

Massachusetts, EUA: A Disputa da Gentileza

Por Ellen Bruehmueller
Redatora do Jornal
O MONATRAN



PÁGINA 8

FLORIANÓPOLIS

pior cidade do país para dirigir



Florianópolis foi classificada como a pior cidade do país para dirigir de acordo com o **Waze Satisfaction Index**. O indicador é composto com base em dados informados por condutores no aplicativo **Waze**, a partir da notificação de buracos e reclamações quanto ao tráfego, por exemplo. (Página 6)

Fiesp cria grupos de trabalho para discutir a mobilidade veicular

PÁGINA 15

EDITORIAL

PARA CELEBRAR A VIDA

Criado em 1993 no Reino Unido pela RoadPeace, o Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito é celebrado internacionalmente no terceiro domingo do mês de novembro. Neste dia são homenageadas não só as pessoas que morreram em decorrência das fatalidades do trânsito, mas também familiares, amigos, equipes de emergência dedicadas, policiais e profissionais médicos que lidam diariamente com as consequências traumáticas das mortes e lesões no trânsito.

No Brasil, as ações nesse dia iniciaram em 2007, e este ano várias cidades

contaram com programação especial para a data, que caiu no dia 19. Ainda, na Grande Florianópolis, quase nada foi feito. Na capital, uma tímida ação do projeto Rede Vida no Trânsito, em frente ao Centro de Convenções Centrosul, distribuiu panfletos educativos e afixou pequenas cruces de madeira no canteiro da avenida Gustavo Richard, simbolizando os 61 mortos no trânsito da cidade, em 2016.

Lamentavelmente, pouco se falou sobre o assunto. Aliás, a maioria das pessoas nem viu as tais cruces. A imprensa deu destaque para os grandes eventos realizados na ci-

dade no mesmo final de semana e a tragédia do trânsito continua sendo um assunto marginalizado dentro da nossa sociedade, como se as dezenas de milhares de mortes e as centenas de milhares de sequelados no trânsito do nosso país fossem um fato insignificante.

Entretanto, sabemos que as mortes e lesões decorrentes de acidentes de trânsito são eventos repentinos, violentos e traumáticos, cujo impac-

to é duradouro, muitas vezes permanente. Todos os anos, milhões de pessoas recém-feridas e enlutadas de todos os cantos do mundo são adicionadas aos inúmeros milhões que já sofrem como resultado de um acidente de trânsito.

O peso do sofrimento e da aflição experimentado por este grande número de pessoas é ainda maior porque muitas das vítimas são jovens e muitos dos acidentes pode-

riam e deveriam ter sido evitados.

Por tudo isso, o Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito precisa se tornar uma ferramenta importante para os governos e para todos aqueles que trabalham com a causa, pois oferece a oportunidade de demonstrar a enorme escala e impacto das mortes e lesões no trânsito e a necessidade urgente de ações para conter essa carnificina.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O Monatran

Jornal do MONATRAN -
Movimento Nacional de Educação no Trânsito
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000
Fone: (48) 3223-4920 / 3204-9478
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Ildo Rosa

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

“DEU RUIM”

A busca por “fama virtual” a qualquer custo cobrou um preço alto do motociclista que aparece em um vídeo trafegando a mais de 400 km/h na Rodovia Anhanguera, em São Paulo. Identificado pela Polícia Rodoviária, após seu vídeo viralizar nas redes sociais, Vanderson Reis foi intimado para prestar esclarecimentos, além de perder sua carteira de habilitação por até dois anos e ter a moto apreendida.

Nas imagens, o velocímetro da moto registra a velocidade travada em 299 km/h. Porém, um equipamento instalado na moto sugere que o veículo está acima de 400 km/h.

“Foi uma conduta imprudente e irresponsável. Ele colocou em risco a integridade física dele e de outros usuários que estavam na rodovia”, disse, na ocasião, a delegada Marta Rocha de Castro.

O motociclista revelou que se arrepende do episódio.



#FOCANOTRANSITO

A fim de reforçar que a formação dos futuros motoristas está diretamente ligada à segurança no trânsito, o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran.SP) lançou uma campanha, que tem como tema “Aprender a dirigir não faz de você um motorista. Aprender a respeitar a vida faz”.

A principal ação do Detran de São Paulo dentro da campanha é a adoção de uma inovação tecnológica para coibir a evasão dos alunos nas aulas teóricas e práticas, principal irregularidade encontrada pelo órgão em suas fiscalizações. Por meio da leitura biométrica de “dedo vivo”, o sistema é capaz de “reconhecer” o dedo humano, evitando assim tentativas de fraude como os dedos de silicone para registrar a chegada e a saída do aluno no sistema e-CNHsp, por meio do qual o órgão faz o rastreamento das etapas do processo de habilitação.

Quem passa a mensagem da nova campanha é a foca, mascote que ficou famosa durante o “Maio Amarelo”.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



TODA VEZ QUE VOCÊ DIVULGA UMA BLITZ:

Está colaborando com os bandidos que usam motos para matar e assaltar inocentes.
Está avisando aos alcoolizados que poderiam atropelar e matar você ou alguém de sua família.
Está avisando algum ladrão que acabou de roubar um carro/moto de um inocente trabalhador.

Afinal, de que lado você está?



