www.monatran.org.br

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MAIO DE 2016 - ANO 7 - Nº 77

MUDA LEGISLAÇÃO DO TRÂNSITO

FIQUE ATENTO - Foi publicado no Diário Oficial da União, no último dia 5 de maio, a Lei que altera significativamente as punições por infrações cometidas no trânsito. Falar ou mexer no telefone ao volante, por exemplo, passa a ser considerada infração gravíssima, bem como estacionar em local destinado a deficientes. Os valores das multas e outras medidas sobre infrações no trânsito podem ser conferidas na página 8.

Assinado Pacto para melhorar mobilidade na Grande Fpolis
Página 4

Campanha pede respeito aos assentos preferenciais
Página 6

Faça revisão do seu carro para viajar com mais segurança
Página 12

Distrações ao volante são principais causas de acidentes
Página 16

KOERICH Gente Nossa A NÚMERO 1 EM MÓVEIS

SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.

PROIBIDO ULTRAPASSAR · 80 km/h VELOCIDADE MÁXIMA · RETORNO PROIBIDO

EDITORIAL

Por amor às crianças

Eu não sei se você, leitor (a), sabe. Mas, acidentes de trânsito estão entre as principais causas de mortes e internações de crianças no Brasil. Segundo os dados do DPVAT, as indenizações pagas por morte de crianças em acidentes de trânsito gira em torno de seis por dia e feridos com invalidez permanente supera a média de 50 diários. Ou seja, estamos falando de mais de 20 mil crianças que morrem ou ficam com invalidez para toda vida a cada ano.

São números chocantes, mas que precisam impulsionar uma mudança de comportamento urgente, especialmente para pais e cuidadores, visto que, muitas vezes, a tragédia acontece pela falta ou má utilização dos dispositivos de segurança adequados para cada idade, tamanho e peso, no caso dos automóveis ou ainda o desrespeito à legislação vigente que proíbe, por exemplo, o transporte de crianças menores de 7 anos na garupa de motocicletas.

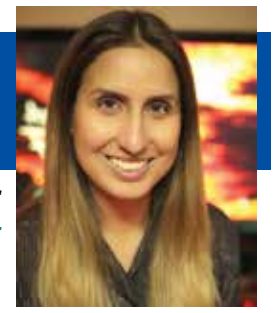
Sabemos que, muitas vezes, no afã por consolar um choro persistente ou mesmo tentar dar mais conforto aos pequenos, muitos pais ou responsáveis acabam decidindo "desobedecer" algumas regras do Código Brasileiro de Trânsito por acharem que terão a situação sob controle. Todavia, é sabido que no trânsito, nem tudo é previsível e até mesmo uma simples freada brusca pode resultar em consequências fatais.

Por isso queridos, para aumentar a segurança dos pequenos no trânsito, além da direção responsável do motorista, é preciso respeitar as normas de segurança para as crianças. Ao utilizar dispositivos apropriados, o menor dificilmente será arremessado para frente em caso de colisões ou freadas bruscas, o que implicaria sérios riscos à saúde e até a morte dele e de quem estiver no banco da frente. Além disso, uma criança projetada nas costas do motorista numa freada poderá provocar um acidente que seria evitado caso o condutor não sofresse essa pancada.

No caso dos veículos de duas rodas, somente crianças a partir de 7 anos podem ser levadas na garupa de motocicletas, veículo, na nossa avaliação absolutamente inadequado para o transporte de crianças. Ainda assim, caso ela já tenha completado a idade de 7 anos e ainda é pequena, a ponto de seus pés não alcançarem o estribo de apoio, tenha deficiência física ou esteja com algum membro engessado, ela fica impedida de viajar na moto. E a partir de 7 anos as crianças devem sempre usar o capacete.

Com a obrigatoriedade do uso da cadeirinha desde 2010 e outras medidas, as indenizações por morte de crianças em acidentes de trânsito no Brasil recuaram de 1502 no primeiro semestre de 2013 para 1.088 no primeiro semestre de 2014. Mas o crescimento do transporte em motos vai comprometendo essas conquistas. Portanto, não temos nada para comemorar. E evitar a morte de crianças é responsabilidade dos adultos.

NOTAS E FLAGRANTES



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br

FRANGO ASSADO

Seria engraçado, se não fosse trágico. Na capital do Mato Grosso do Sul, a condutora de um Kia Picanto se distraiu com um frango assado no assoalho do carro, perdeu o controle da direção e bateu em uma árvore. O airbag do carro foi acionado e evitou que a mulher tivesse ferimentos mais graves.

Uma situação aparentemente inofensiva, mas que poderia ter gerado prejuízos inestimáveis. Nesta edição, teremos uma matéria bem completa sobre as distrações que podem nos atrapalhar no trânsito, mas é sempre bom ficarmos atentos. Se um frango assado causou esse prejuízo, imagine um animal de estimação solto no veículo, uma criança sem os dispositivos obrigatórios de segurança, o celular, às vezes, o próprio rádio do carro. Sejamos conscientes em prol de uma direção mais segura!

ALERTA

Um bebê gigante. Assim, uma imagem publicada chama a atenção para uma questão, muitas vezes, ignorada pelos cuidadores e motoristas. Em uma colisão a 50km/h, o peso de um corpo é multiplicado por 20. Portanto, não dá pra ficar sem os equipamentos de segurança!

FLAGRANTE

Foto publicada pela página "A gente no Trânsito" mostra um flagrante lamentável: um carro de auto-escola estacionado em cima de uma calçada. Se quem ensina não faz o correto... onde é que vamos parar com a nossa mobilidade urbana???

O monatran

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) 3223-4920 / 32049478
E-mail: ***jornal@monatran.org.br***
Site: **www.monatran.org.br**

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores: 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

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

TOLERÂNCIA ZERO

- Foi protocolado na Câmara Federal o projeto de lei de iniciativa popular que acaba com a impunidade dos motoristas que causam acidentes no trânsito. Leva o número 5.025/201. Para apoiar basta entrar no site ***www.camarasensatus.com.br/motoristainteligente***
- (Leva menos de 30 segundos para exercer esse ato de Cidadania)

#FICAADICA

Ao combinar celular e direção colocamos vidas em risco. Mesmo digitando "rapidinho" ou fazendo uma ligação no viva-voz pra dar um recado, é importante estar consciente de que são necessários apenas segundos para ocasionar um acidente de trânsito. Então envie mensagens e faça ligações antes de pegar o volante, e, sempre que precisar utilizar o telefone pare o carro em local adequado. A dica foi publicada pela página oficial do Governo do Estado de Santa Catarina no Facebook. Bela iniciativa!

NECROTÉRIO

Autoridades da Tailândia tomaram uma nova medida para evitar que os motoristas fiquem bêbados. Quem for pego dirigindo embriagado terá de trabalhar em necrotérios como punição.

Atualmente, esses infratores condenados realizam serviços comunitários, como fazer a limpeza das ruas e o corte de árvores. Outros também ficam responsáveis por cuidar de vítimas de acidente. No entanto, apesar disso, o número de motoristas bêbados tem aumentado cada vez mais no país e os casos de reincidência também.

Então, a fim de dar um aviso, foi recomendado que os motoristas passem um tempo no necrotério para que "aprendam a lição". No entanto, a medida ainda aguarda aprovação.

SC-401: uma rodovia inacabada

Como bem definiu nosso amigo, jornalista Rafael Martini, a SC-401 não passa de uma rodovia inacabada. Inaugurada em meados da década de 70, pelo então governador Colombo Machado Salles, a via liga o centro da capital catarinense aos bairros do Norte da Ilha, com quase 20 quilômetros de extensão.

Todavia, embora localizada em perímetro totalmente urbano, altamente ocupado e povoado, com bairros residenciais, shopping Center, home centers, restaurantes de grife, comércio forte, grandes empresas de tecnologia e comunicação, centros universitários e até mesmo a sede do governo catarinense, a "rodovia" mais parece uma estrada abandonada.

Falta iluminação, falta acostamento, faltam calçadas, falta meio-fio, faltam passarelas para pedestres, falta sinalização e sobram buracos e pontos de alagamento. Com toda esta precariedade, o resultado não poderia ser diferente: insegurança e morte. Lamentavelmente, já são seis atropelamentos fatais na rodovia SC-401 somente desde o início deste ano. Um absurdo, aparentemente, ignorado por nossos gestores.

Dias atrás, ouvi em uma estação de rádio, um porta-voz da Polícia Militar comentando sobre o atropelamento da sexta vítima fatal da via, neste ano, e fiquei perplexo com a "solução" apontada pelo agente ao mencionar que tomariam como providência a instalação de radares noturnos.

Radares noturnos? Parece-nos um tanto simplista esta "solução". Poderia até ser uma medida complementar, mas diante de todas as necessidades da rodovia, chega a ser revoltante a menção de radares noturnos em uma via que não conta com a infraestrutura mínima necessária.

Por fim, ficamos na expectativa de que algum dia, um administrador moderno e de coragem assuma a responsabilidade de tirar do papel o projeto de municipalizar a via, implantar corredor de ônibus, ciclovias, melhorar a iluminação, a sinalização, a drenagem, pensar no pedestre e no usuário do transporte coletivo... enfim, transformando-a numa bela avenida que, certamente, dará mais segurança aos usuários.

Pacto para melhorar a mobilidade urbana

O PACTO METROPOLITANO, ASSINADO ENTRE GOVERNO DO ESTADO E AS PREFEITURAS DA REGIÃO, OBJETIVA MELHORAR A MOBILIDADE URBANA EM TODA GRANDE FLORIANÓPOLIS

Jaqueline Noceti / Secom

O compromisso de estabelecer ações conjuntas para melhorar a mobilidade na Grande Florianópolis foi firmado entre os municípios da região e o Governo do Estado no dia 18 de abril, em Florianópolis por meio do Pacto Metropolitano. A solenidade teve a participação do secretário de Estado do Planejamento, Murilo Flores; do superintendente da Região Metropolitana da Grande Florianópolis, Cássio Taniguchi; e de representantes de prefeituras que integram a região.

Prefeitos de Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz e São José assinaram o convênio de cooperação interfederativo que implantará o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus), estudo realizado em 2014 e 2015 pelo Governo do Estado em conjunto com os municípios, com apoio técnico e financeiro do BNDES.

"Esse é um passo muito importante para que a superintendência, que já tem um respaldo da lei estadual e do Estatuto da Metrópole, possa ter o reconhecimento dos prefeitos e das câmaras de vereadores de que a Suderf exercerá um papel de coordenação, de aglutinação dos diferentes municípios que compõem a Grande Florianópolis. Então é um passo muito importante, não é apenas a assinatura de um papel, mas de um processo que vai crescendo e que vai fazer uma profunda transformação na região metropolitana ", afirmou o secretário de Estado do Planejamento, Murilo Flores.

