



PONTE HERCÍLIO LUZ

Desrespeito ao nosso maior símbolo

ESPAÇO DO PRESIDENTE - Página 3

**PRF registra
155 mortes
em estradas
federais
durante o
Carnaval**

Página 9

**Governo do
Estado federaliza
SC-280,
que recebe
investimentos
para
restauração.**

Página 6

**Verba para
prevenir
acidentes
reforça
poupança do
governo**

Página 7

**Câmeras das
estradas e
rodovias vão
servir de prova
para multas,
afirma o
Contran.**

Página 13

EDITORIAL

A tragédia ignorada

No último dia 6 de março, a Polícia Rodoviária Federal divulgou os números da tragédia do feriadão de Carnaval no Brasil. Só nas estradas federais, foram 155 vítimas fatais, sem contar aquelas que talvez não resistam aos ferimentos e percam a vida em decorrência de algum dos 3.201 acidentes ocorridos neste período e, lamentavelmente, serão ignoradas até mesmo pelas estatísticas.

Pelo novo método de cálculo da PRF, que leva em conta a frota de veículos no país, houve uma redução de 6% no índice de mortalidade, quando os números são confrontados com os dados do ano passado, quando ocorreram 157 mortes no Carnaval para uma frota de 76,9 milhões de veículos e, em 2014, 155 mortes para 82,5 milhões de veículos.

Todavia, se refletirmos por alguns poucos segundos, podemos facilmente perceber que não existe nada para comemorar e o mais triste é enxergar a maior parte da Nação conformada com esta situação desesperadora.

Imagine você como estaria o nosso país se, nesse feriado de Carnaval, um avião tivesse se desintegrado em pleno ar e os corpos de 155 pessoas tivessem sido espalhados pelas estradas federais de todo o território nacional. Certamente, não se falaria de outra coisa e a comoção seria generalizada.

Imagine ainda, se além deste “acidente”, outras dezenas de aviões caíssem e, apesar de não deixarem vítimas fatais, ferissem outras 1.823 pessoas. Sem dúvida alguma, estaríamos vivendo como que em um estado de guerra.

Entretanto, como a tragédia ocorreu de forma pulverizada nas estradas, a maioria de nós a ignora e ainda comemora a ínfima “redução” registrada, como se estivéssemos no caminho certo para a resolução desta catástrofe nacional.

NOTAS E FLAGRANTES

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



‘Cegueira de desatenção’

Um estudo realizado nos Estados Unidos pela Universidade de Utah aponta que sistemas de interatividade para carros conhecidos como “mãos livres” são mais perigosos do que simplesmente falar ao telefone enquanto dirige. A pesquisa mostra que a concentração para comandar o sistema por voz

exige muito mais atenção do motorista. Tal distração é definida pelos pesquisadores como “cegueira de desatenção”. Isso porque a primeira reação dos condutores é esquecer de olhar pelos espelhos retrovisores e prestar atenção aos detalhes do que vê na frente, como a luz de freio de um carro.

Impunidade

No Brasil, alguns têm mais direitos que outros por acharem que não precisam respeitar as regras porque são exceções às regras. A mulher do prefeito, o deputado, o filho do governador e muitas outras pessoas. Desse modo, reforça-se o desrespeito às regras: se essas pessoas podem, por que eu, cidadão comum, também não posso? Em outros países, o processo é inverso ao nosso. Na Holanda, um policial multou o príncipe Bernard e foi homenageado. Quem receberá honrarias no Brasil por punir presidentes ou deputados?



Dubai X carros

Com o trânsito cada vez mais complicado, autoridades de Dubai estão analisando medidas para resolver o problema. Uma delas é limitar a compra de veículos apenas para quem comprove renda acima de um determinado nível. Além da restrição de compra, pensam em aumentar o custo de combustível, estacionamento e seguro.

HOMENS: maiores vítimas do trânsito

Novamente, dados do Ministério da Saúde indicam que os homens continuam sendo as principais vítimas de acidentes, e respondem, atualmente, por 78,3% do total do número de internações pelo SUS. Para evitar riscos, faça a sua parte: respeite o limite de velocidade; use o cinto de segurança; use capacete; não dirija após o consumo de bebida alcoólica; não fale ao celular enquanto dirige; use cadeirinha, assento ou cinto de segurança de acordo com a idade da criança; respeite a faixa de pedestre e respeite as ciclofaixas para ciclistas.



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

Chefe de Revisão: Fernanda Luz Maciel

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

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



Ponte Hercílio Luz

Neste Carnaval, a Ponte Hercílio Luz roubou a cena e figurou entre os destaques da mídia catarinense. O governador do Estado, Raimundo Colombo, chegou a ameaçar a rescisão de contrato com a empresa que executa as obras de restauração.

Depois de muito “diz que me disse”, o consórcio Florianópolis Monumento, liderado pela Construtora Espaço Aberto, divulgou um cronograma que promete entregar até o dia 31 de dezembro deste ano a ponte ao tráfego de veículos. Será possível?

Uma das quatro gruas “milagrosas” já desembarcou no canteiro de obras em meio ao feriadão de Carnaval. Segundo a construtora, ainda será convocada uma força-tarefa composta por 80 pessoas, entre soldados e montadores. E, ao que parece, o reestudo para evitar riscos de a ponte desabar

foi concluído em tempo recorde.

Todavia, ainda depende de os engenheiros do DEINFRA - Departamento de Infraestrutura de Santa Catarina darem a palavra final quanto a real possibilidade de o referido cronograma ser colocado em prática.

Ainda não sabemos como esta história vai se desenrolar, pois deve levar cerca de duas semanas para o DEINFRA se pronunciar. Entretanto, cabe a nós fazermos algumas reflexões: Por que parece ser tão difícil cumprir um simples contrato de prestação de serviços quando o Poder Público está envolvido? Por que existem brechas para tantos aditivos que postergam os prazos à exaustão? Ameaças de rompimento deste contrato se repetem desde 2011, já não passou da hora de dar um basta? Até quando o povo pagará o ônus desta situação? Será mesmo pos-

sível cumprir tudo o que se promete em um prazo tão exíguo, com segurança?

Foi tão somente o Governador ameaçar e, como num passe de mágica, apareceram as soluções. Por que todo este empenho só agora demonstrado, não foi uma constante durante todo o processo? Por que só agora aparecem autoridades, de diversos órgãos do Estado, declarando conhecimento de tantas falhas da obra e afirmando que há muito já deveriam ter sido aplicadas as multas previstas em contrato? Será que nem o perigo eminente da nossa ponte desabar, fez com que fosse levado mais a sério essa importante obra?

Por fim, vale ressaltar que não queremos que o sonho de ver o nosso cartão postal de volta à ativa, acalentado por mais de 30 anos, se transforme em pesadelo.

MADRUGADAS SEM LEI

Projeto de Lei, de autoria do deputado Felipe Bornier (PSD-RJ), cancela as multas por avanço de sinal, aplicadas por fiscalização eletrônica, no período compreendido entre 23h e 5h. O autor da proposta chama a atenção para o que considera risco de vida: parar em sinal vermelho nesse horário, nas esquinas das grandes cidades, sobretudo “em locais ermos e mal iluminados”. “Só loucos, estando com a sua família no carro, respeitarão o sinal vermelho em locais escuros”, completa o deputado, para quem “o racional é reduzir a velocidade e ultrapassar o semáforo com segurança para não ser surpreendido por um assaltante”.

Tramitação - O texto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

ALERTA

Há pouco mais de dois meses algumas mudanças no setor automotivo entraram no cenário: os automóveis fabricados no Brasil terão que sair das fábricas com airbag e sistema de freios ABS. Todavia, de acordo com o técnico Marcos Canteri, pouco adiantará o airbag se o para-brisa estiver mal instalado. “O item de segurança usa um dispositivo a gás, que é acionado no momento da batida, inflando a bolsa protetora. O para-brisa é um dos responsáveis por essa sustentação e, caso esteja mal instalado, automaticamente será arremessado e comprometerá a segurança do condutor”, explica Canteri. Um dos meios de evitar esse problema, é estar atento em relação à troca de para-brisas.

TRÂNSITO LETAL

O Instituto de Pesquisa de Transporte da Universidade de Michigan divulgou um estudo chamado “Mortalidade em acidentes de trânsito em 193 países: a comparação com outras causas de morte”. No material, são revelados diversos dados relativos à insegurança no trânsito. Levando em conta apenas os acidentes de trânsito, o país que, na média, registra mais mortes é a Namíbia, com 45 óbitos para cada grupo de 100 mil pessoas. Na segunda colocação surge a Tailândia, com 44 por 100 mil, seguida pelo Irã, com 38 por 100 mil.

O Brasil ocupa a 42ª posição geral, com 22 mortes por 100 mil pessoas. É o mesmo número obtido pela China, que vem na 44ª colocação. Entre países notáveis, os EUA ficam no 97º lugar (14 por 100 mil), a Alemanha em 168º (6 por 100 mil) e o Japão em 178º (5 por 100 mil). Quem registra menos mortes no trânsito, na média, são as Maldivas, com apenas 2 por 100 mil.

Governo investe R\$ 143 bi em MOBILIDADE URBANA

A presidente Dilma Rousseff disse que o governo federal, em parceria com estados e municípios, está investindo R\$ 143 bilhões em mobilidade urbana. Segundo a presidente, a prioridade é o transporte sobre trilhos: são R\$ 33 bilhões só do governo federal para construir metrô em nove cidades brasileiras. “Nosso objetivo é ampliar e acelerar as obras, que vão tornar o transporte coletivo mais confortável, rápido e muito mais seguro e com um preço bem acessível”.

No programa semanal *Café com a Presidenta*, Dilma informou que o investimento contempla mais de 3,5 mil quilômetros em obras de transporte coletivo, que incluem metrô, trens urbanos, monotrilhos, veículos leves sobre trilhos (VLTs), além dos corredores de ônibus. “Começamos com R\$ 93 bilhões e fomos aumentando os recursos em

mais de R\$ 50 bilhões, a partir do Pacto da Mobilidade Urbana que eu anunciei em junho do ano passado. Vamos diminuir o tempo que as pessoas perdem no trânsito e devolvemos a cada uma delas um tempo precioso de vida.”

Segundo a presidente, o governo está priorizando o transporte sobre trilhos porque é um transporte de alta capacidade. “E, ao mesmo tempo, garante o deslocamento dos passageiros de forma muito mais rápida e segura. Não há interrupção pelo trânsito, por exemplo. É um transporte direto. Quanto maior a cidade ou quanto maior a região metropolitana, mais o transporte sobre trilho é importante.”

Dilma destacou que foram construídos ou estão em implantação em seu governo metrô em nove cidades brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Fortaleza, Brasília,

Curitiba, Porto Alegre e Belo Horizonte. “Só para fazer o metrô, o governo federal está colocando R\$ 33 bilhões em investimentos. Outros R\$ 15,5 bilhões são a contrapartida dos estados e municípios. E, além desses recursos, as empresas privadas também participam dos investimentos.”