ALERTA VIRAL

Dizem que uma imagem vale mais do que mil palavras. Especialmente, se ela trazer uma mensagem de suma importância como esta acima. Não avise os locais de blitz e de fiscalização de trânsito. Sob pena de facilitar a ação de bandidos que podem, inclusive, tirar a sua vida, bem como de seus amigos e familiares. Afinal, de que lado você está? Esta vale a pena ser compartilhada!

NOVA LEI

O proprietário de veículo poderá indicar o nome do condutor habitual, que passará a ser o responsável pelas infrações de trânsito que cometer. É o que prevê a Lei 13.495/17, sancionada no dia 24 e publicada no dia 25 de outubro no Diário Oficial da União e que deve entrar em vigor no prazo de 90 dias.

Após aceitar a indicação, o motorista habitual terá seu nome inscrito em campo próprio do cadastro do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam) e assumirá a presunção da responsabilidade pelas infrações de trânsito cometidas com o veículo.

Hoje, as penalidades, como multa e pontos na carteira, ficam em nome do dono do veículo, a menos que esse indique, dentro do prazo, a identidade do condutor que cometeu a infração.



Voltar a ver

Recentemente, uma pesquisa elaborada pelo Fórum Econômico Mundial constatou que o brasileiro é quem menos confia em sua classe de políticos, entre 137 países avaliados pelo mundo. Também, não é pra menos, especialmente diante dos últimos acontecimentos.

Inclusive, no ano passado, o mesmo Fórum identificou que o Brasil seria a quarta nação mais corrupta do mundo, ficando atrás apenas do Chade, da Bolívia e da Venezuela. Uma triste constatação que, infelizmente, é visível não somente na política, mas nos mais diversos recônditos da sociedade em que vivemos.

Uma verdadeira endemia, resultante do afrouxamento de todas as instituições na observância da lei, moralidade e ética. Em outras palavras, em uma cultura institucionalizada do “molhar a mão do guarda” somos levados ao que denominamos de cegueira ética, uma doença crônica social que altera a percepção e o julgamento da maioria das pessoas, por vezes, tornando a corrupção algo natural, aceitável.

Aliás, pesquisadores do comportamento humano apontam que a corrupção na política é uma cultura arraigada no espírito nacional e um grande incentivo à desvirtuação em todos os níveis. Mais do que isso, a corrupção ge-

neralizada torna todos cúmplices e, assim, o crime se instala sem que o remorso e a culpa criem obstáculos.

Todavia, do mesmo modo, todo esse movimento de combate à corrupção na política está refletindo positivamente nos demais níveis da sociedade e parece que, em breve, todos voltaremos a ver, saindo da escuridão da cegueira ética e caminhando para um futuro promissor.

Há poucos dias, um examinador de trânsito foi preso em Sorocaba (SP), após uma candidata denunciar que ele cobrou propina para aprová-la no exame prático de carro. Talvez nosso leitor consciente não consiga enxergar o milagre, mas, pasmem: não são raros os casos de alunos que “cedem” a tentação de obter vantagem numa situação dessas.

Imaginem que esta não deveria ser a primeira vez que o chamado “examinador” propunha um absurdo desses: R\$ 330,00 em troca da tão sonhada Carteira Nacional de Habilitação a uma jovem de apenas 19 anos. Porém, foi a primeira vez que alguém o denunciou. Felizmente!

Por estas e outras, estamos otimistas pelo futuro que está por vir. Nossa sociedade está deixando a cegueira ética para trás e, cada vez mais, teremos bons exemplos para retratar neste espaço!

Regulamentadas penalidades a infrações de pedestres e ciclistas

Assim como os motoristas, os pedestres e ciclistas também têm seus deveres estabelecidos por lei, a mesma que define as regras para os condutores de veículos automotores

Para garantir a segurança de todos, pedestres e ciclistas poderão agora ser responsabilizados por infrações de trânsito. O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) do Ministério das Cidades, por meio do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), regulamentou a Resolução 706/2017, referente aos procedimentos de autuação. As medidas já estavam previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) nos artigos 254 e 255, mas não tinham sido regulamentadas. O prazo de implantação é de 180 dias.

Poderá ser autuado, por exemplo, o pedestre que permanecer nas pistas por onde passam os veículos. Também cometerá infração quem que cruzar pistas em viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde existir permissão. Foi regulamentada a proibição de atravessar vias dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim.

A regulamentação permite punição de quem utilizar sem autorização vias para festas, práticas esportivas, desfiles ou atividades que prejudiquem o trânsito. A autuação inclui andar fora da faixa própria, da passarela, da passagem aérea ou subterrânea. A punição ao pedestre, de R\$ 44,19 é o equivalente a 50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza leve.

Ainda poderão ser autuados ciclistas que conduzam onde não seja permitida a circulação, ou guiem de forma agressiva. Tal infração será considerada de gravidade média, no valor de R\$ 130,16, e além da multa haverá remoção da bicicleta.

Depois de constatada a infração pela autoridade de trânsito ou por seu agente, será lavrado o Auto de Infração por anotação em documento próprio ou por registro em talão eletrônico.

O diretor do Denatran, e presidente do Contran, Elmer Vicenzi, explica que, assim como os ciclistas, os pedestres também têm regras a serem cumpridas no trânsito. “Essas regras são para garantir, em primeiro lugar, além da segurança destes pedestres e ciclistas, a de todos que estão no trânsito. Ainda que o pedestre seja a parte mais frágil, ele também pode causar um acidente quando não cumpre as regras do trânsito e coloca todos os outros em situação de risco”, afirma.