O QUE PREVÊ O PACTO METROPOLITANO

De acordo com o Plamus, para melhorar a mobilidade urbana da região, deve-se dar prioridade ao transporte público coletivo, aos pedestres e ciclistas. O plano recomenda a implantação do sistema BRT (Bus Rapid Transit) em 87 quilômetros com investimento previsto de R$ 1,4 bilhão.

"O BRT é uma forma que nós encontramos, e isso está dentro do Plamus, de fazermos a integração metropolitana através da implantação do que nós chamamos do H em uma primeira etapa. Esse H compreende a BR-101, via expressa, as duas pontes, o anel de contorno do Morro da Cruz, mais a SC-401 e a SC-405. A ideia é implantar isso o mais cedo possível, até 2018 o trecho que compreende São José ao centro de Florianópolis, com integração tarifária", destacou o superintendente da Região Metropolitana da Grande Florianópolis.

A primeira etapa do BRT será implantada no trecho de sete quilômetros que compreende os km 0,00 e 5,50 da BR-282 (Via Expressa de Acesso a Florianópolis) em São José até o terminal do Centro de Florianópolis, com custo de R$ 150 milhões. A estimativa é que o ônibus leve 15 minutos para realizar o trajeto enquanto hoje gasta-se, em média, 40 minutos nos horários de pico.

Os projetos e modelagens da infraestrutura dos corredores de ônibus do BRT, estações e tecnologia da informação estão em fase de elaboração até o final de maio. A etapa seguinte é a realização de audiências públicas para avaliar os projetos propostos e lançar concorrência pública de parceria público privada administrativa, ou seja, o parceiro privado será remunerado pelos recursos públicos orçamentários, após a entrega do contratado.

O Pacto Metropolitano prevê ainda medidas de curto prazo, como licitação de serviço de guincho e integração dos órgãos de gestão de trânsito nos níveis federal, estadual e municipal para dar respostas rápidas a incidentes na região metropolitana, melhorias na sinalização e eliminação dos entrelaçamentos nas pontes, além de implantação de terceiras faixas na via expressa, melhorias na geometria dos acessos e integração da operação com as pontes.

ELEVADO DO RIO TAVARES, EM FLORIANÓPOLIS trará ganho de mobilidade para o Sul da Ilha

Julio Cavalheiro / Secom

Resultado de parceria entre Governo do Estado e prefeitura de Florianópolis, a obra de construção do Elevado do Rio Tavares terá 220 metros de extensão e fará a ligação entre a SC-405 e a rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga, que une o Rio Tavares e o Campeche à Lagoa da Conceição. As obras no Sul da Ilha de Santa Catarina, que devem ser concluídas ainda em 2016, foram visitadas no dia 2 de maio, pelo governador Raimundo Colombo e o prefeito de Florianópolis, Cesar Souza Junior.

O valor da obra é de R$ 15 milhões, montante financiado sem juros pelo Governo do Estado por meio do Badesc. Além desse valor, Governo do Estado e prefeitura estão investindo juntos outros R$ 17 milhões nas desapropriações necessárias. "Foram superados os desafios técnicos e burocráticos e agora a obra ganha ritmo acelerado, o que vai garantir um importante ganho em mobilidade para os moradores locais. Além do elevado, o Governo do Estado é parceiro em outras ações na região, como o novo acesso ao Sul da Ilha e o novo aeroporto, que juntas vão transformar a realidade local", destacou Colombo.

Segundo dados da prefeitura de Florianópolis, a região onde está sendo construído o Elevado do Rio Tavares recebe em média 52 mil veículos por dia, número que deve subir para 68 mil até 2025.

O prefeito Cesar Souza explicou que foi preciso adaptar o projeto diante das dificuldades do solo local, que necessitaram de sobrecarga de aterro, e também providenciar estudos de preservação arqueológica diante das características locais. "Mas, hoje, temos toda a segurança técnica para fazer essa obra andar com segurança e na velocidade que a população exige", afirmou, lembrando que a prefeitura realizará semanalmente reuniões para acompanhamento do andamento da obra.

Neste mês de maio, os trabalhos entram na etapa de montagem da estrutura do elevado. Na reta final, o projeto contemplará ainda, para o entorno, ciclovias e calçadas.

Jose Roberto de Souza Dias *

EXPECTATIVAS

O ano de 2014 não está tão longe assim. Certamente, todos se lembram do grande show televisivo da campanha presidencial que mostrava um Brasil surreal. Mercadores de ilusões com peças publicitárias caras e mentirosas foram ganhando adeptos. A velha tática da agitação e propaganda - *agitprop* - foi usada à exaustão e como sempre a repetição da mentira transformou-se em verdade junto a população, escravizada pelo analfabetismo funcional.

Havia um cheiro de queimado no ar, a propaganda eleitoral não correspondia ao que se via nas ruas, mas o desgastado bordão do "nunca antes neste país" tratou de persuadir os incautos, através do argumento falacioso de que onde há fumaça nem sempre existe fogo. No limite, quando por bem não convenciam, partia-se para o radicalismo dos dossiês aloprados contra os adversários ou, o dedo em riste apontando que as conquistas sociais seriam abandonadas caso os opositores chegassem ao Poder.

Pasmem! Os mesmos que recebiam recursos desviados de contratos fraudulentos da Petrobras elaboraram peças publicitárias cinematográficas para mostrar a pujança de uma empresa, o futuro brilhante do pré-sal e o risco de tudo isso se perder caso a governante perdesse as eleições. Nos debates, mais de uma vez, foi dito que os adversários privatizariam e destruiriam a maior empresa do País.

A Presidente da República, que por uma questão de gênero exige ser tratada por seus subordinados de "*presidenta*", insistiu durante seu primeiro governo e na campanha de reeleição, em manter e ampliar alguns mitos que o tempo acabou por desnudar. O mais grave foi sobre o emprego. Todos decerto se recordam da propaganda hollywoodiana e dos debates políticos em que se apresentava o Brasil como o paraíso do trabalhador: pleno emprego, educação técnica, segurança e saúde, sendo esta resolvida com mais médicos, cubanos na verdade e a moradia garantida pelo minha casa minha vida.

Em uma atitude típica de governo bolivariano suspendeu-se a pesquisa ampliada do IBGE sobre o mercado de trabalho. Em 2013, segundo a *Folha/UOL*, quando já se preparava a disputa eleitoral, a presidente chegou a afirmar que "nós hoje vivemos uma situação especial de pleno emprego". Notável! Escondeu o termômetro que insistia em mostrar que a realidade era bem diferente do que propagava em suas falas.

A pesquisa ampliada do IBGE, suspensa de forma atabalhoada, voltou sob pressão da mídia nacional e, como esperado, derrubou as narrativas governamentais. Os números mostraram que o cenário em 2013 ainda não era desconcertante, mas estava muito distante do usual ufanismo. A presidente, mais do que depressa e no seu conhecido jeito, fez com que a emenda ficasse pior que o soneto ao suavizar suas análises e afirmar que "nós chegamos próximo do pleno emprego".

Passada a eleição, o trabalhador verificou que foi enganado, que lhe venderam gato por lebre. Falaram que o desemprego quase não existia, mas, na verdade, vinha em um crescendo e hoje já ultrapassa a casa dos dois dígitos, atingindo 10,2 por cento. Em números concretos são 11 milhões de pessoas. Essas cifras referem-se ao primeiro trimestre de 2016 e, segundo *O Globo*, representam um aumento de 40% em relação à igual período de 2015. O achatamento salarial e a redução da jornada de trabalho foram efeitos colaterais imediatos. Os trabalhadores ficaram entre a cruz e a espada, ou seja, salários rebaixados, diminuição das horas de trabalho ou a demissão. Essa é a verdade, que nenhuma propaganda por mais elaborada que seja poderá encobrir.

A máscara caiu por inteiro! Impossível continuar maquiando números! A sociedade brasileira acorda, vai para as ruas, protesta contra a corrupção e pede mais. Exige o *impeachment* da presidente e a prisão de todos os envolvidos em corrupção, não importando a cor da bandeira ou o nome do partido. A crise brasileira aprofundou-se atingindo diretamente a cidadania em seus direitos essenciais. Não se trata de algo distante, coisas da política do planalto central, mas uma realidade palpável que mexe com o cotidiano do cidadão, com suas atividades essenciais como trabalho, saúde, escola, segurança, transporte e mobilidade urbana.

Necessário se faz salientar que nada é mais próximo de cada um de nós do que a cidade em que se vive. Ao abrir a janela ou pôr o pé na rua aí esta nossa cidade, com suas exuberâncias e carências. Na verdade, é o nosso lar expandido, não importando crenças, origens, papéis sociais, somos todos irmãos e iguais em direitos e obrigações e, importante que se diga, compartilhando o mesmíssimo espaço público. As mazelas que acontecem e parecem estar tão distantes refletem-se de imediato nas pessoas e suas cidades.

A política equivocada do governo que se exauriu, piorou ainda mais a vida dos cidadãos. A cidade, que é de todos nós, transformou-se em um campo minado por interesses mesquinhos.

Como a nossa área é o transporte e o trânsito, impossível deixar de apontar a incompetência, a falta de planejamento, a visão distorcida e os desvios da corrupção quando da elaboração de políticas públicas urbanas.

Ao contrário do que se pratica em países mais desenvolvidos, o governo, que melancolicamente se despede, persistiu no estímulo ao uso de motos e automóveis. O resultado não poderia ser outro, o aumento no número de acidentes, de feridos e mortos, além do crescente índice de congestionamento e de poluição.

Nem mesmo cidades e capitais pequenas e médias foram poupadas. É o caso, por exemplo, de Bento Gonçalves no Rio Grande do Sul e de Florianópolis, que nos horários de pico ficam intransitáveis e já apresentam os primeiros sinais de poluição. A Capital de Santa Catarina é um caso a parte. Não dá para se entender a falta de sensibilidade com o transporte marítimo público de qualidade. Essa cidade possui belas baías de águas predominantemente calmas, suas vias naturais, estão lá instaladas e os serviços de infraestrutura requerem baixos investimentos e podem ser perfeitamente bancados pelos operadores do novo sistema de transporte. O que falta para melhorar a condição de vida das pessoas que hoje perdem um longo tempo nas pontes que ligam o continente a ilha?

