

# Florianópolis na luta pela **REDUÇÃO DE ACIDENTES**



O prefeito Cesar Souza vai adotar a partir do dia 7 de dezembro o Projeto Zona 30, que reduz para 30 km/h a velocidade máxima nas vias urbanas com histórico de insegurança no trânsito. Projeto-piloto será executado em 1.686 metros de vias do centrinho da Lagoa da Conceição. (Página 4)

**As mulheres estão mais vulneráveis no trânsito**

Página 16

**Governo garante retomada das obras na Ponte Hercílio Luz**

Página 13

**Florianópolis: novo sistema de transporte público**

Página 8

**Seminário Volvo debate o "Zero Acidentes com caminhões"**

Página 9

## EDITORIAL

# AS MULTAS E O TRÂNSITO

Que as multas de trânsito possuem um importante efeito pedagógico, isso ninguém pode negar. Todavia, nos causa estranheza que o governo federal aposte "todas" as suas fichas em prol de um trânsito seguro, apenas com a sanção de um decreto, que tornou mais salgadas e pesadas as multas e penalidades para 11 artigos do Código de Trânsito Brasileiro. Como se isso fosse resolver milagrosamente a epidemia de mortes nas estradas que assola o nosso país.

Embora seja uma atitude louvável, punir com mais rigor aqueles que tanto prejudicam a segurança viária do Brasil, parece que falta ao governo enxergar que a solução desta carnificina não está apenas no aumento do valor das multas.

Para começar, de nada adiantará este reajuste, se não houver uma melhora na fiscalização. Isso porque o brasileiro, em geral, só respeita a lei quando se sente vigiado. Se não tiver um agente a postos, atento para penalizar às tão lamentáveis infrações, o citado decreto cairá no vazio da já existente sensação de impunidade. O sujeito ultrapassa pelo acostamento, costumeiramente, porque sabe que não haverá ninguém para multá-lo.

Mas como incrementar a fiscalização, se o efetivo das polícias e das guardas municipais está sempre defasado? Como acabar com a impunidade se, na maioria dos casos, não existem agentes para multar? Resolverá aumentar o valor das multas, se estas não forem devidamente aplicadas? Certamente, não!

Por fim, não podemos deixar de lembrar que a efetiva mudança do comportamento dos envolvidos no trânsito nosso de cada dia só será possível através da educação. É urgente a necessidade da implantação de uma campanha permanente de conscientização por um trânsito mais humano e seguro.

Recursos financeiros não deveriam ser o entrave, visto a já vultuosa arrecadação proveniente de multas, destinadas ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET. Todavia, é sabido que o Fundo, criado especificamente para incentivar a conscientização e prevenção de acidentes automobilísticos no Brasil, não é utilizado como deveria, ficando "parado" na chamada reserva de contingência, com o intuito de garantir o superávit primário.

Assim, nos causa indignação perceber como o governo parece ter lavado as mãos com relação à segurança viária, eximindo-se de real responsabilidade ao lançar iniciativas isoladas, que pouco, ou quase nada farão para alterar a nossa dura e cruel realidade.

*Acorda Brasil! O trânsito não pode mais ser relegado a um segundo plano. Deve ser prioridade absoluta!*

## NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



### AIRBAGS

Desde julho, três montadoras - Toyota, Honda e Nissan - chamam os clientes para a troca de airbags. São 53 mil equipamentos que devem ser trocados, mas até o fechamento desta edição apenas mil consumidores tinham ido até as concessionárias.

Se não for trocado, o airbag pode fraturar o pescoço do motorista ou passageiro quando infla. Nos Estados Unidos, três pessoas morreram por causa do defeito.



### HORÁRIO DE VERÃO

Algumas pessoas costumam levar algum tempo para se adaptar ao horário de verão e por esse motivo ficam cansadas e com sono devido à mudança que pode afetar o organismo. Segundo o especialista em trânsito e diretor do Instituto Prevenir, Celso Alves Mariano, esse cansaço pode aumentar a predisposição a acidentes de trânsito e de trabalho. "Com a mudança

do horário, aumentam as chances da pessoa ter sonolência, lentidão de raciocínio, perda de memória, ansiedade, baixa autoestima e variações no humor, o que pode influenciar diretamente no ato de dirigir", explica. Como todo cuidado é pouco, antes de pegar o volante, verifique se está mesmo em condições de assumir tamanha responsabilidade. O trânsito e a vida agradecem!

### RECALLS IGNORADOS

O número de recalls, que são as chamadas das montadoras para reparar defeitos de fabricação nos carros, é o maior dos últimos cinco anos no Brasil. De janeiro a outubro foram identificados 941 mil veículos nessa condição, quase o dobro do ano passado.

O problema é que nem todos os motoristas atendem os chamados das montadoras. Em média, apenas 60% levam os carros para fazer reparos, o que pode ser um risco para a segurança no trânsito. Por isso, fique atento! A lista de montadoras que convocam recalls é atualizada diariamente no site do Procon.

### SEM MOTORISTA

Os acidentes ocasionados por motoristas de caminhão que dormem ao volante por ficarem acordados mais do que aguentam podem estar com os dias contados. Caminhões que se locomovem sem motorista estão sendo desenvolvidos por empresas gigantes no setor de tecnologia ou veículos, como Google, Nissan e Mercedes-Benz. As informações são da CNN.



**monatran**

Jornal do MONATTRAN -  
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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

#### DIRETORIA EXECUTIVA:

**Presidente:** Roberto Alvarez Bentes de Sá

**Diretores:** José Carlos Pacheco  
Sergio Carlos Boabaid  
Luiz Mario Bratti  
Jorge Castro Reis Filho  
Francisco José Mattos Mibielli

#### Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

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

**Tiragem:** 12.000 exemplares

**Distribuição:** Gratuita

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

**ESPAÇO DO PRESIDENTE**

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



## O dia em que a Ilha parou

No dia 29 de outubro, um acidente entre cinco veículos na Ponte Colombo Salles, em Florianópolis, escancarou mais uma vez a fragilidade do sistema viário da capital catarinense. A colisão entre dois carros e três ônibus foi registrada às 15h16, mas as consequências entraram noite adentro de Norte ao Sul da Ilha de SC.

Não houve feridos graves, mas 21 pessoas precisaram ser atendidas e 18 foram encaminhadas a hospitais. Mais de 10 viaturas e cerca de 50 socorristas participaram do atendimento às vítimas. E, segundo o coronel da Polícia Militar, Araújo Gomes, aproximadamente meia hora após o engavetamento, a última vítima foi retirada do ônibus por uma janela. Com isso, os guinchos puderam iniciar a retirada dos veículos para liberar totalmente o trânsito na ponte.

Mesmo assim, o engarrafamento chegou a 25 quilômetros e parou o trânsito em pontos movimentados da Ilha, fazendo com que o fluxo de veículos só voltasse totalmente ao normal no período da noite, cinco horas depois da colisão.

Tal situação levou especialistas em mobilidade urbana e o poder público a se pronunciarem na imprensa a fim de apontar alternativas para o trânsito da capital para que circunstâncias como esta não voltem a acontecer.

Todavia, apesar de ser um consenso de que é imprescindível restringir o uso de automóveis na cidade e, em contrapartida, oferecer um transporte coletivo de qualidade, pouca coisa prática foi sugerida, limitando-se apenas aquela velha questão da criação de faixa exclusivas de ônibus.

Infelizmente, no entanto, sabemos que jamais as obras de infraestrutura conseguirão acompanhar o ritmo da produção de novos veículos e a população precisa de uma resposta urgente para este problema e que vai muito além da criação dos tais corredores.

Para começar, acreditamos que seja evidente a precisão da melhoria do transporte

urbano. Isso porque as condições atuais (número insuficiente de carros, ônibus lotados e falta de conforto) afugentam muitos passageiros. Porém, mais do que isso, é preciso voltar a se falar sobre a implantação de outros modais transporte de massa, como a instalação de um Metrô de superfície, projeto anteriormente previsto quando da conclusão da restauração da ponte Hercílio Luz.

Ecologicamente correta e também muito necessária para a mobilidade, é a implementação das ciclovias por toda a cidade, além de toda uma infraestrutura de estacionamentos e vestiários.

Finalmente, é imprescindível lutar pela implantação do Transporte Marítimo. Embora nos pareça uma opção óbvia - principalmente em se tratando de uma região litorânea, composta também por uma Ilha.

Além de toda essa tarefa de casa, são necessárias ainda atitudes muito mais ousadas como a cobrança do pedágio urbano, rodízio e aumento das taxas de estacionamento no centro da capital.

Talvez esta opinião não seja vista com muita simpatia num primeiro momento, mas com certeza ela trará resultados benéficos para todos e, no futuro, será reconhecida como necessária.

Afinal, enquanto custar apenas R\$ 2,00 para estacionar no centro, mais pessoas irão preferir vir de carro a utilizar o transporte coletivo.

Por outro lado, quando falamos da implantação do pedágio urbano, não estamos pensando simplesmente em onerar ainda mais a vida dos cidadãos brasileiros, mas sim, incentivar que mesmo dentro de transportes individuais como o veículo próprio, as pessoas pensem no coletivo. Como?

Pode-se, por exemplo, privilegiar veículos cheios, isentando-os de pagar o pedágio urbano, motivando até a criação da cultura da carona solidária.

Com certeza não será fácil, mas alguém precisa começar o processo de mudança de comportamento da população. E é urgente!

### CAMPANHA CRIATIVA

Outra campanha que chamou a atenção é a de um radar imitando uma cama de hospital. No local onde está registrada a milha (quilometragem) há os dizeres: Dias na cama do hospital.



### ATAQUE CARDÍACO

Um assento de carro que detecta quando um motorista está tendo um ataque cardíaco e ainda é capaz de assumir o controle e levar o veículo para uma parada segura foi desenvolvido pela montadora norte-americana Ford. O item possui seis sensores eletrônicos que operam em conjunto com uma câmera no painel para “perceber” quando o condutor está sofrendo um infarto ou algum ataque incapacitante.