A presidente também lembrou que o governo está investindo em VLTs, monotrilhos, trens urbanos e aeromóveis (trens suspensos). “São R\$ 14 bilhões para essas obras e, muitas delas, serão integradas aos metrô. Isso porque integração é a palavra-chave do modelo de transporte coletivo que queremos para as nossas cidades.” O prazo de financiamento das obras de transporte coletivo é 30 anos, com juros de 5,5% ao ano. Estados e municípios têm quatro anos de carência, ou seja, só começam a pagar quatro anos depois.

Aguinaldo Ribeiro destaca importância de investir na integração dos modais

O ministro das Cidades, Aguinaldo Ribeiro, disse em Teresina (PI), que uma das prioridades do Governo Federal é investir em obras que se integram, principalmente em mobilidade urbana. O Governo Federal, segundo ele, quando repassa recursos aos estados e municípios, procura orientar a integração dos modais para dar mais conforto ao usuário do transporte público. É o que acontece no estado do Piauí, onde a presidente Dilma Rousseff anunciou investimentos de R\$ 611 milhões para obras que se complementam. Um exemplo é o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), modal integrado aos corredores exclusivos de ônibus. “Vamos integrar um transporte sobre trilhos com alta capacidade aos corredores de ônibus para diminuir o tempo que os passageiros gastam nos deslocamentos”, disse o ministro Aguinaldo Ribeiro.

Ao lado da presidente, o ministro das Cidades explicou que em todas as obras é necessário investir no planejamento integrado. “Hoje, o governo da presidente Dilma tem se preocupado com a habitação através do programa Minha Casa, Minha Vida, mas também se preocupa com o saneamento e a mobilidade urbana dos moradores dos condomínios. Temos uma visão da cidade como um todo”, afirmou Aguinaldo Ribeiro.

No Piauí, as obras são realizadas em parceria do Governo Federal com o estado e o município de Teresina. A presidente Dilma Rousseff disse em seu discurso que, sem essa parceria, seria muito difícil realizar obras de mobilidade urbana por conta do volume de



recursos e lembrou que antes os prazos de financiamentos eram de até cinco anos, o que inviabilizava os investimentos. “Posso dizer que nunca o Governo Federal colocou tanto dinheiro para mobilidade urbana, ou seja, transporte coletivo de massa aqui no Piauí. Essa é uma obra que vai beneficiar na veia as pessoas. É uma obra que tem o mérito de garantir que todos os moradores de Teresina sejam contemplados”, garantiu a presidente Dilma Rousseff.

A presidente explicou que o investimento é de R\$ 306 milhões do Orçamento Geral da União (OGU) e R\$ 304,85 milhões de financiamento público de 30 anos, com carência de cinco anos e juros de 5% ao ano. “Eu acredito nesse estado, acho que vocês vão ter daqui para frente anos e anos de muito progresso. O Piauí é um estado rico”, finalizou.

O governador do Piauí, Wilson Martins, esclareceu que a obra do VLT Linha 1 - Sudoeste terá metade do recurso do Governo

Federal e metade do governo do estado. “Esse é uma obra que será feita meio a meio pelo governo do estado e pelo Governo Federal, que dará resolutividade de pelo menos dez anos ao metrô de Teresina, reduzindo pela metade o tempo do percurso, expandindo um transporte que custa ao passageiro um terço do que custa o ônibus”, disse o governador.

O prefeito de Teresina, Firmino Filho, destacou a importância dos investimentos, que representam mais um passo no cumprimento do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Teresina. “Estamos trabalhando na execução de diversas obras de mobilidade urbana, muitas delas com recursos garantidos por meio do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC). Teresina cresceu e suas necessidades aumentaram”, afirmou.

NOTA DO EDITOR: E para a capital catarinense?

Segurança dos motociclistas é tema do quarto filme da campanha Resgate

O Ministério das Cidades lançou no mês de fevereiro, o quarto filme da campanha Resgate que chama atenção para a segurança dos motociclistas brasileiros que realizam viagens intermunicipais ou interestaduais. Com o slogan “Não deixe o trânsito mudar sua história. Seja você a mudança no trânsito”, a expectativa da campanha é fazer com que a população reflita sobre a necessidade da mudança de postura no trânsito com o objetivo de reduzir o número de acidentes graves e fatais nas estradas e ruas brasileiras. A nova campanha de trânsito será veiculada nas TVs abertas e fechadas, rádios, painel digital e mobiliário urbano de todo país até o dia 09 de março.

Em forma de documentário, sem figurantes, Jamerson Nascimento foi o último voluntário que acompanhou as equipes do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e da Polícia Rodoviária Federal no resgate da vítima que sofreu um acidente grave na BR 020, em Fortaleza (CE). O acidente ocorreu devido à imprudência de um motociclista que ocasionou uma colisão lateral com um veículo e morreu após dois dias. “Se eu tivesse caído no lugar daquele senhor, me preocuparia mais com a vida, não desejo isso pra ninguém”, afirmou Jamerson, impactado com a cena.

A campanha de trânsito do Ministério das Cidades faz parte do Pacto Nacional pela Redução de Acidentes (Parada - Um Pacto Pela Vida). A campanha Resgate mostrou pessoas comuns ao acompanhar o socorro de vítimas de acidente de trânsito em três filmes de um minuto de duração. O primeiro filme foi ao ar em novembro de 2013 para mostrar o resgate de um acidentado de moto que perdeu a direção e bateu em alta velocidade contra um poste. Rafael Troiano, 24 anos, foi o primeiro voluntário a passar pela experiência.

O segundo vídeo mostrou cenas gravadas em um hospital, onde a voluntária Etilaine Andrade acompanhou o socorro de uma vítima fatal que foi atropelada por um carro de grande porte. No terceiro filme, o voluntário Thiago Labbate acompanhou o socorro de vítimas de um acidente grave, com colisão frontal e óbito na rodovia MG 435, em Minas Gerais. O vídeo foi lançado durante a operação Rodovia 2013 em dezembro.

Os vídeos, produzidos em formato documental, são executados fora dos padrões de produções publicitárias tradicionais e foram veiculados para mostrar cenas reais com pessoas comuns. A ideia da ação foi impactar a população sobre os riscos dos acidentes de trânsito e o sofrimento vivido por profissionais do SAMU.

Jose Roberto de Souza Dias *



A história de um herói brasileiro

Permita-me contar a verdadeira história de um herói brasileiro. Não falarei de um jogador de futebol, nem de um corredor de fórmula um, tão pouco de um político, desses que se auto intitulam descobridores do Brasil e que acreditam que antes deles nada existia, nem os céus, nem o mar.

Trato de um verdadeiro herói, forjado na têmpera da vida, e que no anonimato mais profundo vai tocando seu barco, praticando a difícil lição da humildade e da caridade, as formas mais explícitas de amor ao próximo.

Conheci-o de uma forma trivial. Fui ao supermercado e comprei o que por aqui se chama de bombona de água, um garrafão de vinte litros desse líquido precioso que vai se escasseando no planeta. Ao experimentar, notei um gosto estranho que minha mulher logo confirmou dizendo que era semelhante ao iodo. Parecia que a pedra não era tão branca quanto sugeria o rótulo.

Voltei ao supermercado e solicitei a troca. O gerente, solícito, chamou um funcionário que trocou por outra marca, dizendo que encaminharia ao fornecedor para identificar o que ocorrera.

A história começa aqui. O jovem providenciou a substituição da mercadoria e por orientação da gerência acompanhou-me até em casa para colocá-la no bebedouro. No caminho, fomos conversando e notava que era alguém muito bem informado. Seu sotaque mostrava que era paranaense, o que confirmou, e que possuía formação superior, que um pouco triste aquiesceu dizendo que não havia terminado.

Curioso, continuei perguntando: com toda



Sargento reformado Edmar Fernando dos Reis

sua formação porque veio trabalhar nessa função no supermercado?

- Essa história é longa, disse ele. Na verdade sou operador de caixa, mas nas horas livres faço outras coisas. Não gosto de ficar parado e nem posso, o trabalho é minha terapia.

Fui sargento do Exército Brasileiro, o que muito me orgulha. Servi no Haiti, em combate fui ferido na mão e passei por cinco cirurgias. Fui reformado como herói e recebi uma medalha por bravura, mas o que queria mesmo era continuar servindo minha Pátria. Naquela guerra de verdade quase morri, mas voltei para casa, para minha esposa e filha.

Voltei para o Brasil, continuou, e comecei a reconstruir minha vida. Matriculei-me na engenharia, curso que já iniciara no Exército, e entre uma fisioterapia e outra fui me reorganizando.

Um dia minha esposa foi me buscar no curso junto com nossa filhinha, quando sofreram um acidente de trânsito mortal.

Levei um tempo para me reconstruir, agora

comprei uma casa e vivo com meu cachorro, que feliz me espera no portão e me reconforta. Segui os conselhos de minha psicóloga e fui trabalhar no supermercado, é mais leve carregar pacotes do que todos esses sentimentos, concluiu ele.

Essa história de vida mostra que a guerra no trânsito brasileiro é muito mais violenta que os conflitos declarados. Demonstra, também, que os governantes são os principais responsáveis. Isso mesmo, os maiores responsáveis. Então, como explicar as campanhas luxuosas de bebidas, principalmente as de cervejas, em um país que tem os maiores índices internacionais de violência no trânsito relacionados ao consumo de álcool?

A malfadada copa do mundo no Brasil é um bom exemplo. O governo brasileiro pressionado pela FIFA deixou de lado a segurança da família brasileira e simplesmente voltou a permitir a venda e o consumo de cervejas nos estádios e suas cercanias. Afinal, os órgãos de trânsito já têm a resposta na ponta da língua: a culpa é do motorista e não da publicidade obscena que induz ao consumo.

Cumpra, agora, parabenizar o supermercado, mas é importante lembrar que esse herói brasileiro merece muito mais.

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

SIMULADORES



Alexandre Garcia questiona.

O que vão fazer com quem cumpriu a regra?

No Congresso Nacional já existe um movimento para acabar com a exigência dos simuladores em autoescolas. A Câmara Federal aprovou na terça-feira (11) regime de urgência para um projeto que revoga a resolução do Conselho Nacional de Trânsito que exige simulador em autoescola. Semana que vem o projeto vai para o plenário da Câmara e em seguida para o plenário do Senado. E aí? O que vão fazer com quem cumpriu a regra e já se equipou?

Câmara e Senado fizeram o Código de Trânsito que criou o Conselho de

Trânsito, para baixar resoluções técnicas. Agora, o Legislativo quer derrubar uma delas. E é bom lembrar que é usual políticos nomearem protegidos para órgãos de trânsito, que aí carecem de administrações técnicas, como deveria ser.

