



JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MARÇO / ABRIL 2010 - Nº 40

FLORIANÓPOLIS TEM JEITO?

Durante o 3º Fórum Internacional de Mobilidade Urbana, realizado na capital catarinense, nos dias 3, 4 e 5 de abril, o especialista Guillermo Peñalosa (foto), disse que Florianópolis vive problemas de congestionamento por priorizar a ampliação de espaços para o uso de automóveis. Ele acredita que a cidade poderia ser um exemplo internacional de qualidade de vida se houvesse investimento na humanização da mobilidade. Página 8



MONATRAN é convidado para integrar Comitê Regional de Mobilidade Urbana

O presidente do Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, recebeu, com muita honra, o convite do secretário de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis, deputado Renato Hinnig, para integrar o Comitê Regional de Gestão Integrada de Mobilidade Urbana, instalado no dia 1º de março. Página 9



KOERICH
Gente Nossa



SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
ULTRAPASSAR



80
km/h
VELOCIDADE
MÁXIMA



RETORNO
PROIBIDO

EDITORIAL

Comemoração de Páscoa

Em meio a trotes de 1º Abril, que incluíram até “grudar” o nariz na tela do computador, acreditando estar testando a nova ferramenta Google Nose, um balanço real apresentado pela Polícia Rodoviária Federal mostrou ter havido uma diminuição de 10% no número de mortes nas estradas federais de todo país durante o feriado de Páscoa.

Segundo os dados levantados pela PRF, foram 108 mortes em 2013, contra 120 no ano passado. Além disso, houve uma redução 9% no número de acidentes: 2.429 ante 2.674 em 2012, e um índice menor de feridos: foram 1.371 contra 1.721 do ano passado, uma queda de 10%.

Mais uma vez, segundo o balanço, as principais causas de mortes nos acidentes foram excesso de velocidade e colisões frontais ocasionadas por ultrapassagens mal realizadas.

Os Estados com mais acidentes foram Minas Gerais (348), Paraná (281) e Santa Catarina (270). Enquanto as estradas com maior número de mortos foram também as de Minas Gerais, com 23, seguidas por Rio de Janeiro (12), Goiás, Mato Grosso do Sul e Paraná (7 cada). Entre os feridos, o ranking é novamente liderado por Minas Gerais (215); Paraná (160); Santa Catarina (143); Rio Grande do Sul (116) e Rio de Janeiro (85).

Contudo, apesar da redução, não há como negar que o índice de mortes nas estradas federais ainda é bastante alto no país, restando muito pouco a comemorar. Aliás, os números do país ainda ficam muito acima das nações desenvolvidas, como Suécia, Alemanha, Canadá e Japão.

Além disso, as estradas brasileiras continuam com diversos problemas, a começar pela má conservação, incluindo falta de manutenção das pistas, sinalização precária, e não para por aí.

Problemas com fiscalização precária e baixa conscientização da população também podem ser apontados como outros fatores que empurram os números de acidentes e mortes para cima.

Por falar em fiscalização, é importante mencionar que, durante o feriado de Páscoa, a PRF fiscalizou mais de 150 mil veículos e 40.531 motoristas tiveram de usar o bafômetro. Do total de condutores parados, os policiais identificaram 992 que dirigiam sob influência de álcool, dos quais 332 foram presos por crime de trânsito.

Entretanto, neste mesmo período, também foi evidenciada a problemática da falta de equipamentos para uma fiscalização mais rígida e eficaz.

O problema se agrava ainda mais porque, ao número reduzido de bafômetros, soma-se o déficit de efetivo, dificultando a realização de blitzes exclusivas para monitorar motoristas embriagados. Assim, em geral, os flagrantes acabam sendo registrados em fiscalizações de trânsito ou quando ocorrem os acidentes.

Desta forma, analisando todas estas informações de forma mais fria, é possível perceber facilmente, que ainda estamos muito longe de atingir as metas propostas pela ONU, de reduzir 50% das mortes no trânsito em dez anos.

O governo precisa equipar adequadamente o efetivo policial de fiscalização, as campanhas de conscientização devem ser permanentes para realmente alcançarem êxito, as estradas precisam receber manutenção constante, bem como as sinalizações devem ser constantemente cuidadas.

Só assim teremos boas notícias para contar.

NOTAS E FLAGRANTES



Empresa cria carro dobrável para aluguel. Ajuda a evitar os congestionamentos

Modelo não será destinado à compra, mas apenas a aluguel, para melhorar trânsito nas cidades

Um projeto do Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT, na sigla em inglês), em conjunto com uma empresa espanhola, prevê que carros dobráveis ajudem a reduzir o tráfego pesado das cidades.

Além de ser elétrico, o carrinho ocupa o espaço equivalente a um terço de um carro convencional ao estacionar. Assista ao vídeo. O dono da empresa que fabrica o automóvel pede aos consumidores que não comprem o modelo, mas que apenas o aluguem.

“É como um táxi, só que dirigido pelo passageiro”, ele diz.



Carro estacionado em frente à calçada rebaixada.



Carro estacionado obstruindo a saída da rampa de acessibilidade.

Bicicleta com purificador de ar é alternativa saudável para cidades poluídas

O visual pode não ser dos mais agradáveis, mas a bicicleta criada pelo designer britânico Matt Hope deixa mais saudável a vida de ciclistas em cidades com problemas de poluição do ar.

Um filtro de ar alimentado pela energia criada por meio das pedalaras purifica o ar respirado pelo usuário e envia impurezas para uma lata de lixo na parte de trás da bike. O ar puro passa por um tubo conectado ao capacete do usuário.

O mecanismo, que ainda não tem previsão para ser comercializado, foi criado pensando em ciclistas de Pequim, onde muitas pessoas pedalam pelas ruas da cidade com altos índices de poluição. Veja vídeo da bicicleta em funcionamento no site do Monatran: www.monatran.org.br



Acidente mais caro do mundo gera prejuízo de R\$ 8 milhões no Japão

Segundo a polícia, o motorista que liderava o comboio de carros esportivos em uma Ferrari perdeu o controle e os demais não conseguiram frear a tempo. O passeio contava com um total de 20 superesportivos, que viajavam de Kyushu (sul do país) até a cidade de Hiroshima (oeste).

Colisão ocorreu em 2011 e envolveu ao todo 14 carros de luxo. Em meados de março, a polícia de Yamaguchi divulgou punição a 10 motoristas. No acidente, 10 pessoas ficaram levemente feridas. Os donos das Ferraris, da Lamborghini e de um Mercedes-Benz terão de pagar a punição.



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) 3333-7984 / 3223-4920

E-mail: jornal@monatran.org.br

Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores: Romeu de Andrade Lourenção Júnior

José Carlos Pacheco

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Maria Terezinha Alves

Francisco José Mattos Mibielli

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

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

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

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

PALAVRA DO PRESIDENTE

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

SC 401: uma rodovia fora do lugar

De acordo com definições do Anexo I do Código de Trânsito do Brasil, rodovias são vias rurais de rodagem pavimentadas, o que corresponderia, no meu entender, a uma via de transporte interurbano de maior velocidade.

Todavia, dentro da parte insular de Florianópolis, estranhamente temos sete rodovias estaduais ligando Floripa a si mesma. Dentre estas, sempre me chamou a atenção a importante SC 401, que apesar de ligar o centro a alguns dos bairros mais famosos da cidade, todos localizados na Ilha, convencionou-se chamar de “Rodovia Estadual”.

Com quase 20 quilômetros de extensão, a SC 401 está localizada em perímetro totalmente urbano,

altamente ocupado e povoado. 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 margeiam esta “rodovia” precariamente acabada.

Digo precariamente porque em toda a sua extensão é possível contar apenas duas passarelas para pedestres, muitas vezes mal utilizadas por motociclistas imprudentes e até por cidadãos mal intencionados.

A insegurança é ampliada pela iluminação deficiente e pela falta de sinalização da via. Desta forma, como se não bastasse o risco de um assalto, a rodovia ainda figura

como uma das campeãs no quesito violência no trânsito.

A falta de estrutura também é evidenciada, na ainda hoje SC 401 pela ausência de acostamento na maior parte da via, que ainda não conta com um sistema de drenagem eficiente, especialmente, próximo aos riachos que, não raro, transbordam levando ainda mais perigo e transtornos para todos que por ela transitam.

Quando de uma chuva mais forte, o perigo se torna ainda mais presente, pelas enormes poças de água que se formam ao longo da “rodovia”, pelo spray d’água que são lançados pelos veículos que vêm em sentido contrário, deixando os motoristas, por segundos, comple-

tamente cegos e sem direção, sem falar nos buracos que surgem, provocando prejuízos aos motoristas.

No verão, é um calvário a parte - para nós e para os turistas que curtem visitar a Ilha da Magia. Filas intermináveis com certeza estão marcadas na mente de todos que por ali passam.

A solução? Não me canso de sugerir. Quem sabe um dia, um administrador moderno e de coragem assuma a responsabilidade de pavimentá-la decentemente, iluminá-la e urbanizá-la, transformando-a numa bela avenida, digna de um lindo cartão postal.

Aliás, fazendo o mesmo com todas as SCs que serpenteiam pela cidade.



O eng. Edegar Martins, do DNIT, com a Diretora e a Orientadora da Escola Francisco F. da Luz, de Palmitos.

Coordenador do Projeto “Percepção de Risco” em SC visita escola de Palmitos

Em visita e supervisão do projeto “Percepção de Risco no Trânsito em Escolas Públicas Lindeiras às Rodovias Federais de Santa Catarina”, o Eng. Civil e Coordenador do Projeto, o Eng. Civil Edegar Martins, do DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes de Florianópolis/SC, esteve no município de Palmitos.

A Escola do Ensino Fun-

damental Francisco Fausto da Luz, situada às margens da BR 158 no Km 135, tem 260 alunos e recebeu o material educativo “Educando crianças para o trânsito” em 2009, e desde então, é participante do projeto.

Na ocasião, o Coordenador reuniu-se com a Diretora Salete Rodrigues e a Orientadora Educacional Bruna Riotti.

O agente de Trânsito do

DNIT, José Silvano clicou as imagens que mostram que a escola tem necessidades de reforma. Segundo a Diretora, a Secretária Municipal de Educação, Itelvina, já foi buscar recursos junto ao Governo do Estado.

Na oportunidade, foi discutido sobre a motivação e o estímulo para continuarem com as atividades de trânsito na escola e a utilização do blog.

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



Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

- III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:
- a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;
 - b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;
 - c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor.



DILMA ANUNCIA

R\$ 33 bilhões para saneamento, mobilidade urbana e pavimentação



A presidenta Dilma Rousseff anunciou a liberação de R\$ 33 bilhões para projetos de pavimentação, mobilidade urbana e saneamento básico. Dos R\$ 70 bilhões previstos pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para cidades de médio porte, R\$ 33 bilhões começaram a ser liberados no dia 6 de março. Do montante, R\$ 16,8 bilhões vão para saneamento, R\$ 7,9 bilhões para mobilidade urbana e R\$ 8,2 bilhões para pavimentação.

