

**PRF registra
84 mortes nas
estradas federais
durante Finados**

Página 6

**Prefeito assina
repasso para
obras de
mobilidade**

Página 8

**Digitar no
celular ao dirigir
aumenta muito o
risco de acidente**

Página 16

**Paulistanos deixam
carro em casa para
diminuir o trânsito
na cidade**

Página 16

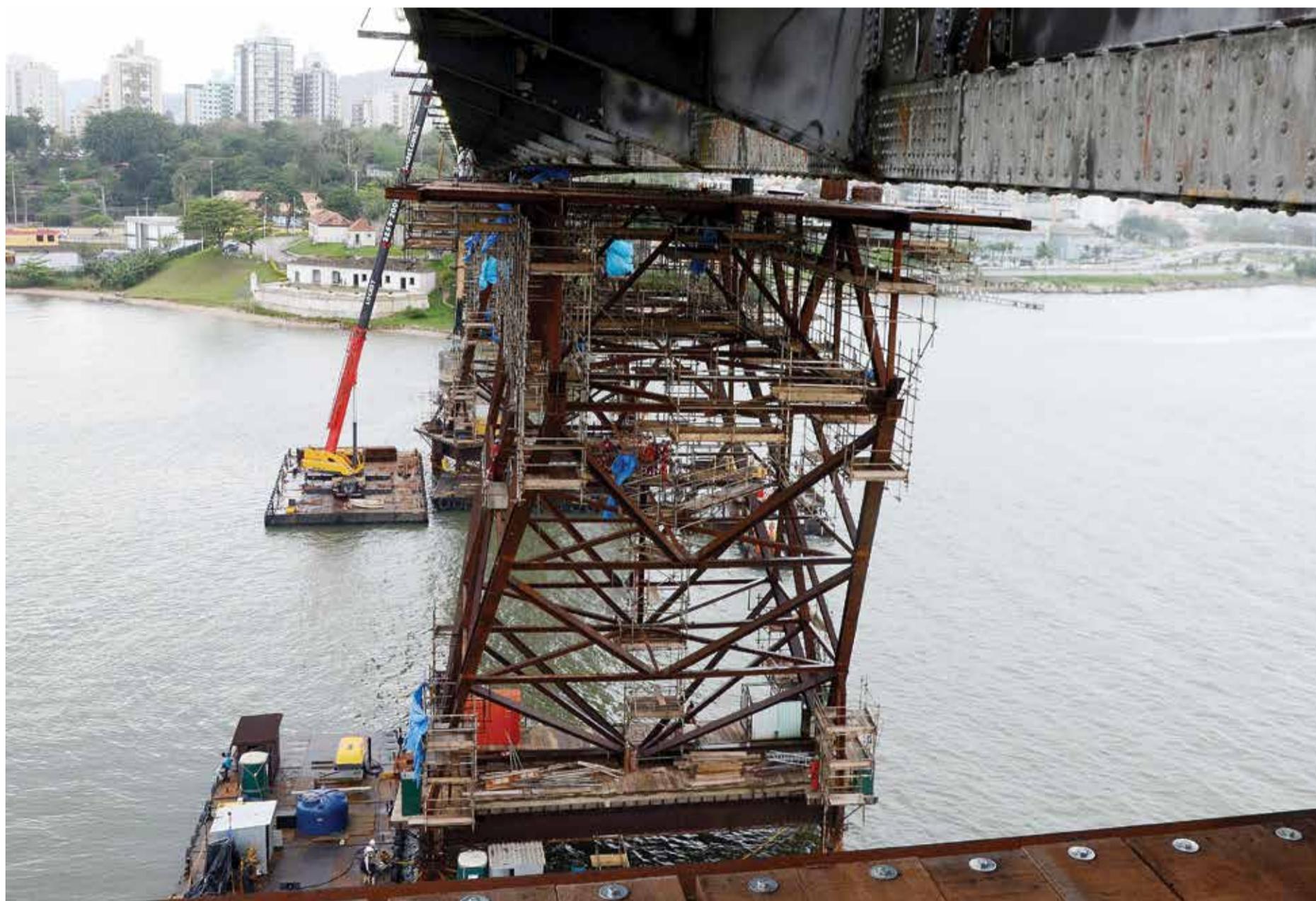
www.monatran.org.br



Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - NOVEMBRO DE 2015 - ANO 6 - Nº 71

Restauração da Hercílio Luz



O governador Raimundo Colombo informou no dia 29 de outubro que os técnicos do Governo do Estado estão detalhando a proposta jurídica para a dispensa de licitação para a completar a restauração da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. (Página 4)

KOERICH
Gente Nesse



RESPEITAR O TRÂNSITO É RESPEITAR A VIDA.



SENTIDO
CIRCULAR
OBRIGATÓRIO



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA
DE BICICLETAS



PROIBIDO
MUDAR DE
FAIXA DE
TRÂNSITO

EDITORIAL

“Me perdoe”

Atualmente, sair na rua com o veículo é uma prova de fogo. São rodovias deterioradas, grande fluxo de veículos, desrespeito no trânsito e motoristas impacientes. Recentemente, por exemplo, um crime chocou a cidade de Novo Hamburgo (RS). Ana Nolavaiko voltava com seus dois filhos de um shopping e começou a ser perseguida por um outro veículo por cinco quilômetros. Ao chegar em seu condomínio, Ana e um dos seus filhos foram baleados. Por um milagre eles sobreviveram, mas o filho terá sequelas.

O motivo do crime, segundo a delegacia de homicídios de Novo Hamburgo, foi uma manobra de Ana que irritou o outro motorista. O pintor Dirceu Pereira Brum entregou-se a polícia dias depois e, de acordo com o delegado Enivaldo Plentz, não há dúvidas de que houve desavença no trânsito, apesar da vítima não saber detalhar qual manobra irritou Dirceu.

Será que existe esperança no trânsito? Veja, uma manobra que possivelmente por desatenção fez o motorista perder alguns segundos para corrigir o trajeto motivou o mesmo a perseguir por cinco quilômetros a motorista. São cinco quilômetros para ele pensar, analisar e ouvir a voz da consciência dizendo para ele desistir deste absurdo. Mas ele não desistiu e foi atrás da motorista. Para o delegado, Dirceu queria assustar a vítima, mas acabou condenando sua vida.

Escrevemos tudo isso acima porque provavelmente você já viu alguém irritado no trânsito, usando palavrões que talvez você nem saiba exatamente o que significam. Raiva exposta por algo tão pequeno. Brigas que tem como base mostrar quem é mais forte, quem tem mais coragem. Mas em meio a tudo isso, um de nossos repórteres viu uma cena inusitada há poucas semanas.

Nosso repórter treinava para uma maratona em São José (SC), em um domingo pela manhã, quando viu dois carros parados em um viaduto. O local é conhecido por motoristas espertinhos que querem ir pela direita para cortarem os outros veículos e entrar no viaduto à esquerda. Mas, pela cena, a manobra deu errado e o motorista acabou batendo no veículo que estava na direção correta. Nosso repórter viu de longe a situação e foi se aproximando do acidente, que mostrava apenas pequenos danos materiais.

Entretanto, ao ir se aproximando o nosso repórter viu algo nunca visto ainda por ele. Nem por você possivelmente. Em meio a discussão, o motorista “espertinho” se ajoelhou perante a outra motorista e pediu perdão. “Por favor, eu errei, me perdoe moça”, ele falava, repetindo várias vezes a mesma frase. Um detalhe importante, o motorista fazia isso em frente a sua família, que esperava o desenrolar dos fatos.

Nosso repórter continuou sua corrida. Se arrependeu de não ter tirado uma foto. “Eu deveria ter tirado uma foto com o celular, mas estava tão abismado que não pensei nisso”.

O fato fica para a história. Mas a ação é digna de aplausos e imitação. Quem nunca errou no trânsito? Mas quantas vezes você pediu desculpas admitindo o erro? Quem você será no trânsito daqui em diante? O motorista irritado ou o motorista humilde? Isso poderá valer o futuro de sua vida! Pense nisso!

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



CARRO 100%

Disponível gratuitamente nas versões Android e IOS para smartphones, o aplicativo Carro 100% foi desenvolvido para ajudar o motorista a fazer a manutenção do veículo. Ao preencher os dados do veículo (modelo, marca, ano e quilometragem média mensal), o motorista consegue obter informações sobre itens dos sistemas de suspensão, freio, iluminação, entre outros, que precisam de revisão.

Com as informações que usuário coloca ao se cadastrar, o sistema calcula e informa o momento de fazer revisão em vários componentes do veículo relacionados à segurança, economia e meio ambiente, de acordo com a norma de inspeção veicular da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas.



LIBRAS

Autoescolas e órgãos de trânsito deverão disponibilizar intérprete de Libras (Língua Brasileira de Sinais) nas diversas fases do processo de habilitação de condutores. A medida está prevista em uma resolução do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) publicada no Diário Oficial da União, no último dia 20 de outubro.

Conforme o órgão, isso uniformiza os procedimentos, em todo o país, para o atendimento a candidatos e condutores com deficiência auditiva. A resolução também possibilita que o intérprete seja substituído por meios tecnológicos que atendam a essa necessidade.

DANÇA AO VOLANTE

Vem sendo compartilhado nas redes sociais um vídeo, com mais de 24 milhões de visualizações, que mostra uma condutora dançando empolgada ao ouvir músicas enquanto dirige. No vídeo, a motorista dirige apenas com uma das mãos enquanto utiliza a outra para gesticular ao som da música. Em determinado momento, ela solta as duas mãos do volante com o veículo ainda em movimento. E, ao parar em um semáforo, a condutora retira totalmente a atenção do trânsito para fazer uma coreografia voltada à câmera que grava sua dança.

Algumas pessoas compartilharam afirmando que também dançam ao volante. Além de gerar multa, essa atitude causa a distração do condutor e pode custar vidas no trânsito.

 **monatran**

Jornal do MONATRAN -
Movimento Nacional de Educação no Trânsito
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis / Santa Catarina – CEP 88020-000
Fone: (48) 3223-4920 / 32049478
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

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

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

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

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



Questão de Respeito

Lamentavelmente, em diversas cidades do Brasil, alguns maus motoristas do transporte coletivo passam direto pelos pontos de parada, onde idosos e portadores de necessidades especiais estão querendo embarcar. A “explicação” é sempre a mesma: evitar pegar passageiros com DIREITO à gratuidade.