Representantes da Ford afirmam que o prazo para que o dispositivo entre em plena produção pode ser de menos de cinco anos.

### ARÁBIA SAUDITA

Na cidade de Jedá, quem for flagrado furando o sinal será devidamente multado — como já acontece — e só será liberado após 24 horas na prisão, de acordo com Zaid Al Hamzi, um porta-voz da polícia de trânsito.

Segundo noticiou a imprensa árabe, policiais adicionais serão distribuídos pelos cruzamentos da cidade para fiscalizar os motoristas, aplicar a nova lei e apanhar os violadores das leis do trânsito.

Uma locadora de carros confirmou ao jornal Arab News que a regulamentação já está sendo implementada e que “vários de seus clientes já teriam sido presos” segundo as novas leis.

# ZONA 30: Florianópolis na luta pela redução de acidentes

A Prefeitura de Florianópolis vai adotar a partir do dia 7 de dezembro o Projeto Zona 30, que reduz para 30 km/h a velocidade máxima nas vias urbanas com histórico de insegurança no trânsito. Projeto-piloto será executado em 1.686 metros de vias do centrinho da Lagoa da Conceição – tido como importante “nó viário” da Capital – cuja velocidade permitida, hoje, é de 60 km/h.

O prefeito Cesar Souza Junior acena com a possibilidade de a iniciativa vir a ser implantada em outras áreas de Florianópolis. “Esse nome Zona 30 tem uma razão técnica”, ressalta, tendo em vista estudos indicativos de que, num atropelamento, por exemplo, o risco de lesão aumenta gradativamente se a velocidade ultrapassa 30 km/h. Um pedestre tem cerca de 80% de chances de ser morto em um choque com um veículo a 50 km/h.

De acordo com ele, a implantação do Projeto Zona 30 também exige nova sinalização, para que os condutores de veículos saibam que estão



entrando em área de baixa velocidade, além de campanha de conscientização. “É uma questão de consciência mesmo. É muito mais do que baixar a velocidade. É entrar numa cumplicidade”, enfatizou.

Na sequência, uma parte das largas vias do centrinho da Lagoa seriam demarcadas como áreas seguras para ciclistas. Mais tarde, estas vias seriam estreitadas pelo alargamento da faixa de passeio público, a ser compartilhado com ciclovias, para uso mais ade-

quado de pedestres e ciclistas, e feita a requalificação urbana da região.

O diretor da Vigilância em Saúde de Florianópolis, Leandro Pereira Garcia, chama a atenção para o fato de que Florianópolis está entre as primeiras capitais brasileiras no ranking de mortes no trânsito resultantes de alta velocidade e uso de bebidas alcoólicas. Segundo o mapa da violência de 2012, a Capital tem média de 22 óbitos a cada 100 mil habitantes por ano.

É a maior média entre as capitais

do Sul do Brasil, que ficam entre 14 e 15/100 mil habitantes. A taxa de óbitos no trânsito em Santa Catarina é três vezes maior do que a de homicídios.

Os resultados na Europa impressionam pela redução expressiva no número de acidentes. Em Londres, a queda foi de 40%, enquanto na Bélgica o índice chega a 72%.

No Brasil, o movimento pela redução da velocidade começou no Rio de Janeiro, em 2011, em Ipanema e na Ilha do Governador. Dados da Polícia Militar indicam que o número de acidentes com vítimas na Ilha do Governador caiu 75%, enquanto em Ipanema não há mais registros de acidentes com vítimas.

Com os resultados, a prefeitura carioca ampliou o programa para mais oito bairros, estimulando o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo, não poluente e para pequenos deslocamentos, cuja segurança é garantida com a redução da velocidade máxima permitida.

## CHEGOU A OPORTUNIDADE DE FICAR EM DIA COM FLORIANÓPOLIS.

Se você está com o seu IPTU, ISS ou qualquer outro tributo municipal em atraso, a Prefeitura de Florianópolis tem uma ótima notícia: pagando a sua dívida à vista até o dia 19 de dezembro, você ganha um grande desconto e ainda tem direito a redução de juros e multas. Vá até a Rua Álvaro de Carvalho, 145 - 1º andar, ou procure a unidade do Pró-Cidadão mais próxima e aproveite.



**20% DE DESCONTO NO PAGAMENTO DE TRIBUTOS MUNICIPAIS EM ATRASO.**

Jose Roberto de Souza Dias \*



# Trânsito: o futuro do pretérito

**P**arece que faz décadas que as ruas brasileiras foram tomadas de gente lutando por seus direitos fundamentais, entre estes o de ir e vir na plenitude do que a Constituição lhes garante. Entretanto, faz pouco mais de um ano que ocorreram as manifestações de junho e tudo já foi olímpicamente esquecido pelos governantes.

A Copa do Mundo e as eleições presidenciais acabaram de acontecer e as velhas promessas travestidas de ideias novas já se acumulam no “cesto” despacho, antes mesmo do início oficial de um novo período de governo. Triste sina destes trópicos meridionais!

As manifestações de 2013, antes de serem manipuladas pelo terror para esvaziá-las, apontavam para principais questões que atormentam a vida da família brasileira: a educação, a saúde, a segurança pública e a mobilidade urbana.

A Copa do Mundo veio a calhar para as autoridades de plantão e foi usada como uma varinha de condão para, num passe de mágica, “resolver” alguns desses problemas, principalmente os relacionados com a segurança pública e a mobilidade.

A palavra de toque passou a ser legado. Quando as ruas questionaram os altos custos desse evento esportivo para um país em desenvolvimento, a resposta automática todos já sabiam qual seria: legado.

A sociedade brasileira logo se apercebeu que existia uma enorme distância entre o propagandeado pelos magos do marketing político e o que sobraria da grande festança de gastos com o futebol.

O que foi prometido, para variar, não foi cumprido como o planejado e entraram para o rol daquelas que um dia seriam terminadas. Pior ainda, outras nem sequer saíram das pranchetas.

A imprensa - brasileira e internacional - em diferentes momentos noticiou o que estava acontecendo nas doze cidades-sede da Copa do Mundo. Assim, os leitores ficaram

sabendo que entre obras acabadas e não realizadas gastou-se R\$ 29,2 bilhões, enquanto o planejado era de R\$23,5 bilhões. Ou seja, gastou-se a bagatela de R\$ 5,7 bilhões além do previsto. Entre as obras planejadas apenas os estádios foram concluídos sem sofrer alguma baixa. As arenas custaram R\$ 8 bilhões para o país, sendo mais de 50% do valor previsto em 2010.

Alguns projetos de mobilidade urbana foram alterados por outros menos custosos e de menor eficiência, como por exemplo os trens e monotrilhos que foram substituídos por simples corredores de ônibus. O Brasil, mesmo assim, gastou muito e fez menos com pouca qualidade, como afirma a pesquisadora Aryana Frances.

As prioridades das ruas de junho foram escandalosamente invertidas. O legado da Copa, cantado e decantado por todos os cantos, transformou-se em estádios de futebol pomposamente chamados de arenas, alguns verdadeiros elefantes brancos no meio do nada e sem times capazes de arrastar multidões. Além dos espaços futebolísticos, alguns aeroportos foram reformados, como o de Brasília, que na primeira grande chuva transformou-se em um verdadeiro piscinão.

O principal legado, que era o transporte, que ficaria para a população local, foi colocado em segundo plano e alguns nem mesmo concluídos. Segundo o “Estado de São Paulo” nas doze cidades-sede estavam previstas 74 obras de mobilidade urbana e 46 continuam inacabadas ou mesmo não iniciadas.

São muitos os exemplos a mostrar que os gritos das ruas não foram ouvidos em sua essência. É o caso do monotrilho de Cuiabá que talvez esteja concluído no segundo semestre de 2015. Já em São Paulo, o monotrilho ainda está em construção. Algumas obras foram abonadas ou canceladas, como o Expresso Aeroporto em que o trem ligaria o centro da cidade de São Paulo até Cumbica.

Importante lembrar que só o transporte

público de qualidade será capaz de resolver o gravíssimo problema de mobilidade urbana que atinge cada vez mais nossas cidades. Ao mesmo tempo, sua utilização em grande escala, permitirá controlar e diminuir a violência no trânsito.

Medidas pontuais como a atualização nos valores das multas em função da inflação dos últimos anos ou o endurecimento para as infrações mais graves e para os crimes de trânsito são salutares e encorajadoras. Mas por si só não resolvem.

Necessário se faz que o governo cumpra a Lei antes mesmo de aplicá-la. Importante que siga a risca o Artigo 320 do Código de Trânsito onde diz que toda a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em policiamento, fiscalização, sinalização, engenharia de tráfego, de campo e educação.

Mesmo assim, insiste-se na importância de ouvir a voz rouca das ruas e o recado mais que perfeito dado pelas urnas de outubro. A cidadania quer mudanças verdadeiras, não falaciosas, e já.

Todos cansaram de promessas vãs, de esperar que as coisas aconteçam por combustão natural, sem planejamento e sem vontade política verdadeira. As férias de verão estão chegando, as estradas, na maioria em péssimo estado, mais uma vez serão palco de um trânsito que continuará sendo o futuro do pretérito.

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

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



### CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

**Art. 245.** Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.



# Frota de 1 milhão de motos em SC aponta insatisfação com transporte público

**São 6,6 habitantes para cada moto em SC – taxa maior que no PR, RS, SP e que a média brasileira**

A marca atingida por Santa Catarina em setembro representa, ao mesmo tempo, dois lados de uma discussão que não tem data para terminar. Enquanto o índice de 1 milhão de motos em circulação sinaliza um fortalecimento no poder econômico dos consumidores, o contínuo crescimento no número de veículos automotivos em todas as regiões do país evidencia uma insatisfação com o transporte público e uma incapacidade dos meios alternativos de suprir as demandas do trans-

porte individual.

