br. O prazo para pedir a indenização é de até três anos, a contar da data do acidente.

Confira cinco dicas para usar moto com segurança

A experiência ensina. Horas e horas de guidão ajudam a pilotar de forma cada vez mais segura. Bom para você, para quem vai na sua garupa e para quem está à sua volta no trânsito da cidade ou na estrada.

Mas, enquanto sua experiência não chega, segue uma listinha de cinco conselhos que poderão evitar tombos e acidentes, feita por quem já cometeu quase todos os erros ao guidão em mais de três décadas pilotando motocicletas de várias marcas, modelos, tamanhos e gêneros:

1) TENHA SANGUE FRIO EM SITUAÇÕES TENSAS

Pois é, você subestimou a velocidade e agora a curva está ali, na sua cara. Nesse caso, é mais fácil começar falando o que não fazer: frear tarde e forte demais, jamais. Isso desequilibrará a moto, transferindo peso demasiado para a dianteira. O que fazer? O melhor é tentar reduzir a velocidade ao máximo, sendo suave nos comandos, tanto nos freios como na redução de marchas, e também na desaceleração.

Estar com o acelerador aberto e tirar a mão de uma vez também causa a temida transferência de peso para a dianteira que, em geral, levará o piloto a abrir a curva saindo da estrada (ou invadindo a pista contrária, o que é pior). Lembre sempre que sua moto, em geral, é bem mais capaz do que você: ela pode inclinar mais do que você sabe ou consegue.

Acionar muito levemente o freio traseiro durante a curva ajuda a moto a contorná-la, fechando a trajetória, assim como pressionar o guidão para o lado oposto. Estes são recursos eficazes, mas o fundamental é manter o sangue frio e não se deixar dominar pelo pânico paralisante.

2) EVITE AS FECHADAS

As cidades grandes estão cada vez mais entupidas. É carro demais, moto demais, pressa demais. Na ânsia de chegar mais cedo, quem está ao volante ou guidão arrisca manobras para ganhar alguns metros, e a troca de faixas sem dar sinal é padrão, infelizmente.

Lembrar que motociclistas são a parte frágil da selva do trânsito é fácil, assim como adotar uma pilotagem defensiva. Quando rodar perto de um carro, ônibus ou caminhão tente não ficar posicionado nos pontos cegos dos motoristas que estão na sua frente.

Como identificar tais pontos? Simples: são os lugares onde você não consegue enxergar os olhos do motorista nos espelhos retrovisores dele. Essa técnica está atualmente prejudicada pela "praga" da película que escurece os vidros, mas basta você raciocinar dois segundos para sacar quais são os pontos onde você não é visto. Ajuda muito também manter uma distância razoável do veículo à frente, o que nem sempre possível, eu sei. Mas rodar perto demais só se for por pouco tempo: seja decidido e passe logo, ou então recue estrategicamente.

Lembre-se que ultrapassar é algo a ser feito pela esquerda. Andar no corredor não é (ainda) proibido, mas seja esperto e não exagere.

Quanto mais rápido estiver o trânsito, melhor, pois a diferença entre a sua velocidade e a dos outros veículos não será nunca demasiada. Porém, em grandes avenidas, quando uma das pistas por razão A, B ou C diminuir a velocidade, o caos se instala, com os motoristas querendo escapar do enrosco. E é aí que mora o perigo... Olhe longe, procurando "ler" com antecedência a cadência do tráfego.

3) NO CRUZAMENTO, ANTE-CIPE OS PROBLEMAS

A preferencial é sua? Esqueça. Não adianta ter razão se quem vai se quebrar inteiro é você. Se mesmo rodando de moto em lugares conhecidos, vez por outra aparece um "extraterrestre" que se esparrama sem noção no cruzamento, imagine só em áreas onde não dominamos? Assim, a regra é simples: nos cruzamentos sempre pensar no pior e passar preparado para tal.

A regra mais óbvia é sempre tentar ser visto, usando roupas claras, farol aceso e, nos casos extremos, buzinar. Mas não feito um maluco, achando que o botão da esquerda vai desmaterializar o mal à sua frente. Seja ruidoso apenas quando necessário, e esteja concentrado 100% do tempo ao guidão.

