

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
MAIO DE 2017
ANO 8 - Nº 89

MAIO AMARELO convida população a repensar atitudes tomadas no trânsito

Salvar vidas. É essa a bandeira do Movimento Maio Amarelo, que chega à 4ª edição com o mote “Minha escolha faz a diferença”, definido pelo Contran como o norteador de todas as campanhas educativas de trânsito em 2017. (Página 8)



Momento Segurança no Trânsito trata do transporte de crianças

O quadro Momento Segurança no Trânsito é produzido pelo Programa Observar, parceria entre o Observatório Nacional de Segurança Viária e a Seguradora Líder-DPVAT, que tem o apoio incondicional do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito. (Página 9)



Os 91 anos da Ponte Hercílio Luz

Espaço do Presidente (Pág. 3)

DENATRAN: Tecnologia de QR Code em carteiras de motorista

Página 4

Dez erros que os condutores não podem cometer ao volante

Página 12

PLANO DIRETOR: TRF acata integralmente recurso da Prefeitura

Página 7

EDITORIAL

MAIO AMARELO

Chamar a atenção para o alto número de mortos e feridos no trânsito no mundo. Essa é a proposta do Movimento Maio Amarelo, coordenado entre poder público e sociedade civil para promover ações de educação e conscientização, debater riscos e responsabilidades e avaliar o comportamento no trânsito.

Todavia, é preciso destacar que o engajamento necessário para vencer esta guerra com proporções mundiais, precisa ir muito além de iluminar prédios públicos de amarelo, uniformizar equipes ou mesmo usar o laço símbolo desta data. Estamos lutando contra um inimigo

muito mais mortal do que os piores grupos terroristas que se tem notícia.

No Brasil, são cerca de 43 mil mortes por ano, segundo estimativas do Ministério da Saúde. No mundo, o número de mortos nas estradas pode chegar a 1 milhão por ano até 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano, com traumatismos e ferimentos, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS). Uma verdadeira Guerra Mundial sem precedentes.

Nos países de média e baixa rendas, o problema é ainda mais grave. A OMS estima que 90% das mortes acontecem em países em

desenvolvimento, como o Brasil. Ao mesmo tempo, esse grupo possui menos da metade dos veículos do mundo (48%), o que revela que é muito mais arriscado dirigir — especialmente motos — nesses lugares. E a situação se agravará ainda mais nesses países, segundo a OMS, devido ao aumento da frota, à falta de planejamento e ao baixo investimento na segurança das vias públicas.

Ou seja, é necessário muito mais do que um

mês de alerta para conter esta carnificina. Como já dissemos em outras oportunidades, é imprescindível um trabalho de conscientização permanente, com programas de educação de longa duração, consistentes e com metodologia adequada.

Parabenizamos a todos os envolvidos no Maio Amarelo pela iniciativa. Porém, queremos mais! Queremos ver governos e sociedade civil organizada verdadeiramente engajados

em prol da vida no trânsito. Para tanto, a educação é indispensável e os principais fatores de risco precisam ser, definitivamente, reprimidos. Precisamos dizer NÃO à direção sob efeito de álcool, NÃO ao excesso de velocidade e SIM ao uso do capacete, do cinto de segurança e das cadeirinhas para crianças.

Vamos juntos e façamos um ano amarelo para todos nós e um futuro dourado para as gerações futuras!

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



APLICATIVO

Parece até coisa de mãe. Está sendo criado um aplicativo que promete fiscalizar velocidade e reduzir acidentes de trânsito. A ferramenta, chamada de SuperVise, terá como objetivo permitir que as pessoas monitorem amigos e familiares no trânsito, propondo desafios.

O Aplicativo será construído por etapas e a primeira versão terá a aplicação que monitora a velocidade dos participantes. Na segunda etapa do projeto será possível fiscalizar estacionamento em local proibido, desrespeito à faixa de pedestres, utilização de



vagas especiais sem credencial, entre outras infrações muito comuns dos motoristas brasileiros.

Os infratores perderão pontos na CNH Virtual, já quem baixa o

APP e cumpre os desafios ganha pontos que serão convertidos em descontos em seguradoras de veículos, postos de combustíveis, cinemas, shows e restaurantes.

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 / 3204-9478
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.



WAZE PERSONALIZADO

A última atualização do Waze trouxe uma novidade curiosa. Agora, usuários do app poderão usar a própria voz para as instruções dadas pelo aplicativo durante a navegação. Para isso, é preciso gravar as frases devidas usando o aplicativo. Por outro lado, detalhes como nomes de ruas, por exemplo, ficarão de fora—afinal, seria impossível gravar os nomes de todas as vias de sua cidade.

No final das contas, a nova funcionalidade pode virar uma grande brincadeira. O usuário poderia usar também vozes de familiares e amigos. Alguém com talento para imitações pode deixar o Waze de outras pessoas bem divertido.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



'O LUTO NÃO PASSA NUNCA'

Sempre muito discreta ao falar da família, a atriz Christiane Torloni abriu o coração para o programa "Alta definição", da emissora portuguesa SIC, numa comovente entrevista, quando falou sobre a morte do filho de 12 anos, em 1991, num acidente de carro. "O luto não passa nunca. Só vai diminuindo de potência, mas está sempre lá. É um convívio diário. Não existe ex-mãe ou ex-filho. Você conviver com



isso é o grande desafio da vida. E principalmente não achar que isso foi um castigo. Isso me fez desapegar mais do Leo (o ator Leonardo Carvalho, seu filho), porque temos que aprender que não somos donos de nada. Não temos controle sobre a vida e a morte", declarou emocionada ao programa.

É CRIME!

Um jovem foi preso no dia 6 de maio, depois de divulgar informações e fotos referentes a uma blitz, realizada pela Polícia Militar, em Santa Cecília. Os policiais militares flagraram o jovem do outro lado da rua e, em seguida, ele acabou abordado e preso em flagrante. O rapaz foi levado à Delegacia de Polícia e indiciado com base nos artigos 265 (Atentado contra a segurança ou ao funcionamento de serviços de utilidade pública) e Art.331 (Desacatar funcionário público no exercício da função ou em razão dela).

L.B, 21 anos estava divulgando as informações em um grupo de WhatsApp. Os policiais confiscaram o celular e informaram no grupo que ele tinha sido preso.



TURISTAS ITALIANOS

Boa notícia para turistas italianos que desejam conhecer o Brasil. Um despacho presidencial encaminhado pelo presidente da República Michel Temer ao Congresso Nacional torna válida a carteira de habilitação para turistas italianos dirigirem no Brasil e vice-versa. A autorização será válida por 180 dias.

Para ter direito à medida, é preciso atender os critérios

definidos pela lei. Os motoristas italianos precisam ter mais de 18 anos e portarem carteira de habilitação estrangeira dentro do prazo de validade, juntamente com documentos de identificação. Caso o turista opte por continuar dirigindo em território nacional após os 180 dias, será necessário a realização de exames de aptidão física, mental e avaliação psicológica.



91 Anos de História

Neste mês de maio, a Ponte Hercílio Luz, completou 91 anos de história, em meio a um cenário de obras avançadas para a completa restauração do famoso cartão postal catarinense. São diferentes frentes de trabalho em andamento para garantir a reabertura da ponte em 2018.

Embora, continuemos com aquele olhar de São Tomé, em que só acreditaremos quando virmos a obra totalmente finalizada, estamos felizes por aparentemente as coisas estarem caminhando a passos largos.

Nossa Velha Senhora foi inaugurada no dia 13 de maio de 1926, depois de três anos e meio de trabalho para sua construção. Todavia, destes 91 anos, por mais de 30 anos nossa Ponte serviu apenas como paisagem, sem poder ser utilizada em sua função principal. A ponte foi interditada totalmente ao tráfego em 22 de janeiro de 1982. Em 15 de março de 1988, foi reaberta somente ao tráfego de pedestres, bicicletas, motocicletas e veículos de tração animal. Mas em 4 de julho de 1991, a Ponte Hercílio Luz foi novamente interditada a qualquer tipo de tráfego e retirado o piso asfáltico do vão central, resultado em um alívio de peso da ordem de 400 toneladas, não tendo sido mais aberta ao tráfego.

Em 4 de agosto de 1992, a Ponte Hercílio Luz foi tombada como Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Município de Florianópolis. Em 13 de maio de 1997, o Governo do Estado homologou o Tombamento. E no dia 15 de maio do mesmo ano, o Ministério da Cultura a reconheceu como

Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Brasil. Ou seja, temos mais do que uma ligação entre a Ilha e o Continente, a Ponte Hercílio Luz é também a nossa Torre Eiffel, nosso Cristo Redentor, nossa Estátua da Liberdade! Nosso Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico e, como tal, deve ser respeitado e mantido com todo o cuidado que uma obra deste porte merece.

Mais do que isso, temos a certeza de que quando a Ponte voltar a ser utilizada para o tráfego de veículos, teremos uma opção a mais para a mobilidade da Grande Florianópolis. Certamente, não resolverá o problema, mas contribuirá para o melhoramento desta necessidade tão urgente.

São 821 metros de extensão, sendo formada pelos viadutos de acesso do Continente, com 222,5 metros; da Ilha, com 259 metros; e pelo vão central pênsil com extensão de 339,5 metros. A altura das torres principais é de 74,21 metros. A altura do vão pênsil em relação ao nível de maré média é de 30,86 metros. A estrutura de aço tem o peso aproximado de 5 mil toneladas. Verdadeiramente, uma Gigante de Aço.

Por fim, em meio a tantas notícias de corrupção, torcemos para que a nossa Hercílio Luz não protagonize nenhum novo escândalo e que o cronograma de obras seja mantido, até a sua entrega, no segundo semestre de 2018.