A situação é tão absurda que parece até irreal, não fossem as centenas de depoimentos de pessoas que, frequentemente, passam por este tipo de discriminação humilhante.

Recentemente, no entorno da capital federal, um casal de idosos estava sendo abandonado no ponto de ônibus por um desses maus motoristas. Segundo relatos do site Plantão Policial, o casal teria sinalizado a intenção de embarcar e o motorista, ao invés de parar, acelerou o veículo, deixando os idosos para trás, sabendo que teriam de esperar,



no mínimo, por uma hora e meia pelo próximo ônibus.

Felizmente, uma viatura da Polícia Rodoviária Federal acompanhou todo o ocorrido e saiu em perseguição ao veículo coletivo, obrigando o motorista a voltar para atender os idosos.

A atitude dos policiais foi aplaudida pelos demais passageiros e, através deste espaço, prestamos nossas homenagens a esses guerreiros das estradas.

Há muitos anos, o Movimento Nacional de Educação no Trânsito – MONATTRAN, tem se preocupado com

esta questão, criando o Projeto “IR E VIR - DIREITOS DE TODOS”, em parceria com a Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República, na qual propõe-se levar à sociedade em geral e, em especial, aos operadores do transporte coletivo, informações quanto à legislação de trânsito, ressaltando os direitos

das pessoas idosas e das pessoas com deficiência, assim como as ações que devem ser implementadas para que tenhamos atendimento digno e compatível com as necessidades específicas desses cidadãos.

Aproveitamos a oportunidade para informar que o excedente do material produzido encontra-se disponível para doação às pessoas ou entidades interessadas em compartilhar suas orientações. Para tanto, informamos que as solicitações devem ser encaminhadas para o e-mail contato@monatran.org.br.

SAÚDE PÚBLICA

Segundo dados apresentados recentemente no Senado Federal, os acidentes de trânsito no país causam um prejuízo de R\$ 40 bilhões por ano e sobrecarregam o SUS. Para se ter uma ideia da dimensão do problema, nada menos do que 30% dos leitos dos pronto-socorros do nosso país têm sido ocupados por vítimas de acidentes de trânsito e 25% dos condutores dão entrada nos hospitais de forma a irem a óbito. Uma questão de saúde pública muitas vezes ignorada.



100 PARACICLOS

A Secretaria de Obras de Florianópolis instalou nos terminais de integração do transporte coletivo mais 100 paraciclos públicos, suportes próprios para o estacionamento de bicicletas. Cada um dos dispositivos tem capacidade para acoplar duas bicicletas. O investimento é de aproximadamente R\$ 120 mil.

Uma atitude louvável, mas ainda insuficiente, para uma cidade que padece de ciclovias.

UM EM QUATRO

Um em cada quatro brasileiros se desloca de ônibus para as atividades do cotidiano, como ir ao trabalho ou à escola. Os dados constam de um levantamento sobre transporte público encomendado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e indicam que, diariamente, um quarto dos brasileiros (25%) vai de ônibus para o trabalho ou para a escola.

A pesquisa ainda aponta que os que fazem o percurso a pé somam 22%. Já o automóvel da família é o meio de locomoção adotado por 19% da população, seguido pelo uso de motocicletas (10%) e de ônibus ou van fretados (9%). Apenas 7% dos brasileiros se deslocam, no dia a dia, de bicicleta. O Ibope, instituto contratado pela confederação, ouviu 2.002 pessoas, no ano passado, em 142 cidades.



Governo estuda ações para a próxima etapa de restauração da PONTE HERCÍLIO LUZ

O governador Raimundo Colombo informou no dia 29 de outubro que os técnicos do Governo do Estado estão detalhando a proposta jurídica para a dispensa de licitação para a completar a restauração da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis.

“O sistema de contratação do aspecto técnico exige um detalhamento. Estamos com uma equipe trabalhando ao máximo. Dentro de alguns dias poderemos entregar a sociedade a conclusão do estudo e debater juntamente a proposta. Não vamos decidir nada sozinhos. Vamos levar o parecer técnico de engenharia e jurídico para que todos os órgãos de controle, de fiscalização e a sociedade como um todo possa nos ajudar na decisão”, disse o governador.

Colombo exigiu segurança e transparência no ato. “É uma responsabilidade muito grande, mas se formos fazer no sistema convencional, não termina nunca e todos nós estamos sofrendo com a mobilidade. Há um prejuízo grande para a sociedade e cada dia fica pior. Eu acredito que se fizer com transparência e com segurança todos vão compreender e ajudar. O que eu preciso é dos elementos e fundamentos para poder apresentar a sociedade.”

Conforme o governador, no momento a única proposta que o Governo do Estado tem para a realização da obra é da empresa Empa, do grupo português Teixeira Duarte. “Vamos fazer uma avaliação com

comparação de preços e de qualidade com outros setores em vários lugares do mundo inclusive.”

SAIBA MAIS

Em abril de 2015, tendo em vista a situação emergencial para a conclusão da etapa da ponte segura, o Estado contratou a empresa Empa, do grupo português Teixeira Duarte, para a segurança da estrutura da Hercílio Luz. Esta etapa foi fundamental para a estabilidade da ponte e permitiu a substituição das barras de olhal e das peças definitivas.

A empresa responsável pela construção da estrutura de sustentação da ponte Hercílio Luz concluiu no dia 4 de outubro a montagem do estrado, na última torre de apoio do vão central da ponte. O serviço emergencial foi necessário para dar segurança e permitir a próxima fase de restauração. A obra começou no dia 7 de abril. A empresa cumpriu o prazo contratual que foi de 180 dias.

No dia 6 de outubro, deste ano, o Governo do Estado liberou a ordem de serviço para a conclusão da treliça da estrutura inferior que fará a ligação entre os quatro pilares e o vão pênsil da Ponte Hercílio Luz. O trabalho será executado pela empresa Empa, do grupo português Teixeira Duarte, receberá um investimento de R\$ 11,4 milhões e deverá estar concluído em 180 dias.

Autoridades discutem implantação de transporte fluvial entre Blumenau e Itajaí

A ideia de construir uma marina no rio Itajaí-Açu e traçar um roteiro turístico entre Blumenau e o Oceano Atlântico começa a tomar corpo. O assunto vem sendo discutido pelas entidades que elaboram o Plano Municipal de Turismo, mas no dia 30 de outubro também foi pauta do GT Náutico – Grupo de Trabalho de Turismo Náutico da Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte.

Dezessete representantes de marinas, fabricantes de barcos, entidades e órgãos ligados à atividade náutica do Estado se reuniram no Parque Vila Germânica para conhecer e

contribuir com a ideia.

O presidente do GT Náutico, Mané Ferrari, diz que a região tem um grande potencial, com bons locais para embarque e desembarque nas cidades de Itajaí, Ilhota, Gaspar e Blumenau. Para ele, o roteiro deveria ser oferecido já na próxima Oktoberfest.

Sobre a possibilidade de construir uma marina no Itajaí-Açu, o secretário de Turismo de Blumenau, Ricardo Stodieck, pretende ter o roteiro pronto o quanto antes para então pedir à União a doação do terreno. A área identificada como ideal fica perto de onde está sendo construída a nova penitenciária.



Jose Roberto de Souza Dias *



A caixa-preta das multas de trânsito

O antropólogo Claude Lévi-Strauss, um dos fundadores da Universidade de São Paulo, no ano de 2005 recebeu o Prêmio Internacional Catalunha, na Espanha e na ocasião disse: “Fico emocionado, porque estou com 92 anos e nessa idade não se recebe nem se dá prêmios. Meu único desejo é um pouco mais de respeito para com o mundo, que começou sem o ser humano e vai terminar sem ele - isso é algo que sempre deveríamos ter presente”.

Em 1955 publicou *Tristes Trópicos*, uma obra magistral sobre a crise do processo civilizatório na modernidade. Passado mais de meio século seu texto continua atual. No que toca ao direito inquestionável de proteção ao mundo do trânsito, também se aplica a necessidade de mais respeito. Os tempos são outros, mas os donos do poder, muitas vezes, se comportam ao arpejo da lei. São ágeis na cobrança de multas, mas não têm vontade política para reduzir os acidentes de trânsito, apesar dos vultuosos recursos que possuem.

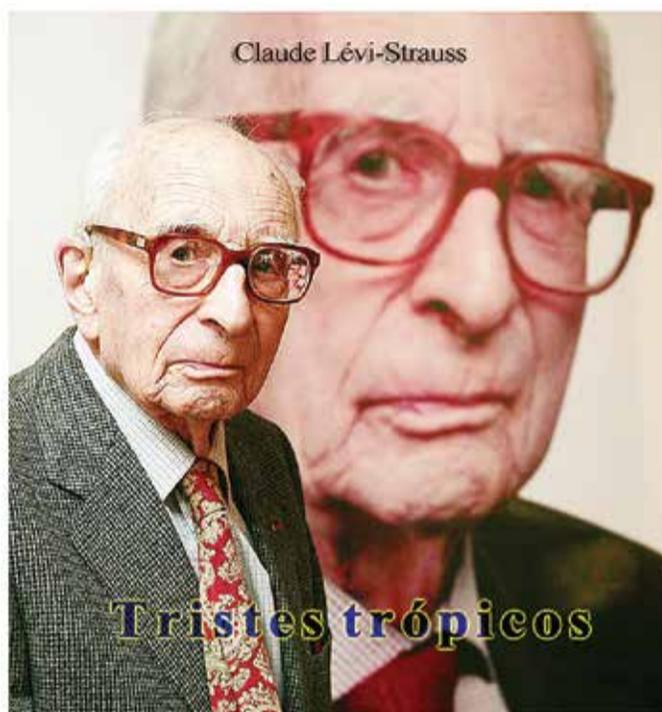
Na selva brasileira em que hoje se vive, parece existir dois tipos distintos de animais bravios. Os que vivem na selva das ruas e estradas e se escondem por detrás das armadilhas de lata de seus carros ou capacetes e os que vivem nas cavernas encarpadas dos gabinetes onde, muitas vezes, se escondem da lei que se dizem defensores, gritando na frente de espelhos imaginários que são cidadãos acima de qualquer suspeita. Ambos não respeitam a vida, uns porque as atropelam sem dó nem piedade e outros porque nada fazem para que a lei seja cumprida. Muda o “modus operandi” mas o crime é o mesmo, sem tirar nem por. Esses são os caçadores, a caça somos nós, cidadãos que apesar de tudo acreditam que a verdade prevalecerá e que um dia a República e as ruas serão devolvidas aos seus legítimos donos.