“O Brasil precisa de saneamento para atender o brasileiro que está saindo da miséria e que precisará de serviços públicos no país. Essa é uma questão republicana. De todas essas áreas [cujas obras foram anunciadas], a que mais me

mobiliza a colocamos maior volume [de recursos] é saneamento. Todos sabem que este é um fator que envolve também saúde pública e meio ambiente”, disse a presidenta Dilma Rousseff, em reunião com prefeitos e governadores, no Palácio do Planalto.

Segundo ela, os investimentos em mobilidade urbana também vão impactar na qualidade de vida dos brasileiros. Ela destacou que, nesse contexto, a frente de investimentos previstos para as cidades de médio porte é fundamental.

“O Brasil tem quantidade [significativa] de grandes e médias cidades. As médias representam grande volume. Portanto, precisamos tomar providências agora para que

não aconteça o que aconteceu com as grandes cidades brasileiras. Para as grandes, fazer metrô é fundamental. Esse é um passo importante porque tem a ver diretamente com a qualidade de vida das pessoas”, argumentou a presidenta.

Como exemplo, Dilma citou o teleférico construído no Morro do Alemão, comunidade de baixa renda do Rio de Janeiro. “É um transporte de massa estratégico. Além de transportar moradores, que levavam até duas horas e meia para se deslocar, ele virou uma atração turística do Rio de Janeiro”.

O Ministério das Cidades informou que já cadastrou 110 propostas de 71 municípios sobre mobilidade urbana.

Dnit quer ampliar projetos até o fim de 2013

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) espera contar, no fim de 2013, com uma carteira de contratos de R\$ 42 bilhões para projetos de manutenção e novas obras. Até o momento, o órgão contabiliza R\$ 14,7 bilhões, a serem aplicados em 17 projetos de investimento e 17 de manutenção e sinalização.

O órgão também montou um grupo de trabalho para fazer a atualização das normas de recebimento de serviço, com a participação de técnicos do Tribunal de Contas da União (TCU) na redação final.

Nos planos, estão ainda a licitação da manutenção da malha federal de 54 mil quilômetros, dos quais 48 mil já foram contratados e outros 6.200 estão em curso, de modo que os projetos possam estar concluídos e os editais lançados até o final de 2013.

Essas iniciativas foram descritas em audiência pública realizada no dia 20 de março,

na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) pelo diretor-geral do Dnit, Jorge Fraxe, que falou sobre os problemas estruturais do órgão que assumiu em setembro de 2011. Presidida pelo senador Fernando Collor (PTB-AL), presidente da comissão, a reunião durou quase sete horas. “Estamos mudando o modelo de contratação e gestão de empresas supervisoras, que até hoje não foram supervisoras nem fiscais, foram consultoras” disse Fraxe.

No modelo novo, se der erro na obra, a supervisora vai dividir o prejuízo com a construtora, passando a ser responsável pela quantidade e qualidade de todos os serviços, que serão pagos não mais pelo critério homem/hora, mas por produto, explicou Fraxe.

A supervisora, segundo ele, vai ter que apresentar o arquivo eletrônico da geometria e do volume das obras, para que no futuro os órgãos fiscaliza-



dores possam saber como foi pago o serviço. Fraxe defendeu o Regime Diferenciado de Contratação (RDC) adotado para as obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e da Copa do Mundo de 2014.

O modelo possui a modalidade de contratação integrada, por meio da qual o Dnit divide a gestão de risco com o merca-

do, sem aditivos, apenas pelo preço global. O único aditivo a ser concedido partirá da atuação do Estado em questões ambientais, desapropriações e realocação de pessoas pobres localizadas em área de domínio, disse Fraxe.

Ele também destacou iniciativa inédita do Dnit ao lançar o primeiro Plano Nacional de Controle de Tráfego. O

documento vai orientar qual estrutura de pavimento deve ser usada nas rodovias, com a utilização de equipamentos eletrônicos em substituição a processos técnicos manuais.

O órgão também lançou concorrência internacional, com regras do Banco Mundial, para o monitoramento de 50 trechos de rodovias, como forma de ajustar o modelo matemático de gestão de pavimento à realidade brasileira. Já o programa de sinalização de rodovias, o BR Legal, realizou licitações para investimentos de R\$ 4 bilhões nos próximos cinco anos.

Ética - Outra providência relatada por Fraxe foi a adoção do pregão eletrônico para serviços de manutenção, visando “favorecer a impessoalidade”. O diretor aproveitou para fazer uma rápida prestação de contas, informando aos senadores uma série de ações corretivas adotadas pelo órgão no início de sua gestão.

Jose Roberto de Souza Dias *



O que vale mais: um pedido da FIFA ou a orientação da OMS

O consumo de bebidas alcoólicas, mesmo em pequenas quantidades, aumenta o perigo de acidentes de trânsito - é o que afirma a *Organização Mundial da Saúde*. Esse risco não se restringe apenas aos condutores de veículos, mas também aos pedestres.

Até aí nenhuma novidade. Todos sabem que o álcool altera a visão, diminui os reflexos, retarda a capacidade de discernimento e, geralmente, está associado a comportamentos outros, como excesso de velocidade, não uso do cinto de segurança e até ao exibicionismo, tão comum nos “pegas” que ocorrem em algumas cidades brasileiras.

Pesquisas realizadas pela OMS são reveladoras. Mostram, por exemplo, que condutores e pedestres em muitos países possuem uma concentração de álcool no sangue que não lhes permite circular e caminhar com um mínimo de segurança. São considerados verdadeiros pontos críticos que se deslocam de um lado ao outro, prontos para se acidentarem.

O *Relatório Mundial sobre Prevenção de Traumatismos Causados no Trânsito* revela que os jovens, principalmente do sexo masculino, são os mais expostos aos acidentes de trânsito, principalmente à noite. Pode-se acrescentar, no que se refere ao Brasil, que os índices de acidentalidade aumentam nas saídas das “baladas”, dos shows, das praias e até dos jogos de futebol, na época em que se permitia o consumo de bebidas alcoólicas nos estádios e suas cercanias.

A OMS é a autoridade dirigente e coordenadora de toda a ação sanitária e preventiva das Nações Unidas. Estabelece normas e políticas de saúde pública baseadas em evidências científicas. Presta apoio técnico aos países e mantém uma constante investigação das tendên-

cias sanitárias internacionais.

Nesta segunda década do século XXI a saúde é uma questão compartilhada mundialmente, afinal todos estamos em uma mesma e única nave. É o caso das lesões provocadas por acidentes de trânsito, a guerra mundial dos tempos atuais. Segundo a OMS em média, a cada ano, morrem mais de um milhão de pessoas e milhões sofrem lesões ou ficam com algum tipo de deficiência. Esses números concentram-se, principalmente, nos países pobres e em desenvolvimento e representam um pesado custo pessoal, familiar e social. Em alguns países, como no Brasil, abalam as já sofridas estruturas de saúde pública. Deve-se considerar que a quase totalidade desses eventos são assistidas pelo sistema único de saúde, comprometendo ainda mais o atendimento hospitalar.

A OMS estima que o custo para os países em desenvolvimento está em torno de um a dois por cento do PIB, o que muito compromete outros projetos, como os programas de saúde e educação. No Brasil esse quadro é agravado pela prática, nos últimos anos, de políticas equivocadas de estímulo ao transporte individual e de abandono do transporte público. As péssimas condições do transporte urbano, de um lado, e a desoneração do carro, da moto e do combustível, do outro, jogam os brasileiros em ruas entupidadas e perigosas, fazendo crescer aceleradamente o número de acidentes, de vítimas e de mortos. Os alertas das autoridades mundiais de saúde parecem não repercutir no governo brasileiro que toma algumas medidas pontuais, mas que não tem o mínimo interesse em mudar o modelo de transporte que vem adotando.

As conclusões da OMS são perfeitamente claras quando afirmam que se nada for feito para inverter

as tendências atuais, nos próximos 20 anos as lesões provocadas por acidente de trânsito aumentarão dramaticamente em todo o mundo. E vão um pouco além ao apontarem que as pessoas mais vulneráveis, como crianças e idosos, serão as que mais sofrerão o impacto. Portanto, o País pagará um alto preço por não ouvir as recomendações das autoridades internacionais de saúde e insistir nas políticas desastrosas, imediatistas e eleitoreiras.

Enquanto isso, como sempre acontece no Brasil, se faz mais uma Lei. Desta vez consequente, apesar de certos exageros e algumas lacunas. Trata-se da chamada Lei Seca que tem por objetivo atacar um dos vetores dessa epidemia conhecida por acidente de trânsito.

Recente e excelente estudo realizado pelo Deputado Estadual Ismael dos Santos, iluminou a eficiência da Lei Seca no Estado de Santa Catarina. Mostra, por exemplo, que 75% dos municípios catarinenses não possuem um único bafômetro para as operações de fiscalização de trânsito, sendo que dos 295 municípios, 222 estão desaparelhados. O relatório afirma que em Santa Catarina há 131 equipamentos com as polícias Militar, Rodoviária Federal, Militar Rodoviária e Guardas Municipais. Em média, existe um bafômetro a cada 800 quilômetros ou um aparelho para cada 29,8 mil veículos, o que certamente inviabiliza um trabalho de maior vulto para a dissuasão dos infratores. Soma-se a isso a falta de efetivos e uma terrível burocracia que desloca os policiais para as delegacias, quase sempre lotadas e sem quadros suficientes para dar conta da crescente demanda. Apesar disso, a Polícia Militar, a Militar Rodoviária e a Rodoviária Federal, cumprem com qualidade sua missão constitucional e engana-se quem pensa que está

livre para cometer o crime de beber e dirigir e continuar impune.

Os governos, em suas várias esferas, são os responsáveis pela falta de efetivos e equipamentos. Por uma simples e única razão: o descumprimento da Lei. O artigo 320 do Código de Trânsito não deixa dúvidas ao afirmar que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, *exclusivamente*, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Portanto, não é a falta de dinheiro, muito pelo contrário, é o desvio dessa verba para outras finalidades que não as estipuladas pela Lei, que resulta na incapacitação operacional dos órgãos fiscalizadores.

O mais grave de toda essa situação é que somos campeões em acidentes de trânsito e o governo prefere ouvir e atender aos pedidos da FIFA em vez dos alertas constantes da *Organização Mundial da Saúde*.

Vai se construindo estádios em vez de escolas e hospitais, aplaude-se a Lei Seca, mas não se compram bafômetros, não se aumentam os efetivos e, pior ainda, libera-se a venda de bebidas alcoólicas nos jogos de futebol.