Por outro lado, o Conatran com frequência prorroga a entrada em vigor de suas próprias resoluções, até três vezes, o que mostra uma certa distância com a realidade. Poderia se criticar o Legislativo dizendo que está preocupado com autoescola, quando a emergência deveria ser para leis

contra o crime e a violência. Mas, afinal, o trânsito mata tanto quando os criminosos.

Em Brasília, as autoescolas já tiveram simulador – mecânico – não funcionou nem mostrou resultados, lá na década de 1980. Porque o problema maior é o sistema de avaliação, os exames, que cobram apenas o mínimo necessário para dirigir. E aí, o resultado é o despreparo do motorista, que produz acidentes. Basta observar em toda a parte, que motoristas habilitados não sabem sequer para que servem as luzes do veículo.

Governo do Estado federaliza SC-280, que recebe investimentos para restauração

O governador Raimundo Colombo assinou, em Porto União, no Planalto Norte do Estado, o termo de transferência de patrimônio da SC-280, entre Canoinhas e Porto União, incorporando a rodovia estadual à malha viária federal. Também foi assinada, pelo DNIT, a ordem de serviço no valor de R\$ 24 milhões do governo federal, para recuperação da rodovia.

“Havia muita indefinição de quem era o verdadeiro responsável por realizar uma obra nessa rodovia. Agora, ela passa a ser federalizada, com uma estrutura muito maior e a obra de restauração já começa. É uma grande conquista em segurança, qualidade e na definição da responsabilidade dessa via, causando um grande impacto positivo”, disse Colombo.

A federalização contempla a padronização da rodovia, que passa a ser incorporada à BR-280. O trecho, do km 231,4 ao



Governador Colombo assinando termo de transferência da SC-280

306,6 entre os dois municípios, foi o último segmento a ser integrado à malha viária federal. “É uma importante ligação entre Santa Catarina e Paraná. Vai ajudar muito no desenvolvimento da região e no escoamento da produção de milho e soja da nossa cidade para outros estados e também ao Porto de São Francisco do Sul”, comentou o

prefeito de Porto União, Anízio de Souza.

Na oportunidade, o superintendente regional do DNIT, João José dos Santos, assinou a ordem de serviço para recuperação dos 66,6 quilômetros da rodovia federalizada, com prazo de 730 dias para o término das obras. “Os investimentos vão melhorar muito a mobilidade e a seguran-

ça nesse novo segmento da BR-280. Vamos aplicar os padrões de conservação e manutenção mantidos nas demais rodovias federais, com a construção de terceiras pistas e alargamento do acostamento”, explicou.

“Hoje é o dia em que a persistência vence a burocracia. Foram necessárias muitas negociações, fizemos primeiro um estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental e depois um projeto de restauração”, destacou o secretário de Estado de Infraestrutura, Valdir Cobalchini. Ele anunciou ainda a construção do posto (P-16) do 16º Grupo da Polícia Militar Rodoviária Estadual (PMRV-Canoinhas). “Com a federalização, hoje a Polícia Rodoviária Federal já está instalada onde era o P-16. Por isso, já temos autorizado pelo governador, a construção do posto na SC-477, entre Canoinhas e Major Vieira, ainda em março deste ano. Só

precisamos achar o local exato”.

A BR-280 é uma rodovia transversal, que inicia em São Francisco do Sul, ingressa no Estado do Paraná e termina na divisa de SC/PR, em Dionísio Cerqueira, município catarinense que faz fronteira com a Argentina. Trata-se de um importante corredor para escoamento da produção do Planalto Norte do Estado para o Porto de São Francisco do Sul.

A ministra-chefe de Relações Institucionais, Ideli Salvatti, enfatizou a importância de rodovias, como a BR-280, e que estejam em boas condições de trafegabilidade. “Não queremos e nem podemos perder carga para outros portos por causa de más condições de nossas vias federais. Com a assinatura da ordem de serviço, as obras de restauração e manutenção já podem iniciar de imediato, porque não podemos perder nem mais um minuto”.

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável encerra etapa de entrevistas com veranistas na Grande Florianópolis

O PLAMUS – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis começará a sua segunda etapa de desenvolvimento em março. A primeira etapa foi concluída no dia 8 de fevereiro, com a coleta de dados nas praias da pesquisa Origem/Destino de veraneio. Cerca de 2 mil frequentadores de 16 diferentes praias da Grande Florianópolis, entre turistas e moradores responderam questões sobre onde estão hospedados, de onde vieram, para onde irão após a estada na praia e quais meios de transporte estão utilizando.

Tais informações, somadas às que serão colhidas nas próximas etapas de entrevistas do PLAMUS, servirão como base para o mapeamento preciso das condições de mobilidade na região metropolitana e darão suporte ao desenvolvimento de soluções que facilitem o deslocamento das pessoas nos 13 municípios que compõem o estudo.

A equipe de entrevistadores esteve nas praias da Barra da Lagoa, Santinho, Ingleses, Canasvieiras, Ponta das Canas, Jurerê, Mole, Joaquina, Campeche, Armação, Matadeiro, Pântano do Sul e Açores, localizadas na Ilha de Santa Catarina, e nas praias de Palmas (Governador Celso Ramos), Pinheira e Sonho (ambas na Palhoça). As praias foram selecionadas por serem as mais disputadas pelos turistas durante a alta temporada.

Dante Fellipo Andrade, estudante de Química da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), participou da pesquisa



realizada nas praias entrevistando turistas e frequentadores locais. Ele comenta que a maioria dos entrevistados quer ir além das respostas às questões que são colocadas: “As pessoas se empolgam e querem explicar e compartilhar suas soluções para a mobilidade e outras questões da cidade. Então a gente acaba coletando também milhões de palpites e ideias diferentes.”

O colombiano Carlos Gonzáles, que está fazendo mestrado em engenharia de automação na UFSC, também participou como pesquisador da coleta de dados. A experiência para ele é curiosa porque sua cidade natal, a capital colombiana Bogotá, passou por um processo intenso de reforma

urbana que acabou se tornando um modelo para outras cidades. Um dos pontos fortes das soluções aplicadas em Bogotá é o Transmilenio que tem por base o sistema de transporte BRT [Bus Rapid Transit]. Gonzáles observa que o sistema Transmilenio transporta cerca de 1,5 milhão de pessoas diariamente, um número superior à população de Florianópolis: “Bogotá é uma cidade muito grande, com muitas linhas de ônibus e pode-se ir de Norte a Sul, de um lado para o outro facilmente”, explica Gonzáles, que foi selecionado entre os pesquisadores para entrevistar os turistas em sua própria língua.

Para auxiliar na coleta de informações, os pesquisadores utilizaram um aplicativo

que facilita o preenchimento do questionário com a ajuda de tablets e sincroniza as respostas dadas pela população com uma central de análise. Os dados coletados na etapa de veraneio serão compilados junto às informações que serão obtidas nas próximas fases da pesquisa e fornecerão um panorama atualizado da situação na região.

SEGUNDA ETAPA: PESQUISA DOMICILIAR E PARTICIPAÇÃO POPULAR

A próxima fase da pesquisa de Origem/Destino será realizada entre março e junho e consistirá na visita a cerca de 5 mil residências, nos 13 municípios da Grande Florianópolis. Os domicílios serão escolhidos por sorteio e os moradores selecionados receberão uma carta de aviso prévio explicando o trabalho que os pesquisadores irão realizar e informando uma senha de segurança. Esta senha deverá ser repetida pelo entrevistador no ato da visita, para garantir tanto a segurança do entrevistado quanto a idoneidade do pesquisador.

Também nesta etapa serão realizadas oficinas, envolvendo as organizações da sociedade civil e os setores técnicos das prefeituras, entre outros. O objetivo é o levantamento de dados para estudo e diagnóstico de questões como, por exemplo, zoneamento e desenvolvimento urbano, modelo institucional, gestão da mobilidade e melhores práticas.

Ildo Raimundo Rosa *



O “carro” brasileiro e seus novos problemas

Após mais de 50 anos de incentivo e de crescimento, atualmente nos enfrentamos aos novos dilemas da indústria automobilística brasileira.

A mudança da capital federal, o que deu início a propalada “marcha para o Oeste”, ao mesmo tempo em que desloca para o interior a emperrada burocracia estatal, deixava patente a necessidade de consolidar eixos de mobilidade, onde a então incipiente malha viária brasileira acentuava suas imensas vulnerabilidades e deficiências.

O estado de Goiás, ao mesmo tempo em que acolhe a nova capital, demonstra gradativamente uma clara vocação para o agronegócio, onde o grande volume produzido passou a exigir meios de transporte e de colocação da produção junto aos nossos pontos alfandegados visando sua exportação.

Os veículos de grande tonelagem passaram então a compartilhar nossas estradas com os de passeio, resultando num brutal incremento dos acidentes, até chegarmos a esta verdadeira carnificina que assola nossas superadas estradas.

Enquanto isto, ao invés de se buscarem alternativas que consolidem os pólos ferroviários e hidroviários como indicados para o escoamento da carga, continuamos investindo bilhões na construção de rodovias onde justamente um dos principais argumentos é o fato de servir para tal fim,

sem levar em conta a previsão perversa para este ano de 2014, onde as cifras giram em torno de 64 mil mortes, o que irá romper com sobras o histórico equilíbrio entre as mortes nos acidentes de trânsito e o número de homicídios vinculados a outro de nossos grandes temores, qual seja, a problemática da segurança pública.

A esta altura, já era sem tempo a necessidade de enfrentar o desestímulo desse compartilhamento perverso entre veículos de passeio e os de carga.

Continuamos presenciando aletargados a desativação das balanças de controle de cargas dispostas em nossas principais rodovias o que provoca imensos danos ao pavimento asfáltico, autorizando a circulação de caminhões cada vez maiores e de maior tonelagem, o que, se por um lado facilita o escoamento da safra, por outro, causa sérios ônus aos demais veículos que compartilham o mesmo espaço, dificultando a ultrapassagem e incrementando os abalroamentos frontais, quase sempre letais para os tripulantes de veículos menores.

As outras alternativas, vinculadas ao transporte aéreo e marítimo, são consideradas episódicas, onde um crescimento desordenado vem comprometendo a prestação de serviços, cada vez mais sujeita a atrasos e cancelamentos, tudo sob a omissão da própria agência reguladora.

A expectativa gerada a partir da rea-

lização dos grandes eventos, se num primeiro momento aparentava vir a incrementar o turismo enquanto indutor da economia e do desenvolvimento, o efeito pode ser ao inverso, já que enquanto aumenta o nível de exposição se acentuam as dificuldades e as carências por nós demais conhecidas.