Atualmente, há uma moto para cada 6,6 habitantes de Santa Catarina. Essa é a sexta maior taxa do Brasil, e a maior do Sul do país, superando o Paraná (com 8,5 pessoas para cada moto) e o Rio Grande do Sul (9,7). Em São Paulo, Estado com a maior quantidade absoluta de motos, há 9,1 pessoas para cada veículo do tipo. No Brasil, há 9,0.

Para a professora Luciana Noronha Pereira, do departamento de Arquitetura da Univali, não há uma explicação única para a realidade catarinense. É possível, entretanto, apontar alguns indícios, como as deficiências do transporte público e o barateamento das motos zero-quilômetro.

Até mesmo a geografia de Santa Catarina é citada como

um fator influenciador – são muitas cidades pequenas com pouca distância entre elas.

“É mais complicado se deslocar de moto entre bairros de São Paulo do que entre diversas cidades de SC, o que acaba incentivando o transporte individual. Além disso, cidades como a capital paulista dispõem de outras modalidades de transporte, como metrô e trem. Podem até ser ruins, ineficientes, mas existem”, explica Luciana.

## CRESCIMENTO COMEÇOU A DESACELERAR EM 2012

Há dez anos, Santa Catarina tinha pouco mais de 350 mil motos em circulação. Passada uma década, este número continua em ascensão, mas dá indícios de começar a desacelerar. Entre setembro



**Número de motos em SC e no Brasil ainda cresce, mas sofreu desaceleração nos últimos anos**

de 2007 e 2008, por exemplo, foram 86,5 mil veículos do tipo a mais em SC – mais que

o dobro do observado no mesmo período entre 2013 e 2014. (Fonte: Diário Catarinense)

## Mais segurança na SC-401

A Prefeitura de Florianópolis oficializou o pedido para instalação de lombada eletrônica, travessia para pedestres e redutor de velocidade com semáforo na SC-401, em Canasvieiras. Secretários municipais reuniram-se no dia 22 de outubro com o presidente do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), Paulo Meller, em busca de soluções para garantir mais segurança aos pedestres que precisam atravessar a rodovia no bairro.

A reunião foi solicitada ao prefeito Cesar Souza Junior pelo presidente da Associação dos Moradores da Rua Papaquara, Marcelésio Márcio da Silva, durante a última edição do Prefeitura

no Bairro, em 18 de outubro, na Vargem Grande. Ele lidera movimento em favor da construção de uma passarela na rodovia estadual, próximo à Unidade de Pronto Atendimento (UPA).

O estopim para a mobilização popular, que tem impedido o tráfego de veículos na SC-401, foi a morte de uma jovem, vítima de atropelamento no local, no dia 17. **PASSARELA**

Na reunião, da qual também participaram Marcelésio e vereadores, o presidente do Conselho Local de Saúde Canasvieiras, Silvanio Guilherme da Costa, entregou documento oficializando pedido de tomada de providências.

O presidente do Deinfra, por

sua vez, comprometeu-se em atuar neste sentido. Meller concorda que a melhor alternativa seria a construção da passarela que, teria tamanho semelhante à que está sendo feita na BR-101, na altura da área indígena do Morro dos Cavalos.

“Temos o estudo e o projeto. Se o proprietário autorizar, a gente coloca no orçamento”, garantiu ele, ao informar que, por lei, o Deinfra precisa de autorização dos proprietários dos imóveis privados afetados pela obra em Canasvieiras.

Alternativas à construção da passarela devem ser consideradas para resolver os problemas enfrentados neste trecho da SC-401, tido como o ponto em que mais se ganha velocidade na rodovia. A criação de uma passagem para pedestres no viaduto mais próximo, a melhoria da sinalização e da iluminação, e a redução da velocidade máxima permitida (hoje, de 80 km por hora) estão entre as soluções apontadas.

Por parte da Prefeitura, participaram da reunião os secretários da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico Sustentável, Ronaldo Brito Freire, de Obras, Domingos Zancanaro, e da Saúde, Daniel Moutinho Júnior.

## Ampliação da Via Expressa deve ser licitada em dezembro, diz ministro

Miriam Zomer/Agência AL



O ministro dos Transportes, Paulo Passos (foto), informou durante o evento sobre a Ferrovia da Integração, em Chapecó, que o projeto de ampliação da Via Expressa (BR-282), nos trechos entre São José e Florianópolis, tem tudo para ser licitado já em dezembro. Ele também destacou que a intenção do governo federal é entregar a obra da ponte Anita Garibaldi, em Laguna, já em maio.

Cobrado, o ministro falou da tão esperada duplicação da BR-282, no Oeste catarinense. Segundo ele, o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes) já está concluindo os estudos de viabilidade econômica. “Estamos fazendo o máximo para resolver essa questão o quanto antes. Infelizmente tivemos a infelicidade de contratar empresas que não deram conta do recado. Logo faremos uma nova licitação em curto prazo”, disse o ele, lembrando o governo federal deve iniciar a manutenção da rodovia. “São seis bilhões de reais em projetos do governo em obras de infraestrutura de transporte em todo o Brasil”, ressaltou o ministro.



Divulgação: Mauro Vaz

Reunião contou com a presença de lideranças comunitárias e vereadores

Ildo Raimundo Rosa \*



## Multas: o bolso como alvo

A partir do dia primeiro de novembro entrou em vigor uma nova lei, sancionada pela Presidente Dilma, que corrige e atualiza o valor das multas de trânsito elevando-as a tal ponto que, em alguns casos, serão claramente confiscatórias.

O novo marco jurídico alterou onze artigos do Código de Trânsito Brasileiro, alguns bastante conhecidos pelos altos índices de reincidência, entre eles as revoltantes ultrapassagens pelo acostamento. Quantos de nós, após interminável tempo na abrasiva fila de uma rodovia, somos surpreendidos por um “espertinho” ganhando a dianteira, recorrendo a “lei do gerson”, agora este tipo de infração passou de 127,69 reais para 957,70 reais.

As colisões frontais, também em acelerado crescimento, passam a ser o alvo preferencial deste novo elenco de penas.

Por outro lado, o significativo sucateamento de nossa frota, especialmente a automotora, certamente será impactado com esses novos valores, especialmente os reincidentes que, a partir da apreensão do veículo passarão a engordar os pátios dos depósitos dos Detrans, hoje já abarrotados.

O aprimoramento do desembaraço da frota retida torna-se cada vez mais relevante, apesar de que todos sabemos que tudo gira em torno da Justiça, vinculada em última instância na simples aplicação do princípio constitucional de que “nin-

guém será desapossado de seus bens sem um regular processo”.

Apesar do evidente acerto na aprovação desta nova lei que tramitou no Congresso desde 2007, há alguns anos atrás com a aprovação do então novo Código de Trânsito Brasileiro, toda esta expectativa foi deflagrada mas, com o tempo, tudo foi arrefecendo merecendo portanto esta nova edição.

O Mapa da Violência 2013 deflagrado pelo Centro Brasileiro de Estudos Latino-americano - CEBELA demonstra que nos últimos dez anos as mortes por acidentes de trânsito aumentaram 41,7 por cento no Brasil.

Já no que diz respeito à arrecadação dos valores provenientes das multas, espera-se um natural incremento o que irá se refletir, pelo menos é o que todos esperamos, na destinação para programas associados à educação tais como o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET que recebe através do Denatran, 5 por cento do total arrecadado.

Talvez seja o momento de cobrar de nossos gestores uma maior transparência quanto aos valores realmente arrecadados, bem como da destinação dada aos mesmos, especula-se que estamos tratando de somas vultosas mas, acima de tudo, cobrar das entidades que recebem em última instância esses valores, sua correta destinação, partindo-se do princípio de que a educação deve ser encarada como

um processo permanente, cada vez menos dependente de campanhas focadas, que demandam altos valores sem contar com qualquer solução de continuidade.

A própria sociedade de consumo que, por vezes, compromete a própria segurança viária a consecução de seus objetivos, faz com que ações como estas ora propostas, concentradas na pura e simples elevação das multas, direcionadas claramente a assaltar o bolso do contribuinte tenham como objetivo principal proteger-lhe a vida bem como a de outras pessoas, vítimas do trânsito mas, acima de tudo, de quem desrespeita suas mais elementares regras.

Dentro de todo este cenário surpreende a falta de criatividade e de imaginação, de nosso poder político parece que a única iniciativa volta-se para a arrecadação, já os múltiplos órgãos envolvidos com o problema de forma passiva e leniente continuam esperando mais uma vez a chegada da varinha de condão, onde por uma simples ação resolveremos um problema, cada vez mais intrincado, como que por encanto.

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

## Nova York reduz limite de velocidade com meta de zerar mortes no trânsito

Em Nova York, entrou em vigor na última sexta-feira (7) um novo limite de velocidade nas ruas. A cidade tem como meta reduzir a zero o número de mortes no trânsito, nos próximos dez anos.

Na cidade mais populosa dos Estados Unidos, os carros estão andando mais devagar. E não é por causa do trânsito. É que o limite de velocidade nas ruas caiu para 25 milhas, ou 40 km/h. Uma redução de 8 km/h na velocidade máxima permitida.

Parece pouco? Não é. “Essa redução signifi-

ca que, se o pedestre for atingido por um carro, o risco de morte cai pela metade”, explica a chefe do departamento de trânsito da cidade.

No ano passado, 178 pessoas morreram atropeladas em Nova York - uma cidade com quase 8,5 milhões de habitantes. Em São Paulo, com uma população de quase 12 milhões, foram 514 atropelamentos fatais, quase três vezes mais.

“Mortes no trânsito não são inevitáveis e não podemos aceitá-las”. Esse é o lema do programa ambicioso que está sendo implantando em Nova York e que pretende zerar o número de mortes no trânsito até 2024. O foco

inicial é reduzir os atropelamentos, que matam, principalmente, idosos e crianças.