E, como se não bastasse, por 100 milhões de reais, uma cervejaria colocou seu nome em uma das arenas da Copa do Mundo. Tudo isso é muito revelador!

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP. Professor Adjunto da UFSC, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran. Secretário Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados e membro do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - CESUSC. Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária - NAV.

Santa Catarina terá comitê de prevenção de acidentes de trânsito

O Estado de Santa Catarina terá um comitê para prevenção de acidentes de trânsito. O anúncio foi feito no dia 7 de março, pelo secretário da Infraestrutura, Valdir Cobalchini, durante evento na sede da Polícia Rodoviária Estadual (PRE) quando recebeu o ranking dos acidentes em rodovias estaduais em 2012. Cobalchini e o comandante da PRE, tenente-coronel Norberto de Souza Filho, assinaram a exposição de motivos solicitando ao governador Raimundo Colombo que faça um decreto criando o comitê.

De acordo com o secretário, o objetivo do comitê é propor políticas e ações que visem a redução de acidentes de trânsito nas rodovias de Santa Catarina. “Com esse comitê, não teremos mais ações isoladas para a redução de acidentes de trânsito, e sim ações de Governo”, explicou Cobalchini,

acrescentando que devem fazer parte do comitê, além da Infraestrutura, o Departamento Estadual de Infraestrutura - Deinfra, Polícia Rodoviária, Departamento Estadual de Trânsito e Segurança Viária - Detran, secretarias da Saúde e Educação e instituições provadas ligadas ao trânsito.

Cobalchini justificou que Santa Catarina é o segundo estado no Brasil onde mais ocorrem mortes por acidentes de trânsito. Só nas rodovias estaduais, em 2012, foram 355 mortes no ato do acidente. “A ONU definiu os anos de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança do Trânsito, com o objetivo de nestes dez anos reduzir em 50% o total de acidentes de trânsito no mundo”, exemplificou.

De acordo com o secretário Cobalchini, o governador Raimundo Colombo autorizou obras de infraestrutura na maioria das rodovias que apresentaram altos índices de acidente. “Temos obras iniciando em todas



Valdir Cobalchini, Secretário de Governo da Infraestrutura

as regiões do Estado, com eliminação de pontos críticos e aumento da capacidade de tráfego, mas precisamos de ações que vão além da infraestrutura, e isso será proposto por esse comitê”, finalizou.

RANKING

O ranking divulgado pela PRE mostrou que rodovias que receberam investimentos em infraestrutura tiveram redução no número de acidentes. A SC-401, por exemplo, após a sua duplicação, apresentou uma queda no número de acidentes. Em 2011 ocorreram 246 acidentes com vítimas na SC-401. Em 2012, o número caiu para apenas 165, em uma redução de 32,93%. Os acidentes sem vítima tiveram uma queda de 19,19%. Ocorreram 615 em 2011 e 497 em 2012. O número de feridos em 2011 foi 317, em 2012 caiu para 207, com uma redução de 34,7%. Já o número de mortos teve uma queda de 40%. Foram 15 mortes em 2012 e nove em 2011.



SC-438 ocupa topo de ranking das rodovias estaduais de Santa Catarina mais perigosas

O trajeto de curvas e morros da SC-438, ligação entre Lages e Tubarão, é o que apresenta mais riscos aos motoristas que trafegam pelas rodovias catarinenses. A conclusão é do relatório da Polícia Militar Rodoviária (PMRv) apresentado neste mês de março e baseado em dados de 2012.

A SC-401, em Florianópolis, que ocupava o topo do último levantamento agora aparece como a sétima rodovia mais perigosa.

O relatório usa um cálculo que leva em conta os tipos de acidentes, com ou sem mortes, feridos e danos materiais e dá origem à Unidade de Padrão de Severidade (UPS). Foi a SC-438 que apresentou a UPS mais alta - 504 - com 31 mortos e 72 acidentes em 2012.

O aparecimento da rodovia no topo do ranking não surpreendeu o major da PMRv Fábio Martins. No relatório passado, ela ocupava a segunda posição e há oito anos figura entre as 10 mais perigosas.

O relevo acidentado - a Serra do Rio do Rastro está dentro da rodovia - e as curvas ajudam a explicar os perigos da 438, mas não são os únicos motivos. Movimento intenso de veículos pesados entre a Serra e o Litoral Sul, imprudência de motoristas e urbanização em torno dela também contribuem para essa realidade.

Martins acrescenta que ela é uma rodovia extensa, com 216 quilômetros - destes 12,5% oferecem mais riscos.

O relatório serve de guia para a polícia e governo tomarem medidas repressivas e preventivas. Ele está sendo distribuído aos comandantes

de postos rodoviários. Como o levantamento traz os trechos mais perigosos, é possível saber onde as autoridades devem agir, intensificando a fiscalização com radares e bafômetros. Ou ainda, onde o Estado deve investir em obras, melhorar a sinalização, reforçar uma faixa, ou colocar um redutor de velocidade. O secretário de Infraestrutura, Valdir Cobalchini, também recebeu uma cópia do estudo.

FALTA EDUCAÇÃO, SOBRA IMPRUDÊNCIA

O aumento de cuidados e fiscalização não são suficientes para diminuir significativamente o número de acidentes. O major Fábio Martins observa que falta ainda educação dos motoristas, que abusam da imprudência. Quando a velocidade está sendo monitorada em um percurso, o condutor acaba respeitando o limite ao passar nele, para não ser multado. Em compensação, acelera em outro trecho, o que vai mudando apenas os locais dos acidentes.

O relatório ainda mostrou um comparativo da quantidade de acidentes entre 2011 e 2012. Enquanto o número de feridos diminuiu de 6.397 para 6.143 (3,97%), o número de mortos aumentou. Foram 357 em 2011 e 414 no ano passado (15,9%). A explicação está na mudança do método de contagem. Até maio de 2012, eram consideradas apenas as mortes que ocorriam na rodovia. Depois, a PMRv passou a computar os óbitos acontecem em hospitais até 72 horas após o acidente. Nessas circunstâncias, foram registrados 59 mortes no ano passado.

Ildo Raimundo Rosa *



Os preocupantes custos da Lei Seca

A medida em que aumentam os incidentes vinculados à aplicação da Lei Seca vão surgindo problemas imprevistos, mas que, de forma contraditória, estão diretamente associados ao próprio sucesso dessa iniciativa.

O mais preocupante diz respeito à inexistência de equipamentos (bafômetros) essenciais a própria viabilidade da Lei, onde recentemente divulgou-se que para cobrir todo o território catarinense a Polícia Rodoviária disporia de tão somente 133, não chegando portanto a nível quantitativo a cobrir nem sequer todos seus municípios.

Contudo, talvez o problema mais insólito diga respeito ao despreparo dos segmentos de polícia judiciária para absorverem a crescente demanda sem comprometer o já burocrático atendimento, o que faz com que muitas vezes o encaminhamento da PRF para as delegacias acabe engessando várias equipes que estavam envolvidas com a blitz, reduzindo seu alcance e ao mesmo tempo colocando o próprio policial como condutor ou testemunha, obrigando-o no futuro a comparecer em audiências promovidas pelo Poder Judiciário.

Assim sendo, a postura adotada quando da fiscalização tende a priorizar a aborda-

gem administrativa, vinculada a aplicação de elevadas multas, retenção da carteira de motorista e do próprio veículo, reservando o enquadramento do art. 306 associado à prática de crime e, portanto, com a previsão de pena para os casos mais graves, em razão não só da alcoolemia como também pela prática de direção perigosa, portanto com um tipo penal de perigo concreto.

Outro aspecto referente à conduta penal prevista no art. 306 diz respeito a sua comparação com o uso de qualquer droga, previsto no art. 28 da Lei 11343/2006, onde as penas constantes são as de advertência, multa ou serviços prestados a comunidade, sem nenhuma previsão para penas privativas de liberdade, portanto não são consideradas como crime.

É extremamente sintomático que justamente no momento delicado em que a sociedade brasileira atravessa na sua convivência com as drogas, especialmente o crack, a criminalização se concretize através do álcool, especialmente em razão das dificuldades enfrentadas para caracterizar a presença de outras drogas.

Por sua vez, a ingestão de qualquer droga muitas vezes encontra-se justificada pelo livre arbítrio, sem levarmos em conta

que cada vez mais, a partir das drogas é que queremos relacionar-nos com os demais, já que no mundo virtual, onde de forma crescente estamos priorizando nossas relações, adotamos um papel onde a máscara cai quando somos impelidos a assumirmos uma relação normal, expondo nossas fraquezas e nossa inevitável condição humana.

As constatações de tais vulnerabilidades deverão conscientizar-nos de que, apesar de necessária, a existência da atual legislação de *per si* não resolverá o drama gerado a partir das 46.000 mortes causadas pelo trânsito brasileiro tão somente no ano de 2012, talvez tenhamos agora a partir do próprio incremento da arrecadação, condições de investir maciçamente em prevenção, educação e tratamento visando formar futuras gerações mais conscientes e não tão dependentes da repressão, do exacerbamento das penas e do fortalecimento da fiscalização.

* 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.

Governo quer endurecer punição por ultrapassagem irregular

Após endurecer as regras da Lei Seca, elevando a multa e ampliando os meios de prova da embriaguez, o governo federal decidiu apertar o cerco aos motoristas negligentes nos pontos mais críticos das estradas brasileiras: os trechos onde a proibição de ultrapassagem é sistematicamente ignorada.

Para isso, técnicos dos Ministérios da Justiça e das Cidades elaboram um texto substitutivo ao Projeto de Lei 2.872/2008, que atualiza o Código de Trânsito Brasileiro e que está atualmente na Câmara. O valor da multa por ultrapassagem proibida, pelas novas regras em construção, deve mais que dobrar. Atualmente, varia de R\$ 85 a R\$ 191, dependendo da infração e do local.

Para que a ideia seja posta em prática, o governo trabalha em parceria com a Frente Par-



lamentar em Defesa do Trânsito Seguro, que pode apresentar o substitutivo. A expectativa é que, a exemplo da lei que endureceu as punições para quem dirige embriagado, o projeto que trata das ultrapassagens irresponsáveis seja aprovado pelo Congresso Nacional em menos de um ano. O principal argumento do Poder Executivo para encabeçar a empreitada vem das estatísticas da Polícia Rodoviária Federal (PRF). Segundo

o órgão, 44% das mortes nas estradas federais são resultantes de colisões frontais e 15% estão vinculadas a ultrapassagens indevidas.