4) RETROVISOR É SEU ANJO DA GUARDA

Na estrada ou na cidade, o retrovisor é seu anjo da guarda. Serve principalmente – acha a maioria – para mudar de faixa ou fazer conversões à esquerda ou à direita. Porém, na hora de frear ou reduzir a velocidade é que você deve usá-lo, para prevenir o perigoso e cada vez mais frequente abalroamento por trás.

Esse tipo de colisão pode ser terrível para você, mas frequentemente causa pouco ou nenhum dano ao infeliz que não te viu, ou não teve tempo suficiente para frear. Nesse tempo de celulares espertos, cheios de recursos para envio de mensagens, há gente demais dirigindo sem olhar para a frente, e à frente pode estar você... Assim sendo, habitue-se a contro-

lar a turma que vem atrás.

5) APRENDA A 'LER' O SOLO Na escola da vida que ensina a arte de pilotar uma motocicleta de

arte de pilotar uma motocicleta de forma segura há uma importante matéria, que trata do... chão.

Saber interpretar o pavimento onde você está rodando evita problemas dolorosos. Asfalto, concreto, calçamento, bloquete, paralelepípedos, pedras... no Brasil há um cardápio enorme de pavimentação e em cada uma delas sua motocicleta reage de modo diferente.

Qualquer "mané" sabe que rodar no asfalto lisinho é uma delícia, mas infelizmente este prazer está restrito a poucos milhares de quilômetros de nossas ruas e estradas. Assim, olho grudado no chão é dever constante para quem anda em veículos de duas rodas, não apenas à caça de buracos, lombadas, mas, sim, tentando identificar as reações de sua moto ao solo em que você está rodando. Se você estudar direitinho, vai tirar de letra dificuldades e peculiaridades de cada tipo de pavimento.

(Fonte: G1 – Por Roberto Agresti. O texto original continha 10 dicas. Por uma questão de espaço, dividimos o seu conteúdo em duas partes. Na próxima edição. Você confere mais cinco dicas)



Londres testa tecnologia inovadora na travessia de pedestres

Um amontoado de pedestres aguarda o semáforo fechar para, enfim, atravessar a rua. Alguns, mais apressados, arriscam a vida entre um carro e outro. Muitas vezes, a quantidade de gente esperando é superior à de veículos no tráfego. A cena é comum nos centros urbanos cujas vias foram projetadas para priorizar os carros e não os pedestres.

Em resposta a esta realidade, Londres está desenvolvendo uma tecnologia que traz mais segurança para quem está a pé. É o Pedestrian Scoot, um sensor que calcula o número de gente esperando para atravessar e, de acordo com a quantidade detectada, o equipamento prolonga o tempo para que mais pessoas atravessem. Ou seja, ele oferece mais eficiência e otimização nas viagens a pé.

A iniciativa faz parte dos esforços de Londres para reduzir em 40% o número de pedestres mortos ou feridos até 2020. Os locais escolhidos para a fase de testes foram as faixas de pedestres próximas às estações Balham e Tooting Bec do metrô. Atualmente, 550 travessias da capital inglesa contam com um cronômetro que indica o tempo restante para a travessia - tecnologia também presente em cidades brasileiras.

O prefeito de Londres, Boris Johnson, afirmou ao Cities Today: "Estou orgulhoso por Londres ser a primeira cidade no mundo a experimentar este equipamento de ponta, que beneficiará os pedestres pela cidade. Uma inovação como esta é chave para que Londres se mantenha eficiente no caminho de vias mais seguras para todos".

Campanha chocante mostra o risco de usar o celular no trânsito

Uma das situações mais comuns no trânsito brasileiro é o uso do celular ao volante. Seja conversando (mesmo por bluetooth) ou enviando mensagens, o celular representa uma grave ameaça a segurança do trânsito.

Segundo um estudo encomendado pela Organização Mundial da Saúde, o uso do celular por motoristas jovens aumenta em até oito vezes o risco de acidentes.

E não é só no Brasil que o celular virou um grande problema. Atualmente mandar mensagens de texto enquanto dirige é a principal causa de morte de adolescentes nos EUA. Um estudo realizado pelo Centro Médico da Cohen Crianças de Nova York mostra que mais de 3.000 adolescentes morrem a cada ano como resultado de envio de mensagens SMS enquanto dirigem.