Sam Schwartz, que já foi secretário de Transportes da cidade, diz que, para que a mudança dê resultado, é preciso fiscalização: “E só mais policiais nas ruas não é suficiente”, diz ele.

Mas há quem duvide da eficácia da medida. “Acho que isso é só mais um jeito de a cidade arrecadar mais dinheiro”, avalia um motorista.

Para Amy, que perdeu o filho de 12 anos atropelado, qualquer ação que resulte em uma morte a menos, já é válida: “Temos que fazer de tudo para tornar as ruas mais seguras”, ela destaca.



# TRANSPORTE PÚBLICO

## Entra em operação novo sistema

### 74 novos veículos passam a compor a nova frota

O Consórcio Fênix, vencedor da primeira licitação para o transporte público da Capital, iniciou no dia 1º de novembro a operação do Sistema Integrado de Mobilidade (SIM). Com isso, passa a ter início ampla renovação da frota: os primeiros 74 novos veículos incluídos nesse processo de renovação foram apresentados na Passarela Nego Quirido.

Todos os novos ônibus estão equipados para atender pessoas com deficiência. Os 15 veículos das linhas executivas contam com uma tecnologia diferenciada, no que diz respeito ao acesso dos cadeirantes: eles têm uma porta de acesso exclusiva com elevador e banco do passageiro acoplado; assim, o usuário com deficiência encosta a cadeira próximo à porta e, com o auxílio do motorista, faz o transbordo da cadeira para o assento. Atualmente, nenhum veículo do transporte executivo em operação possui elevador para acesso de cadeirantes.



Os ônibus novos foram apresentados na Passarela Nego Quirido. No detalhe, Prefeito em exercício e Secretário de Mobilidade Urbana aprovam acessibilidade do novo sistema.

Os ônibus que fazem o serviço convencional terão climatizador/renovador de ar, trazendo mais comodidade à população, além de itinerário lateral. Já os ônibus executivos contam com itens de conforto como ar condicionado e bancos estofados e reclináveis.

Ao longo do processo, muitas melhorias serão implantadas. Entre elas, está a otimização das linhas, com readequação do quadro de horários e itinerários, trazendo

do mais eficiência ao sistema. Além disso, está sendo criado o Sistema de Apoio à Operação (SAO), com investimento aproximado de R\$ 35 milhões, que permitirá à Secretaria de Mobilidade Urbana o gerenciamento e a programação das viagens em tempo real. A partir desse gerenciamento, por exemplo, será possível acrescentar um veículo extra ao sistema, quando houver superlotação do quadro disponível.

O passageiro também po-

derá interagir com o SIM, obtendo informações pela internet, dispositivos móveis e painéis, que serão instalados nos terminais.

#### BENEFÍCIOS

Alguns benefícios já foram implantados, como a redução da tarifa - que passou de R\$ 2,70 para R\$ 2,58 para pagamento no cartão (forma utilizada por mais de 80% dos usuários) e de R\$ 2,90 para R\$ 2,75 para pagamento em dinheiro. O preço da passagem, que não sofria alteração há

dois anos, foi reajustado para baixo, ao contrário de muitas outras cidades do país. Com exceção da linha executiva, apelidada de amarelinho, que teve reajuste de R\$ 1,00.

Mais uma mudança foi a criação do passe livre para estudantes oriundos de famílias com renda familiar de até meio salário mínimo por pessoa, ou renda mensal total de até três salários mínimos. Cerca de 10 mil jovens estão sendo beneficiados com a medida.

Outro benefício aos mais carentes foi a ampliação da abrangência da tarifa social: antes restrita ao Maciço do Morro da Cruz (na Ilha), e aos bairros Morro do Geraldo, Vila Aparecida e Chico Mendes (no Continente), a tarifa social passou a ser aplicada em toda a cidade.

**NOTA DO EDITOR:** Além do reajuste do valor da passagem da linha executiva, alguns usuários têm reclamado das alterações de horários e linhas, com a implantação do novo sistema. Todavia, acreditamos que a população deve ter paciência e esperar o projeto se consolidar, para então chegar às suas conclusões.

## Iniciadas demolições para elevado

### Acesso ao Rio Tavares e ao Sul da Ilha terá melhora na mobilidade

As demolições dos primeiros imóveis localizados nas imediações de onde será construído o elevado de acesso ao Rio Tavares e ao Sul da Ilha começaram. Neste primeiro momento, seis residências em um mesmo terreno foram derrubadas depois de efetivado o processo de desapropriação.

O elevado do Rio Tavares é uma obra executada em parceria entre a Prefeitura Municipal de Florianópolis e o Governo do Estado. Orçado em aproximadamente R\$ 16 milhões, o elevado tem prazo de conclusão de 18 meses contados a partir do início dos trabalhos de engenharia.

O processo de desapropriação dos imóveis continua e nas

próximas semanas outras quatro casas deverão ser demolidas. O custo total das desapropriações pode atingir R\$ 17 milhões, sendo que R\$ 7 milhões são recursos provenientes do Governo do Estado.

Segundo o secretário Municipal de Obras, Domingos Zancanaro, "a intenção é viabilizar as desapropriações e demolições o mais rápido possível, mas é um processo complexo em que precisamos levar em consideração a situação dos proprietários e suas condicionantes".

Em fase de licitação, o elevado do Rio Tavares, como vem sendo chamado, deve ter as obras iniciadas nos primeiros meses de 2015.



# Seminário Volvo debate o **ZERO ACIDENTES** com caminhões



**Líderes empresariais querem o envolvimento do governo e das montadoras.**

**Da esq. p/ dir., Ari Rabaioli, Osmar Ricardo Labes, J. Pedro Corrêa; Roberto Bentes, Ildo Rosa, Emilio Dalçóquio e Pedro Lopes.**

O presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, juntamente com o conselheiro da entidade, Ildo Raimundo Rosa, participaram do Seminário Volvo de Segurança Zero Acidentes, etapa Santa Catarina, realizado no último dia 16 de outubro de 2014, em Balneário Camboriú.

O evento debateu com líderes do transporte rodoviário de cargas a situação atual do número de acidentes e a necessidade do engajamento do setor para acabar com esse tipo de ocorrência. Representando o transporte rodoviário de carga, estiveram presentes o presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística de Santa Catarina (Fetrancesc), Pedro Lopes; do Setcesc, Osmar Ricardo Labes; do Seveículos, Emilio Dalçóquio; e do Setracajo, Ari Rabaioli.

A mediação do debate foi do consultor do Programa Volvo, J.

Pedro Corrêa. Para ele, o transporte, principalmente, no Brasil precisa apertar o passo. “Os números estão mostrando que estamos numa defasagem. Temos números muito grandes de acidentes”. Segundo ele, nesse momento na realidade brasileira estamos efetivamente longe de atingir o ideal de Zero Acidentes. “Mas temos que começar. O que a Volvo quer é que as empresas se preocupem com todo o processo da mercadoria”, afirmou. Para o consultor, é um desafio muito grande. Mas deve começar com mudança de postura de todos os envolvidos no transporte. “Queremos disseminar as boas práticas”, enfatizou ele.

Na oportunidade, os líderes empresariais defenderam que há um esforço do setor para avançar com aumento no treinamento. Mas, para eles, é necessário que seja oferecida infraestrutura adequada, visto a atual baixa qualidade das rodovias, algumas delas com erros nos seus

traçados ou projetos ultrapassados.

Outra defesa do setor empresarial é a importância da participação de todos que fazem parte direta ou indiretamente do segmento, como os representantes dos trabalhadores, que segundo os empresários, não participam dessas discussões. Além disso, sugeriram que seja feita a identificação da origem dos infratores e também se são autônomos ou de transportadoras. “Isso vai fornecer um retrato dos acidentes e será possível traçar as ações”, afirmou Pedro Lopes, alertando que falar no número geral de acidentes não define responsabilidades de quem deve ser cobrado para fazer mudanças.

Lopes aproveitou ainda para sugerir que a Volvo e outras fabricantes de caminhões, ofereçam treinamento ao motorista que vai dirigir os veículos comercializados pelas montadoras.

Antes de encerrar o evento, o

presidente do Monatran, Roberto Bentes, se manifestou, parabenizando a Volvo pela iniciativa, destacando, no entanto, a necessidade da participação da Polícia Rodoviária Federal, para a efetividade do projeto. “Não só a PRF, mas todas as demais polícias deveriam se envolver”, defendeu J. Pedro Corrêa.

Em seguida, Emilio Dalçóquio observou que, infelizmente, o Governo Federal não contribuiu para a redução de acidentes nas estradas, ficando alheio à realidade.

Por fim, Osmar Labes destacou a não utilização dos recursos do Funset como prevê a lei. Todavia, garantiu que cada um presente ao evento voltaria para o seu sindicato e sua empresa com a certeza de que saíram com outra consciência. “Vamos enfrentar o dia-a-dia de outra forma, pensando sobre o que aqui debatemos e refletindo sobre o seminário Zero Acidentes”, concluiu.



# JUDICIÁRIO

## Agente de trânsito condenada depois de multar juiz recebe R\$ 10 mil em “vaquinha” na internet

**Funcionária do Detran terá de pagar R\$ 5 mil a magistrado porque o autouou em operação da Lei Seca, no Rio de Janeiro**

Uma “vaquinha” realizada por internautas arrecadou mais de R\$ 10 mil para apoiar a agente do Detran Luciana Silva Tamburini, que foi condenada pela Justiça do Rio de Janeiro a pagar indenização de R\$ 5 mil para o juiz João Carlos de Souza Correa.

Luciana processou o magistrado após receber voz de prisão e ser levada para a delegacia por ele, flagrado em uma blitz da Lei Seca, na zona sul do Rio, dirigindo sem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) em um veículo sem placa.