Parabéns Ponte Hercílio Luz! E que venham muitos anos, com muitas viagens e histórias, sustentadas pelos seus olhais.

DENATRAN apresenta tecnologia de QR Code em carteiras de motorista

O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), do Ministério das Cidades, apresentou, no dia 9 de maio, o funcionamento da nova tecnologia de QR Code na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que visa aumentar a segurança contra fraudes e cópias ilícitas do documento. A iniciativa está valendo desde o dia 1º de maio e já têm mais de 300 mil CNH, com o novo modelo, em todo país.

A tecnologia permitirá que os dados dos motoristas brasileiros sejam acessados pela leitura do QR Code, que dará acesso ao banco de dados do DENATRAN, onde estará uma versão digital da CNH, com dados biográficos e foto do titular do documento.

Por motivos de agenda, o ministro Bruno Araújo foi representado pelo secretário executivo Marco Aurélio Queiroz, que elogiou a iniciativa de tornar o documento mais seguro. “O DENATRAN, como entidade vinculada ao Ministério das Cidades, vem buscando assuntos e temas que são importantes para a população. E agora encontrou elementos que facilitam e tornam os processos mais seguros e mais aderentes a uma realidade de tecnologia que a nossa sociedade hoje tanto deseja”, destacou.

Também participou do even-

Parceria com seguradora responsável pelo DPVAT

O Ministério das Cidades, por meio do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), é o mais novo parceiro da Seguradora Líder, responsável pela gestão dos recursos do seguro DPVAT.

O acordo de cooperação técnica foi assinado pelo diretor do órgão, Elmer Vicenzi e o presidente da seguradora, José Tôres. Os objetivos principais da parceria são a melhoria nos processos, troca de informações e a elaboração de trabalhos a respeito da conscientização sobre trânsito.

“Essa iniciativa, nos abre um leque muito grande de oportunidades de trabalharmos em conjunto com ações educativas, cujo resultado final é reduzir a

to a presidente do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), Glória Guimarães, que comentou a união entre os dois órgãos. “Para nós, tem sido um marco essa questão do mundo digital para o cidadão e para a gestão do Estado. Nós temos uma obrigação de prestar esse serviço, ao tempo que vemos que, cada vez mais, o mundo está ficando digital. Ações nesse sentido tendem a melhorar a vida do cidadão, no que diz respeito à segurança do documento”, reforçou.

Para o diretor do DENATRAN, Elmer Vicenzi, essa segurança não fica somente no campo da documentação de trânsito. “Antes, a verificação se dava apenas dos dados biográficos presentes na CNH, podendo a foto não ser a do titular de fato do documento, configurando fraude. Essa implementação vai permitir a toda sociedade conferir a foto. Qualquer setor da sociedade poderá ter acesso, seja numa relação civil, seja numa relação empresarial, como bancos, cartórios e empresas de locadoras de veículos, por exemplo.”

De acordo com Elmer, toda CNH produzida a partir do mês de maio já conta com a inovação tecnológica e que, em um prazo

acidentalidade, que é alcançar a nossa missão de salvar vidas”, explicou o diretor do DENATRAN.

Segundo Vicenzi, é uma parceria em que todos os envolvidos são vencedores. “Ganha o Departamento, que está cumprindo a missão de promover um trânsito mais seguro, ganha a Seguradora que trabalha de um modo mais eficiente, reduzindo seus custos, e ganha a sociedade, tendo pessoas mais protegidas em um trânsito mais seguro.”

Seguro DPVAT - é pago anualmente por todo proprietário de veículo automotor. A indenização pode ser requerida tanto pelo proprietário do veículo como por qualquer outra vítima envolvida no acidente ou seus herdeiros.



de cinco anos, atingirá 100% dos condutores brasileiros.

Aplicativo de leitura - O aplicativo responsável por realizar a leitura do código é o “Lince”, já disponível para sistemas Android e iOS. Segundo a presidente do Serpro, o QR Code da CNH é diferente dos comumente utilizados. “O que nós desen-

vovemos foi uma combinação do QR Code existente hoje, que divulga apenas dados textuais, mais a fotografia, através de um software chamado H264, todo em software livre”, explicou.

Uma das maiores dúvidas ao novo documento é com relação aos gastos para renovação das CNH. Para Vicenzi, não há

razão para aumento das taxas. “Por parte do DENATRAN, não há nenhum custo, sendo que a taxa de emissão da CNH é estadual e faz parte da autonomia administrativa do estado, que regulamenta esse valor. Nem o DENATRAN nem o Ministério das Cidades possui alguma gerência nisso”, afirmou.

Pessoa com deficiência pode ter mais acesso a carro adaptado

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) deverá estabelecer em resolução a permissão que as pessoas com deficiência física que forem candidatas a carteira de habilitação façam o treinamento em veículo próprio quando a adaptação for muito específica.

O coordenador-geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Francisco Garonce, disse que o processo de habilitação deve preparar todo um arcabouço que suporte a formação da pessoa com deficiência, para ser um condutor preparado como qualquer outro para lidar com o trânsito.

Garonce informou sobre a resolução do Contran no dia 10 de maio, durante audiência pública da Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência sobre o acesso a veículos adaptados no Brasil.

O secretário dos Direitos da Pessoa com Deficiência do Ministério da Justiça, Marco Antonio Pellegrini, disse que esse tipo de investimento nas autoescolas é tão importante quanto aquele para atender qualquer outra pessoa, pois condutores com deficiência física também exercem a profissão de motorista.

Veto

O Congresso já havia incluído na Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15) exigência de que as autoescolas disponham de veículos adaptados. Contudo, essa determinação foi vetada pela ex-presidente Dilma Rousseff. A proposição determinava um carro adaptado para cada vinte veículos da frota. Os veículos deveriam ter pelo menos as seguintes adaptações: câmbio automático, direção

hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de embreagem.

A Federação Nacional das Autoescolas e dos Centros de Formação de Condutores não vê necessidade da determinação. O presidente da entidade, Justino da Fonseca, explicou que mesmo sem obrigação legal, as autoescolas já atendem todas as pessoas com necessidades especiais. Ele também esclareceu que é permitido o uso do carro particular do condutor para o treinamento nos centros de formação. “Os Detrans nos autorizam a fazer os trabalhos no próprio carro do deficiente. Então não fica ninguém no País sem atendimento”, afirmou.

Projeto

O deputado Adail Carneiro (PP-CE), autor do requerimento para a audiência, reconheceu que há autoescolas que já fazem as adaptações, mas ressaltou que tal preocupação não é observada em todas as cidades. Carneiro disse que poderá apresentar um projeto de lei para garantir tal direito às pessoas com deficiência.

O deputado chamou atenção para a necessidade de apoio do governo para a oferta de veículos adaptados no Brasil, já que, segundo ele, esse serviço pode chegar a custar R\$ 30 mil. Segundo ele, em alguns casos a isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) não é suficiente para pagar os custos da adaptação.

Na audiência, o deputado Otávio Leite (PS-DB-RJ) sugeriu que fossem incluídas pessoas com deficiência física, especialmente as que foram vítimas de acidente de trânsito, entre os instrutores que aplicam cursos de reciclagem para os condutores infratores.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

ORDO AB CHAO

O Brasil vive hoje um dos momentos mais críticos de sua história. A cidadania descrente e ultrajada desconfia, com forte dose de razão, de seus representantes políticos. Afinal, os cofres públicos foram esvaziados exatamente por aqueles que tinham por dever e obrigação guardá-los como se fosse a própria vida.

A corrupção endêmica, agindo como um vírus, fez a economia entrar em profunda recessão e provocou a decomposição ética e social do País. Basta observar a situação calamitosa do serviço público: hospitais, escolas, segurança, trânsito e transporte, entre tantos outros, para se entender o que contumazes larápios, de diferentes bandos, disfarçados de Vossas Excelências, fizeram com a terra que publicamente juraram defender.

Ao contrário do que se imagina, não é pelos meios de comunicação que se sabe o que está acontecendo, para isso basta sair de casa. O trânsito e o transporte atestam de forma veemente a ladroagem, a incompetência e a insensibilidade da imensa maioria dos dirigentes políticos.

O Brasil é campeão mundial de acidentes de trânsito - na década de noventa conseguiu até mostrar que era capaz de combater tal epidemia - mas para a elite política, as

prioridades são outras. Ocupada *ad aeternum* com a próxima eleição, não tem tempo, nem interesse com as vidas desperdiçadas.

São de senso comum os fatores condicionantes das alarmantes estatísticas, entre os quais o controle de limites da velocidade, principalmente no que se refere a proteção dos motociclistas.

Segundo a Organização Pan-Americana da Saúde, escritório para as Américas da Organização Mundial da Saúde, necessário se faz executar medidas de prevenção, que incluam adotar limites máximos de velocidade em vias urbanas inferiores ou iguais a 50 quilômetros por hora.

Apesar de signatário de tratados internacionais, o País nada mais faz de duradouro e objetivo para proteger a vida no trânsito. São alarmantes e constrangedores os dados publicados no **último 17** de maio pela Rede de Reabilitação Lucy Montoro.

Segundo informa, em 2016 aproximadamente 50% das vítimas de acidente de trânsito atendidas pela Rede sofreram lesão medular e se tornaram paraplégicas ou tetraplégicas e quase 30% sofreram amputação. Do total de pacientes acidentados no trânsito, metade estavam em motocicleta, têm de 20 a 30 anos, sendo 75% homens. Entre os amputados, 44% são vítimas de acidente de

moto, em sua maioria homens, de 20 a 30 anos e cerca de 38%, vítimas de atropelamento.

A Rede de Reabilitação é a primeira instituição brasileira a conquistar a acreditação da *Commission on Accreditation of Rehabilitation Facilities (CARF)*. Criada em 2008, conta atualmente com 17 unidades em funcionamento em todo o Estado de São Paulo e realiza mais de 100 mil atendimentos por mês.