Caberá aos órgãos e entidades de trânsito implementar o modelo de auto de infração, no âmbito de suas respectivas competências e circunscrição, no prazo de 180 dias após a publicação.

Vicenzi ressalta que as regras de trânsito existem como regras de convivência e cidadania, e respeitar as leis de trânsito é o mesmo que respeitar o próximo. “Independentemente de sermos condutores ou não, todos nós temos o trânsito integrado em nossa vida. Seja um condutor de um veículo, motocicleta ou ônibus que transporta vários passageiros, uma carreta que transporta carga, ou um pedestre, ciclista ou passageiro, todos têm o trânsito como parte de nossa vida”, analisou o diretor.

Ainda, segundo Elmer Vicenzi, a Resolução que vem regular o que o CTB já prevê é um passo positivo para elevar a segurança de todos que convivem no trânsito. “Na realidade, o que se busca não é a arrecadação, e sim o comportamento do cidadão. Seja pedestre ou ciclista, o comportamento dele afeta a segurança de todos no trânsito. Essa é mais uma das diversas medidas de proteção que o Conselho Nacional de Trânsito vem tomando nos últimos meses”, declarou.

Procedimentos - O infrator será obrigatoriamente identificado no auto de infração, mediante abordagem, na qual será inserido o nome completo, documento de identificação previsto na legislação vigente e, quando possível, o endereço e a inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas-CPF, para os fins de que trata a Resolução.



Multas de trânsito poderão ser pagas com cartão de débito e parceladas com cartão de crédito

A partir de agora, os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) estão autorizados a arrecadar as multas de trânsito e demais débitos relativos ao veículo por meio de cartões de débito ou crédito, disponibilizando aos infratores ou proprietários de veículos, alternativas para quitar seus débitos à vista ou em parcelas mensais. Anteriormente, somente as multas aplicadas em veículos registrados no exterior poderiam ser arrecadadas com cartões de débito ou crédito.

A iniciativa do Ministério das Cidades foi regulamentada pela Resolução nº 697, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicada no mês de outubro no Diário Oficial da União, que altera a Resolução CONTRAN nº 619, de 2016, que proibia o parcelamento das multas de trânsito.

Segundo o diretor do Departamento Nacional de Trânsito e presidente do Contran, Elmer Vicenzi, a medida busca aperfeiçoar a forma de pagamento das multas de trânsito e demais débitos relativos ao veículo, “adequando aos métodos de pagamento mais modernos utilizados pela sociedade, e permite que o pagamento seja parcelado”.

O parcelamento será realizado por meio de cartão de crédito, gerando o compromisso financeiro entre o titular do cartão e a Administradora do Cartão de Crédito. A ideia é reduzir a inadimplência relativa ao pagamento das multas de trânsito e demais débitos relativos ao veículo junto aos diversos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

“Antes dessa norma, alguns órgãos de trânsito adotaram o parcelamento das multas de trânsito diretamente por meio de documentos de arrecadação. Muitos proprietários de veículos buscavam o parcelamento como forma inicial de regulamentar a situação do veículo e obter o documento de licenciamento ou possibilidade de transferência, sem arcar com o compromisso de quitar as demais parcelas”, explica Vicenzi.

Com o parcelamento por meio do cartão de crédito, as empresas que operam como adquirentes ou subadquirentes de cartões de crédito deverão realizar a quitação das multas à vista junto ao órgão de trânsito, assumindo o risco da operação junto ao titular do cartão.

Caberá a cada órgão de trânsito implementar a medida.





JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

E, dá-lhe atraso nisso...

Impressionante o abismo que separa o Brasil dos países desenvolvidos, inclusive daqueles que tem a mesma idade histórica. Pior ainda, a cada avanço destes, ficamos mais atrasados e pobres. Enquanto a maioria dos nossos políticos se preocupam em como dividir o butim e se auto proteger das Leis que eles mesmos criaram, o mundo avança um pouco mais, em seu progresso ético e tecnológico.

O Senado, pressionado pelo sindicalismo sem resultados, velho, enferrujado e corrupto, se presta à atender os interesses de alguns segmentos de condutores profissionais, investe contra a modernização e o bolso da população e, com uma linguagem rebuscada e cheia de meias voltas, tenta acabar com os aplicativos que tantos benefícios trazem aos usuários de transporte público, em todas as partes do mundo.

Enquanto isso, nos Estados Unidos o Uber, em parceria com a NASA, prepara-se para lançar, em 2020, o primeiro taxi voador na cidade de Los Angeles e, importante que se diga, com a mesma tarifa do Uber Select. Simultaneamente, nossos revolucionários de boteco continuam criticando o imperialismo, sonhando com a Venezuela e andando de Uber, de preferencia select. Nossos socialistas são uma pandega!

Ao mesmo tempo que o nosso país anda de ré, em Las Vegas, capital mundial do turismo, os visitantes já podem viver o futuro. Um ônibus elétrico sem motorista, capaz de “conversar” com os sinais de trânsito, compartilhando a mesma via, com outros veículos e parando para pedestres, passa a circular nas ruas daquela cidade.