Ela determinou a apreensão do veículo e alega, de acordo com o processo, que “o réu tentou se prevalecer do cargo para se esquivar do cumprimento da lei”. A agente pediu indenização por dano moral, por ser submetida a uma situação vexatória, ao ser conduzida para a delegacia, mas o juiz contestou a acusação e pediu indenização, porque se sentiu ofendido ao ouvir de Luciana que ele “é juiz, mas não é Deus”. O caso aconteceu há três anos, e a decisão foi publicada no dia 31 de outubro.

Na decisão, o desembargador José Carlos Paes, da 14ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, escreveu que “a autora, ao abordar o réu e verificar que o mesmo conduzia veículo desprovido de placas identificadoras e sem portar sua carteira de habilitação, agiu com abuso de poder, ofendendo o réu, mesmo ciente da relevância da função pública desempenhada por ele”. Ele acrescenta que ao “apregoar que o réu era ‘juiz, e não Deus’, a agente de trânsito zombou do cargo por ele ocupado, bem como do que a função representa na sociedade”.

O desembargador diz ainda que “restou evidente, no caso em análise, que a autora pretendia, com tal comportamento, afrontar e enfrentar o magistrado, que retornava de um plantão judiciário noturno”. Além disso, de acordo com a decisão de Paes, Luciana “desafiou a magistratura e tudo o que ela representa”, ao “debochar” do juiz.

Ainda cabe recurso da decisão, mas o caso gerou repercussão na mídia e nas redes sociais, em apoio à agente de trânsito. Inclusive, a “vaquinha” online criada em apoio à agente de trânsito ficou no ar até meados de novembro.

Para o presidente da Associação dos Magistrados do Estado do Rio de Janeiro (Amaerj),



Rossidéllo Lopes da Fonte, não houve corporativismo no caso.

“Particularmente, eu não acredito nisso. Acho que foi um acontecimento isolado, mas nesse caso específico só analisando a prova dos autos para afirmar”, afirmou.

Porém, de acordo com Fonte, o juiz deve se comportar como qualquer cidadão diante de uma blitz.

“Eu não posso falar pelo fato em si, mas a orientação que nós damos é que o juiz se comporte como qualquer cidadão que é parado na Lei Seca. O fato de você estar fora do exercício da magistratura não te permite usar arbitrariamente qualquer posicionamento”, avaliou.

O presidente da Comissão de Legislação de Trânsito, da Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional Rio de Janeiro (OAB/RJ), Armando Souza, também evita falar em corporativismo na decisão.

“Eu não vislumbrei nenhuma intenção por parte da agente de trânsito, de ofender a honra do magistrado. O tribunal entendeu o contrário, e aplicou uma condenação para que ela reparasse um dano que eu, no meu entendimento, não percebi”, disse.

Souza não acredita que a decisão possa influenciar no comportamento dos agentes que trabalham nas operações da Lei Seca.

“Não acredito que isso possa ocorrer. Todos nós somos iguais perante a lei, também o magistrado é igual e deve respeitar a legislação. Todos são iguais, seja senador, magistrado, jogador de futebol, advogado. Todos temos que respeitar a lei”, reiterou.

Em nota, o Detran informou que a Corregedoria do órgão abriu processo disciplinar para apurar a conduta dos agentes envolvidos na ocorrência, mas não constatou nenhuma irregularidade. De acordo com a nota, “a Operação Lei Seca reitera que todos os motoristas abordados nas blitzes são submetidos aos mesmos procedimentos, e a atuação dos agentes está de acordo com a lei”.

## STF mantém regras atuais do DPVAT e teto para indenização

*Ações visavam a aumentar limite do seguro para 40 salários mínimos. Ministros entenderam que não há irregularidade nas regras atuais*

O plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que são válidas as regras atuais do seguro do DPVAT (Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre), entre elas o teto R\$ 13,5 mil para indenização em caso de morte e invalidez permanente.

O seguro DPVAT (Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) cobre casos de morte, invalidez permanente ou despesas com assistência médica e suplementares (DAMS) por lesões de menor gravidade causadas por acidentes de trânsito em todo o país. O recolhimento do DPVAT é anual e obrigatório para todos os proprietários de veículos.

O entendimento que estabelece o teto de R\$ 13,5 mil em indenização foi fixado na análise de duas Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) que questionavam duas medidas provisórias (MPs) convertidas em leis em 2007 e 2009.

Além do limite de R\$ 13,5 mil para indenizar morte e invalidez, as MPs estabeleceram o reembolso de R\$ 2,7 mil em serviços de saúde comprovados e percentuais para o pagamento de lesões parciais.

As ações do PSOL e da Confederação Nacional de Saúde (CNS) pediam ao Supremo para restabelecer a legislação sobre o seguro aprovada pelo Congresso em 1974 e que foi revogada pelas medidas provisórias. Pela lei anterior, o teto do seguro em caso de morte e invalidez era de 40 salários mínimos, o que hoje daria R\$ 28.960.

Para os autores das ADIs, as regras anteriores previstas em lei não poderiam ter sido revogadas por meio de medidas provisórias, pois o caso não reuniria os requisitos de “urgência e relevância” previstos para a edição de MPs.

### SERVIÇOS DE SAÚDE

As ações diziam ainda que, ao estabelecer teto para reembolso de serviços de saúde, o gover-

no limita a possibilidade de os acidentados serem tratados em hospitais particulares. O PSOL afirmava também, na ação, que, ao determinar percentuais para lesões parciais, a lei acabou por “lotear o corpo humano”.

Pela legislação atual, dependendo da gravidade da lesão parcial, o acidentado pode receber de R\$ 810 a R\$ 9,45 mil. Uma pessoa que, em decorrência de acidente de trânsito, perde o movimento total ou parcial de um dos braços ou pernas, por exemplo, tem direito a receber R\$ 9,45 mil. Se alguém tiver encurtamento de 3 cm da perna, poderá reivindicar R\$ 810.

No julgamento, porém, todos os ministros, com exceção de Marco Aurélio Mello, votaram pela manutenção da legislação atual. Para o relator do processo, ministro Luiz Fux, a alteração na lei por meio de medida provisória não violou a Constituição. Ele disse ainda que não é vetada em lei a fixação de teto em moeda corrente, em substituição ao parâmetro de salário mínimo.

“Não há proibição legal quanto à fixação de indenização em moeda corrente. As indenizações pagas pelo DPVAT antes eram vinculadas pelo salário mínimo e agora não são mais. Isso também não ofende a proporcionalidade”, disse. Fux também rebateu o argumento de que a fixação de limite para o reembolso de despesas hospitalares restrinja a prerrogativa das pessoas de serem atendidas em hospitais particulares.

“Não há ofensa ao princípio da isonomia. Quem tem plano de saúde, usa hospital credenciado ao plano. Quem não tem usa SUS. Quem pode pagar, paga. Quem não pode vai ao SUS. Não há violação”, disse.

### SERVIÇO

A data de vencimento é junto com a do IPVA, e o pagamento é requisito para o motorista obter o licenciamento anual do veículo. Vítimas e seus herdeiros (no caso de morte) têm um prazo de três anos após o acidente de trânsito para dar entrada no seguro. Informações de como receber o DPVAT podem ser obtidas pelo telefone 0800-022-1204.



# LEGISLATIVO

## Motorista poderá enfrentar pena maior por atropelar e matar ciclista

Em época de conscientização e estímulo ao uso da bicicleta como meio de transporte alternativo e sustentável, aguarda análise da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) projeto que agrava a pena de motoristas que atropelam e matam ciclistas.

O PLS 141/2003, do senador Valdir Raupp (PMDB-RO), acrescenta cinco circunstâncias agravantes da pena para homicídio culposo praticado na condução de veículo automotor. Uma delas é atropelar e matar ciclista que circula por ciclovia ou ciclofaixa ou atingir bicicleta pela parte traseira ao trafegar por via comum.

Além disso, o projeto passa a considerar agravante o uso de celular ou aparelho similar ao dirigir; a circulação em velocidade de, pelo menos, 30 quilômetros por hora acima da máxima permitida para a via; a condução de veículo com falha mecânica grave; ou na contramão do fluxo permitido.

Nestas hipóteses, a pena deverá ser aumentada de um terço à metade. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece para a prática de homicídio culposo na condução de veículo automotor a detenção de dois a quatro anos e a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir.

Originalmente, o PLS 141/2003 prevê sete circunstâncias agravantes para este crime - que já conta com quatro no CTB - e aumenta a pena já estabelecida (um terço à metade) para



Senador Valdir Raupp (PMDB-RO)

a metade até o dobro da punição aplicada, o que foi rejeitado pelo relator, senador Cássio Cunha Lima (PSDB-PB).

O relator fez outras alterações, como a eliminação de duas circunstâncias agravantes por já serem tratadas como crimes autônomos no CTB, a prática de homicídio culposo na condução de veículo motivada por embriaguez ou uso de entorpecentes e por participação em corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada, como o racha.

Há ainda um requerimento apresentado pelo senador Antonio Carlos Valadares (PSB-SE) pedindo a tramitação em conjunto com o PLS 236/2012, que trata da Reforma do Código Penal, mas a proposta ainda precisa ser analisada e aprovada. (Agência Senado)

## Condutor embriagado que matar ao volante poderá perder o carro

**O carro seria vendido e dinheiro, doado para família da vítima**

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei 7336/14, do deputado Gabriel Guimarães (PT-MG), que determina a perda do veículo para o motorista que praticar homicídio culposo na direção e estiver sob efeito de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determina dependência. Ele continuará sujeito à pena de detenção, de seis meses a três anos, multa, e suspensão ou proibição da habilitação.

Segundo a proposta, o veículo será vendido e o dinheiro arrecadado, transferido à família da vítima. A intenção é tornar ainda mais severa a legislação que pune quem dirige bêbado ou drogado. "Essa medida complementa a legislação de trânsito em vigor e está em sintonia com a Lei Seca", diz. "O maior rigor no combate à



direção irresponsável é sinal de que a sociedade brasileira não admite mais que vidas se percam pelo abuso de substâncias associado ao trânsito".