Os números se referem ao período do carnaval 2013, quando 157 pessoas perderam a vida nas estradas brasileiras. Mas refletem a dinâmica dos acidentes ao longo do ano. Para o secretário de Assuntos Legislativos do Ministério da Justiça, Marivaldo Pereira, é

preciso, em nome do princípio da proporcionalidade, atualizar o valor das multas para as infrações que envolvem ultrapassagem. As ultrapassagens indevidas têm consequências muito graves, resultam em acidentes com alto nível de mortalidade. Então, é razoável que sejam punidas de maneira mais rigorosa do que são hoje, destaca Marivaldo. Embora não crave o reajuste a ser considerado no substitutivo, ele destaca que seguirá os parâmetros da Lei Seca.

O atual Código de Trânsito Brasileiro descreve oito infrações que envolvem ultrapassagem. Sem dúvida, porém, a mais perigosa - e que a revisão na lei tentará coibir com mais rigor - é aquela feita pela contramão, em curvas e aclives, onde o motorista não consegue ver quem vem em sentido oposto. Mas a ideia é

endurecer a punição para todos os apressadinhos que ignoram a faixa amarela contínua pintada no asfalto, que define os trechos nos quais a ultrapassagem é proibida.

Para o deputado Carlos Zaratiní (PT-SP), autor do projeto que o governo tenta melhorar, a ultrapassagem de risco é, de fato, um dos problemas mais graves do trânsito brasileiro. A colisão frontal pode não ser o tipo de acidente que mais acontece. Mas, quando acontece, é praticamente mortal. Assim como a colisão lateral com motocicleta, que é também muito perigosa, destaca.

Para o deputado, as alterações feitas no projeto pela então relatora da matéria na Comissão de Viação e Transportes, a ex-deputada Rita Camata (PSDB-ES), deixaram o texto pronto para votação.

Falta de mobilidade provoca prejuízos sociais e ambientais nas cidades

Especialista destaca integração de modais para solucionar mobilidade urbana

O presidente da Associação Brasileira de Monotrilhos e dirigente do Consórcio Floripa em Movimento, Halan Moreira, enfatizou a integração de diferentes meios de transporte como forma de desenvolver a mobilidade urbana nas cidades. Soluções como o Monotrilho, implantado com sucesso em diversos países, também, foram destacadas pelo palestrante durante o Fórum Internacional sobre Mobilidade Urbana, no dia 4 de Abril, no hotel Majestic, em Florianópolis.

Com mais de 50% da população brasileira vivendo nos centros urbanos, as gran-



des cidades vêm enfrentando uma série de problemas estruturais devido ao crescimento não planejado, principalmente em relação ao tema mobilidade. Além disso, segundo Moreira, é fácil constatar como a qualidade dos transportes afeta a qualidade de vida e o bolso da população em geral. “Se uma pessoa perde 2 horas por dia para ir e voltar do trabalho, em cinco dias por semana, ela perde 480 horas ao ano.

Considerando que o salário de uma pessoa é de R\$ 5,00 hora ou R\$ 880 /mês o custo social por pessoa será de R\$ 2.400 /ano sem o custo da passagem e o custo ambiental. Isto demonstra que a situação do transporte público traz prejuízos gigantescos a toda sociedade que fica impedida de produzir”, afirmou.

Como fazer a população abrir mão do conforto de seu carro para usar um modelo de transporte diferente? Para

Moreira, é preciso conhecer a realidade de cada cidade e o perfil da população. “Um bom exemplo é Florianópolis que tem a segunda maior renda per-capita do país, perdendo somente para Brasília, aqui a população não abre mão do conforto de seu carro, ela pode pagar por isso. Neste caso, é preciso apresentar uma proposta que ofereça o mesmo conforto e autonomia do carro para as pessoas, sem mudar as características da cidade”, afirmou.

O palestrante explicou que nenhuma solução vai resolver isoladamente o problema de mobilidade urbana. É preciso integração. Representante do Consórcio Floripa em Movimento, Moreira falou dos estudos que o grupo está desenvolvendo na região da Grande Florianópolis. A proposta prevê a implantação de três meios de transporte que serão integrados aos sistemas já existentes (táxis, ônibus,

carros), valorizando também o uso de bicicletas. O destaque será a inserção de um Sistema Inteligente de Transporte Público, o POD-SIT. Um sistema de alta capacidade, operado por uma central de monitoramento e controle que dispensa condutor. “Não é poluente e além de ajudar a preservar o meio ambiente, é mais rápido e seguro, em relação aos transportes tradicionais e garante o conforto que a população encontra hoje no seu carro”, garante.

No projeto do consórcio também está previsto o uso de Transporte Marítimo e Monotrilho, combinado as melhores tecnologias existentes com as características da cidade. O estudo do Floripa em Movimento será avaliado pelo Governo do Estado junto com o projeto de mais um grupo empresarial concorrente. O modelo escolhido será conhecido até o final de junho.

Fórum Internacional de Mobilidade Urbana: Florianópolis tem jeito?

Realizada nos dias 3, 4 e 5 de abril, a terceira edição do Fórum Internacional de Mobilidade Urbana reuniu especialistas do Brasil e do mundo para discutir acessibilidade, planejamento urbano e infraestrutura nas cidades, equipamentos, logística e meios de transporte que podem melhorar o dia a dia da população. O evento aconteceu no Hotel Majestic, em Florianópolis.

Como não podia ser diferente, a tônica foi a necessidade de a capital catarinense investir em alternativas de transporte sustentável, com estrutura para o uso da bicicleta, locomoção a pé e transporte público de qualidade, deixando de lado a cultura do carro tão prejudicial ao sistema viário atual.

O diretor executivo da ONG canadense 8-80 cities (em português Cidades Voltadas para Públicos de 8 aos 80 anos), Guillermo Peñalosa, aponta que Florianópolis vive os problemas do congestionamento por priorizar a ampliação dos espaços para o uso do automóvel.

Ele, que foi um dos responsáveis pela reurbanização de Bogotá, na Colômbia, reconhece que

o discurso da mobilidade sustentável já é explorado em Florianópolis, mas é preciso transcender e partir para a prática. Peñalosa apontou exemplos para mostrar como é possível evoluir com agilidade na administração pública.

“A decisão de fechar o largo da Times Square para carros e deixar exclusivamente para pedestres levou apenas 30 dias. Também foi em um mês que Chicago construiu a primeira ciclovia. A mudança de postura a favor de uma mobilidade sustentável não é um problema financeiro, mas técnico e político.

Quanto mais se constrói estradas, mais carros haverá nas ruas”, observa Peñalosa.

O especialista acredita que Florianópolis poderia ser um exemplo internacional de qualidade de vida se houvesse investimento na humanização da mobilidade. Uma cidade com menos emissão de gás carbônico, recreação e saúde para todos ao invés da ansiedade e obesidade provocada pelo tempo perdido no trânsito.

Já o diretor da ONG holandesa International Bicycle Consultancy (Consultoria Inter-

nacional de Bicicleta), Ton Dagers, afirma que investir mais em ciclovias e transporte coletivo traz, inclusive, economia para uma cidade que conta com 60% do território de áreas de proteção permanente (APP). Isso porque as construções não precisariam de tantas vagas de garagens.

“A natureza é bela, mas nas minhas visitas percebi que nos últimos 10 anos aumentou o número de carros, houve pouco aumento de ciclovias e nenhuma melhoria em transporte de massa. É preciso definir como vão querer manter a bela imagem de

Floripa no mundo”, questiona Dagers.

AUSÊNCIAS

Lamentavelmente, nenhum prefeito da Grande Florianópolis participou do Fórum. Justifica-se esta ausência com a afirmação de que “as cidades estariam aguardando o resultado do estudo contratado em março de 2012, pela Secretaria de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis, que irá apontar qual é o modal de transporte que deve ser adotado para desafogar o trânsito”. Ainda bem que, pelo menos, a SDR se fez presente no evento e apoiou a sua realização.

Todavia, outro fato inusitado chamou a atenção, segundo o jornal Notícias do Dia, Hamilton Adriano, presidente da Shop-Consult, empresa que organiza o Fórum Internacional sobre Mobilidade Urbana, teve de cancelar o workshop que seria apresentado pelo maior especialista mundial no uso de bikes, o colombiano Gil Peñalosa, por falta de quórum. Se bem que uma das razões para este esvaziamento pode ter sido o alto valor cobrado por esta parte do evento: R\$ 990,00.

“Se convidarmos as pessoas para usar carros, elas usarão.

Se oferecermos estrutura para pedestres, elas aceitarão”.

Guillermo Peñalosa, durante o 3º Fórum Internacional de Mobilidade Urbana.



MONATRAN é convidado para integrar Comitê Regional de Mobilidade Urbana

O MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito foi convidado pelo secretário de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis, deputado Renato Hinnig, a integrar o Comitê Regional de Gestão Integrada de Mobilidade Urbana, instalado no dia 1º de março.

Presidido por Hinnig, o comitê tem como objetivo a promoção, articulação e planejamento das políticas setoriais junto a órgãos públicos federais, estaduais, municipais e sociedade em geral. “Precisamos estruturar de forma sólida este comitê para que as ações sejam realizadas ordenadamente e por técnicos que entendam do assunto e com a participação de todos. Assim poderemos começar a planejar a mobilidade como Região e não em municípios isolados, para que os problemas sejam resolvidos de forma definitiva e não paliativa dando mais quali-

dade de vida aos moradores da Grande Florianópolis”, explicou o secretário Regional.

O convite foi oficializado no dia 21 de março, no gabinete de Hinnig, durante reunião com o presidente do MONATRAN, Roberto Alvarez Bentes de Sá. Na oportunidade, Bentes falou sobre o posicionamento da entidade com relação aos projetos de mobilidade para a Grande Florianópolis, reforçando a simpatia pelas ideias que privilegiem o transporte coletivo ao invés do individual.

“Achamos o momento inoportuno para a construção de mais uma ponte de acesso à Ilha. Afinal, já temos muitos veículos circulando por ela. Por isso cremos que a melhor saída seria a implantação de projetos que tirassem os automóveis das ruas, com investimentos pesados em um transporte de massa de qualidade, através de meios que não ocu-

pem o tão escasso espaço das vias de nossa cidade, como, por exemplo, o Transporte Marítimo e o Monotrilho”, enfatizou Bentes.

Desta forma, na próxima reunião do Comitê, a ser realizada no dia 22 de abril, o MONATRAN já se fará presente, a fim de contribuir diretamente para a Mobilidade Urbana da Região Metropolitana de Florianópolis.

ENTENDA O FUNCIONAMENTO DO COMITÊ

O comitê está sendo formado por representantes de órgãos ligados a mobilidade e infraestrutura para que indiquem um representante que fará parte deste Comitê Gestor, como a Secretaria de Infraestrutura, Deinfra, Deter, Defesa Civil, Secretaria de Desenvolvimento Sustentável entre outros. Cada Prefeitura e Câmara de Vereadores também deverão indicar um representante para que participe

das reuniões trazendo as reivindicações e soluções de cada um dos 13 municípios que fazem parte da Região da grande Florianópolis.