É comum afirmar-se que um exemplo vale mais do que mil palavras. Isso serve igualmente para pessoas, famílias e autoridades públicas. Quando um cidadão ou governante fere esse princípio básico, tudo o que propõe perde o seu valor e a legitimidade. É simples, muito simples de compreender a reação adversa daqueles que são obrigados a cumprir uma determinada orientação ou ordem legal quando quem manda, faz exatamente o contrário.

Mais grave ainda quando se refere à obediência de um pressuposto legal. Nesse caso, o Poder Público, ao não cumprir com a lei que impõe aos outros, acaba por estimular o desrespeito às normas vigentes e, em última instância, à

impunidade e a corrupção.

No momento que o Brasil está sendo *lavado a jato* é muito difícil suportar atitudes antirrepúblicas do tipo: aos amigos a lei, aos inimigos a justiça. Ou, como diz Vladimir Safatle, o primeiro atributo dos julgamentos é a universalidade ou, em outras palavras, todos são iguais perante



a lei, entre estes obviamente os responsáveis por sua aplicação e fiscalização.

O Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503 de 23/09/97 - afirma em seu Artigo 320 que “a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, *exclusivamente*, (grifo nosso) em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.” Em seu Parágrafo único acrescenta que o “percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito”

O Art. 320 funciona como que um *garantidor* na execução da lei. O Legislador foi sábio ao prever recursos que garantam de um lado, a necessária formação e reciclagem dos condutores de veículos e de outro, a fiscalização, o policiamento e a manutenção das vias.

Pode-se afirmar que o sistema de trânsito brasileiro tem bala na agulha e se autofinancia com os próprios recursos das multas, como aliás é o espírito da lei 9503/97. Entretanto, isso não acontece, pois as autoridades públicas, fora as exceções de praxe, são as primeiras a descumprir o código que se obrigam a fazer respeitar. Contingenciamentos e desvios de recursos transformam o artigo 320 do Código em uma letra morta, comprometendo a execução do CTB em quase sua totalidade.

A *Folha de São Paulo* na edição de 31 de outubro passado aponta que o prefeito da capital de São Paulo, Fernando Haddad, usou irregularmente receitas das multas de trânsito. Em 2013, a gestão Haddad arrecadou R\$ 850,5 milhões e em 2014, R\$ 899,5 milhões com multas de trânsito.

Segundo o mesmo jornal, R\$ 31 milhões em 2013 e R\$ 15 milhões em 2014 destinaram-se a novos terminais de ônibus e manutenção dos atuais, prática que, na avaliação do TCM, fere o Código de Trânsito Brasileiro.

Segundo o Tribunal de Contas Municipal da Capital de São Paulo R\$ 512 milhões do total arrecadado foram utilizados no custeio da Companhia de Engenharia de Tráfego, inclusive para os pagamentos de servidores. Comprometendo a realização de investimentos em atividades essenciais, como os programas de educação e segurança no trânsito e como se tudo isso não bastasse, a auditoria do TCM apontou ainda a falta de controle e acompanhamento do valor arrecadado com as multas.

Certamente essa atitude de desacato ao código e ao cidadão não para por aí e nem se restringe a cidade de São Paulo. Desde sua implantação, o Artigo 320 é sistematically

desrespeitado ou interpretado de acordo com as conveniências das diferentes esferas do poder, em todo território nacional, tudo isso apesar de o trânsito brasileiro ser um dos mais complicados e perigosos do mundo. Para se ter uma ideia do que ocasiona a irresponsabilidade dos governantes, basta verificar os números do Ministério da Saúde. Em 2014 morreram 43.000 pessoas, 160 mil ficaram com lesões graves e o custo do acidente de trânsito beira a 40 bilhões de reais.

Indignar-se só não basta. É preciso abrir a caixa-preta das multas de trânsito. Milhares de vidas podem ser salvas, o que falta é honestidade e vontade política, pois recursos para isso existem aos borbotões. Já passou da hora de recolocar as coisas no seu legítimo lugar. Mobilizar-se, em todos os sentidos - esse é o caminho para a reconstruir o Brasil.

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

PRF registra 84 mortes nas estradas federais no feriadão de Finados



Radares flagraram 45 mil motoristas em excesso de velocidade

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) registrou 84 mortes nas estradas federais em todo país entre os dias 30 de outubro e 2 de novembro. Segundo balanço da Operação Finados divulgado no dia 3, nos quatro dias houve um total de 1.141

acidentes, sendo 690 graves, com 1.066 pessoas feridas.

A PRF realizou 32.198 testes de bafômetro: 805 motoristas foram flagrados dirigindo após ingerir bebida alcoólica, e 107 deles, além de autuados, foram presos e enca-

minhados à delegacia. Os radares detectaram 45.144 motoristas trafegando acima da velocidade permitida.

A PRF informou que o planejamento das atividades para operação levou em consideração a análise de

dados estatísticos com o levantamento dos horários e trechos críticos de acidentes de trânsito.

“As fiscalizações priorizaram temas como velocidade, alcoolemia, ultrapassagens indevidas e motocicletas, principais elementos encontrados nos registros de acidentes graves, que são aqueles que têm, pelo menos, um morto ou um ferido grave”, diz a nota.

Ainda de acordo com o balanço, as ações de fiscalização foram antecipadas e complementadas por ações de educação para o trânsito - campanhas educativas, palestras, vídeos e visitas a empresas e instituições - alcançando 12.774 pessoas.

No ano passado, o dia 02 de novembro caiu no domingo e não houve feriado prolongado, o que impossibilita uma comparação dos números registrados entre 2014 e 2015.

SC - Em Santa Catarina, foram registradas 12 mortes nas rodovias federais que passam pelo Estado e duas vítimas fatais nas rodovias estaduais, no período.

Mortes em rodovias de Santa Catarina reforçam necessidade de obras

O último feriadão foi marcado por acidentes graves, mortes e filas nas principais rodovias do Estado. Para a Polícia Rodoviária Federal (PRF), a folga prolongada pelo Dia de Finados foi uma prévia do que será a próxima temporada de verão nas estradas catarinenses. Só nas rodovias federais, foram 15 mortes. A volta para casa na segunda-feira foi marcada por filas de até 16 quilômetros no Morro do Formigão, em Tubarão, além de congestionamentos na BR-101 Norte, entre Balneário Camboriú e Itajaí, assim como na BR-470, no Vale do Itajaí.

As BRs 282 e 470 totalizaram 10 mortes em trechos que são recorrentes em acidentes, na maioria dos casos causados pelo excesso de velocidade, más condições do asfalto e imprudência em trechos de pista simples e mão dupla. O inspetor da PRF, Luiz Graziano, diz que a BR-470 entre Gaspar, Apiúna, Ascurra e Rodeio, há trechos bastante movimentados e complicados por causa da pista simples e repleta de curvas, cercada por um grande número de casas comerciais. Os acidentes nessa região ocorrem na maioria dos casos por colisão frontal, o que reforça a imprudência por

parte de alguns motoristas. Ainda na BR-470, os acidentes registrados em Pouso Redondo e Rio do Sul no último feriado evidenciam mais pontos críticos em pista simples, que também demandam atenção dos motoristas.

Na BR-282 a maioria dos acidentes tem sido registrada na região do Meio-Oeste. De acordo com o chefe da delegacia da PRF de Joaçaba, Jocelito Figueiredo, ao longo da rodovia a maior concentração de acidentes ocorre entre os oito perímetros urbanos dos municípios da região, principalmente entre o Trevo de Irani, no entroncamento com a BR-153.

Segundo o DNIT, na BR-282, em Ponte Serrada, ocorrem obras de manutenção com a empresa LCM e novos serviços de restauração nas rodovias 282 e 158 devem ser licitados nos próximos meses. Na região de Lages está previsto um contrato de restauração e de manutenção.

Em relação às filas o inspetor Luiz Graziano observa que após a liberação da ponte em Laguna, este foi o primeiro feriado com a presença maciça de turistas em SC, pois no de Nossa Aparecida, a chuva atrapalhou a visita ao Estado.

— Sem a preocupação com as filas em Laguna, a grande maioria dos turistas decidiu viajar na segunda-feira à tarde. O resultado foi intenso congestionamento no sentido Sul, no Morro do Formigão, em Tubarão, e no trecho de pista simples da ponte Cavalcanti.

A obra na ponte Cavalcanti tem prazo de conclusão para fevereiro de 2016 e o trabalho complementar no Morro do Formigão deve ser encerrado só em abril de 2016. (Fonte: Diário Catarinense)

COMPARATIVO

A letalidade nas rodovias federais em SC

2015 (janeiro a agosto)

BR-101: 4.334 acidentes - 56 mortes
BR-282: 1.406 acidentes - 54 mortes
BR-470: 1.373 acidentes - 49 mortes
BR-280: 662 acidentes - 28 mortes

2014 (janeiro a agosto)

BR-101: 4.466 acidentes - 72 mortes
BR-282: 1.607 acidentes - 62 mortes
BR-470: 1.521 acidentes - 63 mortes
BR-280: 630 acidentes - 23 mortes

Ildo Raimundo Rosa *



A sociedade refém da mobilidade

O recrudescimento do movimento paredista dos caminhoneiros nos aproxima cada vez mais do pior dos mundos, nos acenando com a perspectiva de um futuro caótico fruto do desabastecimento e, portanto, da falta de alimentos.

Como chegamos a esse ponto, onde uma determinada categoria social a revelia de sua própria cúpula sindical, ao mesmo tempo em que encobre suas verdadeiras pretensões justificando-as com conhecidas carências, assume claramente a tentativa de provocar o impeachment da presidente Dilma.

O desiderato ampara-se na elementar constatação de que nossa atual presidenta contaria com menos de 10% de apoio popular sem levar em conta que o método hora proposto, mesmo tendo amparo na legislação vigente, é de competência do poder legislativo e do crivo do judiciário.

Os movimentos sociais cooptados pelo governo atual convivem de forma lamentável, com um nítido vazio de poder onde, tanto a gestão administrativa, a cargo da chamada “base partidária” continua lotando cargos e gratificações enquanto a gestão financeira da nação, concentrada nas mãos de um funcionário da banca privada, tenta aplicar um programa de governo que em grande parte era defendido pela oposição até então, e hoje faz parte da “cartilha” do Ministério da Fazenda.