A proposta não esclarece em que momento o veículo do motorista será confiscado e vendido - se após o acidente ou apenas depois de uma eventual condenação. Atualmente, além do valor do seguro obrigatório, os parentes das vítimas de acidente de trânsito não têm direito a uma indenização obrigatória, mas podem exigí-la na esfera judicial.

### TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Depois, será votada no Plenário.



Comissão de Finanças aprovou PL 189/2014.

## Comissão de Finanças dá parecer positivo a projeto de educação para o trânsito

Reunida no dia 22 de outubro, a Comissão de Finanças e Tributação aprovou, por unanimidade, proposta de autoria do deputado Antonio Aguiar (PMDB) visando a criação, dentro do calendário oficial de eventos do Estado, de uma semana dedicada à promoção do respeito aos pedestres.

Estruturado em cinco artigos, o Projeto de Lei 189/2014 prevê a realização anual, sem-

pre na primeira semana do mês de maio, de campanhas de esclarecimento sobre a necessidade do respeito ao pedestre, orientações sobre normas de trânsito e dicas de segurança.

O projeto, que contou com a relatoria do deputado Renato Hinnig (PMDB), segue em análise na Comissão de Educação, Cultura e Desporto.

## Projeto proíbe quebra-molas em rodovias

O Projeto de Lei 7492/14, de autoria do deputado Zé Geraldo (PT-PA), proíbe a colocação de quebra-molas - ondulações transversais - em rodovias. Na opinião do autor, embora vise à proteção de pedestres, "o quebra-molas está bem longe de ser a solução mais adequada e conveniente para a segurança rodoviária".

De acordo com o deputado, devido à pouca sinalização na maioria das estradas e da manutenção precárias das ondulações transversais, "costuma-se trocar um problema por outro". "Se, por um lado, o pedestre fica mais protegido, os ocupantes de veículo, tantas vezes surpreendidos por um obstáculo inesperado na pista, ficam mais vulneráveis", sustenta.

Ainda conforme o parlamentar, a utilização desse recurso "é rara em países onde a segurança



de trânsito é exemplar". Como exemplo dos problemas que os quebra-molas podem causar, o autor cita, além dos acidentes, congestionamentos e desgaste de veículos.

### TRAMITAÇÃO

Em caráter conclusivo, o projeto será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

# O que acontece quando uma pessoa é flagrada embriagada ao volante?

Todo motorista já ouviu a máxima de que “bebida e direção não combinam”. Mas, você sabe o que acontece com quem é flagrado embriagado ao volante? O Departamento de Trânsito do Paraná (Detran) listou os procedimentos envolvendo a fiscalização da Lei Seca - em vigor há mais de 20 meses. Neste período, mais de 20 mil condutores foram autuados por associar álcool e direção.

De acordo com o diretor-geral do Detran, Marcos Traad, as campanhas educativas foram reforçadas quando a nova Lei Seca entrou em vigor para conscientizar o cidadão. ‘Infelizmente alguns motoristas insistem até hoje em assumir a direção mesmo após ingerir bebida alcoólica. É necessário adotar uma conduta em prol da vida’, ressalta.

Durante a realização de uma blitz de trânsito o condutor será convidado pelo agente de trânsito a realizar o teste de alcoolemia - popularmente conhecido como “teste do bafômetro”. Se a medição realizada for igual ou superior 0,05 ou até 0,33 miligramas de álcool por litro de ar alveolar expirado, a infração cometida é considerada administrativa, prevista no art. 165 do CTB - a concentração de álcool deve ser zero.

Desde o dia 21 de dezembro de 2012, quando entrou em vigor a nova regra, a multa aplicada é de R\$ 1.915,40 - que corresponde à infração gravíssima multiplicada por dez - e ocorre a suspensão do direito de dirigir por 12 meses e o motorista deve cumprir o curso de reciclagem para reaver a habilitação. Como medida administrativa é feito o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e a retenção do veículo.

## CRIME

Se a medição realizada for igual ou superior 0,34 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado ocorre o crime de trânsito, previsto no art. 306 do CTB, que gera detenção de seis meses a três anos.

## PROCEDIMENTOS

Há dúvidas por parte de motoristas quanto à obrigatoriedade da realização ou não do exame de alcoolemia. O condutor tem a prerrogativa de se negar a fazer o teste, mas, de imediato, será autuado no art. 165 do CTB - a penalidade é multa e suspensão do direito de dirigir.

Quando o condutor deixa de fazer o teste de alcoolemia ele é encaminhado à delegacia pelo agente de trânsito onde terá a oportunidade de fazer o exame de sangue.

“O termo de constatação sobre a capacidade psicomotora alterada é o suficiente para o cidadão ser enquadrado no art. 306 do CTB. A constatação é feita a partir de que o agente fisca-



lizador perceba hálito etílico, olhos vermelhos, apresentando desorientação e ainda a partir de imagens, testemunhas e outros elementos”, garante o delegado-titular da Delegacia de Delitos de Trânsito, Vinícius Augustus Carvalho.

## PRISÃO POR EMBRIAGUEZ

A prisão em flagrante pode ocorrer caso a autoridade constate a partir dos elementos disponíveis (teste de alcoolemia, teste clínico, exame de sangue) a embriaguez ao volante.

Uma fiança será estipulada pela autoridade policial, que varia entre um e vinte salários mínimos, de acordo com a condição social, segundo Carvalho. A fiança será arbitrada pelo juiz mediante requerimento de um advogado ou defensor público.

Após o período de 24 horas o autuado será encaminhado à outra unidade onde ficará detido aguardando decisão judicial.

## EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

O Detran realiza periodicamente, em todas as regiões do estado, o projeto “Se Liga no Trânsito - Se beber não dirija” com o objetivo de orientar os motoristas sobre os riscos e consequências de associar álcool e direção.

Na Delegacia de Delitos de Trânsito (Detran), em Curitiba, foi criada uma sala de reflexão em parceria com o Detran, onde permanecem os infratores, familiares, amigos e testemunhas. No ambiente são passados vídeos educativos, para orientar e prevenir os acidentes de trânsito e a embriaguez ao volante.

## Redobre a atenção ao dirigir à noite!

Dirigir no período da noite requer atenção redobrada dos motoristas. Os perigos estão relacionados à iluminação, cansaço, condições das estradas e imprudência. Em razão do menor número de veículos circulando à noite, muitos condutores aproveitaram para dirigir em alta velocidade. Algumas condições adversas, que seriam mais facilmente identificadas durante o dia, ficam escondidas nesse período, como buracos na estrada e até mesmo animais cruzando a pista. Por isso, dirigir em alta velocidade aumenta as chances de que o condutor não perceba ou veja muito em cima da hora esses perigos e acabe envolvido em um acidente.

Muitas rodovias têm grandes trechos sem iluminação pública, o que faz com que o condutor tenha que se guiar somente por seus faróis. É muito importante manter as luzes do carro sempre em boas condições para que to-

dos possam ver e serem vistos.

É preciso também que o motorista use corretamente a regulagem dos faróis baixos, pois existem condutores que podem ficar cegos por um curto período de tempo quando encaram uma luz brilhante nos olhos, aumentando a chance de um acidente. O farol alto só deve ser usado quando realmente necessário, para não prejudicar os outros.

Outro ponto de extrema importância é o cansaço. No período da noite a probabilidade de que o motorista durma ao volante é muito mais alta. Por isso, as viagens à noite devem ser programadas para que o condutor tenha momentos de descanso. Se estiver dirigindo e se sentir cansado, pare e descanse! Você pode dormir sem nem ao menos perceber e colocar a sua vida e dos demais usuários das vias em risco.

A prevenção é a maior aliada da segurança! Seja prudente e preserve a vida!



## Governo do Estado garante retomada dos trabalhos na Ponte Hercílio Luz

O governador Raimundo Colombo autorizou no dia 22 de outubro, o contrato que vai garantir a retomada dos trabalhos na Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. O novo cronograma será dividido em duas grandes etapas. A primeira consiste na finalização da estrutura provisória que sustentará o vão central da ponte enquanto as peças forem substituídas e restauradas. E a segunda é o trabalho de restauração de toda a Ponte Hercílio Luz.

“Para a primeira etapa, contratamos a empresa em caráter de emergência e as obras recomeçam em novembro. O prazo para conclusão é de seis meses. Mas, em paralelo, ainda nestes seis meses, vamos finalizar o edital para contratação da empresa que fará o trabalho de restauração. Será uma concorrência internacional, para encontrar uma empresa de grande porte com tecnologia para cumprir com aquilo que Santa Catarina espera”, destacou o governador.

Após restaurada, a Ponte Hercílio Luz, que é um símbolo turístico do Estado, também terá um papel importante no trânsito da Grande Florianópolis. O presidente do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), Paulo Meller, afirma que hoje as pontes Colombo Machado Salles e Pedro Ivo Campos, que garantem o acesso à Ilha de Santa Catarina, recebem uma média de 178 mil veículos por dia, entre entradas e saídas (o número é resultado de uma média anual, considerando também o período da temporada de verão).

Na Ponte Hercílio Luz restaurada, passariam cerca de 22 mil veículos por dia. “Todo mundo vê o que as pessoas sofrem diariamente nas filas. Com essa obra, vamos deslocar uma parte significativa do trânsito para a Ponte Hercílio Luz. Isso vai garantir um grande ganho de qualidade, principalmente para quem vai para os bairros do continente, melhorando também o tráfego na Via Expressa e na BR-101”, acrescentou o

governador Colombo.

**ETAPA 1** - Os trabalhos de construção da estrutura provisória que sustentará o vão central da ponte foram interrompidos em agosto desde ano, após rescisão do contrato com a Construtora Espaço Aberto diante de atrasos no cronograma da restauração.

O presidente do Deinfra, Paulo Meller, explica que cerca de 50% do trabalho desta etapa já foi concluído, considerando também o processo de estaqueamento e a compra de materiais que já estão no canteiro de obras.