Também poderão participar do grupo, membros de entidades organizadas e empresários do ramo dos transportes, seja marítimo, terrestre ou aéreo para saber quais as dificuldades encontradas por cada um deles, ajudando assim a detectar os principais problemas.

CRIAÇÃO DO COMITÊ

Há algum tempo o secretário de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis Deputado Renato Hinnig está engajado nas discussões sobre Mobilidade Urbana. Depois de

uma reunião convocada pela SDR no mês de abril de 2012, onde as maiores autoridades do setor não compareceram, o secretário pediu ao governador Raimundo Colombo que fizesse um decreto criando um Comitê Gestor da Mobilidade Urbana e que o próprio secretário gostaria de estar à frente.

Com a instituição do Comitê, o primeiro passo está sendo fazer um diagnóstico da situação atual, para com a ajuda de especialistas traçar um prognóstico e depois apresentar projetos de curto, médio e longo prazo, para resolver os problemas de Mobilidade Urbana na Grande Florianópolis.

Governo do Estado habilita propostas de solução de mobilidade urbana

No dia 1º de março, durante a instalação do Comitê Regional de Gestão Integrada de Mobilidade Urbana, o engenheiro da SC Participações e Parcerias - SCPAR, Guilherme Medeiros, esclareceu sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse que analisa os projetos de transporte coletivo de massa, apresentando as propostas escolhidas pelo governo do Estado. São elas:

- **Grupo CCR/S** - A proposta para Florianópolis prevê transporte marítimo integrado a um sistema de teleférico.
- **Floripa em Movimento** - Prevê a inserção do POD -SIT, (System Urban Intelligence) um veículo ainda inédito no Brasil, operando com um moderno sistema que dispensa condutor, sendo comandado a partir de uma central de monitoramento eletrônico. A proposta sugere também o uso de Transporte Marítimo e Monotrilhos, compondo desta maneira uma combinação de diferentes modais, para ao fim de oferecer à população qualidade, segurança e acessibilidade.

As empresas terão 120 dias pra finalizar os projetos, para depois haver a definição de qual projeto será escolhido. As empresas selecionadas pelo grupo gestor de mobilidade do Governo do Estado, nos projetos de transporte de massa já estão trabalhando em conjunto com o Comitê para que haja entendimento entre necessidades e o que realmente será colocado em prática.



Roberto Alvarez Bentes de Sá (MONATRAN) e Renato Hinnig (Secretário de Estado)



JUDICIÁRIO

MPE quer tirar carteira de nutricionista acusada de atropelar jovem em São Paulo

Gabriella Guerreiro foi flagrada dirigindo com a CNH vencida desde julho de 2011, quando atingiu Vitor Gurman, na Vila Madalena. Ele morreu após ficar cinco dias em coma

O Ministério Público Estadual (MPE) de São Paulo pediu, no dia 21 de março, que a nutricionista Gabriella Guerrero Pereira - suspeita de atropelar e matar o administrador Vitor Gurman, de 24 anos, em julho de 2011, na zona oeste da capital - entregue sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) à Justiça e deixe de frequentar locais que vendem bebida alcoólica.

Para isso, a promotora do 5.º Tribunal do Júri, Mildred de Assis Gonzalez, solicitou medidas restritivas à mulher, de 30 anos. Imagens gravadas nos últimos meses pela produção do programa CQC, da TV Bandeirantes, e divulgadas no dia 18 de março mostram Gabriella dirigindo, embora sua CNH estivesse vencida



desde julho.

No dia 20 de março, o advogado da nutricionista, José Luís de Oliveira Lima, confirmou que o documento também foi suspenso no dia 15. "Fico indignada em saber que essa moça continua dirigindo com uma habilitação que não

está regular", disse a promotora.

"Vou ver medidas que possam fazer com que a liberdade dela seja restringida, para que sintam um pouco o estrago que fez para uma família inteira", afirmou.

Segundo a promotora, a nutricionista, que na noite do acidente estava com o namorado,

terá 48 horas para entregar a CNH à Justiça, no Fórum da Barra Funda, zona oeste. Oliveira Lima disse que recorrerá em caso de intimação. "Ela não foi sequer denunciada e o MPE já quer impor medida restritiva? Não me parece ter nenhum

cabimento legal", disse o advogado. Ele acrescentou que sua cliente não está mais dirigindo.

Atropelamento - O atropelamento aconteceu no dia 23 de julho de 2011, por volta das 3h30, na rua Natingui, Vila Madalena. Gabriella perdeu o controle do jipe Land Rover que dirigia, bateu em um muro, atingiu Gurman e tombou. Ele estava na calçada.

Os soldados Cláudio e Silva, que atenderam a ocorrência 20 minutos depois, dizem que Gabriella parecia embriagada. E seu namorado, o engenheiro Roberto Lima, de 34 anos, proprietário do carro - que estava no banco do passageiro. Após o acidente, a vítima foi internada e ficou em coma por cinco dias, mas não resistiu.

Parecer contra o bafômetro abala o rigor da Lei Seca

O parecer da Procuradoria-Geral da República contra o artigo que prevê punições administrativas ao motorista que se negar a fazer o teste do bafômetro foi uma ducha de água fria em meio à euforia gerada pela atualização da Lei Seca. A nova lei, que entrou em vigor no fim de 2012, instituiu a tolerância zero, endureceu o valor de multas e autorizou o uso de testemunhas e imagens para comprovar embriaguez ao volante. Agora, as autoridades de trânsito temem um retrocesso no rigor da lei.

No despacho, o procurador-geral Roberto Gurgel sustenta que as sanções são inconstitucionais, porque não pode haver punição contra alguém que se nega a criar prova contra si. O parecer foi solicitado pelo Supremo Tribunal Federal (STF), que analisa a Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin) n.º 4.103, de 2008, impetrada pela Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel) contra a Lei Seca. Hoje, o motorista está sujeito à multa de R\$ 1.915,40, retenção da carteira de habilitação e recolhimento do veículo.

INFRAÇÃO

A multa para quem é flagrado di-



Procurador Roberto Gurgel

rigindo alcoolizado ou sob efeito de outra substância psicoativa é de R\$ 1.915,40. A pena é a mesma para quem se recusa a fazer o teste do bafômetro. O veículo e a habilitação são retidos também. Pela lei, qualquer concentração de álcool no sangue ou ar alveolar já caracteriza uma infração. Casos de concentração igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama por litro de ar alveolar estão sujeitos à detenção de seis meses a três anos, além de multa e suspensão ou proibição de condução.

A Associação Nacional dos Departamentos de Trânsito (AND) argumenta que a garantia do direito individual da presunção da inocência, na qual se baseia Gurgel, não pode se sobrepor aos direitos coletivos da sociedade. "As estatísticas demonstram que justamente os dispositivos da Lei Seca questionados pela Adin reduziram o número de acidentes e de sequelados em nosso país, que atingem mais de 40 mil mortes e cerca de 200 mil feridos a cada ano", diz, em nota, a AND. De acordo com a entidade, que representa os 27 Detrans do país, a intensificação da fiscalização de trânsito e ações educativas com o uso do bafômetro resultaram em uma diminuição substancial da violência no trânsito.

JURISTAS SÃO CONTRA AS SANÇÕES PREVISTAS

Apesar de se declararem a favor do bafômetro nas fiscalizações, advogados concordam com o entendimento jurídico da Procuradoria-Geral da República (PGR). Para o vice-presidente do Instituto Brasileiro de Ciência do Trânsito e Transporte, advogado José

Almeida Sobrinho, as sanções administrativas ferem o princípio de que ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo. "O que poderia ser feito é uma mudança na lei para que se possa considerar a embriaguez presumida quando o motorista recusar o bafômetro", opina.

Para o presidente da Academia Brasileira de Direito Constitucional, Flávio Pansieri, a lei que previu a punição para o motorista que se nega a soprar o etilômetro é um erro. "Não existe o hábito no Congresso Nacional de se pensar na constitucionalidade dos dispositivos." Por isso, segundo ele, a PGR cumpriu com seu dever. "Ela não pode permanecer em silêncio", afirma.

"O parecer da PGR não desqualifica a Lei Seca. As mudanças atuais vieram para ajustar os instrumentos de prova e superar essas discussões. A postura do procurador é prudente e não midiática", concorda o advogado especialista em trânsito, Marcelo Araújo. Segundo ele, a previsão legal de outros meios de prova na nova Lei Seca pode fazer com que este dispositivo deixe de ser analisado pelo STF.



Projeto defende política de mobilidade para as metrópoles brasileiras

LEGISLATIVO

A Câmara analisa projeto que cria a Lei de Mobilidade na Metrôpole. A proposta (PL 4881/12), estabelece diretrizes para a execução da política metropolitana de mobilidade, cria o Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e o Sistema de Informações e Planejamento dos Transportes Metropolitanos (Siptram).

“Uma política nacional de desenvolvimento das regiões metropolitanas brasileiras requer propostas legislativas que equacionem os graves problemas de ordenamento territorial e gestão de serviços públicos decorrentes da fragmentação da metrópole em vários municípios”, destacam os autores do projeto, o deputado Carlos Zarattini (PT-SP) e o ex-deputado José de Filippi.

A chamada Política Metropolitana de Mobilidade Urbana constitui um conjunto de conceitos, objetivos e diretrizes, a partir dos quais União, estados, Distrito Federal e municípios estabelecerão critérios para a organização metropolitana do sistema de transporte com o objetivo de garantir a mobilidade da população



Deputado Carlos Zarattini (PT-SP)

nestas regiões. No caso do projeto, é considerada região metropolitana o agrupamento de municípios limítrofes que, juntos, tenham pelo menos um milhão de habitantes.

Veículos não motorizados

Entre as diretrizes dessa política, o projeto lista a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. São ainda diretrizes a integração metropolitana entre os modos e serviços de transporte urbano; e a redução do tempo de casa para o trabalho, em função das melhorias

nos transportes públicos. “Infelizmente, nas últimas décadas, o poder público tem priorizado o transporte individual em detrimento do transporte coletivo, o que é prejudicial, principalmente para as camadas mais pobres da população”, justificaram os parlamentares.

As ações decorrentes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana serão executadas, dentre outras formas, por meio do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e pelo Siptram. O pacto será coordenado por um Conselho Gestor formado pela União e por representantes das Câmaras Técnicas.

Circulação

Essas câmaras serão constituídas pelo Siptram e terão entre suas atribuições estabelecer um plano estratégico metropolitano de gerenciamento da mobilidade de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e demais projetos complementares que possam integrar os sistemas locais às principais vias de acesso metropolitano. Elas facilitarão também a circulação de veículos não motori-

zados; construirão terminais de transportes que envolvam a oferta de serviços e comércio do entorno das áreas metropolitanas; e definirão uma política metropolitana de gerenciamento de vagas em estacionamentos.