É inegável que o momento é de grande apreensão, longe da visão ufanista defendida por alguns que não levam em conta que um evento como a Copa do Mundo, em razão da importância que todos imputamos ao futebol, não existe lugar para a improvisação e o amadorismo sob pena de comprometermos a imagem do próprio país, muitas vezes refém da própria Confederação Brasileira de Futebol, administrada por políticos já de muito tempo desgastados e sem nenhuma credibilidade junto à imprensa e à própria população.

Agora a sorte está lançada só nos restando evitar o pior apostando na inata capacidade do povo brasileiro em reverter as adversidades, dando mais uma vez uma ideia de união e capacidade de superação.

** 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.*

ONG AFIRMA

Verba para prevenir acidentes reforça poupança do governo

O Governo Federal vem usando apenas uma parte pequena dos recursos previstos no orçamento para campanhas de prevenção a acidentes. Esse dinheiro fica no caixa para ajudar o governo a pagar os juros da dívida pública, a conta do chamado superávit primário.

Um orçamento fictício. É o que especialistas dizem sobre o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), destinado a campanhas de conscientização dos motoristas. É que boa parte do dinheiro que abastece o fundo, em vigor há mais de 16 anos, está bloqueada pelo governo.

Segundo levantamento feito pela ONG Contas Abertas, no ano passado, dos R\$ 860 milhões previstos no orçamento, somente R\$ 230 milhões foram aplicados, menos de 30%. E a maior parte do dinheiro que foi usado veio do chamado “restos a pagar”, o que sobrou de um ano para o outro.

Neste ano, tem mais verba bloqueada. Dos R\$ 930 milhões previstos para o Funset, menos de R\$ 170 milhões estão liberados.

Quando calcula o orçamento para o fundo, a equipe econômica já estabelece o percentual que ficará repassado e está usando o dinheiro para ou-

tro fim: reforçar a poupança feita pelo governo para pagar os juros da dívida pública, a conta do chamado superávit primário.

Além disso, neste ano o governo fez um outro corte para cumprir a meta fiscal, o que diminuiu em R\$ 30 milhões o dinheiro do fundo.

O secretário-geral da ONG Contas Abertas, Gil Castelo Branco, fala em falta de prioridade: “Acaba sendo um gasto mínimo. Se gasta muito pouco na conscientização dos motoristas, o que poderia minimizar os acidentes nas estradas”.

Parte do dinheiro que abastece

esse fundo bilionário vem do bolso do motorista: 5% do que é arrecadado com multas é repassado mensalmente para o Funset. Recursos que, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, têm que ser usados exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação no trânsito.

Em resposta oficial, a assessoria do ministério reconheceu que o fundo foi alvo de contingência orçamentária, mas afirmou que, no ano passado, foram aplicados R\$ 170 milhões do total de R\$ 187 milhões disponíveis para gastos.

GUARDA MUNICIPAL retoma ações no trânsito

Ações para disciplinar o tráfego começaram no dia 17 de fevereiro



Em virtude da volta às aulas no dia 17 de fevereiro, a Guarda Municipal de Florianópolis retomou algumas intervenções no trânsito da Capital, de forma a organizá-lo, no Continente e na Ilha.

Duas dessas ações, no Continente, foram o bloqueio da rua João Meirelles, no acesso ao bairro Abraão, e a disponibilização de cones e agentes na frente da Vila dos Oficiais (descida da avenida Ivo Silveira). Na Ilha, a presença da Guarda se fez necessária nas proximidades do terminal rodoviário Rita Maria.

A operação na Vila dos Oficiais foi retomada com o propósito de diminuir o tempo de retenção dos veículos, já que era comum, antes de a GMF iniciar sua orientação, motoristas não respeitarem a fila e tentarem cortar a frente do condutor que seguia respeitosamente o fluxo. O engarrafamento era maior, bem como o trans-

torno causado pelos “apressados”.

Já na rua João Meirelles, o fechamento é resultado de pedido de moradores ao IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis). Na tentativa de diminuir o tempo de espera na fila, veículos não respeitavam as placas de sinalização e de advertência quanto à velocidade, colocando em risco a vida de pedestres, principalmente idosos e crianças, já que ali é área residencial.

Assim como na Vila dos Oficiais, também se verificam problema no acesso à rua Padre Roma, proximidades do Terminal Rita Maria. Ali, os agentes disponibilizam os cones a partir das 6 horas da manhã com o objetivo de orientar o trânsito para minimizar a retenção de tráfego no local, causada pelos condutores que insistiam em “invadir” a pista do lado, originando interrupção abrupta do fluxo e comprometendo a segurança de todos.

Projeto quer reaver ligação do Centro com o mar

A faixa de terra que compreende o trecho entre o Terminal Urbano Cidade de Florianópolis, marcando o eixo da Praça XV até o mar, junto ao CentroSul, num total de 32 mil metros quadrados, deve ser transformado em parque público com uma série de benfeitorias. De acordo com o projeto, a área será transformada numa passarela-jardim com 200 metros de extensão.

A estrutura será suspensa sobre o trânsito de veículos a uma altura de 6 metros, que devolve ao Centro o contato com o mar e permite uma visão panorâmica dos prédios históricos. Embaixo da passarela, além de área verde, serão instalados equipamentos públicos - como centro de informações, caixas eletrônicas

e banheiros - e de lazer, como quadras, pista de skate, restaurantes e lanchonetes. Também está previsto um centro de comércio popular.

A ideia foi construída em conjunto por uma comissão formada pelo arquiteto César Floriano, superintendente adjunto do IPUF, e pelo paisagista José Tabacow, conhecido por ter trabalhado com o paisagista Roberto Burle Marx na elaboração do projeto original para a Baía Sul, em 1978.

Também trabalharam no projeto atual a equipe de arquitetos do IPUF, formada por Marcos Ávila Ramos, Jeanine Mara Tavares e Sabrina Farago, além dos bolsistas do Departamento de Arquitetura da UFSC, Matheus Mansur Elias e João Armond.



Em 8 meses, Balada pela Vida autuou 16 motoristas

Com 17 edições em menos de um ano, as blitz da operação Balada pela Vida flagraram 16 motoristas conduzindo seus veículos sob efeito de álcool. Como o teste de alcoolemia foi aplicado em 142 condutores, o resultado aponta que pouco mais de 11% foram flagrados acima do limite. Protagonizada pela Guarda Municipal de Florianópolis, sempre em parceria com o Detran (Departamento Estadual de Trânsito), a operação começou em maio de 2013.

Nesses oito meses, a Ba-

lada pela Vida abordou 2.541 motoristas, com 236 veículos autuados por documentação irregular. Destes, 66 foram removidos ao pátio pelo serviço de guincho. A maioria das barreiras montadas pela Guarda Municipal é determinada a partir de relatórios e informações trocadas junto aos funcionários do Detran, que têm contribuído com o sucesso da blitz da Lei Seca, efetuando um trabalho educativo e de esclarecimento quanto aos perigos do uso concomitante de álcool e direção.



GMF realiza blitz em parceria com o Detran

Vans escolares merecem atenção com a segurança

Lista mostra quais veículos estão regularizados na Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana



Com o início do ano letivo, os pais preocupam-se com o meio de transporte que os filhos utilizam para se deslocar de casa até a escola. Quem utiliza as vans escolares deve prestar atenção em alguns itens, para garantir a segurança dos alunos. É importante que o serviço seja cadastrado na Prefeitura, pois estes veículos passam por vistorias regulares, garantindo a qualidade.

O transporte escolar é regulamentado pelo Decreto nº 1.319/2002, que define, entre outras coisas, que seja realizado por vans ou micro-ônibus e tenham pintura externa na cor branca e o dístico “Escolar” nas laterais do veículo. Além disso, deve conter selo de vistoria, licença de trá-

fego e inscrição na parte direita e na traseira do veículo, com o número de registro da SMMU. Cada veículo, além do motorista, deve ter um monitor. Os dois profissionais devem possuir curso de qualificação.

O embarque e desembarque dos escolares devem ser feitos com segurança e, dependendo da idade, cabe ao monitor pegar a criança no portão de casa e conduzi-la até a van, além de acompanhá-la até as dependências da escola. No retorno para casa, o procedimento deve se repetir.

PRF registra 155 mortes em estradas federais durante carnaval no país

A Polícia Rodoviária Federal divulgou, no dia 6 de março, que 155 pessoas morreram em acidentes nas estradas federais durante a operação de carnaval de 2014. Ao todo, foram registrados 3.201 acidentes, com 1.823 pessoas feridas, entre 0h do dia 28 de fevereiro e a 0h do dia 6 de março.

Em 2013, 157 pessoas morreram em 3.149 acidentes nas estradas federais durante os seis dias de operação de carnaval, entre 8 e 13 de fevereiro, com 1.793 feridos.

“A maioria dos acidentes ocorre por imprudência, ou seja, mesmo que se invista muito em tecnologia, em aumento de fiscalização, em rodovias, se não investirmos em educação no trânsito, nós ainda vamos ter muitos problemas pela frente”, disse a diretora-geral da Polícia Rodoviária Federal, Maria Alice Nascimento Souza.

De acordo com a PRF, não é possível comparar os dados entre os anos porque a frota aumentou entre 2013 e 2014, e os dados podem ficar distorcidos. Todavia, segundo a própria polícia, pelo critério que leva em consideração a frota, a redução foi de 6%, – em 2013, houve 157 mortes no carnaval para uma frota de 76,9 milhões de veículos e, em 2014, 155 mortes para 82,5 milhões de veículos.

Maria Alice Nascimento destaca que a identificação dos pontos mais críticos na malha viária nacional tem sido fundamental para a prevenção de acidentes. “Fazer o diagnóstico dos pontos mais críticos e potencializar tanto os nossos recursos tecnológicos quanto os nossos recursos humanos nesses locais”, descreveu.

Segundo o coordenador-geral de Operações da Polícia Rodoviária Federal, Giovanni di Mambro, os estados de Minas Gerais e da Bahia tiveram atenção maior durante a operação por terem as maiores malhas viárias. Como resultado, o número de mortes em Minas Gerais caiu 23% e na Bahia, 38%.

Os estados que registraram mais mortes foram o Paraná, com 25, Minas Gerais (24), Bahia (14), Rio Grande do Sul (11) e Santa Ca-



tarina (9).

Cerca de 10.000 policiais rodoviários federais trabalharam em esquema de revezamento durante o fim de semana prolongado, e realizaram 488 mil procedimentos de fiscalização. 406 motoristas foram presos por alcoolemia, e 1.650 foram autuados por ingestão de bebida alcoólica. No país, 1.742 cartei-

ras de motoristas foram recolhidas. A operação contou, ainda, com 130 novos radares.

“A fiscalização realmente traz resultados, mas pelas características das estatísticas, percebe-se ainda que não existe mudança de comportamento na população, o que existe é algum medo de receber punições”, analisa Celso Alves

Mariano, especialista em trânsito e diretor da Tecnodata Educacional.