O governo que se ausenta foi o responsável direto pelo caos urbano que se estabeleceu com as políticas populistas adotadas nos últimos anos. Na busca incessante de votos reduziu o IPI dos carros populares, das motos de baixa cilindrada, subsidiou o combustível e, por tabela, não investiu em transporte público eficiente e planejado.

É imprescindível, portanto, que o governo que ora se organiza, ouça a voz das ruas e leve em conta dois problemas cruciais de nossa sociedade: a mobilidade urbana e os acidentes de trânsito que ceifam a vida de significativa parcela de cidadãos brasileiros. Neste sentido, sugere-se que, ao contrário da predecessora, se respeite o Artigo 320 do Código de Trânsito, *"aplicando a receita arrecadada com a cobrança das multas, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito"*.

Digno de consideração também será retomar o *PROGRAMA PARE DE REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO*, que na década de noventa mobilizou a sociedade e diminuiu o número desses eventos, de vítimas e de mortos. Espera-se a compreensão da importância da paz no trânsito, lembrando sempre que "salvar uma vida é salvar toda a humanidade" *Talmud*

** 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 de Honra 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)

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 200. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre;

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta;

KOERICH Gente Nossa A NÚMERO 1 EM MÓVEIS

EMPRESAS CONCREMAT soluções integradas de engenharia

Campanha pede respeito aos assentos preferenciais

Todos os ônibus do sistema contam com assentos preferenciais destinados aos idosos, gestantes, deficientes, mães com criança de colo e obesos. Entretanto, por muitas vezes esses assentos não são respeitados e obrigatoriamente essas pessoas passam a viagem inteira em pé.

Por esse motivo, a Secretaria de Mobilidade Urbana lançou uma campanha de conscientização sobre a importância desses assentos preferenciais, solicitando aos passageiros que cedam seus espaços nos bancos para pessoas nas condições expressas em lei. A campanha, que já vem sendo veiculada nos televisores dos terminais urbanos, também conta com busdoors, que circulam em toda a cidade de Florianópolis.

De acordo com o art. 3º da lei federal nº 10.048, "as empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo".

A capital tem quase 64% da frota adaptada com elevadores. A norma da ABNT 14022 estipula prazo para que até 2024 todos os veículos possuam esse equipamento, mas isso deve ocorrer antes. "Com o sistema de renovação da frota, conseguiremos isso em cinco anos. Além disso, 100% dos ônibus estão com acessibilidade nos demais itens, como assentos e balaústres", garantiu o secretário de Mobilidade Urbana, Vinicius Cofferri.

ESPAÇO DO DEFICIENTE

Não há como evitar, porém, que pessoas fora do grupo prioritário utilizem os assentos. É preciso contar com o bom senso e o respeito dos usuários.

Marcia, 37, e Marciene Machado, 35, são irmãs e são deficientes desde o nascimento. As duas moram no Jardim Atlântico e cursam supletivo no centro da cidade e utilizam o transporte coletivo para realizar esse trajeto. Para elas, a ocupação indevida do espaço é o que mais incomoda.

"Às vezes, quando as pessoas simplesmente não saem do espaço destinado aos cadeirantes, temos que pedir, e isso nos constrange, faz com que a gente se sinta humilhada", contou Marcia. "Gostaríamos que as pessoas nos respeitassem, respeitassem o nosso lugar. Isso é uma questão de educação. E se fosse com alguém da sua família?", completou Marciene.

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Florianópolis conta hoje com 18,54% da população com algum tipo de deficiência. Deste total, mais de 23 mil possuem deficiência motora.

CONSCIÊNCIA COM OS IDOSOS

Com os idosos, o desrespeito também acontece. E são quase 50 mil residindo na cidade, o que representa 11,5 % da população.

Luzia Arninda da Rosa,86, faz parte desse grupo e conta que já trabalhou no transporte coletivo da cidade, como cobradora, mas hoje é aposentada. Pela força de vontade em ajudar o próximo, Dona Luzia, como é conhecida, realiza diversos trabalhos voluntários e por esse motivo utiliza muito o transporte coletivo. Algo que presencia constantemente e a deixa triste é o fato de muitas mães colocarem os filhos nos assentos preferenciais.

"Às vezes, vejo mães que deixam as crianças ocupando o assento preferencial. Elas não compreendem que esse desrespeito vai fazer parte do futuro daquela criança", avaliou.

RESPEITO COM AS GESTANTES

Patrícia Alves de Araújo,27, é estudante de educação física. Gestante há seis meses, pede o respeito das pessoas para facilitar a vida de quem precisa. "As pessoas fingem que estão dormindo para não dar o lugar a quem precisa", disse.

Embora a gravidez não seja uma doença, é um período difícil para a mulher, por causa das modificações que acontecem no corpo, como a falta de equilíbrio, as dores nas costas, os riscos de traumas e a pressão baixa. É importante que as pessoas tenham esse ponto de vista e respeitem os assentos preferenciais. "Ter noção e respeitar as pessoas que precisam é muito importante", assinalou a estudante.

Durante cerca de três meses, a campanha irá circular pelos terminais, busdoors e redes sociais, contando com os rostos de Marciene, Dona Luzia e Patrícia para estampar essa ideia.

Escolinha para formar BONS MOTORISTAS

O PROJETO POSSUI CARÁTER DE FORMAÇÃO MULTIDISCIPLINAR, POR INTERAGIR COM AS OUTRAS DISCIPLINAS

O setor de educação da Guarda Municipal de Florianópolis lançou as atividades do projeto Escolinha de Trânsito. A implantação do programa surgiu da necessidade em trabalhar a Educação para o Trânsito, em virtude dos incidentes ocorridos dentro e fora da escola, pertinentes ao ato de ir e vir.

O projeto possui um caráter de formação multidisciplinar, por interagir com as outras disciplinas da matriz curricular da escola, atuando como um tema transversal, sem interferir na avaliação que quantificará o rendimento escolar dos alunos.

Segundo a coordenadora do projeto, Karina Schmidt, a didática do projeto visa a um acréscimo na educação para o trânsito, bem como a prevenção e segurança das crianças em relação ao trânsito até a escola e suas condutas já no ambiente escolar em relação aos seus deslocamentos diários.

No momento, o projeto está sendo realizado na Escola Básica Municipal Antônio Paschoal Apóstolo, localizada na servidão Ana Cardoso, esquina com a rodovia João Gualberto Soares, que cruza os bairros Barra da Lagoa, Rio Vermelho e Ingleses.

A localização da escola é muito privilegiada e consequentemente muito movimentada. No entorno da praça Clara Eulália de Abreu Soares, ali perto, tem circulação intensa de pedestres, veículos, transporte escolar e motocicletas nos horários de entrada e saída dos estudantes. Na rodovia, também o movimento de veículos e pedestres é mais intenso, principalmente porque em frente à escola há um ponto de ônibus.

Por diversas vezes, os funcionários da escola presenciaram cenas no trânsito envolvendo as crianças, que poderiam se transformar em tragédia em frente à escola.

Os alunos da escola Antônio Paschoal Apóstolo, que atende aproximadamente 600 estudantes na faixa etária entre seis e dez anos, são crianças que precisam saber sobre os riscos que uma postura inadequada no trânsito pode trazer à sua vida. O projeto está trabalhando com os alunos do 4º ano da escola durante seis meses, em caráter experimental.

O desenvolvimento das orientações sobre Educação para o Trânsito é feito de modo informal, lúdico e contando com os diferentes saberes de cada área do conhecimento, propiciando a interdisciplinaridade de saberes.

FERRAMENTAS TRABALHADAS:

- Música
- Confecção de cartazes
- Pintura, recorte e colagem
- Simulação de experiências no trânsito
- Roda de conversas e troca de experiências
- Artes com sucata
- Contação de histórias
- Apresentação de vídeos
- Brincadeiras
- Excursões
- Confecção de maquetes

Ildo Raimundo Rosa *

Maio Amarelo

Mais uma vez alastra-se pelo mundo todo ações voltadas a dar efetivo cumprimento a resolução das Nações Unidas, em vigor em 168 países, que definiu o período de, 2011 a 2020, como a "década das ações para a segurança no trânsito".

Dentre essas relevantes iniciativas destacamos no Brasil o movimento "Maio Amarelo", associados a outra ação onde ressaltou-se à partir da cor, o enfrentamento de verdadeiras epidemias que preocupam a toda humanidade.

Neste primeiro momento, é necessário contextualizar o problema que estamos nos dispondo a enfrentar.

No ano de 2009, o trânsito assassino ceifou 1,3 milhões de vidas, em 178 países com 50 milhões de pessoas com sequelas, a um custo de 518 bilhões de dólares por ano.

Esse terrível cenário certamente tornou-se ainda pior quando constatamos que a maioria dos mortos atingiram jovens de 15 a 29 anos de idade, em plena fase produtiva e de conhecimento.

As razões reconhecidas para o agravamento do problema são por demais sabidas, aumento da frota, falta de planejamento e baixo investimento em segurança por parte do Estado, mas especialmente pelos fatores de risco de dirigir sob os efeitos de álcool, excesso de velocidade, não uso de capacete e de cinto de segurança, e o transporte de crianças sem suas respectivas cadeirinhas.

De tudo conclui-se que 90% dos acidentes decorrem de falha humana, ou seja, tudo leva-nos a crer que a produção e adoção de veículos autônomos, já em fase de implementação em vários países, possam gradativamente reduzir e de forma utópica eliminar os fatores humanos que tanto contribuem para a atual dimensão do problema.

Por outro lado, a modificação dos eixos de mobilidade em nossos centros urbanos, associadas a novas centralidades já vem provocando mudanças atenuando os congestionamentos, aproximando as pessoas em razão de suas próprias residências, fomentando a convivência humana e diminuindo a necessidade dos deslocamentos e o próprio crescente custo dessa mesma mobilidade.

A consolidação de novas matizes energéticas ainda vinculadas a combustíveis fósseis tendem a reduzir drasticamente os índices de poluição e todas as sequelas que isto acarreta.

O emprego de veículos elétricos ou híbridos no transporte coletivo vem contando com o apoio constante da população pela redução dos níveis de ruído, a facilidade de automação e a médio e longo prazo a redução dos custos, hoje ainda significativos, da mobilidade.

O emprego do conhecimento científico aliado às práticas da inovação gradativamente inverterão as ainda preocupantes tendências que resultam nessa carnificina do trânsito e de suas sequelas.

* 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. Presidente do Conen/SC.

Cristo Luz é abraçado em alusão ao Maio Amarelo

O monumento Cristo Luz foi "abraçado" por cerca de 120 pessoas na noite de 5 de maio. O Abraço ao Cristo é mais um evento que acontece no Movimento Mundial Maio Amarelo, onde diversas ações educativas e de conscientização no trânsito são realizadas no município. Após o ato simbólico, balões na cor que dão nome à campanha foram soltos do alto do Complexo.