No Brasil, embora 100% dos motoristas achem que falar ao telefone celular aumenta as chances de acidentes, 84% admitem usar o aparelho quando estão dirigindo. Os dados fazem parte de pesquisa feita pela Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT). Além disso, estima-

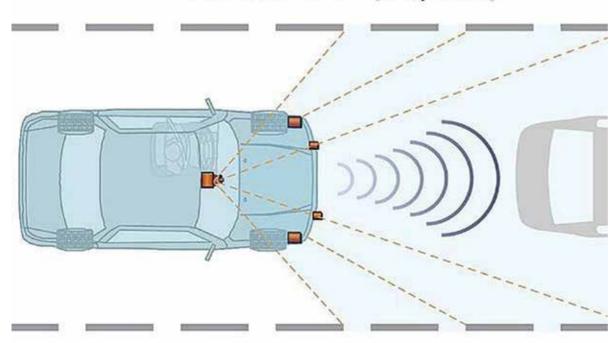
se que 72% dos acidentes no país acontecem por falta de atenção, causada principalmente pelo uso do celular.

Para mudar esta realidade, uma campanha criada pelo governo dos Estados Unidos, direcionada aos jovens motoristas do país, chama atenção pelas fortes imagens e o impacto que isso causa ao telespectador. Segundo o governo norte-americano o intuito é mostrar que se você for utilizar seu smartphone no trânsito, terá de pagar um preço por isso.

O vídeo, disponível no site do Monatra, é curto, forte e objetivo. Alguns jovens estão conversando em um carro quando a motorista se distrai para ver uma mensagem no celular e invade a pista, ignorando uma placa de "Pare". O erro provoca um grave acidente, com o carro sendo arremessado por um caminhão, capotando várias vezes.

Depois do acidente um policial recolhe o celular destruído e diz que se a polícia tivesse avistado o uso do telefone e parado o carro, talvez tivesse salvado a vida das pessoas, mostrando a importância e a real finalidade da fiscalização que é prevenir acidentes.

Japão adota plano para que carros autônomos circulem no país até 2030



Com a crença de que as tecnologias avançadas dos veículos autônomos evitem acidentes e congestionamentos no trânsito, o governo japonês disse que espera ver esses modelos circulando nas ruas do país até 2030. Segundo a emissora pública NHK, um projeto já está em andamento, no qual o governo objetiva tornar o trânsito no país o mais seguro do mundo.

Uma equipe convocada pelo governo compilou um esboço de plano estratégico para o novo "sistema futurista de tráfego". Segundo a equipe, a ideia é "facilitar a circulação do tráfego e tornar as estradas japonesas as mais seguras do planeta".

De acordo com o plano, os setores público e privado deverão unir suas forças para colocar a tecnologia de direção autônoma em uso prático dentro de cerca de dez anos, tornando-a amplamente disponíveis até o ano 2030.

A equipe autora do projeto também tem como meta usar esses veículos para monitorar os mesmos, bem como os pedestres, a fim de evitar acidentes. O governo espera que a estratégia seja adotada por um painel de "Tecnologia da Informação", em maio.



CARTAS

Zona Azul

Nem todos os totens apresentam as orientações escritas para o usuário manusear corretamente sem perder tempo tentando se encontrar. Nas proximidades do Hospital Celso Ramos, principalmente. Trabalho ali e diariamente vejo pessoas do interior do estado completamente desorientadas, pedindo ajuda para quem passa. Sugiro que todos tenham as instruções necessárias para facilitar a operação, que atualmente, é bem complicada.

João Antunes Correia

Florianópolis/SC

Jovens X Trânsito

O que falta para os jovens efetivamente se conscientizarem que não devem ingerir bebida alcoólica e dirigir? Informação, eles têm de sobra. Talvez tenham até amigos próximos que se envolveram em acidentes ou até perdido suas vidas. Como mãe, deixo minha opinião neste espaço, manifestando minha angústia por constatar na mídia os índices de jovens mortos, aumentando dia a dia. Parabenizo o Monatran por ser mais um veículo de informação incansável.

Maria Nazareno dos Santos Itajaí/SC

FIFA alfineta Brasil

É revoltante!

Pela relação 'promiscua' dos gestores com essa instituição usurpadora dos direitos dos cidadãos, quando deixam de reverter os milhões que engordam seus caixas dois, ao invés de serem utilizados para a garantia dos mínimos sociais da população brasileira. Vergonha da Nação.