Nossos políticos, fora poucas e legítimas exceções, preocupam-se apenas com

as próximas eleições e com a garantia de seu foro privilegiadíssimo. Sem qualquer sensibilidade social, não são capazes de perceber, por exemplo, que a mobilidade urbana está mudando rápida e profundamente. São cépticos às novas tecnologias ou, na melhor das hipóteses fingem aceitá-las sem as compreender.

Mas, lá fora, no verdadeiro mundo real já entra em funcionamento um ônibus elétrico, inteligente, sem motorista e que se mistura normalmente com outros veículos. Não há volantes ou pedais de freio a bordo. Em vez disso, o ônibus sem condutor será guiado por câmeras dianteiras e traseiras, sensores de detecção de luz, GPS e outras tecnologias avançadas. A velocidade máxima do ônibus é de 40 quilômetros por hora, mas espera-se que passe pelo centro da cidade entre 15 e 25 km/h durante o período inicial de um ano. Um assistente humano estará a bordo para supervisionar as operações nesta etapa inicial. Durante um ano essa tecnologia será testada para avaliar qualquer conflito com o tráfego, em tempo real e determinar as adaptações para a expansão do sistema.

Segundo o *Las Vegas Review-Journal*, as autoridades da cidade de Las Vegas instalaram nas vias sensores sem fio que permitirão que os sinais de trânsito se comuniquem com o transporte geral, enquanto viaja ao longo de diferentes rotas, dentro de uma área ligada pelas avenidas Las Vegas Boulevard, Fremont, Carson e Oitava Avenida.

O *Two Flags Post* assinala que as novas tecnologias poderão reduzir, drasticamente, o número de fatalidades. Nos USA mais de 37 mil pessoas morreram em acidentes com veículos no ano passado, 90 por cento foram causados por erro

humano.

As possibilidades desse novo tipo de transporte são infinitas, em pouco tempo estará entrando em outros bairros dessa cidade e se conectando com outros tipos de transporte. Surge uma nova era, o carro de propriedade particular cede lugar ao transporte público tradicional. O verbo do século XXI é compartilhar. É tempo de “driveless”, com vias e veículos elétricos e inteligentes.

No Brasil a adoção desse tipo de transporte, provavelmente resultará em greves e quebradeiras, com motoristas e cobradores inconsoláveis com a evolução dos tempos. Certamente responsabilizarão o imperialismo e a globalização.

Mais uma vez se perde o “Bonde da História” só que desta vez sob a forma de um ônibus movido a baterias elétricas, não poluente, sem condutor, seguro e higiênico.

Por essa e por outras que daqui a um ano, em outubro de 2018, será a hora de dar o *troco*, não votando em quem tem ficha suja.

2017.November
Henderson/NV/USA

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP. Professor Adjunto da UFSC criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran. Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente de Honra do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, Membro do Conselho Deliberativo do Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusuc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, NAV, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:

- II - nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo agente da autoridade de trânsito, mediante sinais sonoros ou gestos;
 - III - ao aproximar-se da guia da calçada (meio-fio) ou acostamento;
 - IV - ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;
 - V - nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada;
- Infração - grave;
Penalidade - multa.



CONCREJATO
OBRAS ESPECIAIS

Florianópolis é pior cidade do país para dirigir, segundo índice do Waze

Florianópolis foi classificada como a pior cidade do país para dirigir de acordo com o Waze Satisfaction Index, divulgado no dia 3 de novembro. O indicador é composto com base em dados informados por condutores no aplicativo Waze, a partir da notificação de buracos e reclamações quanto ao tráfego, por exemplo.

Em resumo, o índice avalia a satisfação dos motoristas. Para isso, usa seis critérios: nível de trânsito (quão frequentes e ruins são os congestionamentos), segurança nas vias (número de acidentes, condições climáticas), qualidade das vias, serviços ao motorista (como acesso a postos de gasolina e opções de estacionamento), fator econômico e social (como acesso a carros, aumento ou redução dos preços da gasolina) e “Wazyness”, que representa o quão boa é a rede de usuários do aplicativo em termos de ajuda aos colegas motoristas.

Em todo o mundo, a pesquisa analisou dados de 39 países e 217 cidades para criar uma nota que varia de satisfatório (10) a péssimo (1). Só foram consideradas cidades em que há pelo menos 40 mil usuários do aplicativo. Florianópolis



teve nota 3,98, relativamente próxima da Rússia (3,78), avaliada como o quinto pior país para os motoristas.

No ranking nacional, depois da cidade catarinense aparecem entre os piores municípios para dirigir as capitais Manaus (4,21), João Pessoa (4,58), Belém (4,66) e Vitória (4,75). O Waze não revela em quais critérios as cidades tiveram os piores desempenhos. As cinco melhores

estão no interior de São Paulo: Atibaia (7,47), São José do Rio Preto (7,43), grande Campinas (7,20), Sorocaba (7,17) e Taubaté (6,95).

Segundo o professor Werner Kraus Junior, do Observatório de Mobilidade da UFSC, é difícil opinar sobre o estudo, já que ele leva como principal critério a satisfação dos motoristas, e não necessariamente dados mais concretos, como o

tempo perdido no trânsito. De qualquer forma, ele diz que a única solução para melhorar o tráfego caótico nas metrópoles brasileiras é investir pesadamente em soluções para o transporte público de massa.