Fontes de financiamento

O projeto autoriza o Poder Executivo a constituir o Fundo Metropolitano do Transporte Público com a finalidade de dar suporte ao planejamento integrado e às ações conjuntas de interesse comum de União, estados e municípios integrantes das regiões metropolitanas.

Esse fundo será formado por recursos de diversas fontes, como estados e municípios; empréstimos nacionais, internacionais e outras contribuições financeiras; e doações de pessoas físicas ou jurídicas. O Fundo Metropolitano do Transporte Público integrará o orçamento anual da União e terá a aplicação dos recursos supervisionada por um conselho integrado por representantes de União, estado, prefeituras da Região Metropolitana e sociedade civil.

Não obedecer conversão obrigatória passará a ser infração de trânsito



A Câmara dos Deputados começa a analisar projeto de lei que cria mais uma infração de trânsito. Apresentado pelo deputado federal Marcelo Almeida (PMDB-PR) (foto), o projeto de lei 5225/2013 acrescenta ao artigo 185-A do Código de Trânsito Brasileiro a infração de “deixar de realizar manobra de conversão obrigatória, à esquerda ou à direita, de acordo com a sinalização e quando estiver na faixa exclusiva destinada à conversão”. Quando aprovado o projeto, esta passará a ser uma infração média, com aplicação de multa de R\$ 85,13 e inclusão de quatro pontos na Carteira de Habilitação.

Atualmente, esta manobra não é tipificada como infração de trânsito. Muitos motoristas, inclusive, aproveitam as faixas destinadas à conversão à direita ou à esquerda para ultrapassar outros veículos que formam filas em faixas para seguir em frente. Como esta é uma manobra que contraria a sinalização de trânsito (horizontal e vertical), Almeida defende a criação da nova infração.

“Por definição, as placas de regulamentação são imperativas e a sua desobediência configura uma infração. Nesse caso, existem as placas regulamentadas de vire à esquerda (R-25) e vire à direita (R-25b), mas não existem as infrações. É isso que queremos corrigir”, justifica o deputado.

Almeida lembra que a sinalização horizontal, com a faixa branca contínua acompanhando a conversão desejada pela engenharia de tráfego, deve ser acompanhada pelas placas R-8 ou R-8b (Proibido Mudar de Faixa de Trânsito, à esquerda ou à direita), para melhor orientar os motoristas e tipificar a infração.

Multas de trânsito poderão financiar carteira de motorista para mais pobres

O presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), senador Clésio Andrade (PMDB-MG), apresentou um Projeto de Lei que direciona o valor arrecadado com multas de trânsito para financiar a carteira de motorista para quem ganha até três salários mínimos (PLS 38/2013). Segundo ele, o objetivo da proposta é permitir que as pessoas de baixa renda possam trabalhar como motoristas profissionais.

Ao defender a medida, Clésio apontou o elevado custo para se obter uma carteira. O senador afirma que tanto um condutor amador de categoria B que queira obter uma carteira profissional de categoria C ou D como o motorista profissional que queira migrar entre as categorias C, D e E tem de gastar cerca R\$ 1,6 mil com cursos e documentação. Sua proposta define como baixa renda as pessoas com renda mensal de, no máximo, três salários mínimos.

O presidente da CNT argumenta que, além de oferecer qualificação a pessoas que de outra forma estariam desempregadas ou subempregadas, o projeto pode

atender setores que precisam de mão de obra qualificada. Como exemplo, o senador cita a própria área na qual atua: segundo ele, há no setor transportador uma demanda por 40 mil vagas para motoristas habilitados e, se nada for feito, “existe a expectativa de um apagão de mão de obra no setor”.

Os recursos para financiar a aquisição da carteira teriam origem nas multas de trânsito, que atualmente são utilizadas para financiar as seguintes atividades: sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Para incluir nessa lista a carteira de motorista, o projeto altera o artigo 320 do Código Brasileiro de Trânsito (CBT).

Apresentado na semana passada, o projeto está na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado (CCJ), onde aguarda decisão terminativa – ou seja, se for aprovado, poderá ser enviado diretamente à Câmara dos Deputados, sem ter de passar pelo Plenário do Senado, a não ser que haja recurso de algum senador para isso.

Obras não melhoram mobilidade urbana

Estudo do Ipea analisou dados do IBGE sobre o tempo de deslocamento casa/trabalho no Brasil

As obras para melhoria da mobilidade urbana no Brasil não têm sido eficazes e os problemas voltam poucos anos depois, segundo constatou estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). O estudo analisou dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sobre o tempo de deslocamento casa/trabalho no Brasil.

A pesquisa, que compreende o período entre 1992 e 2009, mostra que, em determinado período, houve ligeira redução no tempo gasto de casa para o trabalho em locais como o Rio de Janeiro e Brasília. Na capital fluminense, contribuiu para isso a construção da Linha Amarela do metrô e de nove estações, enquanto em Brasília começou a operar o sistema de metrô, além da



inauguração de mais uma ligação entre o Lago Sul e a Zona Central da cidade, a Ponte JK.

Essas melhoras, no entanto, não se estenderam por muito tempo, já que “a expansão da infraestrutura pode ajudar a reduzir os tempos de viagem por um certo período, mas seus efeitos positivos diminuem com o tempo, à medida que a demanda de viagens se aproxima do ponto de saturação do sistema em

termos da capacidade máxima de passageiros e veículos”, diz o estudo.

Segundo o Ipea, a melhoria pontual só foi possível em função de uma série de reformas feitas em um intervalo curto entre elas, como no caso de outras duas capitais: São Paulo e Belo Horizonte. “A expansão da capacidade dos sistemas de transporte se deu de maneira mais gradual ao longo do tempo e foi aparentemente menos bem-sucedida

em trazer melhorias significativas nas condições de transporte”.

O pesquisador Rafael Pereira, responsável pelo estudo, não acredita em falha de planejamento dos governos. “Houve um crescimento da frota e de demanda por transporte que fugiu ao controle. Depende de fatores como a economia, como ela vai se comportar ao longo dos anos, por exemplo. E algo acontece para que essas obras acabem se tornando ultrapassadas na solução do problema”.

No entanto, existem casos em que as obras não foram paliativas. Pereira entende que cada estado deve analisar a questão de acordo com sua realidade. “Em Curitiba e Porto Alegre a população também cresceu, assim como a renda, e as obras estabilizaram o tempo que as pessoas passam no trânsito. Em Curitiba, a ‘metronização’ dos ônibus, através de corredores exclusivos, funcionou. Por que em outros locais não funciona com a mesma eficácia? Isso tem que ser investigado em cada estado”.

Cafeína pode salvar vidas de motoristas, diz estudo

Um estudo publicado no British Medical Journal descobriu que motoristas que consomem café têm 63% menos chances de se envolver em acidentes. A pesquisa foi feita por cientistas australianos do George Institute for Global Health, em Sydney.

Para chegar nessa conclusão, os cientistas acompanharam 1.047 motoristas. Cada participante deveria dirigir um caminhão com pelo menos 10 toneladas e percorrer pelo menos 200 km. De todos os motoristas estudados, 530 já tinham se envolvido em acidentes automobilísticos enquanto trabalhavam nos 12 meses anteriores ao começo do estudo.

Além do consumo de cafeína, os

cientistas também consideraram o peso dos motoristas, a rotina de trabalho, de exercícios e de sono, o consumo de álcool e as distâncias percorridas. Todos esses itens fazem parte de uma estratégia complementar para manter o estado de alerta na direção, segundo os pesquisadores.

Cerca de quatro em cada dez participantes, o equivalente a 43% dos motoristas, consumiam produtos com cafeína para manter o sono longe enquanto dirigiam. Após analisarem todos os fatores envolvidos, os resultados mostraram que os motoristas que consumiram substâncias com cafeína tinham uma probabilidade 63% menor de dormir ao volante em comparação com os motoristas que não tomam cafeína.

Com isso, os cientistas concluíram que o consumo de cafeína para manter o motorista acordado durante a condução pode protegê-lo do sono e salvar sua vida. Porém, os cientistas destacam que o efeito estimulante da cafeína não é duradouro e que não deve ser considerado um substituto do sono.



América Latina faz esforço insuficiente em segurança viária

O responsável da OMS destacou México, Peru, Colômbia e Argentina como os países que realizaram os maiores progressos em segurança viária



A América Latina está fazendo grandes esforços para melhorar a segurança viária, mas que ainda não são suficientes, disse o chefe de Prevenção de Acidentes e Incapacidade da Organização Mundial da Saúde (OMS), Etienne Krug (foto acima).

É possível fazer mais em nível político para melhorar a legislação em muitas áreas. A condição é a vontade política e esta não existe em todos os países, comentou à imprensa em Genebra ao apresentar o relatório sobre A Situação Global da Segurança Viária 2013.

O responsável da OMS destacou México, Peru, Colômbia e Argentina como os países que realizaram os maiores progressos em segurança viária e que atualmente se encontram entre os que menos registram vítimas de

acidentes de trânsito em nível mundial.

Além disso, elogiou o Brasil e sua chamada Lei Seca (a proibição de dirigir com qualquer grau de álcool no sangue), que permitiu reduzir significativamente o número de acidentes de trânsito e de vítimas.

Esses tipos de acidentes causam 1,24 milhão de mortes e 50 milhões de feridos por ano, um número que embora se mantenha estável há três anos, é considerado pela OMS como inaceitável por ser ainda muito alto.

Entre os jovens de 15 a 29 anos, os acidentes de trânsito são a principal causa de mortalidade e, em geral, são a oitava causa de morte entre pessoas de todas as idades.

Os especialistas consideram que, se não forem tomadas medidas de urgência, os acidentes automobilísticos passarão do posto oito ao quinto entre as maiores causas de mortes no mundo em 2030.

Só 28 países, que representam 7% da população mundial, contam com legislações que cobrem adequadamente os maiores fatores de riscos: beber álcool e dirigir, velocidade excessiva e falta de uso de cinto de segurança, do capacete por parte dos motociclistas e de sistemas de retenção de crianças.

Nas Américas, a taxa de mortalidade por acidentes de trânsito é de 16,1 mortos por cada 100 mil habitantes.

Instituto Avante Brasil lança *Campanha Zona 30*: MENOS VELOCIDADE, MAIS VIDA

Objetivo é estimular a implantação de zonas com limite de velocidade de 30 km/h em vias urbanas onde o fluxo de veículos, motocicletas, pedestres e ciclistas é intenso.

Apoie a campanha: www.zona30.com.br

Menos velocidade, mais vida. Este é o objetivo da campanha do Instituto Avante Brasil (iAB), presidido pelo jurista Luiz Flávio Gomes, pela implantação de zonas com limite de velocidade de 30 km/h em vias urbanas onde o fluxo de veículos, motocicletas, pedestres e ciclistas é intenso. A iniciativa tem por escopo disseminar uma perspectiva sustentável para a preservação de vidas no trânsito, que respeite a convivência entre a sociedade e os diversos meios de transporte.