Felipe Ramos da Silva - Campo Grande/MS

TRÂNSITO LETAL

É bom lembrar que em Maldivas o transporte, na sua maioria, é realizado por embarcações, pois trata-se de um atol. Por isso, registra menos morte no trânsito. Talvez, se Florianópolis utilizasse o transporte marítimo, teria seus índices de vítimas fatais reduzidos também.

Carlos Henrique da Costa

Florianópolis/SC

Multas para pedestres

Seria muito bom se nossos agentes de trânsito cumprissem a legislação vigente com relação ao comportamento dos pedestres. Infelizmente, parece que eles se consideram seres a parte do organismo vivo que é o trânsito. Ao mesmo tempo que arriscam suas vidas, se sentem no direito de invadir o espaço alheio.

Juliana Nunes - São Paulo/SP

Inacessível

Vergonhosa a inacessibilidade de alguns parquímetros. É impressionante como empresas desse porte ainda cometem erros primários desse tipo. E, o pior, como o poder público é lento para agir em favor da população.

Jonas Prado - Florianópolis/SC

Estacionamento

Gostei de ver a decisão do STJ com relação à responsabilidade dos estacionamentos privados com os danos e furtos de veículos. Sempre achei totalmente ilógico eles quererem se eximir de qualquer culpa.

Valdemar Krieger – Rio de Janeiro/RJ

O Brasil e a Copa

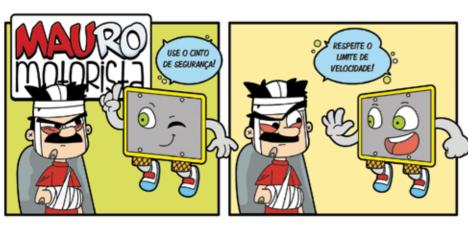
É um absurdo constatarmos o quanto estamos sendo enrolados com esta história de Copa. Apesar de ser um apaixonado por futebol, confesso que já estou enojado com esta situação. Gastar mais de 6 bilhões de reais além do previsto é espantoso. O pior é que sabemos que grande parte deste recurso nem foi usado para construir estádios e melhorar nossa infraestrutura. Mas sim, deve ter sido desviado para os bolsos de empresários e políticos corruptos, em detrimento do bem estar da Nação.

Carlos Antonio da Silveira – Porto Alegre/RS

Modelo colombiano

Acho um tanto curioso como nossos administradores gostam de viajar para a Colombia e outros destinos com o objetivo de ver de perto exemplos de sucesso no trânsito e na mobilidade. No entanto, não vejo nada ser feito de concreto em nossa cidade. O próprio criador do sistema de transportes em Bogotá, Jaime Lerner, já esteve em Florianópolis, mas de nada adiantou, visto que não basta saber o que deve ser feito, é preciso agir.

Sara Neves - Florianópolis/SC







Ortopedistas X epidemia

O 'Mapa da Violência de 2013' revela que, entre 1996 e 2011, as mortes de motociclistas no trânsito aumentaram 932%

A Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia/SBOT, divulgou comunicado em que elogia a redução dos acidentes com vítimas nas rodovias paulistas, -4,4% segundo o Departamento de Estradas de Rodagem, mas alerta que o total de 2.203 mortos e 40.075 feridos no ano passado ainda representa um número extremamente alto.

Para o presidente da Comissão de Campanhas e Interatividade Social da SBOT, Edilson Forlin, o custo para o País desses acidentes é significativo, quando se leva em conta os gastos com hospitalização, cirurgia, tratamento e reabilitação.

"Em casos ortopédicos, o retorno às atividades cotidianas pode exigir mais de um ano e a perda de rendimento, pois a vítima frequentemente fica impossibilitada de trabalhar e de ganhar seu sustento por largo período".

O 'Mapa da Violência' afirma que 'as motocicletas constituem o fator impulsor de nossa violência cotidiana nas ruas, o que deve ser enfrentado com estratégias adequadas à magnitude do problema'. O médico cita colocação da Associação Nacional dos Transportes Públicos, para a qual a frota de motocicletas no Brasil, que era de 2,8 milhões em 1998, subiu para 18,4 milhões em 2011, e corresponde a 26,1% dos veículos registrados.