“Em Florianópolis, um único incidente, como a queda de uma placa na Via Expressa, pode parar a cidade. Temos que pensar que a era do automóvel como meio de locomoção na cidade já chegou ao fim. Na Europa, os jovens já não são mais atraídos pelo carro. Nós também precisamos pensar em maneiras de como sair desse buraco”, diz.

No ranking mundial, os melhores países para os condutores de automóveis são, nesta ordem, Holanda (7,90), França (7,85), Estados Unidos (7,55), República Tcheca (7,49) e Bélgica (7,41). Já os piores são Filipinas (3,02), República Dominicana (3,35), El Salvador (3,56), Indonésia (3,71) e Rússia (3,78). Globalmente, 90 milhões de pessoas em 185 países utilizam o app. O Waze não informou o número de usu-

Prefeitura nega aditivo em obra da Edu Vieira e rescinde contrato

Edital para contratação de nova empresa ou consórcio será lançado para dar continuidade às obras do anel viário

A Prefeitura de Florianópolis vai rescindir, de comum acordo, o contrato no valor de cerca de R\$ 37 milhões com o consórcio Alves Ribeiro/Conpesa, responsável pelas obras de construção do primeiro trecho do corredor exclusivo do “Rapidão”, sistema de ônibus BRT, que faz parte da implantação do anel viário no entorno do Maciço do Morro da Cruz. O consórcio solicitou aditivo no valor de R\$ 3,2 milhões para reequilíbrio do contrato em razão das adequações necessárias ao projeto, bem como para custear a administração local das obras, e a Procuradoria Geral do Município referendou entendimento da secretaria de Infraestrutura de que isto não seria viável. Desta forma, as partes compreenderam que se-

ria o caso de um novo processo licitatório para contratação de outra empreiteira com vistas a dar continuidade ao trabalho.

Segundo o próprio prefeito Gean Loureiro, no entanto, a rescisão do contrato - que havia sido firmado em maio de 2016 para a entrega das obras em um prazo de três anos - vai acontecer somente após a total desmobilização do canteiro de obras pela Alves Ribeiro/Conpesa, quando, então, será lançado o edital, que já está sendo preparado. A expectativa é a de que isto seja possível ainda neste ano. “É nosso compromisso entregar a obra para a população dentro do prazo e eles não estavam cumprindo o acordo”, disse Gean Loureiro.

A implantação do anel viário é tida como a maior intervenção

de mobilidade urbana focada no transporte público coletivo da história da Capital. Até o momento, foi executado parte do que estava previsto para o primeiro e o segundo segmentos do trecho, nas proximidades da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). No primeiro segmento, correspondente a 300 metros de extensão da Avenida Professor Henrique da Silva Fontes, entre o trevo do Hospital Univervitário (HU) e o início da Rua João Pio Duarte Silva, a principal via de acesso ao Córrego Grande, no trevo da Dona Benta, 200 metros da nova pista, de concreto, está parcialmente pronta, uma vez que ainda será feito alargamento de faixa e construída estação dupla de embarque e desembarque, entre outras benfeitorias.



Foto/divulgação: Cristiano Andujar

Já no segundo segmento, de aproximadamente mil metros entre o trevo da Dona Benta e a rótula da Eletrosul, na Rua Deputado Antônio Edu Vieira, já foi concluída a drenagem e a terraplenagem para a construção da nova pista.

O primeiro trecho do anel viário, também chamado de trecho Sul, irá do trevo do HU até a entrada do Terminal de Integração do Centro (TICEN), via Pantanal, numa extensão de sete quilômetros. Já os recursos para a sua realização são oriundos de financiamento da Caixa Econômica Federal (CAIXA),

através do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). Para a execução de todo o anel viário, está previsto um investimento da ordem de R\$ 162 milhões, valor que será financiado em sua totalidade pela mesma instituição financeira. Serão 17 quilômetros de sistema “Rapidão” com estações centrais, ladeado de uma pista com duas faixas nos dois sentidos, bem como de passeio e ciclovia - os quais serão revitalizados e implantados nos locais onde não houver, além de novas interseções nas interferências com o sistema viário local.



ILDO ROSA*

O Caos da Falta de Mobilidade

A expansão urbana de todas as nossas cidades, em razão do crescente atrativo de nossos conglomerados urbanos, somados a consolidação do automóvel como símbolo de status e de ascensão social vem planteando, muitas vezes de forma inesperada, o enfrentamento de demandas reprimidas onde o custo da mobilidade, cada vez mais significativa no bolso do cidadão, impõe-se como o custo de maior repercussão no cotidiano das pessoas.

O impacto na economia gerado por essa crescente distorção muitas vezes nem sequer consegue ser calculado gerando despesas cada vez mais imprevistas onde o caos detectado na Petrobrás por simples má gestão, corre o risco de transferir para nossas realidades colocando em

risco a saúde física e mental de muitas pessoas já acostumadas a dispor do seu veículo sem conseguir sequer cogitar em sua extinção.

Enquanto isso a indústria automobilística, tão preocupada com o efeito da crise, intercala a propaganda de seus crescentes produtos com a alta incidência do uso de veículos trafegando em rodovias colapsadas, mal conservadas e de difícil acesso.