As terríveis circunstâncias em que vive o País - perfeitamente refletida no cotidiano do trânsito - ajudam a compreender que o caos é atinente, também, à "matéria humana" e todo o acontecimento social que gera. Impossível se faz desassociar as crises do processo histórico pois aquela é atinente a essa. Por isso mesmo, benditas as crises e o caos pois deste certamente nascerá a Luz e a Ordem.

* 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 Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesusoc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, NAV, Two Flags Post - Publisher & Editor-in-Chief.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado:
IV - quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;
V - que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo;
Infração - grave; Penalidade - multa.



Fotos: Julio Cavalheiro/Secom



Governador Colombo visita obras de restauração da Ponte Hercílio Luz

O governador Raimundo Colombo visitou no dia 17 de maio, as obras de restauração da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, e participou de uma reunião técnica sobre os andamentos dos trabalhos, acompanhado do presidente do Deinfra, Wanderley Agostini, do secretário de Estado da Infraestrutura, Luiz Fernando Vampiro, e de representantes da empresa Teixeira Duarte, responsável por esse último ciclo das obras. As equipes trabalham atualmente em diferentes frentes.

São procedimentos como o reforço de todas as fundações para preparar a obra para receber o peso extra da estrutura provisória, que vai sustentar as barras de olhal para que estas barras possam ser trocadas em uma etapa mais adiante. E, paralelamente, ocorre a montagem dessa nova estrutura provisória, que já ganha forma.

O governador Colombo lembrou que a ponte completou 91 anos no dia 13 de maio e ressaltou a grandiosidade do processo de restauração de uma obra com esse porte e com essa idade. “Sabemos da complexidade. Mas nossa equipe é muito qualificada e está enfrentando o que talvez seja o maior desafio de engenharia de pontes do mundo”, afirmou.

O engenheiro fiscal da obra da Ponte Hercílio Luz, Wenceslau Diotallevy, explicou que antes da troca das barras de olhal será necessária uma nova operação para transferência de carga da ponte para a estrutura construída abaixo da obra, a chamada pon-

te segura. Será um trabalho semelhante ao realizado em fevereiro deste ano, quando foram transferidos cerca de 20% de carga da ponte. O procedimento foi executado com sucesso em uma ação de quatro horas, entre a noite do dia 11 e a madrugada do dia 12. Agora, serão transferidos os 80% restantes. Como será uma operação de maior porte, estão previstos entre 10 e 12 dias de trabalho, a partir da data inicial de 2 de outubro, explica o engenheiro Diotallevy.

“Depois dessa transferência definitiva de carga, teremos as trocas das barras de olhal, a substituição de todas as peças. Todas as peças novas já estão sendo compradas e estão chegando em breve. Fico feliz em ver tanta gente trabalhando e a ponte se transformando a cada dia”, acrescentou o governador Colombo.

A empresa Empa, do grupo português Teixeira Duarte, é a responsável pelo atual ciclo das obras de restauração. A conclusão da restauração está prevista para o final de 2018. Quando reaberta, terá duas vias para receber veículos e espaço para ciclistas e pedestres. “Nossa população terá uma nova ponte, completa, para uso pleno, que vai desafogar o trânsito, diminuindo o sofrimento das pessoas para chegar e sair da ilha. É uma obra muito esperada, um verdadeiro símbolo, e agora trabalhamos em um grande esforço conjunto para não deixar nada faltar e entregarmos o quanto antes a obra para a população”, destacou o governador Colombo.

Colegiado lança campanha “Mude o trânsito, antes que ele mude sua história”

Foto: Josiane Zago/ADR Videira



Um problema coletivo deu origem a uma campanha na ADR Videira. Assim surgiu a iniciativa “Mude o trânsito, antes que ele mude sua história”. A campanha de trânsito idealizada pelo Colegiado Regional de Governo da área de abrangência da 9ª Agência de Desenvolvimento Regional (ADR), de Videira, tem como objetivo despertar a consciência no trânsito, sob cinco pilares: excesso de velocidade, embriaguez ao volante, gentileza gera gentileza, uso da seta e uso do celular no trânsito.

O lançamento da campanha foi realizado no dia 9 de maio, no auditório da Epagri de Videira. Participaram do ato os membros do colegiado regional, representantes dos veículos de comunicação parceiros da iniciativa, Associação Empresarial de Videira, entre outras entidades.

Segundo o comandante do Corpo de Bombeiros, Willyan Fazzioni, a iniciativa surgiu nas primeiras reuniões do Colegiado Regional, como uma alternativa ao grande volume de acidentes de trânsito “Avaliando os indicadores de vários órgãos do governo da região, percebemos que a quantidade de acidentes eram problemas que a maioria enfrentava, por isso, idealizamos e desenvolvemos essa campanha” disse.

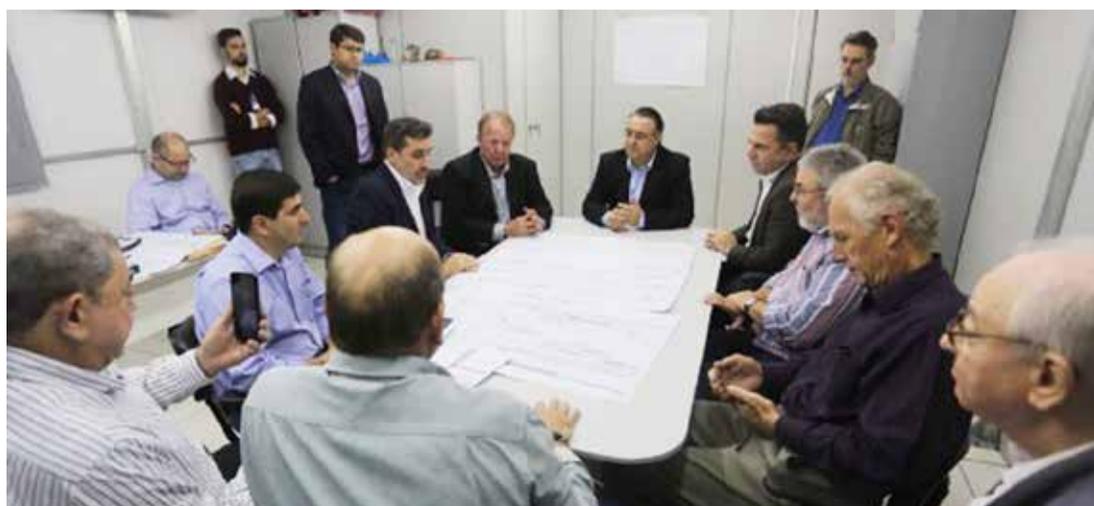
A gerente da Celesc, Tania Farias, observou que somente em 2016 foram registrados mais de 130 colisões em postes de energia elétrica, apresentando um ônus considerável

para a companhia. “Sabemos que essa é mais uma semente e que os resultados não colheremos amanhã, porém, estamos trabalhando em prol de uma consciência geral sobre o trânsito responsável” afirmou comandante da Polícia Militar de Videira, Ricardo Souza.

A campanha terá iniciativas nas redes sociais: facebook e whats app, cartazes, outdoor físico e eletrônico, spots em rádio, ações de conscientização nas escolas, entre outros. Para a viabilização da campanha foram firmadas importantes parcerias: Universal Gráfica, Ares Gráfica, Arte Print, Arte Final, Videgraf, Rádio Vitória, Rádio Videira, Rádio Tropical, Rádio Transamérica, Rádio Tangará, Rádio Comunitária, Jornal Folha e Jornal A Coluna.

O secretário executivo da 9ª ADR, Euro Vieceli, agradeceu o empenho de todos no desenvolvimento dessa campanha e reforçou que a iniciativa será anual. “Queremos convidar todos para participarem dessa campanha, multiplicando as publicações nas redes sociais e contribuindo com a essência da iniciativa que é a conscientização no trânsito” afirmou.

O Colegiado Regional do Governo é uma entidade que conta com a participação de todos os órgãos do governo presentes na região: ADR Videira, Cidasc, Epagri, Fatma, Receita Estadual, Defesa Civil, Polícia Militar, Polícia Civil, Corpo de Bombeiros, Casan, Polícia Rodoviária Estadual e Celesc.





ILDO ROSA*

Ponte Hercílio Luz - paisagem, história, mobilidade

O maior símbolo da cultura Catarinense corroído pelo tempo de por vezes, de forma espasmódica, reage ao descaso e ao abandono e, após um polpudo aporte de novas verbas oferece a cidade uma nova possibilidade de sua efetiva recuperação.

Apesar de não ser novo acelera-se sua esperada ressuscitação prevista para o final do ano 2018.

Recentemente compôs-se a Comissão Técnica encarregada de promover seus acessos e usos quando o vetusto símbolo for novamente devolvido a cidade.

A primeira impressão é a que deveremos afagar a “velha senhora” então aberta à visitação patrocinaria esse reencontro do morador com sua latente memória.

Contudo, a premente necessidade imposta pela caótica mobilidade vem precipitando sua adequação de uso mais voltada para o transporte coletivo e modais menos evasivos, seu aproveitamento poderá recuperar em parte a melhor acessibilidade

para nossa Beira Mar Norte favorecendo sobremaneira o já colapsado acesso ao centro histórico facilitando o trânsito voltado para o Norte da Ilha e Universidade Federal.

A importância histórica da integração da Hercílio Luz a mobilidade da cidade recupera a autoestima do cidadão florianopolitano, sacrificado pela contumaz drenagem de volumosos recursos desviados para outros fins que assim acabaram afundando nos escaninhos da cúmplice burocracia mas sem abalar a hercúlea resistência da “velha senhora”.