O viés rodoviarista concebido há cerca de 50 anos, quando sepultamos de forma equivocada os últimos grandes trechos ferroviários até então existentes resultou no tempero final deste apimentado cardápio que hoje nos é imposto goela abaixo.

Como se já não bastassem os engarrafamentos cada vez mais frequentes no interior dos nossos centros urbanos, agora nas nossas estradas corremos o risco iminente de ficarmos retidos por horas sem nenhum tipo de amparo.

A dimensão do problema expôs de forma incontestável a vulnerabilidade da Polícia Rodoviária Federal, com baixo efetivo desdobra-se de forma heroica, tentando desincumbir-se de seus encargos sem contar com a mínima condição para tanto.

A inexistência de líderes conhecidos e legitimados pelo tecido social agrava ainda mais o problema, provocando um vazio na interlocução, fazendo com que facilmente a situação possa vir a explodir com resultados imprevisíveis.

A população por sua vez encontra-se emparedada e ameaçada, experimentando um dubio sentimento que por um lado torce para o sucesso do movimento, mas por outro teme que a partir do desabastecimento venha a fome e o caos.

Percebe-se claramente uma forte organização onde ações vem sendo concebidas de forma escalonada concentradas inicialmente junto aos “enclaves” próximos aos

centros de produção e distribuição de gêneros de primeira necessidade, ao mesmo tempo que dia a dia a fileira dos caminhões é engrossada na beira das estradas, em uma clara afronta a ordem pública e ao próprio código brasileiro de trânsito, onde figuras típicas associadas a quebra da ordem jurídica são cada vez mais frequentes.

As primeiras negociações levadas a cabo pelo governo federal foram através da desgastada figura do ministro Miguel Rosseto, conhecido por sua intransigência de militante, ligado aos movimentos sociais e a serviço da ala mais radical do partido.

Não tinha como dar certo e não deu, transformando-se em um rápido encontro de menos de 30 minutos o que foi considerado como jogar gasolina na fogueira sem que tenha havido a partir daí qualquer manifestação por parte de nossa primeira mandatária.

A falta atual de perspectivas se nos apresenta como o mais grave dos sinais, onde a imposição de futuros sacrifícios poderá determinar a ruptura institucional que todos tememos.

** 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.*

Campanha incentiva o respeito às vagas das pessoas com deficiência

Vaga de estacionamento exclusivo é um direito da pessoa com deficiência (PCD). Em apoio a esta ideia e ao projeto #RespeitAção, criado por uma comissão da Câmara Municipal de Florianópolis, a empresa Dom Parking, responsável pelo sistema de Zona Azul, cria campanha de conscientização aos usuários. O vídeo traz a participação do comediante Mané Darci, mostrando a importância das pessoas respeitarem as vagas reservadas e o quanto elas são úteis para o dia a dia

de quem realmente precisa.

“A campanha tem o objetivo de garantir a acessibilidade das pessoas com deficiência. Queremos que o usuário tenha consciência e uma nova atitude em relação ao outro”, conta Joice Garcia, gerente administrativa da empresa.

Vagas gratuitas

Atualmente são 3.090 vagas, destas 78 são reservadas as PCDs, quando o exigido por lei é apenas 62. Todos os locais são estrategicamente localizados e bem sinalizados.

Os deficientes físicos que estacionam no sistema rotativo Zona Azul não precisam efetuar o pagamento do serviço. É necessário apenas que o condutor deixe no para-brisa do veículo uma credencial fornecida pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), de conformidade com a Resolução 304/2008 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito).

Para obter o cartão, é necessário comparecer à Associação Florianopolitana de Deficientes Físicos



(Aflodef), na Rua Rui Barbosa, 780, Agronômica e conseguir o cartão de encaminhamento. De posse dele, comparecer ao IPUF - que fica na praça Getúlio Vargas (praça dos Bombeiros), 194,

Centro - para a emissão do cartão.

O cartão tem validade de três anos e pode ser usado em todo o território nacional, mas o IPUF só o fornece a moradores da Capital.

Prefeito assina repasse para obras de mobilidade

A liberação da primeira parcela, no valor de R\$ 36 milhões, aconteceu no dia 6 de novembro

Mais um importante avanço nas obras do maior investimento de mobilidade urbana da Capital aconteceu no dia 6 de novembro. O prefeito Cesar Souza Junior assinou o repasse de R\$ 36 milhões liberados pela Caixa Econômica Federal, que serão utilizados nas obras complementares do primeiro anel viário da cidade, que terá 17 quilômetros de faixas exclusivas ou preferenciais para ônibus. O valor é parte dos R\$ 211 milhões garantidos pelo Governo Federal para serem destinados exclusivamente à mobilidade.

Em época de crise, o prefeito destacou a importância deste repasse para a cidade. “Estamos vivendo um momento delicado no país e conseguir um recurso federal é resultado do bom trabalho e de um grande empenho dos servidores da Prefeitura.



Projetos bem feitos como esse têm mais facilidade de receber recursos”, disse.

Com base em estudos atuais da mobilidade em Florianópolis, 48% dos moradores da cidade se deslocam de carro e apenas 24% de ônibus. Com as obras, que irão priorizar o transporte coletivo, a intenção é

dobrar este índice. “Queremos chegar a um patamar de metade da população utilizando ônibus para se deslocar. Para isso, vamos fornecer a estrutura necessária, com um transporte público inteligente e eficiente”, afirmou o prefeito.

“São obras jamais realizadas na cidade, que estão

todas conectadas em um objetivo maior: incentivar o uso do transporte coletivo e como consequência melhorar definitivamente o tráfego de veículos. Diferente do que vinha se fazendo, não estamos realizando obras para resolver um congestionamento pontual, mas para transfor-

mar o modo como nos deslocamos”, disse o prefeito Cesar Souza Junior.

OBRAS PREVISTAS NESTA PRIMEIRA ETAPA

Área central, valor de investimento R\$ 36.150.125,41:

- Implantação do corredor exclusivo de ônibus, abrigos, calçadas e ciclovias, além do recapeamento asfáltico na avenida Mauro Ramos, desde a avenida Beira-mar Norte, até a rua Silva Jardim.

- Implantação de faixas exclusivas na avenida Gustavo Richard, desde a alça de acesso da rua Silva Jardim até as proximidades do Terminal de Integração do Centro (TICEN).

- Neste valor também estão projetadas melhorias no bairro da Trindade, como um binário nas imediações da rua Lauro Linhares.

Entidades discutem mobilidade em Jurerê Internacional

Florianópolis sediou no último dia 14 de novembro 2015, no auditório Hotel IL Campanário, o 1º Encontro da Associação de Triatletas de Jurerê e da Sociedade Catarinense de Medicina do Exercício e do Esporte. O encontro foi uma iniciativa da sociedade civil sem fins lucrativos ou partidários e nasceu da necessidade de discutir o tema “Mobilidade e Respeito ao Ciclista no Trânsito”, diante da crescente violência, e desrespeito ao ciclista.

O encontro contou com a participação de representantes de diversas entidades entre elas o MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Polícia Militar/SC, Federação de Triatlo de Santa Catarina-FETRISC, Transporte Canasvieiras, Viação Catarinense, Associação de Moradores de Jurerê-AJIN, Sociedade Catarinense de Medicina do Exercício e do Esporte, e foi um passo im-



portante no sentido de propor ações que visem melhorar a mobilidade através do fomento do uso da bicicleta, contudo foi sinalizado que há muito a se fazer no cenário estrutural e educacional, algo que demanda iniciativa e ações de política pública. Houve o esforço para

trazer a mesa de discussão outras importantes entidades, porém sem o sucesso esperado.

Uma proposta de ação prática a se realizar em curto prazo será a demarcação das vias principais do bairro de Jurerê para que ocorra o comparti-



lhamento do trânsito seguro com os automóveis, ação esta alinhada com a Associação de Moradores de Jurerê e tornar o bairro exemplo a ser seguido. Outras importantes ações foram discutidas como o comprometimento do reforço educacional do respeito ao ciclista pelos motoristas de ônibus, facilitar o transporte da bicicleta em compartimentos adequados pelos ônibus da Viação Catarinense em viagens longas, a ação da PM na atenção aos motoristas que oferecem riscos. O Sr Roberto Bentes presidente do MONATRAN, sinalizou a necessidade de continuarmos lutando com esta bandeira e se buscar estreitar a relação entre entidades que viabilizem as ações do ponto de vista político, econômico e educacional. Pela Associação de Moradores de Jurerê - AJIN falou o Diretor Sr. Sérgio da Costa, que na oportunidade esclareceu que a AJIN já possui, desde 2007,

um projeto cicloviário para o bairro de Jurerê, esclarecendo que o mesmo fica à disposição para uma avaliação. Por fim, o diretor da Sociedade Catarinense de Medicina do Exercício e do Esporte, cardiologista e médico do esporte, Tales de Carvalho, expos brilhantemente a importância em investir na mobilidade alternativa como a bicicleta e seu impacto positivo na diminuição de poluentes, dos níveis de estresse e sedentarismo repercutindo na qualidade de vida e saúde da população.

O encontro resultou na motivação de agir, agregar, discutir o tema em diversas esferas buscando o resultado de uma melhor mobilidade, respeito e segurança no trânsito.

Estaremos novamente presentes na audiência pública do dia 30 de novembro no plenário da assembleia de Florianópolis, que discutirá este tema tão importante para nossa sociedade.

Maior parte da extensão das rodovias brasileiras apresentam problemas

Estudo da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) mostra que 57,3% têm alguma deficiência no estado geral; 86,5% dos trechos são de pista simples e de mão dupla.

A Pesquisa CNT de Rodovias 2015 percorreu e avaliou mais de 100 mil quilômetros de rodovias pavimentadas por todo o país, um acréscimo de 2.288 quilômetros (2,3%) em relação à Pesquisa de 2014. Esse marco demonstra ainda mais a relevância do estudo, tornando-se, a cada ano, uma referência ainda maior para o setor de transporte, para o governo e para vários segmentos da sociedade.