Percebe-se cada vez mais que o melhor enfrentamento de todas essas questões só poderá advir a partir da adoção de medidas multidisciplinares onde todos e cada um vá se conscientizando de seu papel e da sua necessidade imperiosa em colocá-lo em prática.

A busca de medidas emergenciais para o enfrentamento

da crise demanda a participação de todos, munidos de poder decisório, imbuídos no sentido de resolver sem recorrer a intermináveis conferências ou estudos “meta físicos”, onde são dispendidos milhões sem nenhum resultado prático.

Parece óbvio que um problema de tal monta tenha seu impacto maior nos países onde a crise se faz presente de forma mais incisiva recaindo sobre o desemprego a falta de oportunidades, recessão e todas as inconveniências.

* Delegado aposentado da Polícia Federal. 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.

Aplicativo dá desconto de até 40% em multas de trânsito

Um aplicativo do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) permite pagar multas com até 40% de desconto em alguns estados brasileiros. Pelo app, o motorista é informado sobre as suas infrações e tem direito ao desconto se não recorrer.

O desconto vale para multas emitidas por autoridades que aderiram ao Sistema de Notificação Eletrônica, do Denatran. Por enquanto, somente o DNIT e os Detrans ou DERs do Distrito Federal e de cinco estados usam o sistema: Mato Grosso do Sul, Goiás, Acre, Paraíba e Pernambuco.

Nesses estados, os motoristas que se cadastram no apli-

cativo, reconhecem a infração e não vão entrar com recurso ganham 40% de desconto no pagamento da multa. Já quem for notificado, mas ainda pretende recorrer da multa, ganha 20% de desconto.

O aplicativo está disponível para sistemas Android e iOS. O motorista precisa cadastrar os dados pessoais, a placa do veículo e o Renavam. Em vez de receber a multa em papel em até 30 dias, quem baixa o app é notificado pelo celular em até 24 horas.

O sistema foi lançado há um ano, para ajudar motoristas a gerir o pagamento de multas e a reduzir custos nos órgãos de trânsito, que gastam

para enviar notificações de trânsito.

Para a advogada Rochane Ponzi, especialista em direito do trânsito e integrante da comissão de trânsito da OAB, vale a pena aproveitar o desconto se o motorista não tiver o que alegar para recorrer da multa. “Faz sentido que os motoristas ganhem desconto maior quando reduzem o custo do estado com notificações durante o prazo de defesa”, diz.

No entanto, a advogada alerta que, além da multa, o motorista pode ter a carteira de habilitação suspensa. Nesse caso, pode ser melhor tentar recorrer em vez de ganhar o desconto.



TRÂNSITO AO REDOR DO MUNDO

Massachusetts, EUA: A Disputa da Gentileza

Por Ellen Bruehmueller
Redatora do Jornal
O MONATRAN

Viajar é sempre uma experiência inspiradora! Especialmente, quando temos a oportunidade de conhecer novas culturas, novos jeitos de se comportar e viver. Há poucas semanas, parte da equipe de reportagem do jornal O Monatran esteve visitando algumas cidades do estado de Massachusetts, localizado na Costa Leste dos Estados Unidos.

Apesar de seu pequeno tamanho, sua geografia é diversificada, sendo que seu terreno é bastante acidentado. Todavia, é o centro econômico, cultural e educacional da região conhecida como Nova Inglaterra, sendo o estado mais populoso da região, por concentrar aproximadamente metade de toda a população da Nova Inglaterra, mais de 6,8 milhões de habitantes.

Dentro deste contexto, nossa equipe buscou conhecer e estudar o trânsito local, a fim de perceber os pontos fortes desta região internacionalmente conhecida por abrigar em seu território famosas universidades, como a Harvard University e MIT (Instituto de Tecnologia de Massachusetts).

A primeira constatação foi: quanta diferença! E talvez nosso leitor agora esteja pensando que exaltaremos a infraestrutura impecável, com suas highways cinematográficas, viadutos



Ellen, redatora do Jornal O Monatran, em Boston-EUA

e elevados que se entrelaçam, túneis subaquáticos e muito mais. Certamente, também serão questões abordadas a seguir. Mas o que chamou mais atenção foi que a diferença está longe de passar apenas pelas atuações dos administradores públicos e suas grandes obras. A diferença gritante começa no mais básico: no agir das pessoas. O jeito de ser dos moradores é diferente e isso reflete na maneira com que transitam pelas vias e interfere diretamente na mobilidade do país.

Em 15 dias de viagem, rodando diariamente pelas estradas da região, não se ouviu uma buzina ansiosa, nenhum carro se aproximou demais querendo forçar uma ultrapassagem, não se viu nenhum motorista “furar” fila nos acessos e o respeito ao pedestre é exemplar. Sem dúvida alguma, o trânsito em Massachusetts poderia ser definido na expressão: “disputa da gentileza”, chegando a constar quem está “acostumado” com a ferocidade

do trânsito brasileiro.

Confira a seguir algumas questões interessantes, observadas no trânsito de Massachusetts. Antes, porém, vale lembrar que nos Estados Unidos as leis são independentes em cada estado, ou seja, cada um dos estados do país pode ter algumas variações legislativas, inclusive relacionadas ao trânsito. Por isso, algumas regras que serão mencionadas a seguir, podem não valer para outros estados norte-americanos

Conversão à direita com o sinal fechado – Em Massachusetts, é possível virar à direita mesmo quando o semáforo estiver indicando a luz vermelha (Right Turn On Red). Para os carros que já encontram-se na pista da direita, a conversão não irá atrapalhar o trânsito, e isso é permitido desde que o motorista pare e olhe se o tráfego está livre.