Essa identidade de nosso símbolo maior deve fomentar a compressão de nossa história e sua importância inclusive na própria ocupação de comunidades de seu entorno especialmente do Maciço do Morro da Cruz para onde grande parte dos moradores do seu entorno foram removidos a partir da década de 1930.

A esperada humanização do trânsito brasileiro poderia ser estimulada com uma campanha que avaliasse a importância da

Hercílio Luz dentro da própria mobilidade da nossa Capital.

Enfim todas nossas mazelas em última análise derivam em grande parte da falta de educação de nossos condutores, dominados pelo tempo e pela velocidade ceifando vidas, infringindo as leis de trânsito contribuindo para a macabra soma de mais de 50 mil mortes por ano.

Temos que aproveitar a recuperação da Hercílio Luz para estimularmos práticas mais humanas compatíveis com a expectativa forjada pelo tempo mais próximo da bucólica paisagem que cerca nosso símbolo maior desde de sua própria inauguração alterando o cotidiano de toda uma população.

* Delegado da Polícia Federal. Ex-presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis. Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Presidente do Conen/SC.

PLANO DIRETOR: TRF acata integralmente recurso da Prefeitura

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região revogou a decisão de primeira instância que havia determinado várias obrigações a Florianópolis. De acordo com o colegiado federal, as medidas até agora realizadas pela Prefeitura de Florianópolis em relação ao Plano foram legais e baseadas em uma decisão do próprio TRF4.

Nesta semana, o TRF4 descartou a ação da Justiça Federal de Florianópolis que inviabilizava os pedidos de alvarás e de aprovação de novos empreendimentos, deixando claro que “deve ser aplicada a LC 482 em atividade integradora e prospectiva, pois o diploma certamente é mais próximo do Plano Diretor, contemplando com mais atualidade as recentes demandas ambientais”, resolvendo assim o grave problema que trazia insegurança à sociedade.

Consultado, o superintendente do IPUF, Dr. Ildo Rosa, afirmou que “todos os levantamentos e requisitos já estão presentes e tínhamos até agendado a audiência final para o dia 15 de maio,

mas, suspensa por decisões judiciais”.

Para o procurador geral do Município, Diogo Nicolau Pítsica, a decisão do TRF4 foi importante para esclarecer a dúvida sobre a aplicação de lei aos novos empreendimentos e novos alvarás.

ENTENDA O CASO:

Em que fase está o Plano Diretor:

2014: foi finalizada e publicada a nova Lei do Plano Diretor – LC 482/2014.

2015: MPF ingressou com ação civil pública para anular a LC 482/2014 que foi julgada procedente e mantida no TRF4;

2016: iniciou a fase de cumprimento do acórdão;

Jan/2017: publicada decisão que determinava que todas as fases de elaboração do novo plano diretor sejam refeitas.

Jan/2017: decisão monocrática do TRF4 cassando diversas determinações. Não foi analisada a questão da utiliza-

ção do novo Plano Diretor e liberação de novas aprovações.

Maio/2017: Pacificado o texto legal que deve fundamentar os pedidos de alvará e de aprovação de projetos.

Como ficou a suspensão dos processos de aprovação de novos empreendimentos:

Foi cassada de forma unânime e, agora, se dará na forma da LC 482/2014.

Como ficará a participação popular:

É obrigatória. Mas não é vinculativa ao executivo e legislativo.

E as multas ao município e ao Prefeito:

Foram todas cassadas.

E agora como ficará:

Resta a última audiência pública para análise deste novo Plano Diretor a ser marcada pelo executivo.

Quem terá a autonomia para redação do novo Plano Diretor:

De acordo com o TRF4, o texto será do executivo e caberá ao legislativo acolher ou não em votação



MAIO AMARELO convida população a repensar atitudes tomadas no trânsito

Salvar vidas. É essa a bandeira do Movimento Maio Amarelo, que chega à 4ª edição com o mote “Minha escolha faz a diferença”, definido pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) como o norteador de todas as campanhas educativas de trânsito em 2017. Conforme o relatório Retrato da Segurança Viária 2015 - fruto da parceria entre empresas privadas e o Centro de Liderança Pública (CLP), para inspirar um trânsito mais seguro no Brasil - de 2002 a 2013, o trânsito foi responsável por matar 466.131 pessoas em todo país. Com o objetivo de acabar com essa estatística, são promovidas, especialmente durante o mês de maio, ações de conscientização que convidam o cidadão a repensar suas atitudes no momento em que inicia um deslocamento, qualquer que seja a sua natureza.

Em 2016, o movimento - que também possui repercussão internacional, tendo mobilizado outros 23 países - conquistou o apoio de mais de duas mil empresas públicas e privadas. “Propagar esse tipo de mensagem deve ser uma luta diária e incessante. As pessoas se enganam ao pensar que os acidentes são inevitáveis. São as nossas decisões que refletem no dia a dia do trânsito das cidades”, defende o diretor da Perkons, empresa de gestão de trânsito que apoia a campanha, Luiz Gustavo Campos.

Conforme a pedagoga e especialista em trânsito, Karine Winter, o entendimento do coletivo como algo superior ao individual, somado à prática de um conjunto de medidas estratégicas de educação e formação adequada de condutores, é uma das chaves para solucionar o problemático sistema viário urbano atual. Assim, ações isoladas dão espaço a uma somatória harmônica de fatores, que tem início dentro de casa. “É preciso que as famílias eduquem seus filhos para saberem repartir e esperar o momento certo. A escola deve manter essa consciência de maneira lúdica, transversal e interdisciplinar”, opina.

O atual cenário, porém, retrata uma sociedade que, segundo a pedagoga, não gosta de se sentir punida ou fiscalizada, aversão com reflexos diretos no trânsito. “Trata-se de um ciclo vicioso que revela pessoas mais preocupadas com os valores das autuações do que com o que as infrações podem provocar. É preciso repensar o sistema de formação dos condutores, o que aponta para a relevância tanto de um processo fiscalizatório eficaz, quanto de campanhas constantes que tragam a sensação de acolhimento emocional”, argumenta. (Fonte: Perkons)

Ministério das Cidades se veste de amarelo para alertar sobre segurança no trânsito

Com a ideia de unir força em torno de um objetivo comum, o Ministério das Cidades, por meio do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), promoveu o Dia do Amarelo. A ação, realizada no dia 2 de maio, contou com o apoio de servidores e colaboradores da pasta que usaram roupa ou acessório na cor amarela em alusão ao movimento internacional de mobilização e conscientização para a redução de acidentes no trânsito, o Maio Amarelo - Atenção pela vida. A cor amarela é usada em alusão à sinalização de advertência, utilizada nas placas de trânsito que simboliza atenção. O objetivo da mobilização é chamar a atenção da sociedade para importância da questão da segurança no trânsito.

Para o coordenador de Educação no Trânsito do Denatran, Francisco Garonce, o sucesso da ação depende da postura adotada por cada indivíduo. “Podemos fazer quantas campanhas educativas quisermos, aumentar a fiscalização,



iluminar todo o país de amarelo, mas, se as pessoas não acreditarem que o seu comportamento individual é que fará a diferença, nada vai acontecer”, afirmou.

Garonce lembrou que o foco da campanha não são as multas e sim a postura adotada em relação ao trânsito que pode ajudar a salvar vidas. “Vamos destacar atitudes em relação ao trânsito, mas a atenção não será para multas e sim para o risco das vidas. É para isso que existe o Maio Amarelo”, disse.

Vestindo a camisa - Este ano servidores e colaboradores foram incentivados a virem ao trabalho usando roupa ou acessório amarelo e tirarem uma foto utilizando a hashtag Dia Do Amarelo para compartilhar nas redes sociais. O intuito é envolver os funcionários na disseminação de um compromisso que é simples de ser exercido, mas que tem um impacto muito importante: mudança de hábito no trânsito.

A participação do Ministério, por meio do Denatran, reforça a importância que o órgão vê no

Movimento, não só com a ação do Dia do Amarelo como em todas as ações de educação no trânsito.

O coordenador de Educação no Trânsito garantiu que o Denatran está empenhado no sentido de agregar um número grande de organizações e empresas ao movimento Maio Amarelo, conforme definido pela resolução nº 654 de 10 de janeiro de 2017, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Pela norma, as campanhas e ações educativas de trânsito devem ser elaboradas em conjunto com a sociedade seguindo o tema “Minha escolha faz a diferença no trânsito”.

Maio Amarelo - Durante todo o mês de maio, monumentos e prédios simbólicos do país receberão iluminação amarela. Igualmente, servidores e colaboradores do Ministério das Cidades poderão usar a cor que simboliza a ação para fortalecer a iniciativa. O Movimento também é reconhecido pelo filho amarelo, ícone internacional na luta pela redução de acidentes no trânsito.

Congresso Nacional de amarelo apoiando a campanha

A Câmara dos Deputados e o Senado Federal estão iluminados de amarelo em apoio à campanha mundial de conscientização no trânsito conhecida como Maio Amarelo. A iniciativa é realizada todos os anos, desde 2011, para chamar a atenção de motoristas e pedestres sobre a prevenção a acidentes.

Segundo dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), mais de 1 milhão de pessoas morrem todos os anos em acidentes de trânsito em todo o mundo. No Brasil, são cerca de 40 mil mortes todos os anos.

O presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, deputado Hugo

Leal (PSB-RJ), destacou a importância da conscientização na redução do número de acidentes. Ele também disse que, apesar de o País ter um Código de Trânsito avançado, algumas mudanças precisam ser feitas, tanto para diminuir a impunidade como para definir o tipo de trânsito que se quer no Brasil.

O deputado é autor da Lei Seca, que estabeleceu tolerância zero para motoristas que forem pegos dirigindo sob influência de álcool. Desde que a lei entrou em vigor, em junho de 2008, estima-se que o número de mortes fatais tenha sido reduzido em 30%.