A adoção de Zonas 30 é capaz de proporcionar uma queda média de 25% no número de acidentes de trânsito, segundo estudo realizado pelo instituto holandês SWOV – *Institute for Road Safety Research*. Além de mais seguras, essas áreas oferecem melhor qualidade de vida a todos que por ali circulam: há redução acentuada nos índices de poluição sonora e do ar, bem como aumento da vitalidade social e econômica nos bairros.

Somente este ano, cerca de 48 mil pessoas perderão suas vidas no trânsito brasileiro, o que significa 1 morte a cada 11 minutos, segundo projeção realizada pelo iAB com base nos dados do DATASUS (Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde), do Ministério da Saúde.

Vamos todos impedir que esses números se multipliquem! Participe já dessa campanha pela preservação de vidas. Acesse o nosso site e assine a petição para que a ideia seja disseminada em todo o Brasil: www.zona30.com.br

ZONA 30 NO BRASIL E NO MUNDO

A primeira cidade a implantar a Zona 30 foi Buxtehude, na Alemanha, em 1983. A partir daí, muitas cidades da Alemanha, França, Bélgica, Itália, Holanda, Áustria, Reino Unido, Dinamarca aderiram. Bruxelas, na Bélgica, possui o maior trecho único de Zona 30 da Europa. São 4,6 km

que só podem ser transitados a 30 km/h. Barcelona completou, em 2010, mais de 200 km de Zonas 30. Em Londres, essas áreas foram responsáveis por uma queda de 40% no número de acidentes. Na Bélgica a redução foi ainda maior: 72%.

Em Setembro de 2011, o Parlamento Europeu fez a recomendação para que todas as cidades aderissem ao projeto e, em 2012, uma iniciativa popular pediu que a União Europeia instituisse como lei, em todo seu território, a Zona 30.

No Brasil, a primeira cidade a aderir foi o Rio de Janeiro, com a implementação dessas zonas em Copacabana e Ipanema. Logo depois, o projeto expandiu-se para outros bairros. Ilha Solteira, em São Paulo, também já aderiu à Zona 30.

Foi divulgado esta semana que a Prefeitura de São Paulo estuda adotar “zonas 30” na capital. Por meio do sistema, bairros inteiros passarão a ter velocidade máxima de 30 km/h.

Donos de carros mostram resistência à carona solidária



Proprietários de veículos alegam incompatibilidade de horários e trajetos e receio de perda de privacidade.

Na Faculdade de Saúde Pública (FSP) da USP, pesquisa sobre a prática da carona solidária mostra que a adesão ainda sofre resistências pelos proprietários dos carros.

Embora os motoristas até reconheçam os benefícios para a saúde e para o meio ambiente, muitos alegam incompatibilidade de horários e trajetos, e até o receio de perder a privacidade ao participar.

A administradora e mestre em Ciências, Sandra Costa de Oliveira, autora do estudo, defende a realização de um trabalho educativo em empresas e a implantação de políticas públicas que venham estimular o programa de carona.

A pesquisa procurou identificar os motivos que levam as pessoas a participar ou não da carona solidária

na cidade de São Paulo. Ao mesmo tempo, verificou quais eram os conhecimentos, percepções e opiniões a respeito da relação entre saúde e meio ambiente, e de que forma eles influenciam a adesão.

Ao todo foram entrevistados 256 funcionários de uma instituição pública hospitalar de grande porte da cidade de São Paulo.

“Os participantes do estudo responderam um questionário com seis questões. Posteriormente, foram entrevistados 14 profissionais de saúde e pesquisadores das áreas de saúde e meio ambiente sobre o tema”, diz Sandra.

Na primeira etapa da pesquisa foram identificados 125 funcionários que possuíam automóvel, porém a maioria não mostrou interesse em aderir a um Programa de Carona Solidária.

No Rio, carro abandonado em vias públicas poderá ir a leilão

Diante do elevado número de veículos em estado de deterioração e abandonados nas vias públicas da cidade, decreto municipal publicado neste mês de março regulamenta a retirada desses veículos largados em vias públicas.

Quando os veículos forem considerados abandonados, a Secretaria Municipal de Ordem Pública providenciará a remoção dos mesmos para o depósito público do Município.

Serão considerados abandonados os veículos deixados nas ruas com as seguintes características: sem no mínimo uma placa de identificação; em evidente estado de decomposição de sua carroceria e componentes removíveis,

incluindo pelo menos dois pneus arriados; carroceria com evidentes sinais de colisão ou objeto de vandalismo, ainda que coberta com capa de material sintético.

Decorrido o prazo de 90 dias, contados da remoção do veículo, sem que o proprietário providencie a retirada do mesmo do depósito público, com o pagamento dos débitos tributários e de estadia e remoção incidentes, o bem será levado a leilão, obedecida a legislação pertinente.





CARTAS

Buzina x Educação

“Impossível deixar de notar que muitos ‘motoristas’ ignoram completamente o artigo 41 do Código Brasileiro de Trânsito, que diz: ‘O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações: I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes; II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.’ Percebo que, de uns anos prá cá, a buzina também se transformou num instrumento de agressão e, nos dias de jogo do Figueirense, de expressão eufórica de ignorância e desrespeito à comunidade do Estreito (no mínimo).”

Entendo que, acima de quaisquer expressões (individuais ou coletivas) estão as leis e os direitos dos cidadãos. Esses indivíduos, que na contra-mão da liberdade viciam a formação moral e o caráter dos próprios filhos, infringem o CTB e, a maioria das vezes, a própria ‘Lei do Silêncio’, que outorga à sociedade o direito de um descanso merecido, ao estabelecer horários de redução de ruídos (de Seg. a Sex, das 22:00hs às 06:00hs, etc.).

Apenas para referência, na esquina da Av. Gral. Eurico Gaspar Dutra com a rua Dr. Heitor Blum, no último jogo do Figueirense, o nível sonoro (com a sinaleira fechada) atingiu 96dB.

A educação no trânsito é fundamental, mas não serve de nada sem a educação que vem de casa.”

Daniel Sanchez – Florianópolis/SC

Lei do Descanso

“Enquanto a Lei do Descanso dos caminhoneiros não sai do papel, nós ficamos a mercê do perigo nas estradas de todo o Brasil. É fato que existem muitos motoristas e empresas sérias nesse ramo do transporte de cargas, mas é assustador pensarmos que ao trafegar pelas rodovias do nosso país, podemos ir de encontro com a morte.”

Valéria Ricken – Belém/PA

Papel dos municípios

“Não sei até que ponto é justo cobrar dos municípios ações de mobilidade que priorizem o transporte público e coletivo, enquanto o governo federal não pára de jogar carros nas ruas, com a redução de IPI, em um claro ato de valorização do transporte individual. Me parece, no mínimo, um contrassenso.”

Vinicius Balta – Brasília/DF

Palavra do Presidente

“Como diria o meu avô, esse deputado Roberto Brito perdeu uma boa oportunidade de ficar calado. Também acho um absurdo um país que não consegue prover a educação básica aos nossos adolescentes querer ofertar-lhe a possibilidade de dirigir um veículo automotor. Espero que o Plenário da Câmara barre esta irresponsabilidade.”

Manoel Schimitz – Florianópolis/SC

Até os bandidos sabem

“Incrível como até os bandidos conhecem o ponto fraco da Região Metropolitana de Florianópolis. Como bem observou o Dr. José Roberto Dias, a situação foi ainda mais caótica porque, por aqui, o ônibus é basicamente a única opção de ‘mobilidade’ coletiva. Espero que agora nossas autoridades se agilizem, provendo outras opções de modais e, claro, garantam nossa segurança.”

Maria Clara – São José/SC

A raiz dos conflitos

“É uma pena que o Brasil continue capengando no quesito ‘segurança pública’. E o pior é perceber que essa ‘insegurança’ acaba por nos atingir em cheio como sociedade, prejudicando áreas indispensáveis como a saúde e a educação, jogando a mobilidade e a segurança viária para escanteio. Lamentável!”

Jonas Westval – Curitiba/PR

Por amor à Ilha

“Gostei muito das observações traçadas pelo especialista Laurindo Junqueira! De fato, a solução para o problema da imobilidade urbana de Florianópolis não pode somente atender aos interesses imediatos dos ilhéus. É preciso pensar no futuro. A vida na Ilha e no seu entorno está ficando cada dia mais insustentável, os congestionamentos não têm mais hora para acontecer e quem mais sofre é o trabalhador.”

Luciano Mendes – São José/SC

Crianças no carro

“Esclarecedora a matéria sobre o perigo de deixar crianças sozinhas no carro. Incrível como a temperatura interna do veículo pode subir tanto em um período de tempo tão curto. Espero que muitos pais e cuidadores tenham lido com atenção esta matéria e, a partir de agora, possam evitar a ocorrência desse tipo de tragédia.”

Jhonatas Augusto – Campo Grande/MS

Lei Seca

“Interessante como aumentou o número de prisões nas rodovias de SC com o endurecimento da Lei Seca. Isso que nossas polícias têm sofrido com a falta de equipamentos. Imagine só se existissem mais bafômetros à disposição... certamente, aumentaria a segurança nas estradas!”

Raimundo Meres – Joinville/SC

Contorno viário

“Não vejo a hora desse contorno viário sair do papel. É um absurdo como essa Autopista Litoral Sul tem conseguido protelar suas obrigações, enquanto o reajuste de suas tarifas acontece exatamente conforme o ‘previsto’ no contrato.”

Mércia Campos – Palhoça/SC



Game de Facebook alerta sobre os perigos de beber e dirigir

Muita gente que, hoje em dia, está atrás do volante pelas ruas e estradas do Brasil, especialmente os motoristas entre 20 e 30 anos, passou algumas horas na infância jogando Atari, o sistema pioneiro nos consoles domésticos. E um dos jogos mais populares era Enduro, de 1983, uma corrida de longa duração na qual o jogador precisava ultrapassar um número determinado de carros para continuar correndo. O Hospital Albert Einstein conseguiu concentrar toda essa nostalgia em uma forma criativa de alertar sobre os perigos de beber e dirigir.

O hospital, em sua página do Facebook, postou um game (desenvolvido internamente e em parceria com a agência Fri.to) que utiliza gráficos pixelados,

com estilo bem nostálgico, que é muito parecido com Enduro ou outros games de corrida dos anos 80 e 90. O jogador vai dirigindo, fazendo curvas e desviando dos carros, mas, com o tempo, começa a sofrer efeitos cada vez mais intensos do consumo do álcool: a estrada fica embaçada, os carros se multiplicam, os controles se invertem (direita vira esquerda, esquerda vira direita) e o jogador acaba inevitavelmente batendo o carro. O game, então, diz que no jogo, você não tem uma segunda chance, e alerta para que os motoristas bebam de forma responsável.