STOP (Pare) – Embora aqui no Brasil o PARE nem sempre seja respeitado, lá nos Estados Unidos, STOP significa mesmo PARE. Não quer dizer reduzir a velocidade, ver se está tudo ok e seguir em frente, mas sim, parar mesmo que por um pequeno segundo. E quando se encontrar em um cruzamento, mesmo com quatro sentidos, fique atento à ordem de chegada dos veículos, pois isso indicará o momento certo que você deverá atravessar o cruzamento: devem sair por primeiro os veículos que chegaram antes à intersecção ou cruzamento. Essa regra vale também para casos de falta de energia em locais com semáforos.

Pedestres – A teoria é a mesma que deveria ser praticada no Brasil: se o pedestre colocar o pé na faixa de cruzamento, a preferência é dele e você deve parar para que ele atravesse em segurança (mesmo onde encontrarmos semáforos exclusivos para eles). Mas, na prática: basta o pedestre se aproximar do cruzamento, que os carros param nos quatro sentidos da via. Uma verdadeira aula de cidadania e educação! Aliás, é importante observar a ótima qualidade das calçadas ao longo de todas as vias urbanas, assim como em muitas rodovias, em perfeitas condições e sempre com rampas de acessibilidade.

Permissão Internacional para Dirigir (PID) – Apenas a título de informação, lembramos que os Estados Unidos é um dos países integrantes da Convenção de Viena, que aceita que estran-

deixar de comentar sobre a infraestrutura da capital do Estado. Berço da independência americana, a histórica cidade de Boston é encantadora, além de ser palco da ousada construção do chamado “Big Dig”, onde várias interestaduais foram transferidas de vias expressas de superfície para túneis de até dez pistas, cujo projeto levou cerca de 12 anos para ser concluído.

O Centro da cidade agora se liga sem interrupções até o porto recuperado, o que transformou Boston numa cidade completamente diferente, com modernos parques, como o Rose Kennedy Greenway, com extensas faixas de gramados que se esparramam ao longo de quase dois quilômetros, intercalando objetos de arte popular e áreas de lazer que margeiam a Atlantic Avenue.

E para nos despedirmos desta cidade incrível, nossa equipe ainda teve a oportunidade



Internacional para Dirigir (PID) no país. Essa permissão somente pode ser obtida no país de emissão de sua habilitação nacional. No entanto, a permissão internacional não substitui a sua habilitação nacional, portanto, lembre-se sempre de carregar os dois documentos, para evitar problemas com oficiais de trânsito.

Policimento – A presença dos policiais de trânsito é constante. Numa simples obra de recapeamento asfáltico, é possível observar diversos policiais orientando os motoristas e sinalizando os desvios.

Por fim, não poderíamos

transitar pelo Ted Williams Tunnel (TWT), parte do chamado Big Dig e terceiro túnel a atravessar sob o porto de Boston. Com cerca de 2,5 km de extensão, dos quais aproximadamente 1,2 km estão de baixo d'água, o TWT liga o centro da cidade ao Aeroporto Internacional de Boston Logan. Um espetáculo invejável para quem sofre com a escassez de travessias entre Ilha e Continente na Grande Florianópolis e ainda precisa ouvir desculpas esfarrapadas de administradores públicos, que dizem ser impossível construir uma simples passarela para pedestres que ligue o TICEN à Alfândega. Mas este já é um assunto para outro artigo.



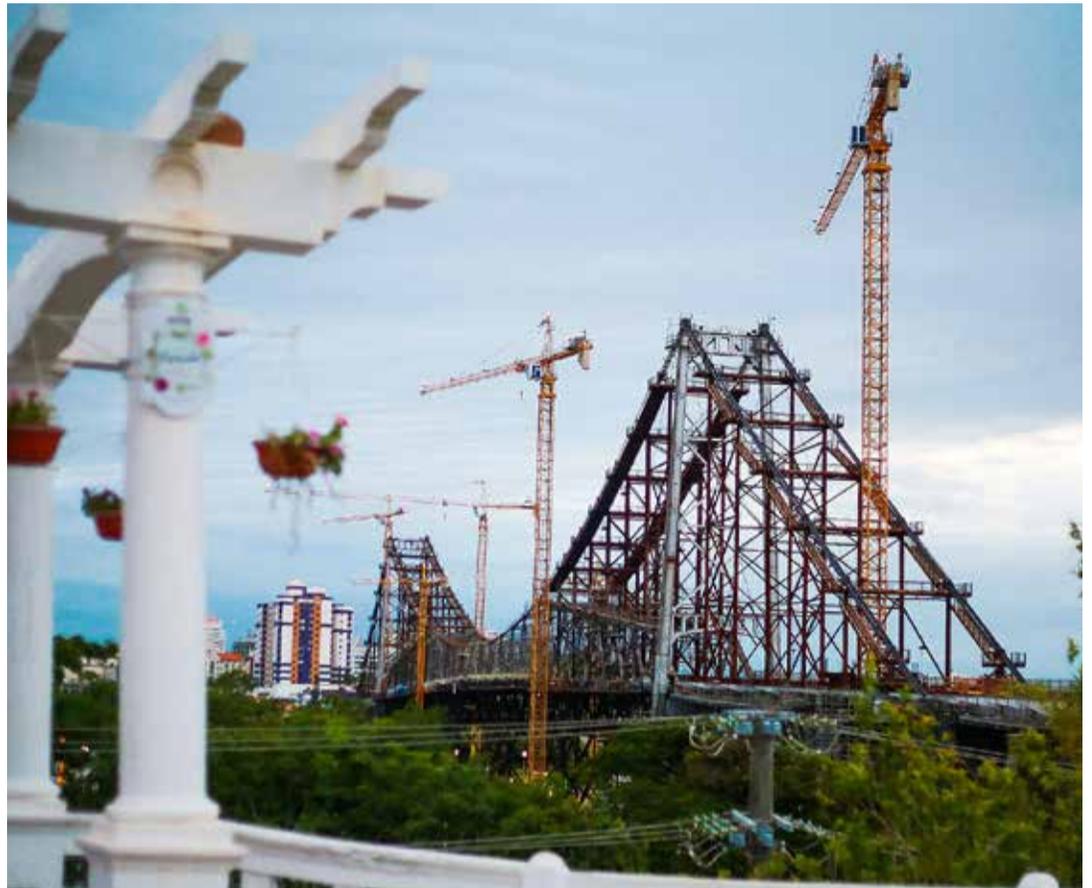
Estudo inédito revela FALTA DE HABILITAÇÃO de motociclistas