Da extensão total avaliada nessa 19ª edição, 57,3% apresentaram algum tipo de deficiência no estado geral (que inclui a avaliação conjunta do pavimento, da sinalização e da geometria da via), sendo que 6,3% estavam em péssimo estado, 16,1% ruim e 34,9% regular. Possuem condições adequadas de segurança e desempenho 42,7%, que tiveram classificação ótimo ou bom no estado geral.

Em relação ao pavimento, foram identificados 48,6% da extensão com algum tipo de deficiência. A sinalização apresenta problemas em 51,4% da extensão avaliada, e a geometria da via em 77,2%. Os problemas das

rodovias brasileiras tornam-se ainda mais graves com a constatação de que 86,5% dos trechos avaliados apresentam rodovias simples de mão dupla.

A série histórica desse estudo consolidado revela a necessidade de priorizar o setor de transporte para que a logística se torne mais competitiva e para que o Brasil ofereça melhores condições de segurança para a sociedade. As indicações da Pesquisa CNT de Rodovias são uma referência para a definição e aplicação dos recursos de forma eficaz.

O principal objetivo da Pesquisa CNT de Rodovias é contribuir com o transportador rodoviário do Brasil, apontando as deficiências e as necessidades de melhoria da infraestrutura das rodovias por meio de avaliação dessas características - pavimento, sinalização e geometria da via. O modal rodoviário possui a maior participação na matriz de transporte de cargas (61%). Portanto, investir em rodovias e na integração com os outros modais é fundamental para o desenvolvimento do país.



Relatório divulgado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) mostra que os números melhoraram de um modo geral, mas pioraram no Brasil e em países da África.

Trânsito mata mais de 1 milhão no mundo, Brasil tem piora nos índices

Apesar do aumento da população e da frota de veículos, os índices de mortes por acidentes de trânsito permanecem relativamente estáveis desde 2007 no mundo. De acordo com o novo relatório da entidade, mais de 1,25 milhão de pessoas morrem por ano vítimas de acidentes de trânsito. O continente africano é o local em que os acidentes deixam mais vítimas. Na África, a taxa de mortalidade é de 26,6 pessoas para cada 100 mil habitantes, muito acima dos 9,3 da Europa, no outro extremo do balanço. Para a diretora geral da OMS, Margaret Chan, esse número é extremamente alto. “Os acidentes de trânsito causam estragos inaceitáveis, sobretudo entre as populações pobres dos países pobres”, afirmou.

Os trânsitos mais letais do mundo são o da Líbia, com 73,4 mortes anuais por 100 mil habitantes, e Tailândia, com 36,2.

A Europa é a região do mundo onde o trânsito é mais seguro. Em países com regras mais rígidas, como Reino Unido, Suécia, Holanda, Noruega e Espanha, as mortes anuais por acidentes de trânsito são menores que 4 por 100 mil habitantes.

O relatório da OMS também mostrou que metade das mortes por acidentes estão nos três grupos mais vulneráveis no trânsito: pedestres (22%), ciclistas (4%) e motociclistas (23%).

NO BRASIL

Segundo o documento, num período de 3 anos, enquanto 79 países viram o número de vítimas do trânsito diminuir, outros 68 o viram crescer. A taxa do Brasil, desde 2003, subiu de 18,7 para 23,4, e já se aproxima daquela dos países africanos com trânsito mais perigoso.

Em 2012, o país teve cerca de 47 mil mortes no trânsito estimadas pela OMS, a partir das 42,2 mil mortes efetivamente registradas e atribuídas a acidentes.

Num ranking da OMS, compilado ainda

com dados de 2010, o trânsito brasileiro é o 33º mais perigoso do mundo, e o 5º da América Latina. No ranking de 2013, o país é o 56º do planeta mais mortal no trânsito, e 3º das Américas, atrás apenas de República Dominicana e Belize.

AÇÕES QUE FUNCIONAM

De acordo com o Relatório, os países que melhoraram seus números adotaram leis para reduzir os cinco fatores considerados de maior risco no trânsito: a alta velocidade, a condução sob efeito do álcool, a negligência, a falta do uso de cinto de segurança e de assentos para criança.

A OMS considera que a velocidade máxima nas grandes cidades deveria ser igual ou inferior a 50km/h, uma recomendação que apenas 47 países do mundo respeitam (com um total de 950 milhões de pessoas).

No que diz respeito ao consumo de álcool, o relatório indica que os jovens embriagados correm um risco maior de sofrer um acidente que os condutores mais velhos que tenham feito o mesmo consumo. Por isso, a OMS recomenda que se fixe uma taxa de álcool máxima igual ou inferior a 0,02 gramas para os condutores jovens e recém-habilitados, uma medida que já existe em 21 países europeus.

A OMS também recomenda o uso obrigatório de capacete em veículos de duas rodas para todos os condutores e para as crianças, medida que apenas 44 países respeitam, com um total de 1,2 mil milhões de pessoas.

Quanto ao uso do cinto de segurança, 105 países, com 4,8 mil milhões de pessoas, têm normas que obrigam o uso tanto nos bancos da frente quanto nos de trás.

O documento afirma que os veículos vendidos em cerca de 80% dos países do mundo não respeitam as regras básicas de segurança.

A segurança no trânsito é um dos objetivos do desenvolvimento sustentável para 2030, e a ONU espera reduzir em 50% o número de vítimas de acidentes de trânsito até 2020.





JUDICIÁRIO

Motorista envolvido em acidente ao trafegar na contramão tem HC negado

O ministro Gilmar Mendes (foto), do Supremo Tribunal Federal (STF), negou provimento ao Recurso Ordinário em Habeas Corpus (RHC) 129989, interposto por um motorista contra acórdão do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Ele buscava o trancamento da ação penal a que responde em decorrência de dois acidentes automobilísticos próximos a Cotia (SP), nos quais duas pessoas morreram e outra sofreu lesões corporais.

De acordo com os autos, em março de 2010, o motorista, que estaria sob influência de bebida alcoólica, dirigiu na contramão e em alta velocidade por mais de 15 km na Rodovia Raposo Tavares. Em nenhum dos dois acidentes ele prestou socorro às vítimas.

No recurso, a defesa alegava dolo eventual e inépcia da denúncia por ausência de materialidade do delito. O relator, porém, não verificou ilegalidade na decisão, que confirmou a sentença de pronúncia, e salientou que a questão deve ser decidida pelo Tribunal do Júri, foro competente para análise das questões levantadas pelos advogados.

Ao analisar a alegação de inépcia da denúncia, o ministro observou que o artigo 41 do Código de Processo Penal considera necessários apenas indícios mínimos de autoria e de materialidade do delito para que se proceda à denúncia do acusado. Salientou que, caso não se comprove de imediato a atipicidade da conduta ou a ausência de indícios de autoria, é indispensável a continuidade do processo.

O relator destacou que a jurisprudência do STF estabelece que não é possível o tranca-



mento de ação penal instaurada na instância de origem quando a denúncia narra, de modo adequado, fatos que, ao menos em tese, se qualificam como típicos de determinado delito e que permitem o exercício da ampla defesa. Ressaltou também não ter verificado qualquer ilegalidade na decisão do STJ que, ao indeferir pedido semelhante, analisou todas as alegações.

Quanto à desclassificação das denúncias, o ministro Gilmar Mendes observou que cabe ao Tribunal do Júri verificar a existência do dolo ou culpa, elementos diretamente ligados ao contexto fático da prática delituosa. Segundo ele, a fundamentação adotada pelo magistrado de primeiro grau evidencia, com objetividade, a existência de crimes e de elementos suficientes de sua autoria, condição suficiente para viabilizar o júri. “Na formação da culpa, a dúvida reverte em benefício da sociedade, cabendo ao júri popular decidir se a prova que fundamentou a pronúncia é suficiente para embasar eventual condenação”, concluiu.

50 anos de cadeia para falsificadores de Carteiras de Motoristas em SC

A 2ª Câmara Criminal do TJ confirmou condenação de dois homens responsabilizados pelos crimes de falsidade ideológica e de documentos públicos, cometidos para a contrafação e comercialização de carteiras

de motorista na região Sul do Estado ao longo dos anos de 2012 e 2013. As penas, somadas, ultrapassaram 50 anos de reclusão em regime fechado.

A câmara concluiu que, ao vender as falsas habilitações, os réus colocaram em risco a incolumidade pública, pois permitiram que pessoas não habilitadas viessem a trafegar em vias públicas, na condição de condutores, gerando risco grave e concreto à segurança do trânsito. Eles aplicavam o golpe, por via de regra, em pessoas de baixa es-

colaridade, ainda que mediante a utilização de um software que imprimia certa verossimilhança aos documentos, em fraudes imperceptíveis pelo chamado homem médio.

“Assim, sua conduta extrapolou o bem jurídico tutelado pela norma (fé pública), ocasionando risco considerável à segurança pública, especialmente à segurança no trânsito”, anotou o desembargador Sérgio Rizelo, relator da apelação. A decisão foi unânime; enquanto um dos réus teve pena fixada em 22 anos e quatro meses, outro recebeu condenação de 29 anos e quatro meses.



Supervia deve pagar R\$ 400 mil em indenização a vítima atropelada por trem

A empresa Supervia Concessionária de Transporte Ferroviário S/A deve pagar R\$ 200 mil em indenização por dano moral e mais R\$ 200 mil por danos estéticos a vítima de atropelamento em linha férrea. A decisão é da Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

Além da indenização, a Supervia deve pagar pensão mensal no valor de um salário mínimo e a quantia referente aos equipamentos médicos que deixaram de ser fornecidos no momento adequado.

No recurso ao STJ, a empresa alegou que o acidente ocorreu por culpa exclusiva da vítima, que caminhava pelos trilhos sem observar as devidas advertências de segurança. Alegou também não ser sua responsabilidade construir e manter muros em volta da ferrovia, ou mesmo passarelas, pois essas responsabilidades seriam do estado. Questionou ainda a exorbitância da indenização e o pagamento de quantia por cadeira de rodas e muletas em período anterior ao da sentença.

CULPA EXCLUSIVA

O relator do caso, ministro Raul Araújo, rejeitou a alegação de culpa da vítima. Ressaltou que a decisão do tribunal estadual apontou a inobservância dos deveres mínimos de segurança por parte da concessionária.

Para “acolher a tese da recorrente, no sentido de que a autora foi responsável pelo acidente ou concorreu para sua ocorrência, pois caminhava desatenta pela linha do trem, seria necessário o revolvimento do conteúdo fático-probatório dos autos, providência que esbarra na censura da Súmula 7 do STJ”, afirmou.