"Abraçar a causa trânsito é sempre algo muito significativo, ainda mais quando se tem o efetivo engajamento de diversos setores da sociedade civil organizada como tem acontecido com o Movimento Maio Amarelo em Balneário Camboriú que foi abraçado por toda a sociedade, que tem percebido que um trânsito seguro depende muito mais do que da atitude do outro. Depende sim, das atitudes coerentes e corretas de cada um de nós", afirma a coordenadora de Educação Para o Trânsito do Fumtran, Karine Winter.

Diversas entidades estiveram representadas na solenidade: Grupo de Escoteiros Leão do Mar; Agentesde Trânsito, Acibalc, Lions Clube, Maio Amarelo, comunidade e do próprio complexo turístico que sediu o encontro. A programação segue até o fim do mês com diversas atrações, tais como Motocada, Cãominhada, Elas no Pedal e Atlântica Ativa.

maioamarelo
ATENÇÃO PELA VIDA

DO SEU INTERESSE

MUDANÇAS NA LEGISLAÇÃO DO TRÂNSITO

Foi publicada no Diário Oficial da União do dia 5 de maio a Lei 13.281/2016, que aumentou a punição para quem utilizar veículos para bloquear vias públicas e promoveu dezenas de outras mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997). O texto foi sancionado pela presidente Dilma Rousseff no último dia 4.

Atualmente, o Código de Trânsito considera o bloqueio proposital de via como infração gravíssima e prevê multa de R$ 191,54, assim como apreensão do veículo. A nova lei criou uma nova categoria de infração de trânsito, definindo-a como "usar o veículo para interromper, restringir ou perturbar a circulação na via". A MP previa o aumento dessa multa para 30 vezes o valor normal (R$ 5.746,20). No texto aprovado pelo Congresso e transformado em lei, ela será de 20 vezes o valor original (R$ 3.830,80). Essa multa também será dobrada em caso de reincidência no período de 12 meses.

Como medida administrativa, no caso de interrupções causadas por veículos, o texto estabelece a remoção do automóvel da via. Já os organizadores do bloqueio poderão ser multados em 60 vezes (R$ 11.492,00) o valor base, também com duplicação na reincidência.

A nova lei vale desde o dia 5 para a proibição do bloqueio de vias e para a anistia aos caminhoneiros participantes da greve de novembro de 2015. Os outros artigos da lei começam a valer daqui a 6 meses.

ESTACIONAMENTO EM VAGA DE DEFICIENTES E IDOSOS

Estacionar irregularmente em vagas destinadas exclusivamente para deficientes e idosos será infração gravíssima.

RECICLAGEM PARA MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Para os motoristas profissionais, não será mais obrigatória a participação em curso preventivo de reciclagem ao atingir 14 pontos de multas na CNH. A participação será uma opção do motorista para que, após o curso, a pontuação seja zerada.

RACHA

A Lei retirou do Código a pena de reclusão de 2 a 4 anos para homicídio culposo praticado por motorista que atuou em racha ou que estiver embriagado ou em uso de substâncias psicoativas responsáveis pela redução de sua capacidade de dirigir. Segundo o relator, a intenção é resolver controvérsia de enquadramento desses crimes no Código de Trânsito e permitir ao juiz que julgar a causa usar a pena de homicídio culposo prevista no Código Penal, cuja pena prevista é de 1 a 3 anos de detenção, ou a de homicídio doloso, com pena de 6 a 20 anos de reclusão.

SUCATAS

O projeto de lei de conversão muda a forma como os Detrans lidarão com os carros apreendidos. Mesmo se o recolhimento tiver sido determinado judicialmente ou pela polícia, será dado um prazo de 60 dias para a retirada do veículo dos depósitos. Após esse prazo, o órgão de trânsito poderá fazer o leilão. Aqueles que forem considerados irrecuperáveis ou sucatas poderão ser destinados à reciclagem siderúrgica ou para aproveitamento de peças dentro do processo de leilão.

Falar ou mexer no celular ao volante vira infração gravíssima.

Outra infração que terá penalidade maior é o uso de telefone celular ao volante, atitude que passa a ser considerada gravíssima se o condutor estiver segurando ou manuseando o aparelho.

A distração dos condutores aumentou muito com a popularização dos smartphones. Para dirigir é preciso estar atento a várias situações, aos pedestres, aos outros veículos, ao trânsito ao redor e etc, mas quando a atenção é dividida com o celular, o risco de acidente cresce muito. Segundo estudo recente do NHTSA – Departamento de Trânsito dos Estados Unidos—a possibilidade de ocorrer um acidente aumenta em 400%, quando se utiliza o celular. Um risco muito maior do que o causado pela embriaguez, afirma a pesquisa.

"Não são só os olhos que são desviados do trânsito, o pensamento, o foco, a atenção e a concentração são desviadas junto, quando o condutor responde uma mensagem, navega na internet, faz ou recebe uma ligação", explica Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito.

ÁLCOOL E DIREÇÃO

Cria uma infração específica para aqueles que se recusarem a se submeter a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar a influência de álcool ou outra substância. Nesse caso, será aplicada a multa de dez vezes o valor base (R$ 1915,40) e, em caso de reincidência no período de doze meses, a penalidade será aplicada em dobro.

RECOLHIMENTO DO VEÍCULO

Os serviços de recolhimento, depósito e guarda de veículo poderão ser executados diretamente pelo órgão de trânsito ou por particular contratado por ele. Os custos serão de responsabilidade do proprietário do veículo rebocado. A medida, no entanto, não impede que os estados estabeleçam a cobrança por meio de taxa instituída em lei. Na prática, autoriza o governo a licitar depósitos e serviços de recolhimento dos veículos.

Multa maior para quem recusa bafômetro

Quem se recusar a fazer o bafômetro a partir de novembro terá uma surpresa no valor da multa. Com o reajuste dos valores, a multa aplicada será de R$ 2.934,70.

Segundo Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal, essa medida pode ter algum efeito real, devido ao alto valor. "Eu ainda acredito que de nada adiantará essa alteração se ela não vier acompanhada de uma maior fiscalização. Se o cidadão continuar com essa sensação de impunidade, que existe atualmente devido à falta de fiscalização, o reajuste não impedirá o motorista de beber e dirigir", diz Mariano.

OUTRAS MULTAS

A Lei 13281/16 publicada no dia 5 de maio no Diário Oficial trouxe várias mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O valor de todas as multas por infrações de trânsito foi alterado e, a partir de agora, será reajustado anualmente.

A infração gravíssima que antes tinha multa no valor de R$ 191,54, passará a ter o valor de R$ 293,47. Já as multas por infração grave passarão para R$ 195,23. Para infração média as multas passarão de R$ 85,13 para R$ 130,16. Já as infrações leves que antes tinham o valor de multa de R$ 53,20 passarão a valer R$ 88,38.

Para Mariano, no entanto, esse reajuste não deve influenciar na segurança do trânsito. "Quem está cometendo a infração, sabe que tem a punição e R$ 100,00, a mais ou a menos, não há de ser um motivo forte o suficiente para que o cidadão mude seu comportamento. Simplesmente reajustar, é necessário, mas não garante nada", explica.

A medida entra em vigor em novembro.

Carli Filho pede perdão às mães de jovens mortos em acidente

PARA JURISTAS, VÍDEO DIVULGADO BUSCA AMENIZAR CULPA DE CARLI FILHO

Sete anos depois, o ex-deputado Luiz Fernando Ribas Carli Filho divulgou um vídeo com admissão de ter bebido na noite do acidente que causou as mortes de Gilmar Yared e Carlos Murilo de Almeida e um pedido desculpas às famílias das vítimas.

Após grande repercussão nas mídias, além do impacto social, surgem questionamentos sobre as suas consequências jurídicas. Pra juristas, o apelo emocional do vídeo teria o objetivo de amenizar a culpa de Carli Filho, o que poderia mudar o enquadramento do crime ou até mesmo levar à clemência no julgamento. Mas a estratégia também pode ter um efeito reverso.

O julgamento pelo júri popular estava marcado pra ocorrer em janeiro deste ano, mas foi suspenso após uma liminar do Supremo Tribunal federal (STF). Não há data pra um novo julgamento, mesmo assim juristas consultados acreditam que o conteúdo divulgado se propõe a alcançar eventuais integrantes do júri.

"MARTIRIZADO"

Pra Paulo Rangel, professor de direito processual penal da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), o vídeo pode causar emoção nos jurados. "Ele tenta passar a imagem de que está há sete anos aguardando um julgamento, sendo martirizado. Se tiver aceitação, pode conseguir um atenuante".

Thiago Bottino, professor de direito penal da FGV Direito-Rio, destaca que o júri não precisa fundamentar a decisão e, por isso, se considerarem que o arrependimento de Carli Filho é sincero, isso pode ter efeito no resultado final da sentença.

ENQUADRAMENTO

No vídeo, Carli Filho admite culpa: "Eu errei, sim. Eu bebi e dirigi". Mas ele também afirma que não saiu de casa naquele dia pra matar ninguém. O advogado criminalista Jovacy Peter Filho considera que a admissão do erro com a afirmação de que não tinha intenção de matar pode ser uma tentativa de mudar o enquadramento do crime. Carli Filho é acusado de ter cometido duplo homicídio com dolo eventual, pra esse crime a pena varia de 12 a 30 anos. Mas se o

júri entender que não houve intenção de cometer o crime, ele pode ser enquadrado em homicídio culposo, que tem pena prevista de um a três anos. Caberá ao juiz que preside o caso fixar a pena. Peter Filho explica que, ainda que o considere culpado, o júri pode conceder clemência ao réu. Pra ele, o vídeo pode ser uma tentativa de antecipar o debate e despertar o possível perdão dos jurados.

EFEITO REVERSO

Os juristas consultados observam que a divulgação do vídeo poder ter um efeito reverso. Em vez de causar comoção, os jurados podem considerar que houve tentativa de influenciar o resultado e isso pode ter um impacto negativo no julgamento do réu. "É uma faca de dois gumes. Pode ter impacto negativo, pois ele assumiu culpa, o erro", diz Rangel.

VÍDEO ANTECIPA DEBATE, DIZ ACUSAÇÃO

O advogado de acusação, Elias Mattar Assad, considera que o apelo emocional pode ter bastante impacto sobre o júri. "Quando a decisão sai do juiz e vai pra um colegiado que não são juristas, uma série de coisas interfere", reconhece. Pra ele, a defesa de Carli Filho está fazendo um debate antecipado do júri, mas tem direito de divulgar o vídeo. O advogado de Carli Filho, Gustavo Scandelari, afirma que foi consultado pelo cliente, mas que o vídeo não é parte de uma estratégia da defesa e que a iniciativa partiu do próprio ex-deputado.