Para a execução dos 50% restantes, o Governo do Estado vai investir R\$ 10 milhões na contratação da empresa TDB Produtos e Serviços Ltda. A empresa é do Espírito Santo e já está instalada no canteiro de obras. O contrato deve ser assinado nos próximos dias, em caráter emergencial, o que garante o início imediato dos trabalhos. O prazo para a execução é de seis meses após a assinatura do contrato.

**ETAPA 2** - Consiste na restauração de toda a estrutura da Ponte Hercílio Luz. Para realização deste trabalho, o Governo do Estado vai realizar um edital para concorrência internacional. A proposta é de que a empresa vencedora seja conhecida logo após a conclusão dos trabalhos de reconstrução da estrutura provisória.

A restauração completa da ponte deve demorar cerca de dois anos, a contar a partir da assinatura do contrato. Após restaurada, a Ponte Hercílio Luz será reaberta para trânsito, com uma via para pedestres, uma ciclovia e duas faixas para veículos como automóveis, ônibus e caminhões.

### OPINIÃO

*Causa-nos estranheza o fato de o governo ter contratado uma empresa que já fazia parte do consórcio Espaço Aberto, que teve seu contrato rescindido por falta de cumprimento do cronograma estabelecido. Esperamos que o governo não tenha cometido um novo erro.*

## 80% dos acidentes, nas estradas, acontecem por falta de atenção

Segundo levantamento elaborado pela Arteris, uma das principais companhias de concessões rodoviárias do país, um em cada dez motoristas ainda trafegam sem o cinto de segurança. Entre os caminhoneiros, esse número sobe para 25%. Com o objetivo de conscientizar os motoristas, a companhia promoveu, durante todo mês de setembro e na Semana Nacional do Trânsito, uma série de eventos para informar motoristas e pedestres sobre boas práticas para evitar acidentes nas estradas. As ações fizeram parte do Mês da Segurança Arteris e aconteceram simultaneamente nas

21 rodovias administradas pelas nove concessionárias da Arteris.

Segundo o gerente corporativo de operações da Arteris, Elvis Granzotti, muitos acidentes poderiam ser evitados se os motoristas adotassem medidas simples de segurança. “De acordo com o histórico de ocorrências em nossas rodovias, 80% dos acidentes acontecem por falta de atenção dos usuários e 15% dos acidentes fatais são gerados por distrações na direção. Verificamos também que o uso do celular nas viagens é um dos principais responsáveis por situações de risco”, analisa.

Os números comprovam a necessidade de conscientizar os usuários das rodovias. Segundo os dados levantados pela Arteris, 48% dos motoristas já passaram por alguma situação de risco causada por uma distração e em 23% dos casos, o celular foi responsável pelo incidente. Estudo publicado pelo New England Journal of Medicine explica o risco que o uso do celular pode trazer. Segundo a publicação, discar um número no celular aumenta em 8 vezes o risco de acidente, enquanto procurar o telefone enquanto dirige aumenta em 7 vezes e mandar uma mensagem, 4 vezes.

### CINTO DE SEGURANÇA

Outra medida simples e já conhecida pelos motoristas é o uso do cinto de segurança. “Infelizmente, muitas pessoas ainda ignoram a importância do cinto”, alerta Granzotti. Pesquisa realizada pela concessionária Vianorte (SP), aponta que 25% dos condutores de caminhão e 41% dos passageiros não utilizam cinto de segurança. Este é um dos motivos que levam a um outro dado preocupante: o número de vítimas fatais nas rodovias administradas pela Vianorte que não usavam o cinto de segurança em acidentes rodoviários, nos primeiros

seis meses de 2014, já é 28% maior que em todo o ano de 2013. As estatísticas sobre lesões evidenciam esse dado: 30% dos ferimentos fatais em colisões são causados porque a vítima bate contra o volante, e uma em cada cinco acontece pelo choque de pessoas dentro do veículo que não utilizavam o cinto.

As campanhas da Arteris, que inclui a distribuição de folhetos nas praças de pedágio e abordagem a caminhoneiros, motociclistas e pedestres em pontos estratégicos das rodovias, também alertam para os perigos do excesso de velocidade e ingestão de álcool.



## CARTAS

### PRF

“Caro Senhor Presidente do Monatran,  
Lendo seu artigo ‘A PRF E O TRÂNSITO’ do Jornal O MONATRAN.

Quero lhe expressar que concordo plenamente com seu pensamento, que a PRF está desvirtuada de seus objetivos maiores que seria PATRULHAR as Rodovias Federais neste nosso Brasil.

Hoje com quadros de pessoal reduzido, diretores querendo trocar o trabalho humano e necessário, por radares, lombadas eletrônicas e todo dispositivo para atuar na REPRESSÃO, aos infratores.

Além disto, suas atuações no combate ao crime sobrecarregam suas funções, proporcionando um trabalho a desejar para os usuários de Rodovias Federais

Desnecessário comentar aqui nosso trabalho em PROL de uma campanha permanente EDUCATIVA e de conscientização, com o nosso Percepção de Risco no Transito nas Escolas Públicas de Santa Catarina, em parceria DNIT & UFSC, modelo que está sendo adotado em todo Brasil pela Coordenadoria Geral de Operações do DNIT, em Brasília.

No entanto, sempre esbarramos no mesmo e surrado argumento, não tem verba e isto não é prioritário.

Ai questiono, como são aplicados, se é que são, os recursos do FUNSET, para Educação e Segurança de Trânsito no país?

Sou admirador de seu persistente trabalho em prol da Redução da mortalidade no trânsito no país, e seu MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO, com um Jornal que é um instrumento muito importante na troca de informações sobre este apaixonante tema”.

**Eng. Edemar Martins - Presidente da AVITRAN**  
(Associação dos Integrantes do Fórum Catarinense pela Preservação da VIDA no TRÂNSITO)

### SER LEMBRADO

“Inspirador o artigo do Dr. José Roberto Dias. De fato, se todas as pessoas, dentre as quais me incluo, pensassem como querem ser lembradas, certamente, viveríamos em um mundo bem melhor! Sobretudo, se aqueles que detém ou pretendem exercer uma função pública tivessem esta preocupação em mente, toda a sociedade seria

beneficiada. Infelizmente, nossa triste realidade não nos dá muitas esperanças. Aliás, pelo contrário. De qualquer forma, sei que uma mudança de paradigma deve iniciar de alguma maneira e, quem sabe, não sejamos nós os responsáveis por darmos o primeiro passo?!”

**Joana Miranda - Campo Grande/MS**

### FORA DO PLEITO

“Como já havia acontecido no 1º turno das eleições, a segunda fase do pleito também não contemplou o assunto trânsito. Não bastasse a falta de qualquer proposta ou informação quanto às políticas públicas a serem adotadas para enfrentar o número absurdo de ocorrências de morte no trânsito, a própria sociedade, como um todo, se manteve omissa sobre o assunto, seja nas Redes Sociais, na imprensa ou até mesmo nas conversas de bar. As discussões pareciam girar apenas em torno do Bolsa Família, Norte e Nordeste, Lula, Collor e FHC. Uma vergonha! Pelo jeito, continuaremos contando os nossos mortos pelos próximos quatro anos, como se os chamados acidentes de trânsito não tivessem mesmo como ser evitados.”

**Airon Fuckner - Brasília/DF**

### MEGACICLOVIA

“Deverá ser um sonho pedalar pela megaciclovias, que está sendo construída na Europa. Na verdade, 70 mil quilômetros, ligando 43 países, parece ser surreal para este tupiniquim cansado de ver projetos fracassados de ciclovias, que só fazem ligar o nada ao lugar nenhum. Realmente, temos muito a aprender com o velho mundo.”

**Jonatas do Carmo - Florianópolis/SC**





## Primeiro passo para dominar o carro: domine a embreagem

Condutores,

Estava aqui lembrando de minhas dificuldades nas aulas de direção e cheguei a conclusão que no começo a maioria dos alunos de autoescola assim como a maioria dos habilitados que não dirigem tem a impressão de que o carro é um cavalo chucro que precisa ser domado. Parece que o carro tem vida própria, que vai sair disparado com a gente dentro ou que não vai obedecer aos nossos comandos.

Pra falar a verdade, é daí que vem grande parte de nossa ansiedade e inseguranças na fase de aprendizagem e na fase de começar a adquirir prática de direção: a falta de controle dos pedais do carro.

Pensem bem: um carro popular pesa em média 1,5 toneladas e o motorista, independente do peso, da altura ou da força domina esse pesadão só com os pedais. Portanto, dominar a pisada no pedal de embreagem achando o ponto ideal é o segredo, a manha, a estratégia para dominar o carro e as inseguranças e medos de principiante.

Isso porque a partir do momento em que dominarmos os pedais do carro ele passa a nos obedecer e a comer na nossa mão: não morre mais quando vamos parar o carro, não morre mais nas saídas, nos semáforos, não morre mais nos cruzamentos, aprendemos

a reduzir com tranquilidade e com aquela certeza de que o carro vai nos obedecer em qualquer situação.

Dominar a pisada nos pedais do carro nos dá a segurança necessária, inclusive emocional, para continuarmos a avançar no domínio dos outros comandos, principalmente na aprendizagem da ladeira ou rampa. Uma coisa que todo motorista em formação ou já habilitado tem que entender é que na autoescola tudo é muito rápido: temos de aprender depressa, a aprendizagem ainda é superficial, não tem como aprofundar, pois o aprofundamento das aprendizagens para dirigir depende dos treinos, do quanto a gente se empenha, se esforça para treinar e aperfeiçoar.

Querer que um aluno saia da autoescola sabendo tudo é acreditar numa coisa que não existe: conhecimento acabado, concluído, pronto, do tipo "aprendeu tudo que tinha para aprender" e isso não é verdade, não existe. Vejam um médico que se forma: ele passa 6 anos na faculdade, depois mais 2 fazendo residência, depois se escolhe uma especialidade tem de estudar mais alguns anos aquela especialidade.