CAUSA DE ACIDENTES

De acordo com as análises estatísticas da PRF, as principais causas da violência no trânsito durante os feriados de Carnaval são: a embriaguez ao volante, a ultrapassagem proibida e o excesso de velocidade.

As colisões frontais continuaram liderando o ranking de mortes, com 43% dos casos, em 61 acidentes. Isso decorre das ultrapassagens mal realizadas nas vias de pista simples, predominantes na malha federal. Depois vieram os atropelamentos (22 acidentes), colisões transversais (15 acidentes) e saídas de pista (14 ocorrências).

SANTA CATARINA

No estado de Santa Catarina, foram registrados 317 acidentes nas rodovias federais, com nove mortes, número maior do que 2013, quando seis pessoas morreram. Enquanto nas rodovias estaduais foram registrados 152 acidentes, vitimando fatalmente seis pessoas.



Coletiva da PRF divulgando os dados da Operação Carnaval



JUDICIÁRIO

MORRO DOS CAVALOS:

STF cita União e Funai em ação promovida pela PGE

A União e a Fundação Nacional do Índio (Funai) foram citadas pelo Supremo Tribunal Federal (STF) para se manifestarem sobre a Terra Indígena Morro dos Cavalos, em Palhoça, na Grande Florianópolis. A informação foi repassada pelo ministro Teori Zavascki, do STF, durante audiência no dia 11 de fevereiro, com o Fórum Parlamentar Catarinense e membros da Procuradoria Geral do Estado (PGE).

O prazo de 60 dias para a manifestação começou no dia 10 de fevereiro, e encontra-se no âmbito da ação promovida pela PGE para anular a Portaria Nº 771/2008, do Ministério da Justiça, que declarou uma área de 1.988 hectares como de posse dos índios Guarani.

Participaram da reunião com Zavascki, que é o relator do processo, o senador Casildo Maldaner e os deputados federais Marco Tebaldi, Edinho Bez, Ronaldo Benedet e Esperidião Amin, além do procurador-geral do Estado, João dos Passos Martins Neto, e o procurador do Estado Alisson de Bom de Souza.

No início do encontro, Martins Neto fez uma breve exposição sobre a ação, apresentando dados e mapas que dão amparo ao pedido de anulação da Portaria. Logo depois, os parlamentares manifestaram preocupação com relação aos moradores não índios que deveriam deixar a área e também pelo atraso na duplicação da BR-101 que a demarcação está causando.

Na ação, a PGE garante que o estudo antropológico para demarcar a terra é inválido porque levou em conta a presença indígena encontrada no local em 2002. Porém, a Constituição Federal determina que se deva levar em consideração a presença de índios em 1988, quando entrou em vigor a Carta Magna. A Procuradoria sustenta também que o processo



de demarcação não teve a participação efetiva do Estado de Santa Catarina em todas as suas fases, contrariando o que determinou o STF, em 2009, durante o julgamento da delimitação da Terra Indígena Raposa Serra do Sol.

Para a PGE, a retirada de inúmeras famílias que vivem há décadas na região do Morro dos Cavalos é uma afronta à ordem jurídica e uma violação à dignidade da pessoa humana. No final da petição protocolada no mês passado, a Procuradoria requer que - 'na pior das hipóteses', no caso de manutenção da demarcação - o STF exclua dos limites da terra indígena o leito da BR-101 Sul, a sua faixa de servidão administrativa e a área dos túneis.

Antes de ingressar com a ação, e diante das ilegalidades registradas no processo de demarcação da terra indígena, a PGE requereu ao Ministério da Justiça, em abril de 2013, a declaração de nulidade da Portaria Nº 771/2008, bem como a garantia de participação efetiva do Estado em todas as etapas do processo administrativo demarcatório. Porém, como não houve uma resposta efetiva por parte da União, a Procuradoria solicitou ao STF a anulação da medida.

Carli Filho vai a júri popular

A 1ª Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Paraná (TJ-PR), decidiu por unanimidade que o ex-deputado **Luiz Fernando Ribas Carli Filho** vai responder por homicídio com dolo eventual, quando o agente assumiu o risco de matar. Também por unanimidade de votos foi decidido que o teste de alcoolemia de Carli Filho não terá validade. O exame foi realizado sem o consentimento do acusado, enquanto ele estava inconsciente no hospital.

Era madrugada do dia 07 de maio de 2009. Gilmar Rafael Yared, 26, e Carlos Murilo de Almeida, 20, voltavam de um shopping e seguiam em um Honda Fit branco. No outro

veículo, Fernando Ribas Carli Filho, 26, na época deputado estadual, havia saído de um restaurante e estava alcoolizado. Carli Filho estava no Passat SW preto e dirigia com a carteira de habilitação suspensa. Com 24 multas por excesso de velocidade, 5 delas na rua do crime que tem velocidade máxima permitida de 60 km por hora.

O Honda Fit branco freou e entrou devagar na rua quando o Passat preto do deputado que, devido à velocidade e o desnível da rua, decolou. Voando, colidiu com o primeiro carro e veio a capotar. Ao passar sobre o carro branco, decapitou Carlos e Gilmar.



Motorista irresponsável será obrigado a ressarcir governo

Motoristas que forem flagrados em alta velocidade, embriagados ou participando de racha e provocarem acidentes com vítimas podem ser processados pela Previdência Social e obrigados a ressarcir os cofres públicos. Os valores gastos pela Previdência com benefícios decorrentes de acidentes de trânsito aumentaram de R\$ 7,8 bilhões em 2011 para R\$ 12 bilhões no ano passado. A estimativa é de que o montante represente cerca de um milhão de benefícios pagos pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

Para reverter essa tendência, o governo procura encontrar fórmulas de prevenção, com o intuito de reduzir as despesas com aposentadorias por invalidez e auxílio-doença. Desde 2011, a Previdência já impetrou três ações regressivas de trânsito que cobram dos motoristas a fatura despendida pelo poder público. Elas tramitam no Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte e Distrito Federal e somam perto de R\$ 1,2 milhão.

Segundo a Previdência, uma dessas ações já foi julgada procedente pela Justiça Federal de Natal (RN). Porém, o réu interpôs Recurso Especial ao Superior Tribunal de Justiça (STJ) e o caso ainda está tramitando. O benefício que gera maior despesa ao INSS é a aposentadoria por invalidez, pois é um benefício de longa duração pago, na maioria das vezes, a pessoas jovens.

Apesar de a Previdência já ter garantido uma vitória parcial nos tribunais, as ações regressivas de trânsito ainda não são unanimidades para os especialistas. Uma das discussões é de que o ressarcimento aos cofres públicos possa ser interpretado como dupla punição para o condutor, o que é proibido, já que ele também seria responsabilizado nas áreas criminais e cíveis, por exemplo. A presidente da Comissão de Trânsito da OAB em São José dos Pinhais, Gisele Barioni,

explica que as ações regressivas são comuns em acidentes de trabalho, com uma legislação específica sobre o tema. "Mas, não há uma legislação específica para os casos de trânsito." Saliêta que a ausência de legislação sobre o assunto pode gerar insegurança jurídica. "Mesmo que a intenção da medida seja reembolsar valores e desestimular a ocorrência de acidentes, vale ponderar que valores cobrados pelo INSS mediante ação regressiva poderiam caracterizar dupla punição."

ESPECIALISTAS DIZEM QUE MEDIDA É REDUNDANTE E NÃO TEM LÓGICA

O presidente da Comissão de Trânsito da OAB-PR, Marcelo Araújo, acredita que as ações regressivas da Previdência não têm lógica. Ele ressalta que já existe, por exemplo, o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), que indeniza vítimas do trânsito. "E se o causador já for beneficiário do INSS, o órgão cessará seus proventos ou fará o pagamento e depois tentará reavê-lo? E se o próprio beneficiário for o causador, perderá seus direitos?", indaga Araújo.

A presidente da Comissão de Direito Previdenciário da OAB-PR, Melissa Folmann, diz que a lei só autoriza ações regressivas em razão de danos causados na relação de trabalho. "Ir além da disposição da lei é uma violação ao Estado de Direito. Alguns dirão que o INSS poderia se valer do Código Civil, mas o argumento é pior ainda, pois seria a legitimação da dupla punição ao causador do dano." A presidente da organização não-governamental Instituto Paz no Trânsito em Curitiba, Cristiane Yared, crê que toda ação que possa responsabilizar os motoristas infratores é válida. "O poder público não pode se ausentar. O governo precisa agir para reduzir a violência no trânsito".



LEGISLATIVO

Exame toxicológico para renovação de CNH

Quem quiser obter ou renovar a carteira de habilitação deverá ser submetido a exame toxicológico. A exigência está prevista no projeto de lei (PL 6992/13) do deputado Nelson Padovani (PSC-PR), apresentado no final do ano passado. Conforme a proposta, o exame toxicológico para verificar o consumo de substâncias psicoativas terá alcance retrospectivo de 90 dias. O texto estabelece ainda que os exames de aptidão física, mental e toxicológico de larga janela serão preliminares e renováveis a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de 65 anos de idade. Serão capazes de detectar o consumo de drogas por longo período, usualmente de três a seis meses e até mais. Realizados sempre por meio de amostras de cabelo, pelos ou unhas e hoje são frequentemente utilizados em concursos públicos para ingresso em carreiras como Polícia Militar, Polícia Civil, bombeiros, guardas prisionais, guardas municipais e pilotos de avião.

O teste só funciona após uma semana de uso, mas é capaz de detectar inclusive a intensidade do consumo: se mais intensa ou moderada. Os resultados fornecem laudo completo sobre uso de 12 diferentes drogas como crack e cocaína, anfetaminas, ecstasy, maconha, heroína e morfina.

Para o autor do projeto, deputado Nelson Padovani, afastar os dependentes químicos das ruas



e estradas pode ajudar a diminuir os perigos do trânsito. Já o vice-presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Roberto Douglas, não concorda com a medida. De acordo com o dirigente, o exame toxicológico não tem como comprovar se o motorista usou drogas e dirigiu em seguida. Para ele, o caminho para melhorar o trânsito passa por campanhas educativas e pela

fiscalização.

“A gente pode pensar em outra forma de ver esse risco no trânsito, como a blitz na estrada, na hora que o motorista está dirigindo. A coleta desse material praticamente não vai terminar nos laboratórios do Brasil. Como diz a própria resolução, tem laboratório fora do Brasil para completar esse resultado.”

A resolução (Resolução 460/13) a que o especialista se refere foi publicada no ano passado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A regra torna obrigatório o exame toxicológico de larga detecção para motoristas profissionais de ônibus, caminhões e carretas (com carteira nacional de habilitação categoria C, D e E) que vão tirar ou renovar o documento, e também para mudança de categoria.

O projeto tramita em conjunto com o PL 2823/11 e será analisado pelas comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em caráter conclusivo.