Carli Filho teria procurado as famílias das vítimas antes, mas não obteve retorno. "O vídeo não é uma estratégia jurídica. Se ele quisesse utilizar o seu discurso como prova, faria isso quando estivesse sendo interrogado pelo juiz", afirma o advogado. Sobre o fato de um conteúdo ser bem produzido, Scandelari afirma que seu cliente não poderia ter tratado o assunto com descaso. "Se ele tirasse o celular do bolso e gravasse com a mão, não seria condizente com a importância do momento. Ele escreveu um texto. Seria um descaso muito grande se não tivesse feito assim", diz o advogado.

NOTA DO EDITOR

"Será que esse pedido de desculpas tardio vem do coração mesmo? Ou trata-se apenas de uma tentativa de sensibilizar o júri popular?"

3 anos de serviços comunitários por homicídio para atropeladores do filho de Cissa Guimarães

Cissa Guimarães usou seu Instagram para comentar o julgamento do caso de atropelamento do filho, Rafael Mascarenhas, em 2010, no Rio. A apresentadora contou que se sentiu injustiçada após pai e filho, envolvidos no caso, terem sido condenados, em segunda instância, a pouco mais de três anos de serviços comunitários. "Saio do julgamento do processo do meu filho Rafael Mascarenhas com o peso da sentença: três anos e alguns meses de serviço comunitário por homicídio para o atropelador/assassino do meu filho. Ficarão livres prestando serviços comunitários", disse ela. Defesa e promotoria podem recorrer da pena.

As sentenças de Rafael de Souza Bussamra e de seu pai, Roberto Bussamra, foram no dia 3 de maio. Na primeira instância, o rapaz tinha sido condenado a sete anos em regime fechado e e 5 anos e 9 meses em semiaberto. Já o pai dele tinha recebido sentença de 8 anos e 9 meses em regime fechado. Os dois estavam soltos por força de um habeas corpus.

Rafael foi atropelado em 2010 quando andava de skate com amigos no Túnel Acústico, na Zona Sul do Rio. A via estava fechada ao trânsito, mas foi invadida por motoristas que praticavam corridas ilegais, conhecidas como "pegas". Rafael Bussamra dirigia o carro que atingiu o filho de Cissa. O pai dele foi flagrado pagando propina pra dois PMs para evitar a prisão do rapaz.

"Fico pensando que depois de terem feito isto, que serviços comunitários perigosos essas pessoas prestarão à nossa sociedade? Medo. Tristeza. Injustiça. Agradeço com o que restou do meu coração à todas às manifestações de apoio, carinho e respeito que eu e minha família sempre recebemos nestes seis anos sem nosso Rafa. Como diz Guimarães Rosa, 'viver é muito perigoso'. Muita luz para nós! Salve, Rafael", completou.

PROCESSO JUDICIAL

Em janeiro do ano passado, Cissa Guimarães comemorou a decisão judicial que condenou à prisão pai e filho envolvidos na morte de Rafael Mascarenhas. "É uma vitória de todos nós, da sociedade", disse ela, visivelmente emocionada. Os réus, no entanto, recorreram judicialmente e atualmente respondem ao processo em liberdade. Eles ficarão soltos até o julgamento do mérito do habeas corpus e, durante esse período, estão com os passaportes retidos para evitar que deixem o Brasil."

Na sentença de condenação de primeira instância, Rafael de Souza Bussamra foi condenado a sete anos de prisão em regime fechado e mais cinco anos e nove meses em regime semiaberto. O pai dele, Roberto Bussamra, foi condenado a oito anos em regime fechado e nove meses em semiaberto, por ter tentado acobertar o crime cometido pelo filho. Ele pagou propina a dois policiais militares para desfazer o local do acidente e evitar a prisão em flagrante do herdeiro.

Os dois PMs que receberam a propina, Marcelo de Souza Bigon e Marcelo José Leal Martins, responderam a um Inquérito Policial Militar e foram expulsos da corporação em 2010.

JUDICIÁRIO

Em caso de perda total do veículo, valor pago por seguradora deve ser o da data do acidente

Em caso de perda total, a seguradora deve pagar a indenização referente ao valor médio de mercado do automóvel na data do acidente, e não na data do efetivo pagamento (liquidação do sinistro). A decisão é da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) ao julgar um caso acontecido em Goiás.

Em junho de 2009, o proprietário de um caminhão da marca Scania se envolveu em um acidente com perda total. A seguradora pagou a indenização em setembro do mesmo ano, com base na tabela FIPE, no valor de R$ 229.246,38.

Insatisfeito com o valor pago, o proprietário ingressou com uma ação na Justiça para receber o valor da tabela FIPE do mês de junho, quando o caminhão valia R$ 267.959,00, uma diferença de R$ 11.916,72, já descontado o IPVA. Na defesa, o proprietário alegou que deve ser cumprido o artigo 781 do Código Civil (CC).

A seguradora, por seu turno, sustentou que o pagamento com base no mês de liquidação do sinistro está de acordo com a Lei 5.488/68 e a Circular Susep n. 145 (7/9/2000), além de constar no manual do segurado entregue ao proprietário juntamente com a apólice do seguro.

SENTENÇA

O juiz de primeiro grau não aceitou os argumentos do proprietário do caminhão. O magistrado entendeu que a seguradora cumpriu determinação expressa constante no contrato de seguro, a qual prevê que o pagamento deveria ser feito com base na tabela FIPE vigente à época da liquidação do sinistro.

Inconformado, o proprietário recorreu ao Tribunal de Justiça de Goiás (TJGO), que manteve a sentença. Não satisfeito, o dono do caminhão recorreu então ao STJ, cabendo a relatoria do caso ao ministro Villas Bôas Cueva, da Terceira Turma.

No voto, o ministro salientou que o CC de 2002 adotou, para os seguros de dano, o "princípio indenitário", de modo que a indenização corresponda ao valor real dos bens perdidos, destruídos ou danificados que o segurado possuía logo antes da ocorrência do sinistro.

"Isso porque o seguro não é um contrato lucrativo, mas de indenização, devendo ser afastado, por um lado, o enriquecimento injusto do segurado e, por outro, o estado de prejuízo", afirmou.

INDENIZAÇÃO

O ministro sublinhou que, nos termos do artigo 781 do CC, a indenização possui alguns parâmetros e limites, não podendo ultrapassar o valor do bem no momento do sinistro nem exceder o limite máximo da garantia fixado na apólice.

Para Villas Bôas Cueva*(foto)*, é abusiva a cláusula de seguro que impõe o cálculo da indenização com base no valor médio de mercado do bem vigente na data de liquidação do sinistro, "pois onera desproporcionalmente o segurado, colocando-o em situação de desvantagem exagerada, indo de encontro ao princípio indenitário".

"Como cediço, os veículos automotores sofrem, com o passar do tempo, depreciação econômica, e quanto maior o lapso entre o sinistro e o dia do efetivo pagamento, menor será a recomposição do patrimônio garantido", afirmou.

Para o ministro, o valor médio de mercado do veículo como parâmetro para a apuração da indenização deve observar a tabela FIPE vigente na data do acidente, e não a data do efetivo pagamento (liquidação do sinistro). O voto do relator foi aprovado por unanimidade pelos demais ministros da Terceira Turma.

Mantida redução de indenização a pais de jovens mortos em brincadeira no trânsito

Em decisão unânime, a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou pedido de aumento de indenização aos pais de dois jovens mortos em um acidente de trânsito. Os adolescentes eram passageiros de um veículo conduzido por um menor de idade.

O acidente aconteceu em 1995. De acordo com o processo, cinco jovens, todos menores, decidiram fazer brincadeiras no trânsito, descendo um declive conhecido como "tobogã" em alta velocidade. O condutor do veículo perdeu o controle do automóvel, que se chocou com um muro, batendo também em um poste. Dos cinco adolescentes, dois faleceram.

As famílias dos jovens mortos moveram ação por danos morais e materiais contra o pai do condutor e o proprietário do veículo, com o pedido de pagamento de pensão mensal até a data em que os filhos completariam 70 anos de idade.

PENSÃO MENSAL

A sentença fixou a indenização por danos morais em trezentos salários mínimos para cada casal de autores da ação, valor que, segundo o juiz sentenciante, também englobaria os danos materiais requeridos.

O Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) reduziu o valor da indenização para R$ 50 mil para cada casal de genitores. Contra a decisão, as famílias recorreram ao STJ com pedido de aumento da indenização e também pleiteando o pensionamento mensal.

Em relação ao pedido de pensão, o relator, ministro João Otávio de Noronha, reconheceu ser cabível a fixação de salário mensal em favor dos pais de menores que falecem em razão de acidente de trânsito e oriundos de famílias de baixa renda, mas destacou que esse último requisito não ficou comprovado no caso analisado.

"Na hipótese dos autos, isso não foi apurado e as circunstâncias que envolveram o acidente não demonstram que os jovens acidentados pertenciam a essa classe social, pois estavam na madrugada, bebendo, participando de "brincadeiras" com carros, cenas típicas de classe média, mesmo que de uma média mais restrita", disse o relator.

Ministro João Otávio de Noronha

DANO MORAL

Quanto ao valor da indenização, o ministro reconheceu que a perda dos filhos foi uma situação de grande sofrimento, mas ressaltou que não poderia deixar de considerar que se as vítimas não tivessem aceitado a perigosa brincadeira, não teriam chegado a óbito no trágico evento.

"Observa-se que essas pessoas não perderam a vida porque estavam por ali bebendo, assistindo ao evento, etc. Estavam dentro do carro, em busca das mesmas sensações que o motorista. Portanto, nada há nos autos que corrobore a tese dos recorrentes de majoração do valor fixado pelo tribunal de justiça, não tendo cabimento o restabelecimento da sentença", concluiu o relator.

Uso obrigatório de farol baixo durante o dia nas rodovias é aprovado no Senado

O uso obrigatório de farol baixo durante o dia nas rodovias foi aprovado no Plenário do Senado no dia 27 de abril. O projeto agora segue para sanção presidencial. A medida com objetivo de aumentar a segurança nas estradas foi defendida pelo relator da matéria, senador José Medeiros (PSD-MT), que atuou como policial rodoviário federal por 20 anos.

Para o senador, trata-se de um procedimento bastante simples que deverá contribuir para a redução da ocorrência de acidentes frontais nas rodovias e salvar inúmeras vidas.