Pierre Triboli/Câmara dos Deputados

Momento Segurança no Trânsito trata do transporte de crianças

O cuidado no transporte de criança é tema do quadro Momento Segurança no Trânsito. O programa alerta sobre a necessidade do uso de dispositivo de segurança adequado à idade da criança transportada (bebê-conforto, cadeirinha e assento e elevação) e à necessidade da utilização do cinto.

A travessia de crianças sempre na faixa de pedestres, a necessidade delas entrarem ou saírem do veículo sempre pela porta que dá para a calçada, além do respeito aos cruzamentos, à sinalização e às regras gerais de trânsito são também destacadas no vídeo que alerta, ainda, para a necessidade de redução da velocidade sempre que se esti-

ver próximo de escolas e de hospitais, por exemplo.

O quadro Momento Segurança no Trânsito é produzido pelo Programa Observar, parceria entre o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária e a Seguradora Líder-DPVAT, que tem o apoio, incondicional do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Ele foi pensado para ampliar as parcerias no sentido de oferecer ainda mais a conscientização sobre a importância da segurança viária. O Momento Segurança no Trânsito é disponibilizado gratuitamente aos interessados em divulgá-lo. Para isso basta que encaminhem solicitação ao e-mail: onsv@onsv.org.br



Ministério das Cidades apoiará municípios na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

O Ministério das Cidades irá apoiar os municípios com até 250 mil habitantes na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), instrumento de planejamento das cidades brasileiras, com foco nas pessoas e na sustentabilidade. Esta foi a confirmação que o secretário de Articulação Nacional, Acélio Casagrande, recebeu do diretor de Mobilidade Urbana do MCidades, Ricardo Caiado de Alvarenga, em audiência em meados de maio, em Brasília.

O suporte se dará de duas formas. Para municípios com até 100 mil habitantes, será oferecida capacitação para os servidores da prefeitura. Já para os municípios com população entre 100 mil



Foto: Fernanda Rodrigues - SAN/SC

e 250 mil habitantes, serão repassados recursos, a título de financiamento. “Estas medidas são muito positivas, uma vez que o PlanMob é necessário e

muitos municípios não sabem por onde começar ou não possuem recursos para iniciá-lo. O Governo do Estado será parceiro e auxiliará na busca ativa

dos municípios interessados”, ponderou Acélio.

Além disso, o MCidades estuda ainda liberação de recursos menores, até o mês de julho, dentro do Programa de Qualificação de Vias, para investimento em pequenas e importantes obras, como calçadas, sinalização, abrigos de ônibus, terminais, bancos de praça, sinais sonoros em cruzamentos, pavimentação e passarelas. Para isto, o município precisa ter o projeto de engenharia pronto e a análise de risco de crédito aprovada. Acompanharam a reunião as assessoras especiais da Secretaria de Articulação Nacional (SAN), Giliane Zanchett e Márcia Sbeghen.



Concessionária não terá de responder por adulteração em veículo após revenda

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) afastou a responsabilidade de uma concessionária pela adulteração do hodômetro de veículo comercializado por ela, fato percebido depois que o carro já havia sido revendido a uma terceira pessoa por meio de outra agência. De forma unânime, o colegiado concluiu não existir relação jurídica entre a empresa que figurou como vendedora no primeiro negócio e o autor da ação (o comprador envolvido na segunda operação comercial).

Segundo o autor, no momento em que comprou o veículo, o hodômetro apontava aproximadamente 22 mil quilômetros; contudo, ao fazer revisão, com quase 27 mil marcados, ele foi surpreendido com a notícia de que a quilometragem real ultrapassava 50 mil.

Em primeira instância, o vendedor particular, a agência que intermediou a venda e a concessionária que primeiro alienou o veículo foram condenados solidariamente ao pagamento de cerca de R\$ 29 mil por danos materiais e R\$ 10 mil por danos morais. A sentença foi mantida pelo Tribunal de Justiça de Pernambuco.

NEGÓCIOS DISTINTOS



O relator do caso no STJ, ministro Villás Bôas Cueva (foto), explicou que foram realizados no caso dois negócios distintos: primeiramente, a aquisição do automóvel na concessionária e, depois, a revenda do mesmo

carro por intermédio da outra agência.

Com base no Código de Defesa do Consumidor (CDC), o ministro também explicou que a transferência de veículos ora possui natureza de relação de consumo – como a alienação do veículo ao primeiro proprietário (destinatário final) pela concessionária (fornecedora) –, ora tem natureza de contrato civil de compra e venda – a exemplo da venda pelo primeiro proprietário para o consumidor que descobriu a adulteração do hodômetro, ainda que realizada com intermediação.

“Sendo essa a realidade incontestável dos fatos, revela-se completamente descabido concluir que todos os integrantes do polo passivo da presente demanda integraram uma mesma cadeia de fornecedores e que, por tal motivo, deveriam responder, de modo solidário, pelos prejuízos suportados pelo autor”, destacou o relator.

NOVA RELAÇÃO JURÍDICA

Villás Bôas Cueva também ressaltou que o problema que gerou o pedido de indenização não advém de mero defeito de fabricação, mas de prática ilícita posterior à entrada do veículo em circulação, com o objetivo de reduzir a desvalorização natural do bem.

“Conclui-se, pois, que o fornecimento de bem durável ao seu destinatário final, por removê-lo do mercado de consumo, põe termo à eventual cadeia de seus fornecedores originais. De modo que a posterior revenda desse mesmo bem por seu adquirente constitui nova relação jurídica obrigacional com o eventual comprador, não se podendo estender aos integrantes daquela primeira cadeia de fornecimento a responsabilidade solidária de que trata o artigo 18 do CDC por eventuais vícios que este venha a futuramente detectar no produto”, disse o relator.

Contrato de alienação fiduciária só se consolida após entrega dos veículos

Apesar de os contratos de alienação fiduciária de veículos independentem da tradição para transferência da propriedade, seu aperfeiçoamento somente se concretiza com a efetiva entrega do bem ao consumidor final.

O entendimento foi da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) ao julgar o caso de uma concessionária de veículos que vendeu dois carros para uma agência, mas recebeu os pagamentos em cheques sem fundos.

Apesar de a concessionária ter cancelado as notas fiscais de venda e de não ter havido tradição, tomou conhecimento de que a agência já havia alienado os veículos a terceiros. Os veículos foram financiados por instituições bancárias distintas, em alienação fiduciária.

A concessionária pediu que fosse declarada a nulidade do contrato de compra e venda firmado entre ela e a agência em razão do dolo na emissão de

cheques sem fundos. Os bancos apresentaram oposição, pedindo a declaração de propriedade dos veículos financiados.

Existente e válido

O Tribunal de Justiça do Distrito Federal (TJDF) considerou que, apesar de não ter havido a entrega dos bens, o contrato de compra e venda existiu e foi plenamente válido. Afastou, ainda, a alegação de dolo, ao afirmar que não decorreria automaticamente da emissão de cheques sem fundos.

Após os embargos de divergência apresentados por um dos bancos, o TJDF manteve a sentença que declarou a validade do contrato de alienação fiduciária entre a instituição financeira e o consumidor, determinando também a liberação da verba correspondente à venda do veículo.

No STJ, o ministro Marco Aurélio Bellizze explicou que o contrato firmado entre a concessionária e a agência foi mesmo válido. Ele esclareceu que esse

contrato “tem natureza jurídica pessoal, e não real, aperfeiçoando-se, portanto, com mero concerto das vontades contrapostas”. Dessa forma, a transferência da propriedade do bem não interfere na existência e validade do ato jurídico.

Entrega

Com relação às oposições apresentadas pelos bancos, Bellizze afirmou que, no contrato de compra e venda final (consumidor-agência), “somente a tradição ao adquirente final consolidará a cadeia de transações anteriores”.

De acordo com o ministro, o contrato de alienação fiduciária é “essencialmente vinculado à sua finalidade”. Nesse caso, a finalidade é a aquisição de veículo novo pelos consumidores. Entretanto, apesar de o capital ter sido disponibilizado pelos bancos à agência, os veículos jamais chegaram às mãos dos clientes, sendo inválido o contrato de alienação fiduciária.

Motoqueiro atingido pela porta de carro quando trafegava no “corredor” será indenizado

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) acolheu recurso de um motoqueiro vítima de acidente e condenou o taxista que o causou a pagar indenização por danos morais no valor de R\$ 15 mil.

O taxista abriu a porta do carro em movimento para se livrar de uma abelha e, com isso, atingiu o motociclista, que trafegava entre os veículos no chamado “corredor”, espaço comumente utilizado pelas motos. Após o acidente, o motoqueiro teve de passar por três cirurgias e ficou com uma lesão permanente na perna.

Para a ministra relatora do caso, Nancy Andriighi, os danos sofridos pelo motociclista vão além de meros dissabores da vida cotidiana, já que o acidente causou danos permanentes e só ocorreu por culpa do taxista, que abriu a porta do carro sem a necessária atenção. Para a magistrada, ficou comprovado o dano moral, a ser compensado por indenização.

VETO

A relatora explicou que o taxista violou uma regra do artigo 49 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que proíbe o condutor de abrir a porta do veículo sem se certificar de que não haja risco de acidente.

O pedido havia sido acolhido em primeira instância, mas o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) reformou a sentença para julgar o pedido improcedente, por entender que o motoqueiro foi imprudente ao trafegar pelo “corredor”, conduta que seria vedada pelo artigo 56 do CTB.

Nancy Andriighi lembrou que, apesar de “irresponsável”, a conduta de andar pelo “corredor” não é ilegal, já que o artigo que previa essa ilegalidade no CTB foi vetado, não sendo possível culpar o motoqueiro pelo acidente neste caso.