“O objetivo principal do Einstein é mostrar, de forma prática, o quanto o álcool pode comprometer o desempenho e os reflexos de uma pessoa en-



quanto ela dirige”, explica Elis Forgerini, gerente de Mídias Digitais do hospital. “Ao expor a pessoa a essa situação, por meio de um jogo, a situação de dirigir embriagado se torna mais real e, conseqüentemente, a conscientização é mais eficaz do que apenas falar sobre o assunto”.

As campanhas nacionais, nos últimos tempos, trabalham a questão com um tom mais direto e sisudo, mas para Elis, a linguagem das redes sociais

precisa ser diferente para atingir o público com mais força.

“Os jovens estão nas redes sociais e aderem facilmente a essa linguagem, além de serem grandes usuários de games”, diz. “Nossa ideia foi transportar essa mensagem de suma importância para os locais em que esse público está acostumado a consumir informação e entretenimento. E, por que não se divertir e se conscientizar ao mesmo tempo?”.

Além do jogo, a aba do

Facebook traz acesso fácil a informações e estatísticas acerca da violência no trânsito, como os números de mortos e até mesmo os efeitos do álcool no organismo. Outra ação realizada pelo hospital, mas dentro da mesma campanha, foi circular por bares em São Paulo, testando os reflexos e a coordenação motora de pessoas em bares. Confira um vídeo da ação:

O game está repercutindo bem entre os usuários. “A campanha teve enorme repercussão. Considerando a cobertura da imprensa, redes sociais e portais e blogs, foram impactadas mais de 7.6 milhões de pessoas”, revela. “O vídeo no YouTube teve mais de 200 mil acessos e o game dentro da aba do Facebook ultrapassou 19 mil visualizações”.

Parada de ônibus com informação graças a uma campanha nas redes sociais



Pegar ônibus ficou mais fácil no Recife. Mas não por causa dos órgãos oficiais da gestão pública e sim por iniciativa dos próprios moradores da cidade.

Munidos de boa vontade, cerca de 100 internautas se dividiram ontem na missão de numerar as paradas e informar os passageiros sobre os ônibus dos pontos instalados nos principais corredores viários. O evento colaborativo Que ônibus passa aqui? adesivou paradas de 22 bairros. Entre os pontos que receberam o material estão as Avenidas Caxangá e Mascarenhas de Moraes e as ruas

Conde de Irajá e Real da Torre. A mobilização também aconteceu em outras 14 cidades do país.

A estudante universitária Ingrid Lima, 19 anos, ficou sabendo do evento através de uma amiga. Ontem, por já ter sofrido na pele com a falta de informação nas paradas do Recife, ela decidiu sair de casa e colaborar. “Sou de Minas e moro na cidade há três anos. Já me passaram informação errada na parada e fui parar em um local que eu não conhecia. Por isso, é importante ter a descrição dos ônibus que param em cada ponto”.

A ideia é que o espaço em branco dos adesivos apregoados nas paradas sejam preenchidos por cidadãos ao longo da semana. Ontem mesmo vários deles já tinham recebido as primeiras colaborações, como os afixados em Setúbal e também na Várzea. Atualmente, só algumas paradas da RMR têm numeração e informação sobre os coletivos. O grupo pretende fazer manutenção de dois em dois meses nos adesivos e acrescentar dados de itinerários na próxima mobilização, ainda sem data para acontecer.

ESPAÇO LIVRE

Marcelo José Araújo *



Skates elétricos

A moda do skate elétrico está nas ruas e tem conquistado uma legião de adeptos, porém como dissemos, ‘está nas ruas’ e isso significa que estão compartilhando o espaço público com veículos e pedestres. Mas como devem se comportar esses skatistas no trânsito?

Para responder a essa pergunta primeiro é necessário definir e classificar o skate nos critérios do Código de Trânsito. Ao fazermos isso passamos a saber quais regras de circulação devem obedecer, se é necessário alguma autorização para utilizá-lo, se necessita de registro, se deve utilizar o leito carroçável da via no sentido de direção dos demais veículos ou utilizar calçadas como pedestres.

Algumas cidades promovem periodicamente o que se chama ‘desafio intermodal’, que significa

deslocar-se num trecho determinado de origem/destino com os diversos modais disponíveis (bicicleta, moto, carro, transporte coletivo, etc.) para avaliar as vantagens de fluidez e custo de cada um deles, e ultimamente o skate tem participado de alguns.

É justamente nesse aspecto que encontramos a primeira barreira que nos parece intransponível para dar essas respostas, que é o fato de não encontrar no Art. 96 do CTB alguma classificação compatível com as características do skate, assim como a forma de sua utilização não nos permite desprezar sua presença para que utilize as vias como pedestre.

A expressão veículo é muito ampla (o ar é o veículo do som!), porém é restrita perante a legislação de trânsito terrestre (para desde logo eliminar embarcações e aeronaves). Imagine-se um veleiro terrestre,

ou seja, movido por energia eólica, pelo vento. Ele não seria automotor (combustão ou elétrico), nem de propulsão humana ou animal, nem reboque.

A conclusão é que os skates (elétricos, a combustão ou impulsionados por força humana) não são veículos perante a legislação de trânsito, nem pela forma de utilização poderiam ser equiparados a pedestres seus usuários, portanto seriam objetos inadequados a utilização nas vias públicas para fins de deslocamento, devendo ser utilizados em locais especialmente destinados ao lazer ou esporte. Seria o mesmo que jogar futebol no meio da rua, ou seja, ele acontece mas não deveria...

* Advogado e Consultor de Trânsito. Professor de Direito de Trânsito. Membro da Comissão de Trânsito da OAB/PR marceloaraujotransito@gmail.com

Empresários e políticos catarinenses começam a construir plano da nova MALHA FERROVIÁRIA do Estado

Lideranças empresariais e políticas começaram a construir, na sede da Fiesc em Florianópolis, no dia 15 de março, a logística para uma futura malha ferroviária integrada em Santa Catarina. O encontro buscou ser o ponto de partida para viabilizar as ferrovias Litorânea e Leste-Oeste, modais cuja ausência traz grandes perdas para o Estado. O governador Raimundo Colombo, o presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Bernardo Figueiredo, o presidente do Fórum Parlamentar Catarinense, Décio Lima, e o presidente da Fiesc, Glauco Côrte, coordenaram a reunião de trabalho para dar encaminhamento ao processo de construção dessas ferrovias no Estado e de outras melhorias para o sistema ferroviário. “Há setenta anos que não se investe em ferrovias e o prejuízo por esse erro é muito grande”, afirmou o governador.

“Trabalho há 40 anos com transporte e pela primeira vez vejo que temos uma consciência política no país todo de que precisamos ter uma malha ferroviária como alternativa logística”, destacou o presidente da EPL. Ele afirmou que a intenção do Governo Federal é ter os dois projetos em condições de serem licitados até o final do ano.

Enquanto no Brasil 25% de toda a carga transportada é feita por trens, em Santa Catarina esse número não passa de 5% - cabendo ao sistema rodoviário escoar 76% de toda a produção. “O Brasil perde 80 bilhões de dólares por ano ao aproveitar pouco essa



forma de transporte”, destacou o presidente da Fiesc. Em Santa Catarina, o número também é significativo: os prejuízos somam R\$ 32 bilhões por ano apenas com a ausência de duas ferrovias: uma litorânea integrando os portos e a outra fazendo a ligação da região Oeste com o Leste do Estado. Além do maior custo logístico, a presença de caminhões nas estradas e a falta de controle no peso transportado piora as condições das rodovias em Santa Catarina e aumenta a insegurança no tráfego.

A opção na década de 1950 pela priorização do transporte rodoviário ajudou o país a chegar ao nó logístico que enfrenta hoje, com custos para o transporte muito maiores que outros países, mesmo economias já desenvolvidas, em que tradicional-

mente é mais caro produzir. Enquanto nos Estados Unidos da América o gasto em Logística representa 8% do PIB, no Brasil, esse número é de 12% e em Santa Catarina de 13%. Em boa parte esse número se deve à ausência de ferrovias e pelos eixos de transportes que cruzam o Estado - em sua maioria rodovias federais - ainda não estarem duplicados. “Santa Catarina é o estado do Sul do país que tem a menor participação de ferrovias na logística. Precisamos tirar o Estado dessa situação”, disse o diretor de Operações da Valec, Bento José de Lima.

O NOVO SISTEMA FERROVIÁRIO

A Ferrovia Litorânea está com seus estudos em fase final, o projeto básico completo está previsto para junho e o projeto executivo para dezembro. Quando concluída, ela vai ligar Imbituba a Araquari, com 263 quilômetros de trilhos, conectando as ferrovias da América Latina Logística (ALL) e FTC, além de quatro portos catarinenses.

Porém, já está em estudo sua ampliação até o porto de Itapoá e depois ao porto de Paranaguá, no Paraná, que deve ser o próximo passo após a sua conclusão. E, em seguida, de Imbituba até o porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, criando um grande corredor de integração portuária para toda a região Sul do país.

A Ferrovia Leste-Oeste está menos avançada, apesar de também já estar incluída no PAC 2, porque seu traçado

definitivo ainda não está aprovado. Ela vai ligar a cidade de Chapecó ao Porto de Itajaí, criando uma importante “espinha dorsal” para a exportação dos produtos da agroindústria do Oeste catarinense, que também poderá servir para levar milho e farelo de soja, para baratear a produção de suínos e frango na região.

Várias associações empresárias defendem traçados diferentes - pelo Vale do Itajaí ou Planalto Norte ou Serra catarinense. A definição vai levar em conta critérios técnicos que beneficiem a integração e que permitam realizar a maior alavancagem possível da economia do Estado.

Além dessas duas ferrovias, dadas como as melhorias mais necessárias, também estão previstas para o novo sistema ferroviário catarinense contornos ferroviários em Joinville, Itajaí e Jaraguá do Sul. E a revitalização da ferrovia entre Mafra e São Francisco do Sul é outra obra prevista.

O presidente da Empresa de Planejamento e Logística, Bernardo Figueiredo, afirmou que terá os estudos de viabilidade contratados, para posterior execução - uma ferrovia que vai ligar o Centro-Oeste do país, grande produtor de milho e de soja, ao Oeste catarinense, que necessita desses insumos para a criação pecuária. A ferrovia ligará Cascavel, Chapecó e Erechim, seguindo para o porto de Rio Grande (RS). Apesar de ser uma grande notícia para a região, é a obra que está em fase mais inicial.

ESTRADAS | PONTES | VIADUTOS | PORTOS | AEROPORTOS

Concrejato, líder do segmento de recuperação e reforço de estruturas.

www.empresasconcremat.com.br


CONCREJATO
obras especiais