"O trânsito brasileiro é um dos que mais matam no mundo. São quase cinquenta mil vítimas fatais por ano. Essa proposta, além de não ter custos pode resultar em menos acidentes", afirmou José Medeiros.

A baixa visibilidade foi apontada pelo autor da proposta, deputado Rubens Bueno (PPS-PR) como uma das principais causas de acidentes de trânsito nas rodovias. Segundo Bueno, "os condutores envolvidos continuam relatando que não visualizaram o outro veiculo a tempo para tentar uma manobra e evitar a colisão".

O PLC 156/2015 altera o Código de Trânsito Brasileiro. Apesar de o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) já ter editado uma resolução recomendando o uso de farol baixo nas rodovias durante o dia, o entendimento é de que só uma norma com força de lei levaria os motoristas a adotarem a medida.

LEGISLATIVO

RESOLUÇÕES DO CONTRAN podem depender de consulta pública para valer

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) está pronta para votar, em decisão final, o projeto de lei que obriga o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a submeter suas resoluções a consulta pública. O PLS 693/2015, da senadora Marta Suplicy (PMDB-SP), recebeu parecer favorável do relator, senador Dário Berger (PMDB-SC).

MARTA SUPLICY

DÁRIO BERGER

Ao justificar a medida, Marta afirmou já serem diversos os episódios em que o Contran adota uma posição para, tempos depois, revogá-la. Como exemplo, ela lembrou a resolução que obrigava o uso de extintores de incêndio do tipo ABC nos veículos.

"Após um longo processo, que incluiu a exigência da troca dos modelos "BC" para o mencionado "ABC", o colegiado adiou por três vezes a entrada em vigor da obrigatoriedade, para enfim chegar à conclusão de que nenhum dos dois extintores é obrigatório", comentou Marta na justificação do projeto.

Fatos como esse demonstrariam, na opinião da senadora, a necessidade de mudança na forma como as resoluções do Contran são editadas. O relator concordou com essa visão.

"O artigo 37 da Carta Magna já traz como princípio basilar da administração pública a publicidade. A consulta pública, instância de participação democrática que aumenta a transparência e contribui para a melhora da qualidade das decisões do poder público, é, portanto, instrumento cuja aplicação pode e deve ser exigida do Conselho Nacional de Trânsito", recomendou Dário.

Se não houver recurso para votação pelo Plenário do Senado, o PLS 693/2015 será enviado, em seguida, à Câmara dos Deputados.

Multas de trânsito deverão ser entregues pessoalmente aos infratores

Projeto de Lei (PL 4463/16) em tramitação na Câmara dos Deputados determina que as notificações de infrações de trânsito deverão ser entregues pessoalmente ao infrator ou, na sua ausência, ao seu representante legalmente constituído.

A medida também estipula que, em casos do infrator se recusar a receber a infração, ela poderá ser recebida por terceiros, mediante assinatura de duas testemunhas e a descrição do motivo no comprovante de entrega.

O autor, deputado Alberto Fraga (DEM-DF), argumenta que a proposta pretende impedir que as notificações sejam entregues a porteiros de prédios, vizinhos e outros, fazendo com que o infrator perca o prazo para os recursos.

Segundo o deputado, existe uma indústria de multas no País, especialmente quando são notificações oriundas de equipamentos eletrônicos de controle de velocidade. "É direito do cidadão ser informado claramente de qualquer infração, dentro dos prazos legais para recursos, o que lhe tem sido negado com frequência, por deficiência ou má-fé de algumas autoridades públicas", disse.

O projeto altera a Lei 9503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. O projeto aguarda designação de relator na Comissão de Viação e Transportes.

TRAMITAÇÃO

A proposta, que tramita em caráter conclusivo, será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Deputado Alberto Fraga (DEM-DF) é o autor do Projeto de Lei 4463/16.

Faça revisão do seu carro para viajar com mais segurança

Entre as principais causas de acidentes nas rodovias federais, as colisões frontais e atropelamentos respondem por quase metade das mortes nas rodovias federais. Além disso, a desatenção dos motoristas, ingestão de bebidas alcoólicas e desrespeito às regras de trânsito são as causas mais frequentes dos acidentes fatais. Apesar dos automóveis estarem envolvidos na maior parte dos acidentes nas rodovias, as motocicletas são mais letais e respondem por cerca de 30% do total de mortes e 40% de todas as lesões graves. Esse levantamento é resultado do relatório Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras, produzido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) divulgado em 2015, com base nos dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

No próximo Feriado de Corpus Christi (26) a PRF intensificará as fiscalizações de condutas imprudentes, mas é importante o motorista conferir alguns detalhes, antes de pegar a estrada.

SOBRE O TRAJETO

Planeje a viagem com antecedência e evite os horários de maior tráfego;

Organize seu roteiro de passeios e, caso não conheça o percurso, mantenha-se na faixa da direita, onde é permitido trafegar em menor velocidade;

Utilize sempre o cinto de segurança. Seu uso é obrigatório tanto para os ocupantes dos bancos da frente quanto os ocupantes do banco traseiro.

REVISÃO DO VEÍCULO E DOCUMENTAÇÃO

Só viaje se as revisões programadas estiverem em dia, ou procure o mecânico para efetuar as manutenções adequadas;

Planeje a viagem prevendo pontos de parada e descanso;

Certifique-se de que está portando todos os documentos.

PRUDÊNCIA

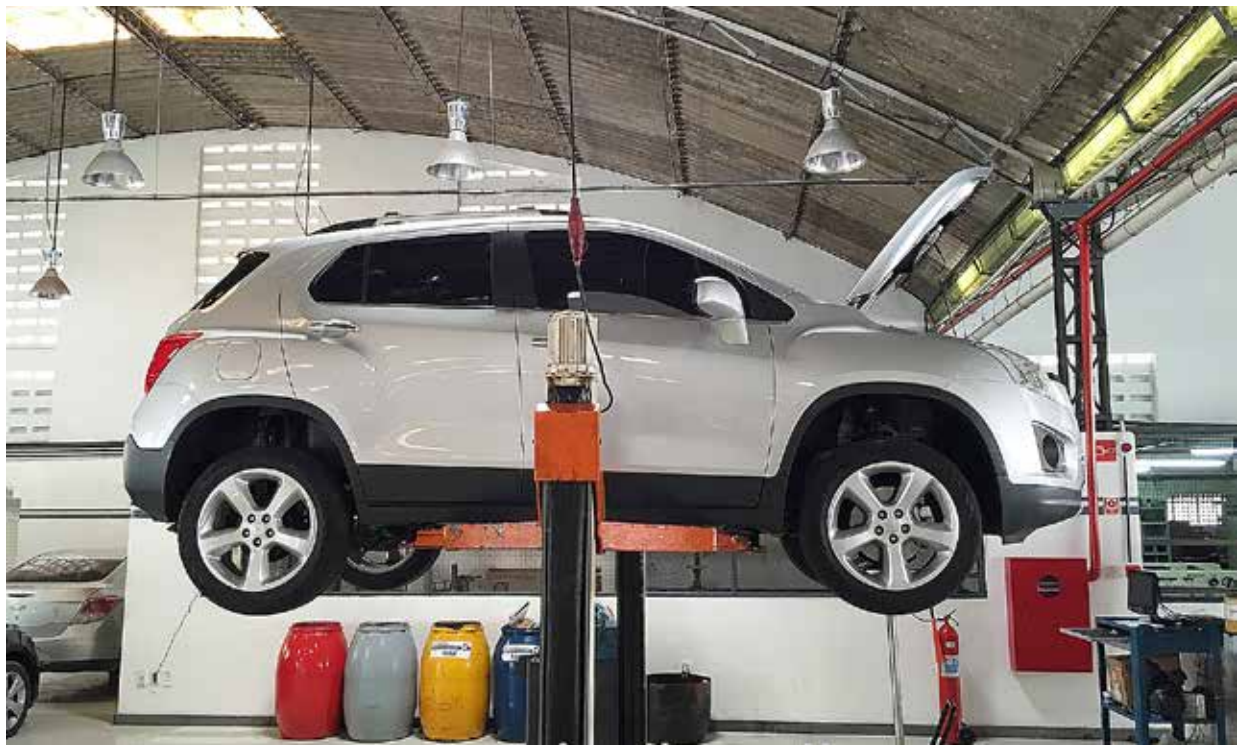
Fique atento ao limite de velocidade permitida nas vias. Em caso de manobras, sinalize;

Bebida alcoólica não combina com viagem segura. Se for dirigir, não arrisque: não consuma nenhuma bebida alcoólica;

Mandar mensagens de texto, falar ao celular, trocar de música no seu mp3, utilizar um fone de ouvido ou carregar seu cãozinho no colo são infrações, pois a distração pode acabar em acidente;

Evite o cansaço em trajetos ou viagens longas, fazendo paradas a cada duas horas;

Não dirija com sono. Dormir é fundamental para a saúde do ser humano. É uma ação natural e fisiológica. De acordo com especialistas, o ideal é que as pessoas durmam de seis a oito horas diariamente.



Acidentes com crianças

Poucas coisas ensinam mais do que o bom exemplo.

Em maio, todos os anos, acontece a Semana Global de Segurança no Trânsito, data escolhida pela Organização das Nações Unidas (ONU) para alertar autoridades, organizações da sociedade civil e a população em geral sobre os perigos do trânsito em todo o mundo.

No Brasil, o trânsito é a principal causa de mortes por motivos acidentais de crianças com idades entre zero e 14 anos. Segundo dados do Datasus, em 2013, 1.755 crianças morreram em acidentes de trânsito no país e, em 2014, 141.150 foram hospitalizadas por esse motivo.

Com o objetivo de colaborar com o aumento da segurança viária para as crianças, a Criança Segura separou cinco dicas para evitar acidentes no trânsito. Confira:

1 Use sempre a cadeirinha

Não importa se é para ir para outra cidade ou só até a esquina. Se você vai sair de carro com uma criança menor de sete anos e meio, deve sempre usar a cadeirinha. Esse é o jeito mais seguro de proteger as crianças dentro de um carro. Para saber mais sobre o assunto, leia nosso guia Criança Segura no Carro.

2 Escolha o dispositivo correto para cada criança e siga o manual de instrução

Qual o dispositivo correto para eu transportar uma criança no carro? Como escolher o modelo mais seguro? Essas são dúvidas muito recorrentes na hora que se precisa usar uma cadeirinha.