IMPRUDÊNCIA

A ministra destacou que o veto já foi objeto de muitas críticas em razão dos inúmeros

acidentes que ocorrem com motos, mas o fato é que a norma não está em vigor, e nada impede o motoqueiro de transitar pelo “corredor”.

No caso analisado, segundo a ministra, o acidente só ocorreu pelo descuido do taxista ao abrir a porta do carro sem prestar atenção, desrespeitando uma norma do CTB.

“O preceito contido no mencionado dispositivo legal demonstra, com clareza, que age com imprudência o motorista que abre a porta do automóvel sem previamente verificar a movimentação ou fluxo de outros veículos, devendo o condutor que assim procede ser responsabilizado na hipótese de sua conduta ser causadora de qualquer acidente”, disse ela.

A decisão dos ministros restabelece a sentença que havia condenado o taxista a pagar R\$ 15 mil por danos morais em virtude das sequelas sofridas pelo motoqueiro.



Câmara condiciona licenciamento anual de veículo a realização de recall

O veículo convocado para realização de recall só receberá o licenciamento anual do Detran se o proprietário comprovar a correção das falhas. É o que determina o Projeto de Lei 6624/09, do deputado Carlos Bezerra (PMDB-MT), aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Como tramita em caráter conclusivo, o projeto será enviado ao Senado, a menos que haja recurso assinado por no mínimo 52 deputados para que a proposta vá a Plenário.

O texto aprovado determina também que o fabricante de veículo informe ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e às concessionárias brasileiras sobre recall feito no exterior em modelo comercializado no Brasil.

SUBSTITUTIVO

O projeto recebeu parecer favorável do relator na CCJ, deputado Alceu Moreira (PMDB-RS). Ele acolheu o substitutivo aprovado em 2011 na Comissão de Viação e Transportes.

O substitutivo foi apresentado pelo deputado Vanderlei Macris (PSDB-SP) e reúne sugestões contidas no PL 6624/09 e em outros seis apensados (PLs 7355/10, 7643/10, 7879/10, 500/11, 676/11 e 1142/11).

Câmara aprova aumento para 11 anos da idade mínima de criança em moto

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara aprovou o Projeto de Lei 6401/09, do ex-deputado Professor Victorio Galli, que eleva de sete para onze anos o limite de idade de crianças que podem ser transportadas em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O PROJETO SERÁ ENVIADO PARA ANÁLISE DO SENADO.

Pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), desrespeitar o limite de idade para o transporte de menores nesse tipo de veículo constitui infração gravíssima, punível com multa e suspensão da carteira de motorista.

O relator da matéria, deputado Félix Mendonça Júnior (PDT-BA), recomendou a aprovação do texto na forma dosubstitutivo apresentado na Comissão de Viação e Transporte.



Zeca Ribeiro / Câmara dos Deputados

Deputado Alceu Moreira deu parecer favorável ao projeto

A versão aprovada modifica o Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078/90) e o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

CHASSIS

O texto determina que a montadora responsável pelo recall informe ao Denatran e divulgue na internet os números dos chassis de todos os veículos convocados para sanar defeito de fabricação. A fabricante deve ainda encaminhar correspondência (com aviso de recebimento) a todos os proprietários comunicando o recall.

Realizado o serviço, a montadora encaminhará ao Denatran, no prazo de 30 dias, a lista com os números dos chassis dos veí-

culos reparados. Caberá ao órgão divulgar os números e emitir comprovantes para aqueles que compareceram à convocação

O projeto traz ainda uma regra geral para todos os produtos, além de veículos. O dispositivo obriga o fornecedor que identificar defeito de fabricação, com risco ao comprador, a comunicar o fato imediatamente às autoridades competentes e aos consumidores, mediante anúncios publicitários.

A empresa deve também enviar correspondência registrada aos que adquiriram o produto, informando sobre a ocorrência e os procedimentos que devem ser adotados para evitar ou sanar os possíveis danos.

EQUIPAMENTO

A nova versão mantém a proposta principal e altera a lei para tornar infração o transporte de criança com idade entre doze e dezesseis anos sem usar bota, colete e capacete, ou que não tenha condições de cuidar de sua própria segurança.

O texto aprovado também inclui como infração gravíssima a condução de moto sem uso de colete de segurança dotado de alças laterais para apoio do passageiro, durante o transporte de menores de dezesseis anos.

O projeto também modifica a legislação que regula a atividade de motoboys (Lei 12.009/09), para obrigar esses profissionais a usar colete de segurança dotado de alças laterais para apoio do passageiro e de dispositivos retrorrefletivos.

CCJ torna crime furar bloqueio policial sem autorização

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) aprovou proposta que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) para tornar crime a prática de furar bloqueio policial sem autorização.

A punição prevista é de detenção, de 3 meses a 1 ano, além de multa e de suspensão ou proibição do direito de dirigir.

Atualmente, o código considera esse tipo de conduta apenas infração administrativa, punível com multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir.

O texto aprovado é o substitutivo da Comissão de Viação e Transportes para o Projeto de Lei 5226/16, do deputado Cabo Sabino (PR-CE).

O substitutivo estende a punição aos condutores que tentarem fugir de fiscalização ou abordagem policial.

Relator na CCJ, o deputado Capitão Augusto (PR-SP) defendeu a constitucionalidade da



Foto: Luis Macedo / Câmara dos Deputados

Dep. Capitão Augusto (PR-SP)

matéria e apresentou voto pela aprovação, após acolher emenda de redação sugerida pelo deputado Marcos Rogério (DEM-RO).

A emenda deixa claro no texto que o bloqueio referido é o "efetuado por autoridade policial em via pública" e reduziu a pena de detenção prevista inicialmente.

A proposta segue agora para análise do Plenário da Câmara dos Deputados.



Deputado João Derly

Comissão exige justificativa para decisão sobre recurso a multa de trânsito

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 4844/16, do deputado Alberto Fraga (DEM-DF), que exige justificativa detalhada da autoridade de trânsito sobre recurso contra autuações e penalidades.

A proposta, que inclui a obrigatoriedade no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), determina que as decisões devem ser motivadas com pressupostos de fato e de direito que as embasaram.

Para o relator da matéria,

deputado João Derly (Re-de-RS), a iniciativa confere mais transparência aos atos de julgamentos das autuações e penalidades de trânsito.

"Ainda que a decisão da autoridade de trânsito tenha sido correta, não é justo privar o condutor do conhecimento dos pressupostos de fato e de direito que a motivou", afirmou.

TRAMITAÇÃO

A proposta tramita em caráter conclusivo e será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

10 erros que os condutores não podem cometer ao volante

Errar é humano, porém no trânsito, alguns erros podem ser fatais. Mesmo motoristas experientes podem ter atitudes inadequadas ao volante, sem perceber.

O Portal do Trânsito lista dez erros que não podem ser cometidos ao volante, pois podem colocar em risco não apenas o motorista, mas todas as pessoas ao seu redor.



1. BEBER E DIRIGIR

Conduzir sob efeito de bebida alcoólica, conforme a Legislação em vigor é um ato criminoso. Apesar disso, mais de 50% dos acidentes de trânsito no Brasil, envolvem alguém alcoolizado. Os dois maiores perigos do álcool são: a maioria das pessoas alcoolizadas “acredita” que está bem, com reflexo e reações normais. Isso ocorre devido à falsa sensação inicial de leveza e bem-estar que o álcool proporciona. Outro perigo é que o álcool induz as pessoas a fazerem coisas que normalmente não fariam, seja por excesso de confiança ou pela perda da noção de perigo e respeito à vida.

2. TRAFEGAR COM VELOCIDADE INCOMPATÍVEL

Já escrevemos anteriormente sobre esse assunto diversas vezes, por considera-lo de extrema importância. A velocidade máxima permitida nem sempre é uma velocidade segura. O bom senso manda que a velocidade do veículo seja compatível com todos os elementos do trânsito, principalmente às condições adversas. A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo. Em alta velocidade, muitas vezes não há tempo suficiente para evitar um acidente.

3. NÃO RESPEITAR AS REGRAS DE ULTRAPASSAGEM

Ultrapassagens mal feitas, aliadas ao excesso de velocidade, patrocinam os acidentes mais graves. Essa manobra é a que apresenta o maior número de variáveis a serem levadas em conta pelo condutor. Qualquer variável, quando

avaliada erroneamente, pode levar a um acidente.

4. USAR O CELULAR

A atividade de dirigir com segurança exige muita atenção, o tempo todo. Qualquer distração ao volante pode provocar um acidente, e os motivos para desviar a atenção são muitos, mas atualmente o campeão em termos de desviar a atenção do condutor é o telefone celular. O número de acidentes causados por esse motivo tem aumentado muito. Tirar os olhos por dois ou três segundos é o suficiente para bater no carro da frente, mudar de pista, colidir com um objeto imóvel ou atropelar alguém.

5. DIRIGIR COM SONO

Sabemos que a sonolência é responsável por mais de 10% dos acidentes automobilísticos, percentual extremamente elevado quando comparado às demais causas. O sono não é proveniente apenas do cansaço, mas está ligado também a muitos outros distúrbios da saúde. A sonolência diminui a capacidade de dirigir. Muitas pessoas acreditam que podem controlar o sono utilizando artifícios como café, música alta ou vento no rosto, mas sem perceber elas podem “tirar” um cochilo fatal.

6. NÃO UTILIZAR O CINTO DE SEGURANÇA

O cinto de segurança deve ser utilizado por todas as pessoas que estão no veículo, mesmo no banco traseiro. De acordo com estudo da Organização Mundial de Saúde, o uso do cinto reduz em até 50% o risco de ferimentos fatais em motoristas e ocupantes do banco dianteiro e em até 75% em ocupantes do

banco traseiro. A chance de sobrevivência dos ocupantes aumenta porque o cinto de segurança evita que eles colidam contra as partes internas do veículo, que sejam arremessados uns contra os outros, para fora do veículo e diminui o risco de lesão interna grave ou até fatal.