INDENIZAÇÕES

A vítima também recorreu contra a decisão da Justiça fluminense, pedindo o aumento da indenização, fixada em R\$ 30 mil por danos morais e em R\$ 40 mil por danos estéticos.

O ministro Raul Araújo considerou esses valores irrisórios. Seguindo os precedentes do STJ, ele aumentou os valores para R\$ 200 mil cada, de forma que a vítima deve receber R\$ 400 mil, pagamento de pensão mensal no valor de um salário mínimo, além de conversão em dinheiro do valor dos equipamentos médicos a serem fornecidos à vítima.

Seguindo o voto do relator, a turma também determinou que o fornecimento de próteses, cadeira de rodas e muletas sejam convertidas em dinheiro, tendo em vista que seriam entregues muitos anos após o acidente. “Devem ser tomados em conta os valores dos equipamentos que deixaram de ser fornecidos, corrigidos monetariamente e com a incidência de juros de mora a partir do evento danoso”, concluiu o ministro.



LEGISLATIVO

Comissão aprova projeto que obriga multa de trânsito a vir com total de pontos das infrações

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que modifica o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) para fazer constar na notificação por infração de trânsito o total de pontos acumulados pelo condutor do veículo nos últimos 12 meses. O texto é o Projeto de Lei (PL) 792/15, do deputado Rômulo Gouveia (PSD-PB) (foto).



Relator na comissão, o deputado Wadson Ribeiro (PCdoB-MG) apresentou parecer pela aprovação. Segundo ele, o projeto permitirá que, ao receber a notificação de eventual infração cometida, o condutor tenha facilidade no acesso à informação sobre o número de pontos que já acumula.

“Ao tomar ciência da quantidade de infrações cometidas, o condutor dirigirá com mais atenção e maior rigor no

cumprimento das normas de conduta e circulação.”

O projeto também exige que o motorista seja informado sobre a possibilidade de ter a carteira de habilitação suspensa ao acumular 20 pontos no período de 12 meses.

TRAMITAÇÃO

O projeto será analisado conclusivamente pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Estudos para implantar recursos de segurança nas faixas de pedestres

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que obriga os órgãos de controle das vias onde trafegam carros a realizar estudos para avaliar a necessidade de implantar outros recursos de segurança nos locais de travessia de pedestres, além de faixa pintada, como semáforos com contagem regressiva.



Foi aprovado o substitutivo do relator, deputado Laudívio Carvalho (PMDB-MG) (foto), ao Projeto de Lei 2879/11, do deputado Luis Tibé (PTdoB-MG), e apensados (PLs 6637/13 e 972/15). O relator optou por apresentar um texto englobando as três

propostas.

Conforme a versão aprovada, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), os órgãos de trânsito, como os Detrans, poderão realizar audiência pública para analisar a implantação de recurso adicional de segurança em local de travessia de pedestre, como semáforos exclusivos e sinalizador sonoro. O debate deverá ser requerido por associação de moradores ou de profissionais.

O texto determina que, nos locais onde houver semáforo para os pedestres, deverá ser colocada uma placa alertando os transeuntes para que respeitem o sinal luminoso. O substitutivo estabelece ainda que as medidas previstas no projeto entrarão em vigor 120 dias após a publicação da nova lei.

TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada agora pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ). Se aprovada, seguirá para o Plenário da Câmara.

Cidades com mais de 200 mil habitantes terão que instalar semáforos com temporizadores

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) aprovou projeto estabelecendo que cidades com mais de 200 mil habitantes terão de instalar temporizadores (instrumentos que informam o tempo disponível de sinal verde) nos semáforos de vias urbanas de trânsito rápido. A medida ainda terá que ser votada pelo Plenário do Senado.

De autoria do deputado Antonio Bulhões (PRB-SP), o Projeto de Lei da Câmara (PLC) 107/2014 torna nula a multa aplicada por avanço de sinal vermelho em semáforo sem esse instrumento de medição do tempo. A regra começará a valer um ano após a publicação da lei de que resultar da proposta.

Bulhões argumenta que o uso de temporizadores aumentará a segurança de condutores e pedestres ao reduzir as colisões provocadas por paradas bruscas de motoristas, quando da mudança do sinal verde para o amarelo.

Em voto favorável, o relator da matéria, senador Marcelo Crivella (PRB-RJ), argumenta que a utilização desses equipamentos permitirá



aos condutores tomarem com maior segurança a decisão de prosseguir ou parar na mudança de sinal luminoso.

O texto original não estabelecia o porte da cidade para a exigência, fixado em 200 mil habitantes por emenda da senadora Gleisi Hoffmann (PT-PR) acolhida pela CCJ. A emenda restringiu a exigência também às vias urbanas de trânsito rápido.

Com isso, ficam excluídas vias coletoras e locais onde as velocidades máximas permitidas são de até 40 quilômetros por hora. Nessas vias, conforme Gleisi, a adoção dos temporizadores em semáforos seria ineficiente.

Aprovada restrição para empresa privada fiscalizar trânsito

A Comissão de Viação e Transportes aprovou projeto da deputada Alice Portugal (PCdoB-BA) que proíbe as autoridades de trânsito da União, dos estados e Distrito Federal, e dos municípios de transferirem para as empresas privadas as atividades de fiscalização, aplicação de multas e medidas administrativas punitivas, e arrecadação de valores.

O projeto (PL 429/15) foi aprovado na forma de um substitutivo apresentado pelo relator, deputado João Rodrigues (PSD-SC). A versão



Deputada Alice Portugal

acolhida na comissão também proíbe a transferência das funções típicas de trânsito para empresas de economia mista, que não está prevista na proposta original.

Além disso, determina que os órgãos não poderão terceirizar as atividades de fiscalização do nível de emissão de poluentes e ruído, e de vistoria de veículos que necessitem de autorização especial para transitar.

O texto permite, porém, a celebração de convênio entre os órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito para executar as atividades típicas de fiscalização. Deste modo, a Polícia Rodoviária Federal pode exercer a tarefa em uma via de competência do Detran.

Agentes

A versão aprovada acolheu a parte do projeto que estabelece que o agente de trânsito responsável pela aplicação e pela notificação da multa deverá ser servidor



Deputado João Rodrigues

público civil ou militar.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), que é alterado pelo PL 429, permite a contratação de celetistas para esta função.

Para evitar demissões de agentes já contratados por este regime, o relator optou por assegurar no cargo os celetistas que estejam em exercício até 31 de dezembro deste ano.

Tramitação

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado agora pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Concessionária dá dicas sobre TRANSPORTE DE ANIMAIS

O fim do ano se aproxima, e com ela o início da temporada de verão, o que faz o movimento nas estradas se intensificar. Com isso, a Concessionária Ecovia lembra que além dos cuidados naturais ao volante, também deve haver preocupação no transporte de animais de estimação.

Os animais domésticos devem ser transportados nos veículos, de forma segura, a exemplo do que é feito com as crianças. São recomendações simples e que podem evitar acidentes durante a viagem.

“Observar objetos soltos na parte interna do veículo deve fazer parte do check list do motorista antes de iniciar uma viagem”, alerta Raul Boff, gerente de Atendimento ao Usuário da Ecovia.

Viajar com os animais de estimação no colo também é perigoso e é considerada infração de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, artigo 252, que prevê multa de R\$ 85,13 e quatro pontos na carteira. O motivo da infração deve-se ao risco da perda da concentração do motorista.

“Hoje existem diversas maneiras de transportar o animal no carro de forma segura, desde cintos de segurança até cadeirinhas (semelhantes às de criança). É um direito do animal e dever do motorista que está

transportando”, afirma a veterinária Renata Guimarães, da clínica Unisa, de Curitiba.

Se a viagem for para o Litoral, ela recomenda ainda cuidados redobrados devido ao calor e a umidade, ambientes propícios para pulgas e carrapatos. “Os animais também podem sofrer queimaduras na pele e nas almofadinhas das patas devido a exposição ao sol. É necessário ter cuidado com a saúde do bicho também”, avisa.

COMO DEVE SER O TRANSPORTE:

- O transporte seguro pode ser feito por meio de cadeiras específicas, cintos de segurança canino e coleira de peitoral, itens de segurança importantes na viagem de um animal, independente da distância percorrida;
- A acomodação do bicho é indispensável para que a visibilidade do motorista não seja prejudicada;
- Um animal de 20kg solto, em uma colisão, seria lançado para a frente com um peso equivalente ao de nove homens. É suficiente para causar um acidente;
- Viajar com os animais de estimação no colo é considerada infração de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, artigo 252, que prevê multa de R\$ 85,13 e quatro pontos na carteira.

Deputados contestam Contran pela não obrigatoriedade do extintor de incêndio em veículos

Deputados condenaram o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) pela Resolução 556, de 17 de setembro de 2015, que tornou facultativo o uso de extintor de incêndio para automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada. Eles participaram de audiência pública, no dia 20 de outubro, promovida pelas comissões de Defesa do Consumidor, Finanças e Tributação e de Trabalho, de Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados.

Nove deputados assinaram o pedido para realização do debate. O deputado Jerônimo Goergen (PV-RS), um dos requerentes, não poupou críticas ao presidente do Contran, Alberto Angerami, ausente na reunião, e afirmou que não poupará esforços para levar um projeto de decreto legislativo ao plenário a fim de revogar a decisão. “A decisão técnica não está contemplando o que o Congresso Nacional espera. Se o governo tem a convicção de que não precisa mais ter o extintor, é melhor que ele trate de nos convencer aqui dessa medida”, disse.

Já o deputado Marcos Rotta (PMDB-MA), outro requerente, definiu as medidas tomadas pelo Contran como “trapalhadas”. “Acho que é mais uma política desastrosa e que atinge de morte o bolso do consumidor brasileiro, dos empresários brasileiros e da sociedade brasileira. Eu torço pra que essas ações do Contran não venham a macular, cada vez mais, a imagem de um órgão extremamente importante”, declarou.

O conselheiro Rodrigo Fontan, representante da OAB, e o subprocurador geral da República, Roberto Thomé, representante do Ministério Público, disseram estar atentos às

decisões que geram ônus à sociedade, principalmente àquelas que não foram discutidas adequadamente com os cidadãos, como é o caso da resolução do Contran.