No Brasil, existem três tipos de dispositivos de retenção veicular: o bebê conforto, a cadeirinha e o assento de elevação. Cada um é indicado para uma faixa etária e de peso e tamanho diferente da criança. É importante destacar que, na hora de escolher um desses dispositivos, é essencial verificar se ele possui o selo do Inmetro ou a certificação de segurança europeia ou americana e testar a instalação no seu veículo.

E não se esqueça de seguir sempre o manual de instalação da cadeirinha. Caso você tenha dúvida se a instalação está correta, nós preparamos um passo a passo que irá te ajudar a verificar se está tudo certo. Clique aqui para conferir.

3 Ensine as crianças sobre as regras de segurança no trânsito e dê o exemplo

Poucas coisas ensinam mais do que o bom exemplo. Por isso, é muito importante que os adultos sigam as regras de segurança no trânsito e as expliquem para as crianças.

Olhar para os dois lados antes de atravessar a rua, sempre usar a faixa de pedestre, respeitar as sinalizações de trânsito e fazer contato visual com o motorista antes de atravessar pela frente de um carro são algumas das atitudes que evitam acidentes. Pratique-as e incentive as crianças a agirem dessa forma também.

4 Para andar de bicicleta, use sempre o capacete

Andar de bicicleta é uma atividade muito divertida e saudável. Mas, para evitar qualquer perigo durante a diversão, é essencial que as crianças usem os equipamentos de segurança adequados (capacete, joelheira e cotoveleira).

A dica aqui para evitar que a criança se recuse a usar os equipamentos é levar ela junto com você para que ela escolha o modelo e a cor que mais lhe agradam. Além disso, converse com ela sobre a segurança que esses equipamentos oferecem. Assim, fica muito mais fácil dela se proteger e brincar tranquilamente.

5 Crianças na rua? Atenção redobrada!

Crianças nem sempre estão atentas ou conhecem as regras de segurança de trânsito. Por isso, você motorista deve estar sempre ligado. Respeite o limite de velocidade e as regras de trânsito, preste muito atenção ao andar em ruas onde existem escolas ou onde crianças podem estar brincando e sempre tome muito cuidado ao entrar e sair de garagens. Essas pequenas ações podem evitar grandes acidentes.

Nova Iorque aposta nas ciclofaixas para aumentar a segurança viária

Aumentar a segurança nas ruas através de um desenho urbano que priorize os pedestres e ciclistas é o que Nova Iorque vem fazendo desde o ano 2000, quando adotou o plano Vision Zero. Este programa, de origem sueca, não consiste apenas em reduzir as mortes no trânsito, mas levá-las a zero, como seu nome sugere.

O principal objetivo desta iniciativa é fazer com que as ruas sejam lugares mais seguros para todos os usuários do espaço viário, seguindo a premissa de que "nenhuma morte é moralmente aceitável".

O plano inclui diversas medidas que dão prioridade aos pedestres e ciclistas, como, por exemplo, garantir a estes um lugar no espaço viário, acabando com a hegemonia do automóvel. Neste sentido, a iniciativa considera ampliar as calçadas nos locais onde isto seja possível e nivelá-las com a rua, além de construir mais ciclofaixas.

Em relação a este projeto, o prefeito de Nova Iorque, Bill de Blasio, anunciou recentemente que este ano serão criados 24 quilômetros de ciclofaixas (mais que os 19 km criados em 2015), superando, assim, os 1.600 km de ciclovias na cidade.

Entre os motivos apresentados para respaldar o projeto que será executado pelo Departamento de Transportes (DOT) -- está a importância do ciclismo urbano como opção de transporte segura e viável.

Este ponto é fundamental no trabalho da prefeitura, que se propôs a aprovar a implementação de medidas que favoreçam o projeto Vision Zero, como, por exemplo, a criação de Zonas 30, a instalação de redutores e velocidades e iluminação em cruzamentos de pedestres.

A estas medidas serão acrescentadas outras ao longo deste ano, resultado de um investimento de US$ 115 milhões para relocar os espaços viários em avenidas e ruas, reduzir os choques ocasionados por curvas inesperadas e perigosas em certos cruzamentos, instalar câmeras para controlar a velocidade dos automóveis e oferecer educação viária.

As novas ciclofaixas foram pensadas para as cinco regiões (Bronx, Brooklyn, Manhattan, Queens e Staten Island) e em cada uma delas, as propostas da prefeitura serão apresentadas aos moradores.

De acordo com uma pesquisa realizada pela ONG estadunidense People for Bikes, este tipo de infraestrutura cicloviária traz benefícios a todos aqueles que transitam no espaço viário, além de ser barata, fácil de executar e de manter.

Em Londres, quantidade de ciclistas triplica enquanto a de motoristas cai pela metade

A tendência é mundial e já foi até comprovada por estudos científicos: faça ciclovias que os ciclistas virão! Trocar o carro pela bicicleta nos afazeres do dia a dia ajuda a melhorar o trânsito, sua saúde e o ar da cidade. Ou seja, todos saem ganhando!

A Noruega declarou recentemente que irá investir US$ 1 bilhão em ciclovias. Londres também já investiu muito em infraestrutura para ciclistas no passado e hoje colhe os frutos positivos. Os esforços começaram no início dos anos 2000, e de lá para cá o número de motoristas caiu de 137 mil para 64 mil — menos que a metade. Enquanto isso, a quantidade de ciclistas aumentou de 12 mil para 36 mil, no mesmo período.

Os números são do Transport for London, órgão responsável pela mobilidade da capital da Inglaterra, e comprovam: os usuários dos carros migraram para a bike ou transporte público em massa. "Conquista pioneira para cidades grandes", celebra a entidade.

Apesar dos bons números, por lá ninguém se acomoda e os investimentos no setor estão longe de acabar. Existe uma nova ciclovia que atravessa a ponte Vauxhall, recém-inaugurada, e outras estão previstas para ficar prontas durante o verão local (nosso inverno).

Há quem reclame de tantos investimentos e acredita que as ciclovias pioram o trânsito para os motoristas. Mas é exatamente por causa dessas políticas públicas que aos poucos os cidadãos mudam o seu modo de pensar e de se locomover pela cidade. Uma coisa leva a outra e, quando se vê, novos (e melhores) hábitos surgem.

Em Aarhus, na Dinamarca, chip abre sinal verde para ciclistas

Tecnologia envia sinal para o semáforo, e este abre, com prioridade para os ciclistas. Sistema está em testes na Dinamarca desde 2015

Tal como Copenhague, a cidade de Aarhus, na Dinamarca, está testando uma tecnologia para priorizar e aumentar a segurança dos ciclistas nos cruzamentos de tráfego. Trata-se de um chip instalado tantos nas bicicletas como nos semáforos para dar preferência à passagem dos ciclistas que estão se aproximando de um cruzamento.

Instalado na roda dianteira da bicicleta, o chip é lido por um sensor nos semáforos equipados com a nova tecnologia. O recurso detecta a aproximação de ciclistas a partir de cem metros de distância. Em 2015 o sistema já foi testado em 200 bicicletas e espera-se ampliar a instalação em até 1.000 bicicletas em 2016. Em tempo: Aarhus é a segunda cidade em população da Dinamarca, com cerca de 330 mil habitantes.

Chamado RFID (sigla para "Radio Frequency Identification"), o sistema é uma das ações do programa "Aarhus Cidade Ciclável", que tem sido desenvolvido desde 2009 para promover a mobilidade sustentável na cidade e que inclui, entre outras medidas, 56 estações de bicicletas compartilhadas, ciclofaixas e uma ampla campanha para estimular mais e mais pessoas a usarem modos ativos de mobilidade.

Chip é instalado na roda dianteira da bicicleta

Com o novo chip, a ideia é criar uma espécie de "passaporte" para ciclistas nas ruas, em estacionamentos e em várias outras instalações urbanas. Uma das idealizadores do projeto, Louise Overgaard, afirma que a cidade "precisa definir um plano político para expandir a tecnologia para outros cruzamentos porque os ciclistas ainda sentem que não há um espaço seguro para eles e por isso muitas pessoas têm medo de usar bicicletas como meio de transporte.

CARTAS

WAZE

Eu uso o aplicativo Waze em meu smartphone diariamente. O recurso me auxilia muito em minhas viagens diárias, já que sou representante comercial no Espírito Santo. Essa novidade sobre um alerta de excesso de velocidade é muito bom, porque nem sempre sabemos qual a velocidade permitida na via em que trafegamos.

Dário Mendes – Vitória/ES

OMBROS LARGOS

Tenho uma filha e me preocupo com o seu futuro. Essa geração de autoridades não tem feito a diferença para o futuro das novas gerações. O trânsito é um caos hoje, imagina daqui 10, 20 anos. Estamos atrapalhando o desenvolvimento dos nossos filhos com a procrastinação do poder público. Obrigado pelo artigo senhor José Roberto Dias.

Fabrício Teixeira – Florianópolis/SC

BÊBADO

Eu também defendo uma maior punição ao motorista que provoca uma morte ao estar embriagado. Não é possível acreditar que é normal dirigir bêbado. A punição tem ser severa para diminuir esse problema. Há muito o que se discutir, mas o alerta está dado e muito bem analisado pelos especialistas.

Luiz Ramos – São Paulo/SP

MULTA

Eu sempre ouvi esse termo, "indústria da multa". O problema, como foi bem levantado pelo senhor Roberto Bentes, é que essa "indústria" tem muita matéria prima. Se não houver irregularidades, não haverá multa. Esse argumento de "indústria" serve apenas para se desculpar de um erro.

Mário Silveira – Manaus/AM

EXTERMÍNIO

Importante análise do doutor Ildo Rosa. O DPVAT tem que ser melhor estruturado porque senão poderemos ter problemas no futuro. As pessoas não programam acidentes, mas a média nacional pode ser melhor avaliada para termos um atendimento adequado a quem precisa.

Renan Gomes – Rio de Janeiro/RJ

BICICLETA

Eu adoraria ir de bicicleta para o trabalho. Mas a diferença é que em Londres a temperatura é mais baixa. Eu sofro muito no calor e se eu fizesse isso (ir de bicicleta para o trabalho), eu chegaria encharcado de suor. Aqueles que podem, devem fazer, além de ser bom para a saúde, otimiza os pensamentos para o trabalho.

Laura Machado – Rio de Janeiro/RJ

SEMÁFOROS

Muito bom esse recurso que Florianópolis está implantando em seus semáforos. Desculpe minha ignorância, mas nunca tinha ouvido falar, só havia pensado um dia. Com o sistema inteligente, o agente de trânsito poderá desafogar melhor o trânsito na cidade. Espero que um dia esse recurso chegue aqui em minha cidade.