Documento incluirá quilometragem

A quilometragem rodada pelo veículo poderá constar do Certificado de Registro e Licenciamento (CRLV), documento fornecido anualmente aos donos de carros que pagam o IPVA e cumprem as demais exigências dos órgãos estaduais de trânsito. A medida visa coibir a adulteração do hodômetro para reduzir a quilometragem percorrida pelo veículo e aumentar seu valor de venda.

O registro obrigatório da quilometragem no CRLV consta de projeto que será votado na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), em decisão terminativa. A proposta (PLC 112/2011) foi apresentada pelo deputado Jefferson Campos (PSD-SP), que quer incluir a exigência no Código de Trânsito Brasileiro.

O autor explica que as montadoras entregam os veículos com lacre de segurança no marcador de quilometragem para dificultar a adulteração,



mas a violação do sistema é “um procedimento relativamente simples para os profissionais do ramo” e que dificilmente é detectado pela pessoa que compra o veículo.

O autor sugere que a quilometragem rodada seja verificada como item da vistoria anual obrigatória e a informação seja registrada em campo a ser criado no Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo. Atualmente, poucos estados, como Rio de Janeiro e São Paulo, têm a inspeção anual como item obrigatório para a emissão do CRLV.

O relator na CCJ, senador Sérgio Petecão (PSD-AC), considera que a medida proposta no PLC 112/2011 resultará em maior proteção aos consumidores de veículos usados. Petecão acolheu emenda de redação aprovada quando a matéria foi votada na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA).

‘LDB’ PARA O TRÂNSITO

O deputado Hugo Leal (PROS-RJ), autor da Lei Seca, que participou da apresentação do estudo da seguradora Líder-DPVAT, comentou sobre os benefícios da lei, que desde 2008 ajuda a reduzir as mortes no trânsito, mas alertou para o aumento do número de acidentes com motos. Como membro na Câmara dos Deputados da Comissão de Viação e Transporte e da Frente Parlamentar do Trânsito Seguro, ele disse que a habilitação é a principal questão em debate.

A intenção dos parlamentares, segundo Hugo Leal, é produzir uma Lei de Diretrizes Básicas (LDB) da formação do condutor, com foco na motocicleta. “A LDB pretende eliminar o conceito de que basta a habilitação. Uma coisa é estar habilitado, outra é estar preparado para enfrentar o trânsito. A formação é deficiente e o resultado é o desastre que estamos vendo hoje”, disse. Para o deputado, as auto-escolas deveriam se estruturar como Centros de Formação de Condutores (CFC) para ensinar aos motociclistas, por exemplo, a frear e a sair de situações de perigo. Na visão de Hugo Leal, os órgãos de trânsito, como Denatran e Con-

tran, editam uma série de medidas que não têm efeito prático. Falta no país, a seu ver, uma entidade nacional que cuide especificamente da redução de acidentes de trânsito. Ele citou Argentina e Uruguai, como exemplos de países mais próximos que adotaram políticas macro de redução de acidentes, obtendo bons resultados.

Segundo o parlamentar, um projeto de lei que já foi aprovados em algumas comissões da Câmara, prevê mais responsabilidades aos órgãos de trânsito estaduais e municipais, como Detran e Companhia de Engenharia de Tráfego, na diminuição de acidentes. O projeto prevê a penalização aos agentes públicos que não apresentarem dados estatísticos recentes sobre a redução de acidentes de trânsito proporcionais ao volume de multas aplicado. O município que não atender as exigências terá bloqueado o acesso aos recursos obtidos com as multas e aos repasses do SUS. “Enquanto não apresentar os números não terá acesso aos recursos. A punição é uma maneira de obrigar o ente público a assumir a missão de reduzir os acidentes”, afirmou.

PL obriga veículo de carga a ter alerta de caçamba solta

Um projeto de lei que tramita na Câmara desde maio do ano passado poderia ter ajudado a evitar o acidente do dia 28 de janeiro, no qual um caminhão com a caçamba levantada derrubou uma passarela na Linha Amarela, zona norte do Rio de Janeiro, deixando quatro mortos e cinco feridos.

A proposta, de autoria do deputado Antônio Bulhões (PRB-SP), acrescenta ao Código de Trânsito artigo que obriga caminhões a instalarem um dispositivo de alarme sonoro para alertar o motorista sempre que a caçamba do veículo

estiver levantada. O texto está na Comissão de Viação e Transportes da Câmara e ainda precisa passar por outros colegiados se for aprovado, como a Comissão de Constituição e Justiça.

O deputado afirma, na justificativa do projeto, que o uso de caminhões coletores sem o dispositivo de segurança “tem acarretado considerável número de acidentes de trânsito país afora”. O parlamentar explica que o perigo ocorre quando o condutor aciona o levantamento da caçamba no momento do uso e, depois, esquece de acionar a trava.

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

Art. 52. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

KOERICH
Gente Nossa

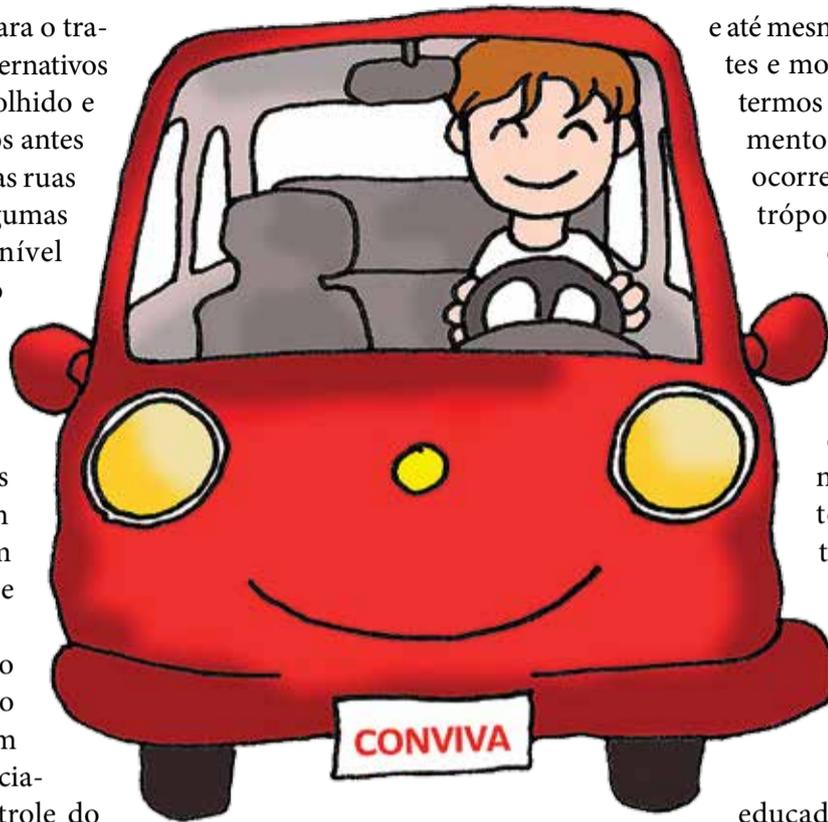
A NÚMERO
1
EM MÓVEIS

EMPRESAS
CONCREMAT
soluções integradas de engenharia

Atitudes simples podem evitar estresse no trânsito

Sair mais cedo de casa para o trabalho, escolher caminhos alternativos para chegar ao destino escolhido e fazer exercícios respiratórios antes de conduzir um veículo pelas ruas e avenidas da cidade são algumas opções para diminuir o nível de estresse causado pelo trânsito. É o que afirma a psicóloga e servidora do setor de Educação para o Trânsito do Detran/TO, Bárbara Moraes. “São dicas simples, porém que podem fazer a diferença para um transitar mais tranquilo e menos estressante”.

O estresse é caracterizado como a doença do século XXI. De acordo com um estudo realizado pela Associação Internacional do Controle do Estresse (ISMA – International Stress Management Association), o Brasil é o segundo país do mundo com níveis de estresse altíssimos. “O estresse vem do desgaste e da tensão que sofremos no dia a dia. O excesso de barulho, o sedentarismo, os congestionamentos, o calor ou até mesmo a rapidez como



as coisas acontecem e se modificam são alguns exemplos de fontes de estresse no mundo moderno para os quais o nosso corpo ainda não se adaptou”, explica Moraes.

O estresse no trânsito por muitas vezes pode levar a brigas, discussões

e até mesmo ocasionar acidentes e mortes. “Apesar de não termos aqueles congestionamentos gigantescos como ocorrem nas grandes metrópoles, temos algumas características que também geram grandes níveis de estresse nas pessoas, como a falta de vagas disponíveis nos estacionamentos, engarrafamentos nas rotatórias em horários de picos, além, é claro, da imprudência e desrespeito de alguns condutores e pedestres mal educados no trânsito”, explica Moraes.

Situações como as citadas acima podem ser evitadas. Sair 30 minutos mais cedo para o trabalho ou andar com o vidro do carro fechado são alternativas. “Evitar sair em horários de picos, trafegar na velocidade correta da via e saber os momentos corretos

para utilizar a buzina são algumas dicas para fugir do estresse. Ouvir uma boa música e mentalizar coisas positivas são técnicas que ajudam a relaxar”, esclarece.

O servidor público Jorge Cardoso da Fonseca, 36 anos, afirma que se houvesse bom senso por parte dos condutores ocorreriam menos embates e brigas no trânsito. “As pessoas se sentem donas das ruas e o desrespeito se torna generalizado. É preciso antes de tudo educação e bom senso. É necessário também não levar os problemas de casa e do trabalho para o trânsito, senão viveremos numa guerra sem fim”.

A psicóloga do Detran/TO, Bárbara Moraes, conclui com uma reflexão aos condutores e pedestres. “O trânsito é um espaço coletivo, por isso respeitar o direito do próximo é o primeiro passo para a construção de um transitar mais seguro, humano e tranquilo. Não podemos transformar os nossos veículos em armas, por isso precisamos ter paciência e respeito por todos que compartilham este ambiente público ao nosso lado”.



Não é raro acidentes envolvendo ambulâncias, tanto do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu), quanto do Corpo de Bombeiros. Muitos motoristas alegam que não veem a aproximação das ambulâncias ou que não escutam suas sirenes, mas, isso só acontece se o condutor estiver muito distraído ou com o som interno do veículo em um volume muito elevado.

No entanto, não há justificativas, porque manter a atenção no trânsito é um dever do condutor, uma vez que quando ele frequenta as aulas teóricas para fazer a carteira de habilitação, recebe as lições sobre as preferências no trânsito, que fazem parte do conceito de direção defensiva.

Aliás, mais do que lições, são leis que fazem parte do Código de Trânsito

Brasileiro (CTB). Consta no artigo 20, capítulo III, inciso VII, do CTB, que “os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro (sirene) e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio,

só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas do Código;

e) ao ouvir a sirene, é preciso reduzir a velocidade para identificar de onde está vindo, se vir da retaguarda do condutor, procurar estacionar ou ir para a faixa da direita, para que o veículo de socorro possa passar pela esquerda. No cruzamento, porém, o condutor deve avançar um pouco para dar a passagem, mas sem se colocar em risco;

f) nunca ‘furar’ o sinal vermelho”.