7. DEIXAR DE USAR AS SETAS

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, antes de qualquer manobra o condutor deve verificar as condições do trânsito à sua volta - certificando-se de não criar perigo para os demais usuários - posicionar-se corretamente na via e sinalizar suas intenções com antecedência. O problema é que muitos condutores esquecem essa última parte e deixam de utilizar a luz indicadora de direção, o famoso pisca-pisca. Essa comunicação é muito importante, pois ao saber das intenções de outros condutores, é possível prever ações e seguramente evitar freadas bruscas, pequenas colisões e até mesmo grandes acidentes.

8. NÃO OLHAR OS ESPELHOS RETROVISORES

O retrovisor é um acessório utilizado para ampliar a visibilidade dos motoristas. Normalmente os veículos possuem três espelhos retrovisores: o espelho central, que garante visibilidade traseira durante a condução e os laterais, que tem como função ajudar o condutor a enxergar fora de sua visão periférica. O ajuste do espelho central deve ser feito somente após a regulagem do banco do motorista e sua imagem deve cobrir a maior parte do vidro traseiro. Dirigir com os retrovisores desregulados representa risco de acidente para quem

está à frente do volante e também para os demais motoristas e motociclistas

9. NÃO MANTER DISTÂNCIA DE SEGURANÇA DO VEÍCULO DA FRENTE
É responsabilidade do condutor do veículo de trás, evitar a colisão com o veículo da frente. Por isso, para conduzir com segurança em relação ao veículo da frente, deve-se trafegar com velocidade compatível, avaliar todos os fatores adversos e manter distância segura do veículo da frente. A distância de segurança é o espaço que o condutor deve manter entre o seu veículo e o da frente. Esse espaço deve ser suficiente para a realização de manobras em caso de necessidade.

10. NEGLIGENCIAR A MANUTENÇÃO DO VEÍCULO

Pesquisa realizada pelo Instituto Scaringella Trânsito aponta que a falta de manutenção preventiva dos veículos está relacionada a cerca de 30% dos acidentes urbanos e rodoviários no Brasil. A conclusão é que a falta de manutenção triplica os riscos. O cuidado com a segurança no trânsito deve começar mesmo antes de o condutor colocar o veículo nas ruas. De acordo com a pesquisa, 80% dos veículos em circulação no país tem algum tipo de problema como pneu careca, lanterna queimada, falta de seta, motores desregulados entre outros. Tudo isso coloca em risco a segurança não só do dono do veículo, mas de todos. Além disso, fazer a manutenção preventiva é muito mais econômico porque geralmente evita que os problemas se agravem.

Acidente de trânsito é a principal causa da morte de jovens, diz OMS

A cada ano morrem 1,2 milhão de adolescentes dentre 10 e 19 anos por causas evitáveis, e mais de dois terços das mortes acontecem nos países em desenvolvimento, especialmente no continente africano e no sudeste asiático, segundo um relatório publicado no dia 16 de maio pela Organização Mundial da Saúde (OMS).

Os acidentes de trânsito (115.302), infecções respiratórias (72.655), suicídios (67.149), doenças diarreicas (63.575) e afogamentos (57.125) foram as principais causas de morte entre os adolescentes em 2015, de acordo com a OMS.

Pelo menos 3 mil menores morreram por dia, ao longo do período analisado no relatório Acelerador da Ação Global a favor da Saúde dos

Adolescentes: Guia para apoiar a implementação em cada país”.

Os dados divulgados pela OMS apresentam diferenças consideráveis entre os adolescentes por sexo e faixa etária. Os acidentes de trânsito são a causa mais comum de morte entre adolescentes e também no caso dos homens, enquanto que o principal motivo de mortalidade feminina são as infecções respiratórias pulmonares.

Pedestres, ciclistas ou motociclistas

Na maioria de ocasiões, os menores mortos nas estradas são usuários vulneráveis: pedestres, ciclistas ou motociclistas. Quase 88.590 em relação às vítimas do sexo feminino da mesma idade (26.712) morreram por ferimentos ocasionados por conta de acidentes na via pública.



ESPAÇO LIVRE

Daltro Halla*



Acidentes

O número crescente de acidentes de trânsito é assustador. Com certeza, nas selvas teríamos mais confiança de sobrevivência. Alarmante já era a estatística passada, para, hoje se constituir num verdadeiro pesadelo e motivo de estrema cautela visando não sermos mais um número nesta crescente estatística.

Pedestres, ciclistas, e veículos motorizados são todos, de uma maneira ou outra, causas e vítimas deste insano e desordenado trânsito. Afinal, a quem atribuir a culpa? Difícil dizer!

Acreditamos numa conjugação de

fatores que se interrelacionam. Órgãos públicos, responsáveis, alegam falta de recursos para melhor prover as vias de escoamento.

Por outro lado, o número crescente de veículos, em especial, motos, passam a ser outro elemento para o tumulto e acidentes. Fato comum no centro urbano é a falta de policiamento no ordenamento, em paradas indevidas, o que permite, em especial, formação de filas duplas, congestionando toda rua.

Um ditado muito adequado diz que “quem tem pressa sai mais cedo”. O que se vê também, em decorrência dos fatores acima, é a sofreguidão de muitos

condutores, que, céleres para chegar ao destino, desrespeitam as normas elementares de bem conduzir.

Imperiosa é a necessidade de fiscalização de um bom número de motos que trafegam em alta velocidade entre os carros e deles tirando “fino” como se num rally estivessem. Menosprezam às suas vidas e às demais. Urge que maior fiscalização e rigor sejam impostos a esses “ases” da velocidade, pois são eles que mais engrossam, de forma trágica as estatísticas.

* Odontólogo e Membro da Academia Catarinense de Odontologia - halladaltro@yahoo.com.br

Destino das multas



Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, o dinheiro arrecadado com o pagamento de multas deve ser usado exclusivamente para obras de **engenharia de tráfego, sinalização, policiamento, fiscalização, educação no trânsito**. O **Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset)** recebe 5%.



Já a Lei 13.281/2016 determina que o Detran deverá publicar anualmente na internet dados sobre a **receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação**.

Falta de dados sobre acidentes dificulta ações, avalia consultor

A ausência de dados oficiais dificulta ações do poder público para a diminuição da violência no trânsito no Brasil, segundo o consultor do Senado Rodrigo Novaes. Ele informou que o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) deixou de produzir estatísticas desde 2009 e que os números mais atuais são divulgados apenas pelo Seguro DPVAT e pelo SUS.

Embora se dê mais atenção aos acidentes com automóveis, o consultor considera mais preocupantes os que envolvem motocicletas, cujo aumento foi de 200% num período de dez anos (2002 a 2012). Isso porque, segundo ele, 25% do trânsito brasileiro é composto por motos, que são responsáveis por mais de 50% dos feridos graves.

Além disso, Rodrigo aponta que o alto índice de desastres no país se deve a fatores como a má conduta dos motoristas e das condições das rodovias, além do descumprimento das leis:

“Vivemos um problema grave,

histórico e cultural. Embora o Código de Trânsito Brasileiro determine que os veículos maiores protegem os menores, a gente vê o oposto disso, que é a imposição da lei do mais forte. Mas isso pode e deve ser mudado por meio da educação”, ressaltou.

Para Rodrigo Novaes, as leis em vigor no Brasil são suficientes, mas não são aplicadas e, por isso, não apresentam os resultados que deveriam. O esforço do Congresso Nacional para agravar as penalidades para as infrações, segundo ele, não basta para acabar com as mortes no trânsito. Um exemplo é a Lei Seca, cuja punição é significativa, com multas que podem chegar a mais de R\$ 6 mil, mas que carece de fiscalização e de aceitação social, conforme o consultor.

“É uma lei, do ponto de vista geral, positiva, que teve efeito durante um tempo em que houve um esforço de fiscalização, mas que vem se perdendo.”



CARTAS

TRANSPORTE MARÍTIMO

É uma pena ver que esse importante meio de transporte é deixado de lado em nossa cidade. Seria uma ótima opção para diminuir filas, acidentes e aumentar vidas. Estou cansado de ver políticos preocupados com a carreira política ao invés de realmente estarem atentos às necessidades do povo.

José Maria – Florianópolis/SC

ÓTIMA NOTÍCIA

Que bom ver uma boa notícia. A diminuição de mortes de menores em 2016 no Acre mostra o trabalho positivo do DETRAN local. As ações educativas da instituição mostram que vale a pena ensinar desde cedo. Daqui alguns anos, tenho certeza que o AC terá ainda mais êxito no trânsito urbano com motoristas conscientes. Que todos os estados estudem esse trabalho bem feito e copiem.

Anastácio Neves – São Paulo/SP

FLAGRANTE

Interessante esse adesivo escrito: “Ando devagar porque já tive pressa e acabei multada porque corri demais”. Se todos tivessem menos pressa com certeza teríamos menos acidentes e problemas. É visível que a quantidade de coisas que temos que fazer em nosso dia a dia afeta a maneira como dirigimos. Vamos desacelerar não somente o carro, mas a vida também.

Mariana Andrade – Porto Alegre/RS

EXEMPLO DO DF

Sou morador de Brasília e é bacana ver essa celebração dos 20 anos da efetividade da faixa de pedestres. Aqui todo mundo respeita mesmo, tanto motoristas como os próprios pedestres. Em meio a tantas notícias tristes que vem da capital do Brasil, temos algo para nos orgulharmos. Que sirva de exemplo para todo o Brasil e parabéns pela importante análise do fato presidente Roberto Bentes.