Para o presidente da SBOT, Arnaldo Hernandez, este é o momento para as autoridades, a sociedade civil e médicos que atendem às vítimas dessas dezenas de milhares de acidentes se reunirem, para um amplo debate que elimine a epidemia de acidentes que afeta principalmente as camadas jovens e produtivas da população brasileira.

Carona vira opção a trânsito caótico

A precária segurança pública e o transporte coletivo ineficiente são determinantes para uma cena muito comum do trânsito paulistano: a maioria dos carros é ocupada por apenas uma pessoa. Some-se a isso o aumento da produção e oferta de novos veículos aliados à alta de renda da população e o resultado é o tráfego cada vez mais caótico. Uma boa solução é a carona solidária. Os que utilizam essa forma de transporte logo descobrem que se trata também de uma maneira de gastar menos.

Ao considerar a taxa de ocupação por veículo, a relação é de 1,38. Ou seja, cada carro transporta menos de duas pessoas por viagem. Outra opção para driblar o trânsito das grandes cidades é o uso de bicicletas.

Carona se torna opção viável

Pegar e dar carona é uma prática pouco comum na cidade de São Paulo. Mas as poucas pessoas que optam por compartilhar o veículo estão satisfeitas, pois economizam e contribuem para tirar carros da rua e, consequentemente, reduzir os índices de lentidão no trânsito.

É o caso da engenheira Mariana Borin da Silva, que dá carona a três colegas que, como ela, moram na capital e trabalham na mesma empresa na grande São Paulo. Com o também engenheiro An-

Transports público frass

Transporte público fraco ajuda a gerar o caos. Quem usa a carona, diz que comodidade e economia valem a pena

dré Figueiredo, a administradora Isadora Coutinho e a analista Elza Okubo, Mariana divide, há seis meses, as despesas com combustível, pedágio e estacionamento de seu VW Fox.

Antes disso, o quarteto utilizava o ônibus fretado pela empresa. No retorno para casa, todos desciam no mesmo ponto. "Convidei-os a irem de carro. Reduzi despesas e viajo em segurança, com pessoas de diferentes áreas da empresa, com quem antes, provavelmente, eu não teria contato", diz ela. Mariana conta que, ao ir de carro, economiza pelo menos

uma hora de seu dia – em comparação ao tempo em que usava o ônibus. E as despesas mensais de cada um caíram de R\$ 175 para R\$ 125. "A parte ruim foi quando a Mariana entrou de férias. Tive de arrumar outro jeito de ir ao trabalho e vi o quanto a carona faz falta", conta Figueiredo.

A gerente de marketing
Elaine Bassaco já havia
tentado criar um esquema
de carona com um colega
em um emprego anterior,
mas o plano não deu certo
por causa da divergência de
horários entre eles.

Há um ano, convidou o designer Bruno Martins, que trabalha na mesma empresa, para dividir o carro. Ele topou.

Os dois compartilham os custos com combustível e Martins estaciona seu carro na vaga destinada a Elaine. "Da carona, nasceu uma amizade. Éramos colegas de departamento e tínhamos uma relação meramente hierárquica", conta ela.

"Eu saí no lucro geral", afirma Elaine. "Sei que é difícil e nem acreditava muito que o esquema da carona fosse dar certo. Mas, felizmente, deu."

ESPAÇO LIVRE Marcelo José Araújo*

PORTOS E AEROPORTOS – AUTORIDADE DE TRÂNSITO

Na Audiência Pública realizada na Câmara dos Deputados no dia 23/04, na qual fui palestrante, uma das coisas que chamei a atenção dos Parlamentares foi se eram atores principais ou coadjuvantes, vez que habitualmente o CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito, roubava sua competência legislativa ou os ultrapassava pelo acostamento, arvorando-se de competência que não lhe fora outorgada pela Lei. Vou dar um exemplo interessante:

A Lei 12.058/09 acrescentou no Código de Trânsito o Art. 7º - A com a finalidade de permitir que houvesse fiscalização em portos, justamente por não se caracterizarem como vias regulamentadas por órgão executivo de trânsito, porém, mediante convênio. Em resumo: na área interna dos portos há problemas de trânsito, mas para a fiscalização poder entrar e autuar infrações a Lei autorizou que se fizessem convênios entre a administração dos portos e o órgão de trânsito.