TENDÊNCIA MUNDIAL

O representante do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Milton Frantz, defendeu a Resolução 556/15 do Contran ressaltando que, em geral, a obrigatoriedade do uso de extintores em veículos já caiu em desuso no mundo. Para ele, tornar facultativo o uso do equipamento segue o princípio legal da motivação e da razoabilidade que norteiam os atos da administração pública, no sentido de impedir danos e prejuízos ao proprietário do veículo pela dificuldade de cumprir a norma de trânsito.

“Além das informações a respeito da não obrigatoriedade e da dificuldade do uso, há o entendimento do Denatran e do Contran de que o extintor de incêndio está no veículo para salvar o patrimônio e não vidas”, declarou.

Representantes de fabricantes de veículos e engenharia automotiva são favoráveis à medida. Segundo eles, os testes constantes realizados pelas montadoras nos automóveis e os avanços tecnológicos aplicados garantem a segurança em casos de emergência e, conseqüentemente, suprem a necessidade do extintor veicular.

Também solicitaram a realização da audiência os deputados Vinicius Carvalho (PRB-SP), Marcos Rotta (PMDB-AM), Esperidião Amin (PP-SC), Evair de Melo (PV-ES), Mauro Pereira (PMDB-RS), Leandro (PV-PR), Andres Sanchez (PT-SP) e Flávia Morais (PDT-GO).

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 252. Dirigir o veículo:

- com o braço do lado de fora;
- transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;
- com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;
- usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais.





Exigência de cadeirinhas no transporte escolar será adiada, anuncia Contran

Os veículos escolares não deverão ser mais obrigados a contar com cadeirinhas e assentos de elevação para crianças a partir de 1º de fevereiro de 2016. O presidente do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), Alberto Angerami, anunciou no Senado a intenção de adiar a entrada em vigor da exigência. Ele participou de audiência pública realizada no dia 28 de outubro pelas Comissões de Educação (CE) e de Serviços de Infraestrutura (CI).

A obrigatoriedade dos dispositivos de segurança está prevista nas resoluções 533 e 541 do Conselho, com previsão de multa, retenção do veículo e perda de sete pontos na carteira de habilitação do condutor.

Representantes de motoristas de transporte escolar afirmaram que não têm como cumprir tal obrigação, considerada por eles desnecessária em razão do baixo número de acidentes no se-

tor. Alegam que, desde 1997, quando entrou em vigor o Código de Trânsito Brasileiro, nenhuma morte ou vítima grave foi registrada entre os veículos legalizados e vistoriados.

“Temos um serviço que é seguro e aprovado, com sinistralidade zero. Esse índice é inquestionável”, afirmou o diretor da Associação Regional de Transporte Escolar de São Paulo (Artesul), Jorge David Salgado.

Já para o presidente do Sindicato dos Transportadores Escolares de São José (SC), Pedro Januário, simplesmente adiar a entrada em vigor da norma não basta. É preciso descartá-la definitivamente:

“Só vai prorrogar o problema. Temos é que resolver. Não adianta jogar para frente. O transportador não é contra nenhuma medida que gere mais segurança para os estudantes. É contra resoluções que distanciam a teoria da prática”, alegou.

DÚVIDAS

Outro ponto levantado pelos profissionais diz respeito a uma questão técnica. Até há pouco tempo, o Contran e o Inmetro consideravam insegura a instalação de cadeirinhas infantis em veículos com cintos de segurança de dois pontos (abdominais), como é o caso das vans escolares. Os motoristas cogitaram fazer adaptações nos veículos, o que foi condenado por engenheiros. Recentemente, no entanto, os órgãos mudaram de opinião.

A regulamentação dos chamados Dispositivos de Retenção Infantil (DRCs) é compartilhada entre Inmetro e Contran, cabendo ao primeiro regular a fabricação e comercialização dos produtos e ao segundo decidir sobre as regras de uso.

A portaria 466 do Inmetro proíbe a comercialização no mercado nacional de dispositivo de retenção cuja fixação da criança seja feita

com cintos de segurança do tipo abdominal. Mas os artigos que tratam no assunto, serão revogados, segundo informou a assessora da Diretoria de Avaliação de Qualidade do Inmetro, Maria Aparecida Martinelli.

“Não há impedimento para que o Inmetro reavalie sua decisão”, afirmou.

O presidente do Contran, Alberto Angerami, alegou que a presença dos equipamentos de segurança foi reivindicada por pais e entidades de proteção às crianças. O tema foi parar na pauta do Conselho, que decidiu pela obrigatoriedade.

“Quando o Conselho edita uma resolução, são ouvidos órgãos técnicos e até representantes da sociedade civil”, explicou, depois de afirmar que os transportadores “não precisarão de agir de forma açodada”, visto que o prazo de 1º de fevereiro está adiado.

APOIO

Os senadores Dário Ber-

ger (PMDB-SC) e Marta Suplicy (PMDB-SP) ficaram do lado dos motoristas escolares e ressaltaram o baixo índice de acidentes no setor. Eles também elogiaram a decisão do presidente do Contran de adiar a vigência da norma:

“Já inventaram kits de primeiros socorros, extintor ABC e depois ‘desinventaram’ tudo e disseram que não precisa. Isso é muito sério”, afirmou Marta, que já tinha apresentado um projeto de decreto legislativo com o objetivo de sustar a resolução do Contran.

A audiência conjunta foi presidida pelo senador Dalirio Beber (PSDB-SC).

NOTA DO EDITOR: Mais um adiamento e, quem sabe, até um cancelamento, semelhantemente ao que já vimos quando das exigências do Kit de Primeiros Socorros e extintores ABC. Uma vergonha que só faz desmoralizar a legislação de trânsito.



CARTAS

EDUCAÇÃO

Eu fico feliz ao ler na página 2 a comprovação sobre educar as crianças no trânsito. Eu eduquei meu filhos a partir desta idade, quatro anos, com brincadeiras instrutivas sobre como se comportar no trânsito de forma responsável e segura. Eles aprenderam todas as placas em pouco tempo. Sugiro que cada leitor faça o mesmo.

Salésio Almeida – São Paulo/SP

SEGURANÇA

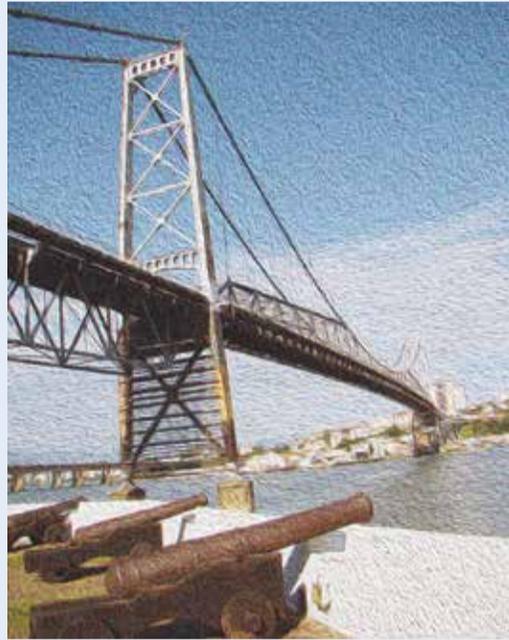
O lançamento da cartilha sobre segurança de ciclistas já é um começo para incentivar a população a usar este meio de locomoção. Eu já tive a oportunidade de morar fora do Brasil e no país onde fiquei eu ia de bicicleta para o trabalho. Gastava menos e tinha mais saúde. O que falta aqui, além de cartilha, são as ciclovias.

Mário França – Joinville/SC

DROGAS

Doutor Ildo sempre indo na ferida oculta. Parabéns. Realmente chega de drogas nas estradas e essa falta de fiscalização. Tentar melhorar o desempenho na direção utilizando químicos é prejudicial ao motorista, aos demais usuários da rodovia e ainda destrói nossas estradas.

Anita Vidermen – Campo Grane/MS



PONTE

O senhor Roberto Bentes falou exatamente o que pensei. Que vergonha para o Estado de Santa Catarina ser notícia através do alto gasto na reforma da Ponte Hercílio Luz. É algo que se tem que corrigir, somos um Estado conhecido por gente trabalhadora e educada, com lindos locais turísticos, não podemos perder isso. Precisamos ter nosso nome limpo!

Luciano Cardoso – Florianópolis/SC

JURERÊ INTERNACIONAL

Ano passado tive o privilégio de passar as férias da famosa praia de Jurerê Internacional e percebi o enfoque das páginas 8 e 9 deste jornal na última edição. Tem placas precárias e fora do padrão. Na hora me incomodou, mas ao perceber que isso é um descaso das autoridades, presto meu respeito aos moradores deste bairro.

Roberta Andrade – Gravataí/RS

ROAD DIETS

Por favor governantes, leiam essa matéria (edição anterior) sobre a Road Diets. Alguém tem que fazer alguma coisa em prol do nosso trânsito. Não dá mais! Eu fico três horas dentro do carro pra ir e três horas para voltar. Com uma ciclovia descende, por exemplo, seria um incentivo para eu usar outro transporte. Fica a dica, como diriam os mais jovens.

Karina Junqueira – Brasília/DF

CRISE DE VALORES

Lamentável, porém muito real, a constatação relatada pelo Dr. José Roberto Dias: a impunidade verdadeiramente acaba por premiar a conduta de risco em detrimento da atitude cidadã. Uma vergonha que apenas reflete a crise de valores que vivemos em nosso país.

Alexandre Ramos – São José/SC

SIMULADOR

Meu filho irá fazer autoescola no ano que vem e torço para que essa lei do simulador entre pra valer. As autoescolas têm deixado a desejar com apenas 3% delas adaptadas. É lei. Eu pago meus impostos, que são lei, e gostaria que cada setor da sociedade fizesse o mesmo. A tecnologia está aí para ser usada e para auxiliar a todos nós. Ou será que eles estão esperando o Contran voltar atrás?

Carmela Antkivsi – Rio de Janeiro/RJ



Paulistanos deixam o carro em casa, fazendo o trânsito na cidade diminuir

Pela primeira vez nos últimos três anos, os indicadores do trânsito paulistano melhoraram no primeiro semestre.

A lentidão no pico da tarde, das 17h às 20h, caiu de 137 km para 113 km. A velocidade média dos deslocamentos no mesmo período do dia passou de 14 km/h para 18 km/h.