Economize água: lave o carro a seco

Alguns lava-jatos já utilizam o sistema de lavagem a seco nos automóveis. Enquanto a lavagem convencional utiliza, em média, 200 litros de água, a seco só precisa de 250 ml. Além de evitar o contato do lavador com produtos químicos prejudiciais à saúde, o produto utilizado evita os arranhões nos carros e cria uma micropelícula repelente a água e a sujeira, mantendo o veículo limpo por mais tempo.

Com a não utilização de bombas d'água e energia elétrica é possível o atendimento em domicílio sem prejudicar o meio ambiente e sem ocupar vagas em estacionamentos com equipamentos de lavagem. Por dia, cada lava-jato pode consumir uma média de mil litros de água. Os produtos químicos usados na limpeza escorrem pelo asfalto e ganham as redes de água pluviais, contaminando lençóis freáticos, rios e lagos.

Se você não puder, ou se em sua cidade não houver o serviço de lavagem automotiva a seco, prefira, ainda assim, os lava-jatos em vez de lavar seu carro em casa. É provável que você gaste ainda mais água do que eles.

Câmeras das estradas e rodovias vão servir de prova para multas

Segundo o Contran, mesmo estando do outro lado da tela, é como se o agente estivesse presente fisicamente no local da infração.

Uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito tornou mais fácil multar motoristas infratores. Nem todo mundo sabe, mas as estradas e as rodovias também ganharam esse poder.

Impossível não ser visto. Quem está no trânsito aparece nas telas. Na central de vídeo-monitoramento, os agentes

têm visão total 24 horas por dia.

Uma carreta dá a ré em uma via movimentada. E um motorista tenta, no meio do trânsito pesado, acionar o motor do carro. E parte com a porta aberta.

As câmeras giram 360 graus, com alcance de até cinco quilômetros. Aproximando bem dá pra ver tudo - até a placa do carro.

Na rodovia mais movimentada do Distrito Federal, doze quilômetros de extensão, praticamente toda monitorada. E uma placa avisa ao motorista que ele está sendo vigiado. Esse alerta é uma exigência da lei para que o infrator possa ser

multado.

Os agentes podem multar os responsáveis por infrações de comportamento, inclusive não usar cinto de segurança e falar ao celular. Segundo o Contran, mesmo estando do outro lado da tela, é como se o agente estivesse presente fisicamente no local da infração.

“É a extensão do olhar dele na fiscalização de trânsito. Ou seja, ele está dentro de uma sala, monitorando tudo que está acontecendo ao longo de uma via”, aponta o conselheiro do Contran Pedro de Souza da Silva.

A resolução do Contran fixa regras para o uso das câmeras em todo Brasil. Mas alguns



estados já vinham usando esse recurso baseados no Código de Trânsito.

Segundo o diretor do Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal, o principal objetivo é trazer segurança.

“A gente vai somando as diversas situações que tem, os pardais fixos, as câmeras, pra poder, com isso, a gente ir diminuindo a quantidade de acidentes que tem. Poder mostrar pro motorista que ele tem

que andar na linha, que ele tem que respeitar o código. Para o bem dele”, comenta Fauzi Nacfur Júnior, diretor-geral do DER/DF.

As multas são enviadas para o endereço do dono do veículo, como nas infrações cometidas nas cidades.

Um ano depois, São Paulo e Rio de Janeiro ainda não cumprem lei dos motoboys

Donas dos trânsitos mais caóticos do Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro também concentram boa parte dos motoboys e mototaxistas do País. Mas desde 2013 esses profissionais têm de se adaptar a novas regras para continuar trabalhando sobre duas



rodas. A maioria dos Estados do País já conseguiu que a categoria passasse pelo curso preparatório, instalasse a placa vermelha e adquirisse os novos itens de segurança, como antena, proteção para as pernas e colete com faixas refletivas. Mas, um ano depois, São Paulo e Rio de Janeiro seguem entre os poucos estados que ainda não se regularizaram.

É que só no Estado paulista são 500 mil motoboys, segundo o presidente do Sindicato dos Motoboys de São Paulo (SindimotoSP), Gilberto Almeida, conhecido como Gil. A estimativa dele é que apenas 50 mil destes profissionais já tenham feito o curso e cerca de 10 mil tenham colocado a placa vermelha, em referência à categoria aluguel/carga. Por isso, em tese, todos os outros profissionais estão irregulares e sujeitos à multa de até R\$ 191,54, que equivale à infração gravíssima.

Por estar ciente do problema, o Detran de São Paulo admite que ainda não começou a fiscalizar nem a punir, mas promete apresentar, na próxima semana, um novo cronograma para regularizar o restante dos profissionais. Em resposta ao iG, o órgão explicou que “articula com as Prefeituras a regularização das profissões de motofretista e mototaxista para que seja garantida a efetividade da lei federal. Para tanto irá promover

campanhas com todos os públicos envolvidos, como representantes da categoria (sindicatos), empresas contratantes e grandes distribuidores, além dos municípios estaduais. Na próxima semana serão divulgados

incentivos estaduais para a adaptação às novas exigências.”

Novas regras para pessoas que trabalham como motoboys entraram em vigor há um ano.

Já o Detran do Rio de Janeiro diz que até o momento começou a fiscalização educativa e, apesar da lei já ter entrado em vigor há um ano, admite que não há cronograma para que de fato todos os profissionais sejam regularizados. “A realidade é muito distante da teoria”, explicou a assessoria de imprensa.

Ainda que São Paulo e Rio de Janeiro não estejam seguindo a lei, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) não pode estipular nenhum tipo de sanção contra os dois estados. Isso seria tarefa do Ministério Público. Ainda assim, o Conselho Estadual de Trânsito (Cetran) está desenvolvendo ações para orientar e apoiar os municípios na sua implantação.

Apesar da dificuldade de uns, a nova legislação já pegou em outros locais em que o número de pessoas que trabalham com motocicleta é menor. É o caso, por exemplo, de Paraná e Pernambuco, onde já foram regularizados, respectivamente 4.005 e 2.786 motos na categoria carga. O mesmo acontece no Ceará, Espírito Santo e Minas Gerais.

Indenizações por morte diminuem, por invalidez crescem

Se os acidentes de trânsito no Brasil já eram preocupantes, agora são alarmantes. Em 2013, a seguradora Líder-DPVAT pagou mais de 633 mil indenizações, registrando um aumento de 25% em relação a 2012. O estudo da seguradora foi apresentado à imprensa, no dia 11 de fevereiro, pelo diretor-presidente Ricardo Xavier, que comemorou a queda nas indenizações por morte, de 60.752 em 2012 para 54.767 em 2013, ao mesmo tempo em que lamentou o crescimento dos casos de invalidez permanente. Em 2013, foram indenizados 444.206 casos de invalidez permanente contra 352.495 no ano anterior.

Apesar da queda no número de acidentes fatais, a perda de mais de 54 mil vidas merece mais atenção da sociedade e do governo, na opinião de Xavier. Ele recorreu a comparativos para dimensionar o tamanho da tragédia urbana. As mortes no trânsito equivalem à queda de 22 aeronaves por mês. “Como os dados de acidentes são pulverizados, a sociedade não se comove. Mas deveríamos debater o assunto todos os dias para conscientizar a sociedade”, disse.

Os dados de indenizações pagas pelo seguro DPVAT

ajudam a traçar o perfil das vítimas e dos acidentes. A maior parte das indenizações foi paga a homens (75%), mais da metade (50,9%) na faixa etária entre 18 e 34 anos, a maioria motoristas (60%). O estudo aponta que 71% das indenizações foram para acidentes envolvendo motocicletas, que causaram a invalidez permanente em 77% dos casos.

Na distribuição regional das indenizações por morte, o Sudeste, que representa 56% da frota nacional de automóveis, concentra a maior incidência (37%). No Nordeste, as motocicletas representam 44% da frota de veículos e respondem por 34% das indenizações pagas por invalidez permanente. Na região, o Piauí é o estado recordista em indenizações por acidente com motocicletas, com 67%.

No total de acidentes com motocicleta em 2013, chama a atenção o horário que concentra a maioria dos casos: entre 17h e 19h59. Segundo o estudo da seguradora Líder, é nesse período que os motociclistas não profissionais, que usam as motos para se deslocarem ao trabalho, estão voltando para casa. “Os motociclistas profissionais se envolvem menos em acidentes”, disse Xavier.

CARTAS

A Copa é Nossa

Apesar do tema dramático, o Sr. José R. Dias conseguiu fazê-lo de forma poética.

Nas ruas e estradas trava-se uma guerra fratricida, que as autoridades não tiveram até hoje a capacidade de enfrentar.

Ou, dito em outro sentido, "construir arenas é fácil", difícil é virar o jogo do trânsito para a vida ganhar de goleada.

Adorei!!

Maria Terezinha Quaresma - Itajaí/SC

DENÚNCIA/BAIRO DE JURERÊ...

Nossa, parece filme mexicano daqueles que a 'terra é de ninguém'!

Será que tudo é possível por aqui?

É muita cara-de-pau desses comerciantes!

Invadir a rua!

Eles não estão contribuindo pra reduzir danos, mas sim aumentar a possibilidade de um grave acidente. Enquanto há uma briga homérica, ganhando espaço e mais espaço na mídia, envolvendo *beachclubs* em Jurerê Internacional e um dos problemas discutidos é justamente a invasão na faixa de areia, o que dizer dessa invasão nas ruas do bairro Jurerê! E como disse o presidente... EU MORRO E NÃO VEJO TUDO!!

Joaquim Damasceno - Florianópolis/SC

Relações sociais

Interessante a questão 'relações sociais' abordada em uma das notas da Fernanda Maciel. Realmente, com a escassez de tempo que vivenciamos hoje em dia, reunir a família em um mesmo carro, ajuda na comunicação e, ao mesmo tempo, contribui para a mobilidade. Apenas vale lembrar que o motorista precisa ficar atento ao trânsito maluco a sua volta.

Joana Seixas - Campo Grande/MS

Morro e não vejo tudo!

A chamada "ciclofaixa compartilhada" de Balneário Camboriú é mais um daqueles exemplos da falta de planejamento nas questões relacionadas ao trânsito e mobilidade em nosso país. É lamentável presenciar ações como esta. Só nos resta torcer para que nenhum acidente grave aconteça até que se tome uma providência, de fato, inteligente."

Ricardo Oster - Joinville/SC

EDITORIAL

Realmente impactante a imagem dos corpos pintados no asfalto.

Acredito que o fato de visualizar algo de material representando as mortes no trânsito, causaria um efeito positivo capaz de reduzir o número, cada vez mais expressivo, de vítimas e acidentes.