Art. 7º-A. A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

O mesmo problema ocorre nos aeroportos, tanto os administrados pela Infraero quanto aqueles que receberam concessão para administrar. O CONTRAN edita nesse mês de abril a Resolução 482/14 (www.denatran.gov. br – Resoluções) a qual estabelece que o 'sítio'

aeroportuário é de responsabilidade do órgão de trânsito municipal!!! Para dimensionar o absurdo, o CONTRAN com isso mandou um recado ao Parlamento, ao Legislativo que ele foi 'bobo', ingênuo, perdeu tempo ao debater, avaliar e aprovar uma Lei para portos, pois com uma mera Resolução, singela, simplória, ele resolve o problema. Notem que tal Resolução sequer se dá ao luxo de reconhecer a validade de um convênio entre a autoridade aeroportuária ou concessionária com o órgão municipal de trânsito, e sim já diz que é do município. Daqui a pouco o CONTRAN faz uma Resolução dizendo que o município pode entrar na garagem da sua casa para autuar. Dilma, dá uma freiadinha nos seus comissionados antes que aqueles que garimpam votos para representar o povo no parlamento percebam que estão levanto tesourada.

* MARCELO JOSÉ ARAÚJO – Advogado, Professor de Direito de Trânsito, Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Mobilidade da OAB/PR



CAFÉ: Companheiro dos motoristas

Ao dirigir, beba! Só café! Foi implantada no Brasil uma das leis secas mais rígidas do mundo, de acordo com o Internacional Center Alcohol Policies, instituição com sede em Washington (EUA), que pesquisou 82 países. No Brasil, especialistas revelam que 30% dos motoristas acidentados tinham algum nível de álcool no sangue, constatados no teste do bafômetro. Mas, na realidade, não é só o álcool o grande vilão dos acidentes. Dirigir com sono também pode causar morte e ferimentos graves. Em trechos longos e monótonos das estradas a situação piora muito. Pesquisas do Ministério dos Transportes do Reino Unido mostram que, em cada dez colisões, seis ocorrem após cochilos ao volante - duas vezes mais do que por excesso de velocidade.

Somos todos vulneráveis à sonolência depois de dormir pouco ou mal. O cansaço pode facilmente afetar a capacidade



de dirigir e o discernimento. A maioria dos motoristas que causa este tipo de acidente costuma negar que adormeceu. Isto não surpreende, pois é preciso dormir de dois a quatro minutos para que qualquer lembrança de sono seja possível. E a maior parte dos acidentes acontece quando o motorista dormiu só alguns segundos.

Cantar ou ouvir música para se manter alerta infelizmente não passa de um mito. Isto só ajuda no começo e pode impedir o motorista de perceber que está com sono. Da mesma forma, o ar frio no rosto. Alguns estudos de laboratório mostram que doses relativamente pequenas de cafeína, de 100 a 200 mg, melhoram de forma significativa a vigilância das pessoas ao volante. Em outros estudos constatou-se que tanto a cafeína quanto a parada para um cochilo reduzem significativamente o número de acidentes rodoviários e têm um poderoso efeito de suprimir o sono.

Quando o motorista está com sono uma dica é parar, tomar uma ou duas xícaras de café (mais ou menos 250 mg de cafeína) e cochilar uns quinze minutos, método chamado de Soneca da Cafeína, ou, em inglês, Caffeine Nap. Assim o cérebro gasta a adenosina que causa o sono enquanto a cafeína vai impedir que o sono volte, mantendo a vigília por mais tempo. Como o teor de cafeína é diferente no café arábica (1%) e no conilon (2%), talvez um novo produto possa ser desenvolvido: um café rico em cafeína. Assim o motorista poderá ser orientado a beber este café, uma solução rápida e prática para viagens.

Uma nova lei poderia ser criada: ao dirigir, beba café! Nas estradas as cafeterias fariam o teste do bafômetro para orientar os motoristas, degustações e cursos rápidos. Carrões poderiam vir de fábrica com uma máquina de expresso e quando o motorista fosse parado na estrada, seria obrigado a tomar um cafezinho com o guarda. (Fonte: Café é Cultura)



CONSERVAR O PATRIMÔNIO PÚBLICO É A PONTE PARA UMA VIDA MAIS SEGURA.

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

www.concremat.com.br



de estruturas.