César Silva – Campo Grande/MS

MIRINS

Muito boa essa iniciativa das crianças "multando" os infratores. Devemos ser exemplos para nossos filhos, mostrando o que é correto e como se comportar no trânsito. Ser espertalhão não é uma atitude a ser passada. O que devemos almejar é que nossos filhos não nos multem com seus olhares desolados.

José Silva – Joinville/SC

PEDESTRES

Então quer dizer que os pedestres poderão ser multados por usarem o celular, atrapalhando as vias? Se não conseguem fiscalizar nem os motoristas que utilizam o celular e tem potencial bem mais devastador. Imagina fiscalizar os pedestres? Vai faltar papel nesse bloco de multa. Porém, como a iniciativa é norte-americana, é capaz de dar certo.

Vicente Souza – Curitiba/PR

ESPAÇO LIVRE

Dr. Mario Gentil Costa *

Profilaxia por aporrinhação

A violência no trânsito é crescente e amedrontadora. Por qualquer motivo, mesmo o mais banal, pessoas aparentemente calmas estão se vendo envolvidas em discussões acaloradas que, não raro, chegam às vias de fato. Li hoje, no jornal, mais uma nota que atesta o estado de tensão em que estamos vivendo nas estradas e nas cidades. Segundo entendi, tudo aconteceu em cima uma ponte estreita em que só poderia passar um veículo de cada vez. Pois bem: os dois motoristas, trafegando em sentido contrário, chegaram ao mesmo tempo a cada cabeceira e forçosamente bateriam de frente. Tiveram de frear, e o choque não aconteceu. Mas sobreveio o tira-teima; nenhum dos dois cedia e se dispunha a voltar atrás. A querela esquentou os ânimos, e um dos protagonistas, cujo pavio era mais curto, tomou as alegações do outro como ofensa e, sacando de um revólver, matou-o com um tiro na cabeça.

A que ponto chegamos, gente? A vida humana vale tão pouco? Por que está acontecendo isso? Seria assim no tempo dos nossos pais?

Por coincidência, em seguida, recebi de uma amiga um e-mail dando conta de um episódio intitulado "Lei do caminhão do Lixo", vazado mais ou menos nos seguintes termos: "Chamei um taxi e fomos direto para o aeroporto. Estávamos rodando na faixa certa, quando, de repente, um carro preto saiu do estacionamento na nossa frente. O motorista do táxi pisou no freio, desviou, e escapamos por um triz! Mas enfurecido, o outro buzinou com raiva, sacudiu a cabeça, saltou e começou a gritar impropérios e a fazer gestos indecorosos. Felizmente, meu guia, esboçando um sorriso, não lhe deu atenção. Limitou-se a fazer, com a mão para fora da janela, um gesto de concordância com o polegar esticado para cima. Surpresa e encantada com sua bonomia, não me contive e lhe perguntei:

- Por que fez isto? O cara quase arruinou seu carro e, mais um pouquinho, nos mandaria para o hospital!

- Apenas obedeci à "Lei do Caminhão de Lixo", senhora.

Diante da minha visível perplexidade, ele prosseguiu:

- Muitas pessoas são como caçambas carregadas de dejetos. Andam por ai, cheias de frustrações, de raivas e de desapontamentos. E à medida que seus acúmulos vão crescendo, elas precisam descarregar em alguém. Eu, simplesmente, decidi que não vou deixá-las descarregarem em mim. Apenas me limito a sorrir e a acenar amigavelmente. Prefiro ignorar. Descobri que o prejuízo da reação é enorme. Minha saúde vale muito mais. Por isso, eu a aconselho a sorrir sempre e ir em frente. Não se deixe levar por impulsos irrefletidos. Isso se aplica a todas as situações; em casa, no trabalho, nas ruas... Só traz lucros...

Eu o fixava, ainda surpreso, e ele arrematou:

- É verdade - as pessoas felizes não deixam que os caminhões de lixo emporcalhem seu dia. A jornada é muito curta para se levantar de manhã com remorsos por gestos e atitudes impensadas da véspera. Ame quem a trata bem e esqueça quem a trata mal. A vida é dez por cento o que se faz dela e noventa por cento a maneira como se aprende a conduzi-la. O segredo está em não deixá-la encher-se de lixo...

Essa sábia lição, vinda de um motorista de táxi, é exemplar para todos nós, e eu a aplaudo sem restrições. No caso específico, além de preservar-se do estresse, ele evitou o que uma séria discussão poderia ocasionar e cujas consequências imprevisíveis, com os ânimos exaltados e respectivos pavios acesos, poderiam ser trágicas, como se tem visto na prática, aqui ou acolá.

Eu, sempre que posso, e com critérios cada vez mais elásticos, que exercitei à custa de autodomínio e disciplina, tenho procurado reagir assim - com um mero sorriso condescendente e superior. Não vale a pena sair dando murros em ponta de faca...

A estupidez que nos rodeia é majoritária e insuperável... e está começando a atuar cada vez mais cedo nas pessoas, produto de uma lacuna que o brasileiro em geral já traz do berço e que daria assunto para uma bela tese de mestrado em psicologia do comportamento e da convivência social - aquela qualidade basal que deveria ser natural e congênita: educação.

*Médico Otorrinolaringologista

Distrações são principais responsáveis por acidentes

Com o propósito de chamar a atenção para o elevado índice de mortes e acidentes no trânsito o movimento Maio Amarelo chega à sexta edição, sendo que em 2015 foram mais de 600 empresas e entidades apoiadoras da causa. O mês foi escolhido a partir da proposta da Organização das Nações Unidas (ONU), decretada em maio de 2011 como a Década de Ação para Segurança no Trânsito. Com ações pontuais, a iniciativa coloca em pauta o tema segurança viária e convida todos a repensarem a responsabilidade que possuem no trânsito.

Para o diretor da Perkons e especialista em trânsito, Luiz Gustavo Campos, propostas como às do Maio Amarelo são decisivas para conscientizar a população da importância de manter-se focado na direção. "O mês de maio deve remeter a um período tanto de reflexão quanto de tomada de decisão para melhoria dos atuais cenários de segurança no trânsito. Vale ressaltar, entretanto, a importância de cultivarmos este olhar consciente todos os dias em todos os meses, ininterruptamente", pondera.

Estar atento às circunstâncias do trânsito, afinal, é requisito básico para quem vai assumir a direção de um veículo. Passível de penalidade pelo artigo 169 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a falta de atenção reside na maior causa de acidentes de trânsito, de acordo com estudo da revista norte-americana Proceedings of the National Academy of Sciences (Pnas).

De acordo com o professor do departamento de psicologia do campus da Universidade de São Paulo (USP) de Ribeirão Preto, José Aparecido da Silva, embora existam três variáveis do trânsito – motorista, legislação e ambiente -, o homem continua a ser o maior responsável pelo alto índice de acidentalidade. "A falta de atenção é um guarda-chuva para negligências no trânsito. É possível afirmar que entre 60% e 70% dos acidentes fatais no mundo tenha origem na distração", explana.

Prova disso é a análise feita pelo mesmo estudo que elenca a desatenção como principal causadora de acidentes. Radares, sensores e câmeras instaladas nos carros de 3,5 mil motoristas, que percorreram mais de 90 milhões de quilômetros, detectaram que 68% das 905 batidas ocorridas no período resultaram de distrações. Dentre elas, os potenciais vilões são o uso do rádio, celular e outros equipamentos eletrônicos, hábito inapropriado que aumenta os riscos de acidentes em cerca de 200%.

Em concordância com este dado, o artigo 252 do CTB proíbe o uso de celular associado ao volante. Números e legislação, contudo, parecem não ter efeito na consciência de grande parte dos condutores, que assumem fazer uso do aparelho, apesar de ter conhecimento dos perigos que a prática provoca. Realizada com cerca de 4 mil condutores, pesquisa elaborada pelo Hospital Samaritano de São Paulo, indica que utilizar o celular é parte da rotina de 80% deles, sendo que 93% dos motoristas reconhecem o risco da ação e 63% garantem a mudança de hábito apenas no caso de sofrerem acidente decorrente deste uso indevido.

Para Silva, além das facilidades proporcionadas pelo aparelho, o desconhecimento da gravidade dos riscos do mau hábito está entre as justificativas para a insistência na atitude. "O uso de celular associado ao volante sobrecarrega o sistema sensorial, provocando a perda de informação e, por consequência, o aumento do tempo de resposta a estímulos externos. Quando se dá conta, o motorista invadiu a outra pista, atravessou o sinal ou deixou de acender a luz traseira", esclarece.

Neste sentido, o celular se torna um problema não apenas por estimular o diálogo a todo momento e de qualquer lugar, mas por desacelerar a capacidade cognitiva do condutor. "É diferente de conversar com o passageiro, que calibra a conversa pela situação do trânsito que está vivendo junto com o motorista. Pelo celular, o interlocutor quer uma resposta imediata e ignora os complicadores enfrentados pelo condutor", compara o professor. Ele lembra ainda que o uso do aparelho se assemelha ao ato de dirigir alcoolizado.

OUTROS FOCOS DE DISTRAÇÃO NO TRÂNSITO

Segundo o especialista em Medicina de Tráfego, Henrique Shimabukuro, na medida em que conversar ao celular durante a condução do veículo aumenta de 4 a 6 vezes o risco de acidentes, enviar e ler mensagens provoca aumento de 23 vezes. "É importante salientar que o uso do recurso viva voz não modifica esses riscos. Então é mais razoável parar o veículo atender a ligação ou enviar a mensagem", recomenda.

Por outro lado, ele lembra que há outras atividades que desviam o foco do condutor e podem, por isso, desencadear acidentes. Dentre elas comer, beber, fumar, maquiar-se, sintonizar o rádio, usar notebooks e alcançar algum objeto dentro do carro devem ser evitadas por motoristas. Enquadra-se neste contexto, ainda, dirigir com animais de estimação no veículo, circunstância que pode comprometer a segurança do próprio pet. Para impedir que a situação se agrave, o ideal é que sejam transportados no banco de trás do veículo, em uma caixa ou gaiola para este fim. Conforme os artigos 235 e 252 do CTB, o transporte inadequado de animais resulta em infração e perda de pontos na carteira.

Outro fator que deve passar por avaliação do condutor, segundo Shimabukuro, é o estado emocional prévio ao ato de dirigir. Ele exemplifica que uma discussão no trabalho, na família e até um desentendimento no trânsito podem influenciar na atenção e no comportamento ao volante. "A desatenção gera uma série de desdobramentos que podem interferir na habilidade de condução, no controle de velocidade, e no tempo de processamento de informações, deixando a capacidade de reação 18% mais lenta do que em condições normais", conclui. *(Fonte: Perkons)*