Nos formamos na faculdade e se nós não continuarmos com as pós-graduações, com as especializações, se não continuarmos nos atualizando e estudando não vamos conhecer com profundidade

a nossa área. Pois é, dirigir é a mesma coisa: sai da autoescola tem que continuar aperfeiçoando as técnicas de dirigir, os fundamentos, as técnicas de direção defensiva.

Uma coisa é certa: se você quer mesmo dirigir tem que aprender logo de cara a dominar os pedais do carro, principalmente a embreagem, pois ela é a base de tudo. Por mais que muita gente pense que sabe dirigir porque sabe fazer o carro andar em linha reta, uma hora ele vai ter de parar esse carro, dominar esse carro com baixa velocidade, manobrar, fazer conversões e aplicar uma série de comandos que não treinou. E aí como fica?

Quer ver seu medo ir embora? domine a meia embreagem, a base de tudo.

Quer acabar com o sofrimento, com a insegurança, com a angústia e se sair cada dia melhor no ato de aprender a dirigir? domine a meia embreagem, a parada e a saída com o carro, domine comando de rampa e ladeira, domine o monstro-mestre e os demais monstros ficarão sem líder.

Bons treinos, dominem a embreagem e comecem a dominar seus medos e inseguranças.

\* Educadora de trânsito em Blumenau (SC)

## CONVITE



O Sindicato dos Policiais Rodoviários Federais de Santa Catarina (SINPRF-SC) tem a honra que convidar a Vossa Senhoria para participar do 3º Seminário Catarinense de Segurança no Trânsito, a ser realizado no Teatro Carlos Gomes, em Blumenau.

Data: 21 de novembro de 2014

Horário: 7h30

Ficaremos honrados com a sua presença,

**Paulo Sérgio Machado**  
Presidente do SINPRF-SC



Informações:  
(48) 3346 4292  
[www.sinprfsc.org.br](http://www.sinprfsc.org.br)

# Mulheres estão mais vulneráveis no trânsito

**Elas estão mais expostas a roubos e a colisões do que antes. Fatores refletem no valor do seguro**

Segundo as estatísticas, as mulheres são mais cuidadosas e atentas ao trânsito. Por isso, sempre tiveram privilégios na hora de contratar um seguro de automóveis. Há cerca de dez anos, elas podiam pagar até 40% a menos que os homens, mas essa ampla vantagem parece estar com os dias contados. Hoje, elas ainda pagam menos, mas a variação gira em torno de apenas 8%. Para especialistas, a mudança de conduta delas pode ser a justificativa, uma vez que dirigem mais, bebem mais e se envolvem em mais acidentes do que antes.

“Podemos dizer que a exposição ao risco de as mulheres se envolverem em acidentes de trânsito e de terem o carro furtado ou roubado está se aproximando ao dos homens”, entende Manes Erlichman Neto, sócio-diretor



da Minuto Seguros, responsável pela pesquisa de preços. Apenas um estudo mais aprofundado poderia revelar a causa exata, mas ele destaca que algumas hipóteses podem estar relacionadas “ao fato de a mulher moderna ter um comportamento próximo ao do homem em relação ao uso do veículo”.

## ÁLCOOL

Segundo pesquisa do 2º Levantamento Nacional de Álcool e Drogas (Lenad), o número de mulheres que consomem bebidas alcoólicas aumentou 36% no ano passado. Aquelas que adotam um padrão de consumo considerado nocivo – quatro unidades em uma única ocasião – também aumentou. Entre elas, passou de 36% para 49%.

## EXPOSIÇÃO

“Observamos muita diferença na relação entre homem e mulher ao volante, especialmente para aqueles que têm até 30 anos. Talvez porque o homem tende a ter uma direção mais esportiva quando mais jovem, enquanto a mulher, geralmente, é mais prudente no trânsito”, completa o diretor da SulAmérica.

Com o passar dos anos, porém, os comportamentos se equiparam. “Dependendo do comparativo, há diferenças de 30% e de zero. Quando mais jovem, o homem tem mais risco. Em casos de idosos, quase não há variação”, revela.

## PRUDÊNCIA

Para Dorival Alves, presidente do Sindicato das Corretoras de Seguros do Distrito Federal (Sin-

cor), as estatísticas ainda indicam que as mulheres são mais prudentes no trânsito, e isso justifica a diferença de valores.

“Elas não se expõem a riscos tanto quanto os homens. Eu bato na tecla que a variação deveria ser de 15% a 20%, mas depende da avaliação das companhias”, avalia Dorival Alves.

Isso porque, segundo ele, as mulheres até se envolvem em acidentes, mas são mínimos. “Os sinistros que acontecem com elas são bem menores que com eles. Muitas das vezes o prejuízo é inferior ao valor da franquia e sequer acionam o seguro”, revela.

## GRAVIDADE

A mulher costuma dirigir em velocidade média menor que o homem, e a colisão passa ser menos severa, aponta Dorival. “Outra curiosidade é que os homens têm os carros mais furtados porque se expõem mais ou saem mais”, diz.

Das vezes que elas precisam de socorro nas ruas, geralmente envolvem a assistência 24 horas. Dorival explica que “isso ocorre na madrugada, quando acaba a gasolina ou o pneu fura, por exemplo. Se comparar, elas usam

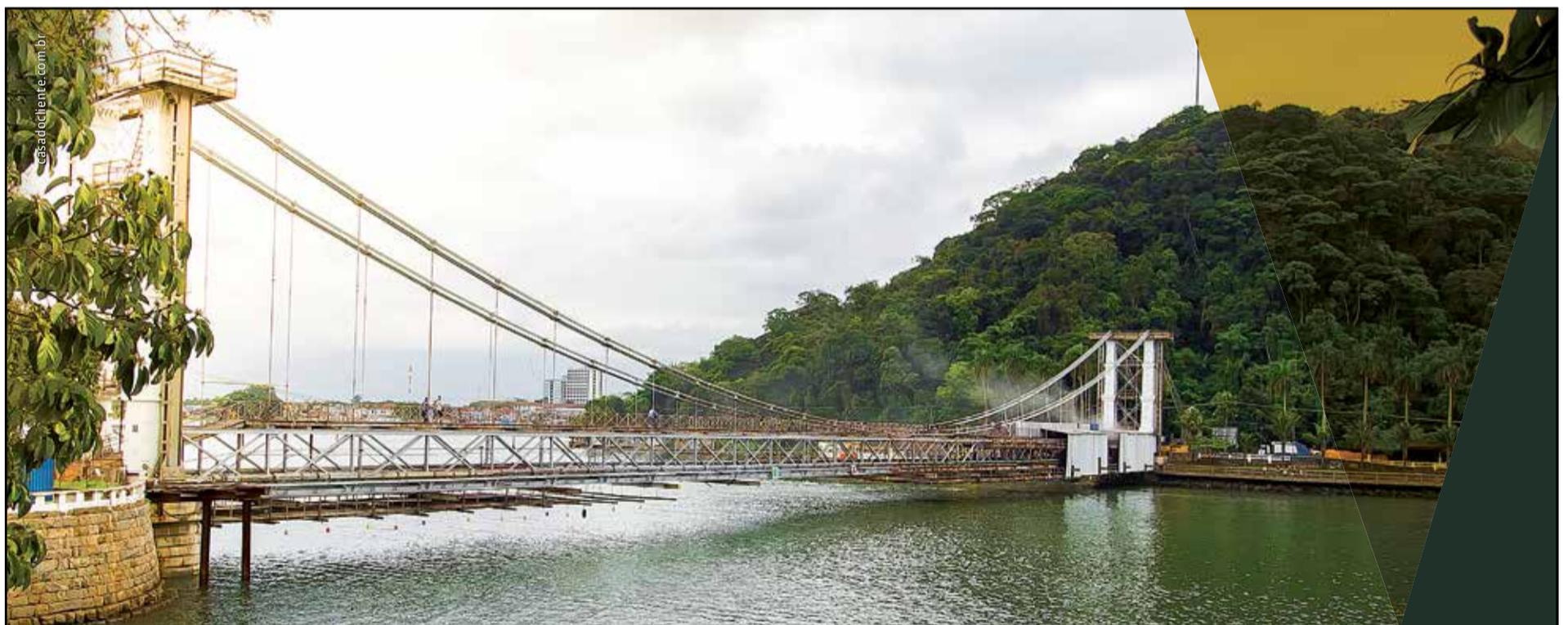
menos o recurso do seguro”. Além disso, os casos de perda total aconteceriam mais em situações de roubo ou furto.

Apesar de estarem bebendo mais, “elas têm mais cuidado com a Lei Seca, são mais responsáveis e prudentes quando consomem álcool”, defende.

## PERFIL

Além do comportamento, idade, cidade e sexo, estado civil, tempo de habilitação e outros pontos são levados em conta para a avaliação dos perfis que determinam o valor que cada pessoa pagará pelo seguro. “Da mesma forma que mulheres são, em média, mais cautelosas que os homens ao volante, as pessoas mais velhas se envolvem em menos acidentes que os jovens. O mesmo vale para os casados em relação aos solteiros e para aqueles que dirigem a mais tempo em relação aos novatos”, explica Manes.

Também são avaliados aspectos relacionados ao uso e proteção do veículo, como local de estacionamento, se ele é utilizado para ir e voltar ao trabalho e a quilometragem média mensal, por exemplo.



Restauração e reforma da Ponte Pênsil  
São Vicente – São Paulo

**O QUE FAZ UMA OBRA SER UM PATRIMÔNIO É SUA CAPACIDADE DE INTERLIGAR PASSADO E FUTURO COM SEGURANÇA E RESPONSABILIDADE.**

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

[www.concremat.com.br](http://www.concremat.com.br)

**CONCREJATO**  
obras especiais

Líder em obras  
de restauração  
e estrutura.