Em outras palavras, o desempenho do trânsito ainda fica abaixo do de um modelo de patinete elétrico, mas deixou de ser igual ao de um medalhista da marcha atlética.

A gestão Fernando Haddad (PT) defende que a melhora é reflexo de ações como a redução de limites de velocidade e a implantação de faixas de ônibus.

Já especialistas dizem que a desaceleração da economia é a principal hipótese para a melhora, porque tira veículos das ruas: o número de entregas diminuiu, desempregados passam a não usar o veículo e

quem quer economizar deixa o carro em casa.

No primeiro semestre do ano, o PIB (Produto Interno Bruto) do país teve queda de 2,1%. No mesmo período, a venda de automóveis caiu 20% no Estado, e a de combustíveis subiu 0,9%, menor alta em dez anos. A gasolina teve queda de 12% nas vendas.

As entregas também recuaram, e estacionamentos registram queda na procura. “Os preços dos estacionamentos estão um absurdo, então resolvi mudar”, diz a empresária Cláudia Lopes, 34, que trocou o carro pelo ônibus.

CRISE

Para o consultor Sergio Ejzenberg, a maior velocidade média no trânsito de São Paulo é resultado da redução do número de veículos, que, por sua vez, tem ligação direta com a atividade econômica. “O comportamento do trânsito é reflexo direto da crise,

que deixa as lojas vazias e reduz o comércio.”

Paulo Cesar Marques da Silva, professor de engenharia de tráfego da UnB (Universidade de Brasília), também vê a crise como fator que diminui o número de viagens.

Mas acredita que a saturação do trânsito nos últimos anos pode estar levando à busca de alternativas. “As pessoas mudam hábitos, desistem do carro e vão para o ônibus, para as ciclovias.”

Luiz Carlos Néspoli, da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), afirma que fatores como a Copa, greves e protestos influenciaram nos indicadores de trânsito do ano passado. “São variáveis externas que impactaram a lentidão”, diz.

MARGINAIS

Os indicadores que apontam a melhora do trânsito na cidade não captam o impacto da redução dos limites de velocidade em diversas vias da

cidade, que ocorreu a partir de julho.

Para Tadeu Duarte, diretor da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), a melhora nos indicadores de trânsito da cidade no primeiro semestre é resultado de medidas implantadas pela gestão, como faixas de ônibus, a reforma na rede de semáforos, as áreas com limite de 40 km/h e as ciclovias.

Ele reconhece que há menos carros na rua, mas diz que a explicação não é a crise. “As pessoas perceberam o benefício de usar outros meios.”

ESTUDO

Uma pesquisa do Ibope apontou que o índice de paulistanos que têm carro e dizem usá-lo todos os dias caiu de 56% para 45% neste ano em relação ao levantamento feito em 2014.

Um deles é o bancário Rafael Frade, 43. Nos últimos seis meses, ele deixou de usar o automóvel para ir ao traba-

lho, na região central. Agora, só sai de casa, no Brooklin (zona sul), de ônibus. “O tempo que gasto em relação ao carro é o mesmo.”

Outro estudo, encomendado pela Ciclocidade (associação de ciclistas de SP), aponta aumento do uso da bicicleta –19% dos entrevistados disseram ter começado a pedalar no último semestre.

É o caso da professora de ioga Viviane Duarte, 31, que abandonou há seis meses as corridas quase diárias de táxi. Hoje, só percorre de bicicleta os 4 km que separam sua casa, na Vila Madalena, do trabalho, em Pinheiros.

“Eu gastava uma nota e resolvi buscar uma alternativa. Decidi que a bicicleta é a melhor opção porque, além de economizar, eu faço exercícios e não polui. Para melhorar, tem um bicicletário bem perto do meu trabalho”, diz.



Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior*

ESPAÇO LIVRE

Trânsito, fenômeno social e de saúde pública

Quando daremos atenção real e objetiva para solução do transporte e do trânsito nesse país? Ações coordenadas do governo precisam de maior legitimidade. Leis complementares, resoluções, parecem desarticular o conjunto de necessidades para solução do problema.

A necessidade de mobilidade do ser humano o leva a situações conflitantes. Busca por todos os meios o transporte individual porque é privado do transporte coletivo diante do volume de passageiros, do “empurra empurra” para acessar um ônibus, um trem, van ou qualquer outro meio.

Ir e vir são direitos assegurados pela constituição, mas com muitas limitações na prática. O transporte é hoje nas grandes metrópoles a dificuldade maior. Perdem-se horas seguidas para o embarque, para transitar e chegar a um destino.

A gestão, o planejamento e projetos estão distantes do objetivo da sociedade como um todo.

Vítimas desse trânsito louco crescem de maneira assustadora. O último levantamento estatístico mostrou existirem 54 mil óbitos e 330 mil incapacitados. Não foram computados os óbitos tardios. Parece incrível, mas nem nas estatísticas temos dados reais e atualizados. É mostrado um panorama assustador, caracterizando um problema de saúde pública, são 154 óbitos por dia. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) estimou em 40 bilhões de reais os custos com os acidentes

de trânsito no Brasil.

O governo estimula a compra de veículos retirando impostos. Legaliza uma atividade de altíssimo risco quando libera a profissão de mototaxista. Trmite no parlamento projeto de lei permitindo que aos 16 anos o jovem possa ser portador da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Não são criados espaços para o trânsito dos veículos emplacados a cada dia. Milhares de novas carteiras são emitidas diariamente. Qual a intenção do governo, piorar o caos já existente, popularidade, aumentar conflitos, mostrar crescimento econômico? Mas o custo de tudo isso, atualizado, já alcança cifras que daria para construir quarenta estádios do Corinthians ou um milhão de casas populares.

O governo transita na contramão do fenômeno social e da saúde pública.

A formação do motorista é precária, com ensinamentos elementares para fazer o veículo andar e estacionar. Nada é feito com relação a treinamento para os riscos em condições adversas como as condutas a serem tomadas com chuva, névoa, neblina, na área urbana, na rodovia, dia, noite e outras situações. Como frear com freios comuns e ABS, com piso seco e molhado. Desviar de um obstáculo em emergência. Manipular todos os acessórios do veículo em situação normal e emergência e tantos outros. A direção preventiva, defensiva, evasiva parecem não ter importância.

A avaliação psicológica muito superficial, com tempo limitado, não permitindo um estudo aprofundado do perfil do futuro motorista. Liberam-se indivíduos pouco responsáveis, compulsivos, com evidentes distúrbios comportamentais e até portadores de doenças psiquiátricas. Não vemos direcionamento para uma qualificação mais adequada e o impedimento para acessar uma atividade de risco na direção veicular.

Todos aos 18 anos querem portar a carta de motorista. Esse é o passaporte para a liberdade mesmo que não tenha condição para aquisição de um veículo. É a necessidade de portando tal documento ter “status” junto a sua galera. É o momento de poder dar uma voltinha no veículo de um colega. E mal formado, desinformado, sem conhecer riscos, sem o aprendizado de situações de emergência, quer experimentar as emoções da velocidade, das frenagens bruscas, do cantar pneus, de chamar a atenção com rádio ou toca fitas em níveis altíssimos, de fazer “pega” e muitas outras condições.

As autoridades são responsáveis por essa anarquia e precisam de atitudes severas para tornar a nossa mobilidade segura. A participação da sociedade se faz necessária.

* Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET

Digitar no celular ao dirigir aumenta em 23 vezes o risco de sofrer acidente

A maioria das pessoas já ouviu falar que dirigir e falar ao celular pode aumentar em 4 vezes o risco de acidente, inclusive que pode ser mais perigoso que dirigir embriagado. Entretanto, muito pior é dirigir e digitar no celular, nesse caso, o risco de acidente aumenta 23 vezes.

Quem faz uma simples chamada fica quase seis vezes mais exposto a se envolver em acidente, aponta um estudo do Departamento de Transportes dos Estados Unidos. E quem acha que não é perigoso dar só uma olhadinha para ver quem está chamando, saiba que você perde em média 4 segundos de atenção, o que a 60km/h pode significar percorrer aproximadamente 65 metros sem ficar atento ao trânsito.

E o risco de acidente de



trânsito para quem digita não está restrito ao ato de dirigir. Muitos pedestres causam acidentes ou morrem atropelados enquanto digitavam ou falavam ao celular.

Mas o problema não é restrito aos países em desenvolvimento. Pesquisa da instituição inglesa RAC Foundation revela que 45% dos condutores ingleses usam o

celular para enviar torpedos. O estudo identificou ainda que o envio de mensagens retarda o tempo de reação em 35%, percentual bem acima da demora provocada pelo álcool (12%) no organismo.

Nos EUA 49% dos adultos admitem que digitam enquanto dirigem. Dos acidentes no trânsito americano, 1 em cada 4 envolvem

motorista digitando. No país, 33% dos motoristas reconhecem que digitaram e dirigiram nos últimos 30 dias, enquanto na Espanha esse percentual é de 15%. Em 2013, nada menos que 341 mil veículos envolvidos em acidentes nos EUA tinham motoristas que digitavam.

No Brasil não existem tantos dados como nos EUA, mas sabemos que registramos mais celulares operando que habitantes e praticamente 100% dos motoristas possuem celular. Caso a Seguradora Líder, que administra o DPVAT, fizesse uma pesquisa de quantas indenizações são pagas por morte e invalidez permanente em função de acidentes com motoristas digitando ou falando ao celular, com certeza teríamos centenas de milhares

de casos. Inclusive muitos dos acidentes ocorrem com motociclistas que digitam ou falam ao celular na moto.

Da mesma forma que motoristas e pedestres precisaram aprender a respeitar determinadas regras com a expansão da frota de automóveis circulando pelas ruas na primeira metade do século passado, estamos convivendo numa era em que a tecnologia nos coloca novamente em risco se não entendermos que dirigir é um ato de grande responsabilidade e que nossa urgência em falar ou mandar uma mensagem não pode ser mais importante que vidas humanas, inclusive a nossa. Quem digita ao volante está próximo de escrever suas últimas palavras ou calar alguém para sempre.



SÃO VICENTE - SÃO PAULO
RESTAURAÇÃO E REFORMA DA PONTE PÊNSIL



nosdacomunicacao.com.br

Que a gente reforça e a sociedade usufrui.

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

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

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


CONCREJATO
obras especiais


EMPRESAS
CONCREMAT
soluções integradas de engenharia