Juraci Correia - Joinville/SC

Academia de Polícia

Fico feliz em saber que Florianópolis sediará a Academia Nacional da Polícia Rodoviária Federal. Espero que nosso Estado seja beneficiado além das questões econômicas, mas principalmente com mais segurança nas nossas estradas e com o incremento de nossa corporação."

Luiz Alves - Criciúma/SC

Legislativo

Acho que pela primeira vez observo na íntegra, bons projetos de lei voltados para o trânsito. Pelo jeito a turma lá de cima se esforçou e resolveu trabalhar!!

Everaldo J. da Silva - Florianópolis/SC

Austrália x Brasil

Brasileiro que teria provocado acidente que deixou três mortos na Austrália tem pedido de fiança negado. Ahhh se no Brasil fosse assim. Sinto muito pelas famílias que choram suas vítimas de acidentes de trânsito. O comportamento do nosso povo é uma vergonha, as leis brandas aumentam a impunidade, falta efetivo, falta igualdade nos julgamentos, falta vergonha na cara. Até quando vidas inocentes serão interrompidas por bêbados, drogados e irresponsáveis?

Nádia Licerre - São Paulo/SP

MULTAS

Concordo totalmente com a opinião do articulista Ildo Rosa. Já passou da hora de o governo federal privilegiar o poder municipal com os recursos provenientes das multas. Para que manter o DENATRAN com uma arrecadação tão expressiva, se as suas ações têm se mostrado cada vez mais tímidas, para não dizer quase inexistentes?

Caroline Ramos - Brasília/DF



A punição no trânsito é suficiente?

Especialistas avaliam a eficácia da legislação brasileira e apontam caminhos para melhorar a responsabilização no trânsito

Todos os dias são noticiados casos de acidentes de trânsito com vítimas no Brasil, colocando em debate em meio à opinião pública se os responsáveis são punidos adequadamente. Atualmente, as penas são variadas e são aplicadas conforme a gravidade da infração. Especialista em direito de trânsito, Vanderlei Santos revela que os acidentes com vítimas fatais ou com lesões corporais são tratados como

crimes, em geral culposos. Nessas ocorrências, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê penas de detenção de seis meses a dois anos no caso de lesões corporais e de detenção de dois a quatro anos no caso de homicídio.

O advogado esclarece que existe, todavia, uma corrente que defende que alguns casos sejam tratados como crimes dolosos, cujo tratamento é dado pelo Código

Penal. “As penas são mais severas, com previsão de reclusão de um a oito anos para as lesões corporais graves e de reclusão de 6 a 20 anos no caso de homicídio, podendo chegar a 30 anos em casos de homicídio qualificado”, explica Santos.

Na opinião do juiz da comarca de Cururupu, no Maranhão, Celso Serafim Neto, quando a questão chega ao Judiciário, os considerados culpados são responsabilizados de acordo com o que determina a legislação. No entanto, ele acredita que as leis poderiam prever maior responsabilidade para os autores dos crimes. “Creio que sejamos um dos países que mais punem, inclusive dispomos de juizados especializados em trânsito, no entanto, esbarramos na necessidade de uma legislação mais eficaz. No Japão, por exemplo, se um garçom oferecer bebida alcoólica a um cliente sabendo que este irá dirigir poderá responder judicialmente”, comenta.

Vanderlei Santos concorda que os causadores de acidentes de trânsito com vítimas respondem adequadamente pelos seus atos, embora o processo seja lento. “É inegável que os processos demoram até o julgamento definitivo, chegando a passar anos do acidente, o que faz a punição perder parte

do seu sentido”, diz. **FISCALIZAÇÃO**

A recorrência de acidentes de trânsito é consequência de fatores mais simples, na avaliação do advogado. “Um acidente com vítimas fatais pode ser consequência de um condutor que transitava em excesso de velocidade, por saber da falta de fiscalização ou por não se importar com eventual aplicação de uma multa, com valor irrisório. O condutor não acredita que possa realmente causar um acidente e ceifar a vida de outras pessoas (até por isso o assunto é tratado como homicídio culposo). Por isso a importância de mecanismos eficazes de fiscalização, associados a medidas de engenharia e educação”, analisa Santos.

Celso Serafim destaca que para reduzir a ocorrência de infrações, se faz necessária a adoção de políticas públicas efetivas de conscientização e fiscalização da legislação do trânsito, inclusive com a municipalização do trânsito. “A preocupação precípua da ‘humanização do trânsito’ deveria ser do poder executivo, mesmo porque o Judiciário tem por vocação agir de forma repressiva, após a ocorrência do ilícito”, opina, mostrando como ideal a prevenção.



ESPAÇO LIVRE

Marcelo José Araújo*



Regulamentação do uso das vias

É bastante comum acompanharmos pela imprensa a discussão e até edição de leis municipais e estaduais que estabelecem determinadas restrições ou regras de regulamentação de vias. Exemplos típicos são leis ou projetos que autorizam a passagem em sinal vermelho durante a noite, ou ainda que os semáforos estejam obrigatoriamente em alerta a partir de certo horário, que não haja funcionamento de equipamentos eletrônicos de fiscalização em determinados horários, ou ainda estabelecendo velocidade máxima das vias. A justificativa estaria na competência constitucional do município, p.ex., legislar sobre questões de interesse local.

Em nossa opinião estaria havendo certa confusão entre legislar sobre questões de interesse local e regulamentar o uso das vias sob circunscrição da autoridade municipal, uma atribuição do Poder Executivo por seu órgão de trânsito. A regulamentação de uso das vias no município, e até mesmo rodoviário, é consequência de estudos de engenharia de tráfego, os quais devem

considerar especialmente a segurança e o fluxo, e essa não é uma regulamentação estática ou definitiva.

A via é viva! A cada dia alguma peculiaridade pode alterar critérios para sua regulamentação e por esse motivo não pode ser engessada por uma lei. Se em determinada data uma via tem características de via expressa, com estacionamento proibido, sem residências ou pólos atrativos de veículos e pessoas, a velocidade permitida pode ser relativamente alta. À medida que se constrói uma escola, um shopping center, comércio, a velocidade deve ser reduzida, o estacionamento pode ser permitido até como forma de conter a velocidade, entre outras.

Mas são circunstâncias que ocorrem de forma relativamente rápida e não seria possível ficar na dependência da revogação ou mudança de uma lei para tal. Essa regulamentação requer agilidade. Da mesma forma, estabelecer restrições à fiscalização, seja humana ou eletrônica, está relacionada com a discricionariedade,

conforme sua conveniência, oportunidade e necessidade.

Os Arts. 21 e 24 do Código de Trânsito ao estabelecerem as competências do órgão executivo rodoviário e do municipal são claros quando dão a atribuição de regulamentar, sinalizar e fiscalizar suas vias, portanto, a União exerceu sua competência privativa de legislar sobre trânsito e consequentemente leis locais que tenham essa natureza não estariam legislando sobre questões de interesse local, e sim sobre trânsito numa aparente inconstitucionalidade.

Nosso comentário não deve ser confundido com regulamentações locais para atividade de transporte para fins de concessão ou autorização, como é o caso de táxis, fretamentos, escolares e transporte coletivo, esta sim, atribuição do poder concedente.

* Advogado e Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Mobilidade da OAB/PR

Simulador avalia motoristas idosos

Dois milhões de motoristas que circulam pelas estradas do Rio Grande do Sul, 700 mil tem mais de 60 anos de idade, número 30% maior do que sete anos atrás. Para avaliar as condições desses motoristas da terceira idade e facilitar a decisão sobre se um idoso pode ou não continuar dirigindo, um estudo vai usar um simulador que reproduz virtualmente as condições reais de circulação das ruas de uma cidade.

Apesar de se sentir jovem, pela legislação, Newton Boanova, de 60 anos, já é considerado um idoso. Trabalhando como motorista de táxi, ele passa grande parte do dia dirigindo e tem uma estratégia pra adiar os efeitos do envelhecimento. “Além de dirigir o táxi, me mantenho muito ativo fisicamente e acho que assim consigo não sentir diferença nenhuma”, afirma o taxista.

O aposentado Arlindo Durks já completou 70 anos



e também se sente seguro na direção. “Evidentemente que a gente não tem aquela perspicácia, aquela atividade rápida que tinha aos 20 anos, mas agora eu considero que tenho compensação com a maneira mais tranquila, mais pacífica, mais solidária de dirigir o veículo”, explica.

Arlindo é um dos 70 motoristas que vão participar do estudo do Instituto de Geriatria da PUC-RS, a partir de março.

Os primeiros testes vão ser aplicados em um simulador que reproduz situações cotidianas do trânsito. O objetivo

é contar com a parceria dos órgãos de trânsito na avaliação dos resultados do simulador. O estudo inclui também testes clínicos para avaliar, por exemplo, a memória e a atenção. A neuropsicóloga Adriana Vasques, está à frente do projeto, diz que a pesquisa quer criar um protocolo para avaliação. “Nossa ideia é criar um protocolo com o qual a gente consiga saber que testes avaliam melhor essa capacidade de condução. É muito difícil tomar essa decisão na clínica e saber se devemos estimular que esse

idoso continue dirigindo ou aconselhá-lo a parar. Hoje, não há uma forma de avaliar isso e na renovação da carteira, que é feita de três em três anos depois dos 65 anos, essa avaliação é bem resumida”, aponta Adriana.

Para o médico geriatra Rodolfo Schneider, é fundamental que os idosos passem por uma avaliação médica periódica para identificar doenças que possam interferir na direção, como as que causam alterações visuais, como a catarata, alterações neurológicas, como o Acidente Vascular Cerebral (AVC), e estados de demência, como o Alzheimer, além de diabetes e hipertensão não tratada. O médico alerta também para situações que podem indicar um risco futuro.

“Pequenas colisões em casa, por exemplo, ao retirar o carro da garagem, ou envolvimento maiores com situações no trânsito já podem chamar a atenção de

que aquele idoso pode estar tendo uma dificuldade maior pra dirigir. Algumas mudanças podem acontecer de uma forma bastante sutil, o próprio idoso em um primeiro momento pode não se dar conta. A família também começa a perceber, por exemplo, mudanças no comportamento, como esquecimento, lapsos de memória e irritabilidade”, diz o geriatra.

Ele explica ainda que é importante que cada caso seja avaliado individualmente. “Tem muito idoso com idade avançada que nos surpreende fazendo atividades normais, trabalhando, dirigindo sem impacto, enquanto outras pessoas com muito menos idade já se encontram com alguns comprometimentos. Acho que a idade em si não seria um definidor, não deveria ter uma idade limite para dirigir, o que deveria ser avaliado é realmente a condição de cada motorista”, finaliza.



Recuperação da Ponte Maurício Joppert, entre SP e MS

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

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

www.concremat.com.br


CONCREJATO
obras especiais

Líder em restauração
e recuperação
de estruturas.