Ellen Souza – Brasília/DF

PRIORIDADES

Realmente José Dias esses políticos falam que tem outras prioridades para atender, mas esquecem das verbas públicas destinadas ao trânsito. A mobilidade urbana. E com esses R\$ 10,6 bilhões em propinas seria possível fazer muita coisa e ajudar o país de verdade. Espero que a luz vença as trevas, mas não acredito que seja com esses nossos políticos.

Pedro Silva – Rio de Janeiro/RJ

DENATRAN

Queria acreditar em reuniões como essa citada na página 4 da edição anterior do jornal do Monatran. Mas acho que o Denatran reunir uma série de órgãos públicos para reiterar a importância da mobilidade urbana não ajuda. O que queremos ver é atitude concreta e ações de sejam importantes. Viajar o Estado só vai ajudar a sabermos a importância deste assunto.

Amarildo Conceição – São José/SC

COLAPSO

Importante dado levantado pelo artigo do Ildo. Beira o colapso mesmo saber que uma cidade de 450 mil habitantes tem 250 mil veículos. E a maioria fica parado em casa ou no trabalho. É simplesmente um meio de transporte para trechos rotineiros e que deveriam ser feitos por opções coletivas. Ações urgentes no transporte urbano irão ajudar na melhor eficiência deste meio de locomoção. Menos carros, mas espaço para o ser humano!

Andreia Rigotto – Florianópolis/SC

DRÁSTICAS

Já tinha pensado isso e vejo que a opinião do colunista Dirceu Alves vai de encontro a isso. Não é possível o desenvolvimento tão grande do setor automotivo e a lentidão da mobilidade urbana. Constantemente vemos grandes caminhões transitando por vias não preparadas para aquele peso. O que fazer? Não sei, mas alguém tem que pensar nisso e os nossos governantes estão lá para isso.

Manoel Andrade – Brasília/DF

SONO

Muito bom esse Movimento de Segurança no Trânsito. Já dirigi com sono e é um perigo. Não é questão de ser resistente ou não. O cansaço físico é algo natural de qualquer pessoa. De qualquer pessoa. Não tem aquela que eu sou mais forte e consigo. Quando o sono chega, o cochilo é inevitável.

Ricardo Dias – Palhoça/SC





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

“Doença do Trânsito”

Você já ouviu falar da gravidade dessa doença e nenhuma atitude tomou para erradicá-la.

Ela não faz parte de sua caderneta de vacinação, mas medidas urgentes de curto, médios e longos prazos precisam ser adotadas.

Hoje o trânsito é anárquico, ninguém respeita ninguém. As regras e sinalizações não obedecidas, tudo avesso às necessidades da sociedade. O poder público pouco faz. Investimentos em prevenção quase sempre pontuais, é um momento, campanhas que se iniciam e logo terminam. Nada há consistente, permanente, nada se investe na mudança da cultura com relação a mobilidade humana. Educação de trânsito, artigo constante no Código de Trânsito Brasileiro, desde 1997 não é cumprido. É o caos que vivemos em decorrência da falta de força política para ações drásticas.

E surge o CONTRAN, na contramão do objetivo maior para erradicação da doença no trânsito que assola o nosso país, convertendo em uma simples advertência as infrações leves e médias. Falamos em doença epidêmica, porque

saímos de casa saudáveis, de repente, na via pública, viramos doentes e damos entrada em prontos socorros em estado lastimável.

São milhares de doentes/ano que evoluíram para morte no local do acidente, no trajeto ou dentro dos hospitais. Outros incapacitados temporária ou definitivamente para o trabalho. É inestimável o preço dessa doença para as famílias e para o estado. Não se imuniza a sociedade contra essa enfermidade como todas as outras.

Relaxar na fiscalização e na punição é igual a aumentar a anarquia que já vivemos. A “Década de Segurança Viária”, proposta pela ONU, já evoluiu para o sétimo ano de e nossos óbitos e sequelados aumentam de maneira contrária a proposta que é diminuir em 50% a mortalidade no trânsito.

Doença maldita que enxergamos e nenhum curativo, vacina, remédio vemos serem adotados não só pelas autoridades, mas pela sociedade como um todo.

Não há dúvida, os Detran são estaduais e a intercomunicação precária. Não temos um ca-

dastró único. Milhares de infratores transitando com pontuação enorme e dívida com os Detran, sem documentação exigida, com veículos em péssimo estado de conservação, sem vistoria, sem um banco de dados para um real controle, tudo favorecendo o sinistro e a disseminação da doença.

Punição severa é o que precisamos de imediato, com intuito de moralizar, fazer respeitar. Não concordamos com o que dizem que os Detran arrecadam constituindo a “Indústria da Multa”. Se foi multado é porque estava transgredindo e transgredir no trânsito é grave, gravíssimo. Temos que respeitar as regras e principalmente a vida. Viver saudável é a necessidade, temos que encontrar através de atitudes das autoridades e principalmente da sociedade a vacina para erradicarmos o mal.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET)

“Desafios da mobilidade urbana no país”

Os resultados de um conjunto de indicadores produzidos no âmbito da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), do Ministério das Cidades, mostram que a população gasta cada vez mais tempo no deslocamento casa-trabalho e sofre com a baixa oferta de transporte estruturante nos grandes centros.

O usuário do transporte coletivo arca com quase todo o custo do sistema, sem uma contrapartida, já que continua enfrentando um trânsito cada vez mais violento e caótico.

Além disso, apesar do aumento do consumo de combustíveis renováveis, as emissões de gases de efeito estufa e de poluentes locais por habitante têm crescido, o que evidencia a seriedade dos problemas relacionados aos deslocamentos diários da população.

O cenário econômico e fiscal figuram como barreiras à efetivação das políticas de mobilidade. Juntamente com a limitação da capacidade institucional dos governos locais, aliada à complexa legislação para contratação de obras e à precariedade de

projetos e estudos de viabilidade.

Todos esses fatores corroboram entraves ao modelo atual. Mudar este quadro demanda a concepção e a implementação de uma política de médio prazo de capacitação dos entes federados. E ainda, um esforço conjunto de adequação da legislação de contratações, dos processos de licenciamento ambiental e desapropriações.

Avaliar a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e traçar um diagnóstico do setor têm sido premissas do MCidades para otimizar os resultados nessa área.

A PNMU, instituída na forma da lei nº 12.587/2012, prevê o Plano de Mobilidade Urbana como obrigatoriedade para municípios com população acima de 20 mil habitantes. Atualmente, enquadram-se nesse perfil 3.341. Mas apenas 175 dispõem de planos de mobilidade urbana, o equivalente a 5% dos municípios brasileiros.

Deve-se destacar que cada cidade possui sua dinâmica urbana. E uma das atribuições do poder público local é jus-



tamente planejar e executar o desenvolvimento urbano com base nessa realidade. Tal monitoramento deve levar em conta os diferentes indicadores que permitam acompanhar fatores como tempo de deslocamento casa-trabalho e a qualidade dos serviços prestados.

Melhorar a mobilidade urbana envolve uma série de ações de baixo custo e efetividade imediata. Com destaque para a priorização do transporte coletivo. Outras requerem prazos e recursos, como a implantação de novas infraestruturas. São al-

ternativas para reduzir o tempo de deslocamento dos cidadãos.

O Ministério das Cidades considera fundamental a capacitação dos agentes públicos responsáveis pelo planejamento das cidades. Para subsidiar essas ações, o órgão recentemente lançou, juntamente com instituições parceiras, uma coleção de Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana. Iniciativas dessa natureza visam orientar municípios a elegerem como prioridade o Transporte Coletivo e Ativo, mantendo o foco a ampliação dos investi-

mentos.

A meta é instrumentalizar ainda mais os gestores públicos, oferecendo mecanismos voltados à construção de projetos de maior qualidade, devidamente alinhado aos princípios, objetivos e diretrizes da PNMU.

Ressalta-se que a melhoria dos serviços de mobilidade urbana é resultado da implantação de projetos de qualidade associados ao planejamento urbano estruturado.

O desempenho da mobilidade urbana é consequência das altas taxas de crescimento da população urbana no Brasil. A expectativa é que com a estabilização demográfica e a qualificação dos instrumentos de planejamento, em consonância com os pressupostos da Política Nacional, num horizonte de 10 anos, a mobilidade atenda de forma mais eficiente aos anseios dos cidadãos.

Somente desta maneira será possível oferecer oportunidades de qualidade de vida urbana dignas aos cidadãos, em conformidade com o que dispõe o Estatuto das Cidades.



EQUIPE DA CONCREJATO E PARCEIROS

O valor da mobilidade que a gente reforça e a sociedade usufrui.

Com um amplo portfólio de empreendimentos no segmento de transportes e em integração de estudos de transporte, como logística e mobilidade urbana, as Empresas Concremat constroem valor para os clientes e para a sociedade há mais de 60 anos.

Integrando esse grupo, a **Concrejato Obras Especiais** executa, com excelência, serviços técnicos de recuperação e reforço estrutural de pontes e viadutos, entre outros. Essa atuação específica se reflete na segurança das vias de trânsito, fundamental para que as pessoas circulem da melhor forma possível.

Entre os trabalhos de destaque, estão o restauro e a reforma estrutural da centenária Ponte Pênsil de São Vicente, concluídos em outubro passado e realizados sem a interrupção da passagem de pedestres e ciclistas. O serviço incluiu a troca dos 16 cabos, manobra realizada anteriormente apenas quatro vezes em todo o mundo. Ao longo das obras, a equipe encontrou questões técnicas não previstas no projeto inicial e que demandaram soluções altamente especializadas.

O nosso compromisso é ir cada vez mais longe, sempre impulsionados pelo valor da mobilidade e da segurança.