Com a missão de estar “observando” a mobilidade no Brasil, o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária publica o estudo “*Condução de motocicletas sem habilitação no Brasil: análises a partir da frota e número de condutores*” que mostra uma diferença de aproximadamente quatro milhões de CNH (Carteira Nacional de Habilitação) a menos, em comparação com o número de motocicletas emplacadas. O estudo compara a relação entre condutores habilitados (que possuem CNH) e a frota correspondente em cada Estado. Além disso, o estudo traz ainda que desde o ano 2000, a frota de motocicletas no Brasil aumentou em mais de 13 vezes e esse crescimento expressivo não se deu de forma ordenada.

Em cinco Estados do país – um da região Norte e os outros quatro do Nordeste há uma probabilidade muito alta de que a condução de motocicletas seja feita por alguém sem a devida habilitação. A probabilidade apontada no estudo é de que, nesses Estados, haja apenas seis condutores habilitados para cada dez motos circulando. Em locais como Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Norte, Ceará, Sergipe e Pará há apenas entre seis e oito condutores habilitados para cada 10 motos. No Piauí, Amazonas e Maranhão, esse número é ainda maior. Somente em São Paulo, Distrito Federal e Santa Catarina os resultados são melhores, com mais de 12 motociclistas habilitados para cada 10 motos vendidas.

A pesquisa, realizada em parceria entre o OBSERVATÓRIO e a UFPR (Universidade Federal do Paraná), mostra que a falta de capacitação, ou seja, deixar de passar pelos cursos de teoria, pré-prática e prática dos CFCs (Centro de Formação de Condutores) podem gerar consequências severas. Nos Estados onde há mais motocicletas do que motociclistas, os números de mortos e feridos graves decorrentes de acidentes envolvendo o veículo sobre duas rodas, são maiores. Somente em 2015, morreram em todo país, 12.126 motociclistas, ou seja, 33 motociclistas por dia.

Para José Aurélio Ramalho, diretor-presidente do Observatório, “somente com a mobilização de toda sociedade e campanhas permanentes de conscientização, focadas na percepção de risco mudaremos o atual quadro da violência do trânsito do Brasil”.



Restauração da Hercílio Luz segue com a retirada das barras de olhal

As obras de restauração da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, estão na etapa de retirada das barras de olhal, peças importantes para sustento da estrutura. Ao todo são 360 peças sendo que 168 já foram retiradas. O procedimento que vai mudar o visual do cartão postal catarinense é necessário para a troca das peças. Sendo que a previsão é iniciar a instalação das novas peças em abril de 2018.

O governador Raimundo Colombo acompanhou o primeiro dia dos trabalhos ao lado do presidente do Deinfra, Wanderley Agostini, engenheiros do Deinfra e do grupo português Teixeira Duarte, empresa responsável por esta etapa da restauração.

Na ocasião, o governador Raimundo Colombo ressaltou que esta é mais uma etapa difícil, decisiva e desafiadora. “Estamos seguros que tudo vai dar certo. Todas as precauções foram tomadas e todos os estudos foram feitos. Há uma possibilidade de diminuir o prazo de entrega de conclusão da ponte, mas isso vai depender do operacional, do que será encontrado nesta etapa. Estamos otimistas e felizes com os resultados dos trabalhos executados até o momento”, disse.

“Estamos entrando num processo deli-

cado de desmontagem da ponte. Acredito que, assim como todas as outras etapas, esta será executada com êxito, atingindo os resultados esperados. Tudo é fiscalizado, dando total segurança para a obra, e o material utilizado é da melhor qualidade”, disse o presidente do Deinfra, Wanderley Agostini.

O engenheiro fiscal da obra, Wenceslau Diotallevy, explicou que depois de retiradas 272 barras será possível iniciar a recuperação das treliças, uma estrutura nas laterais da ponte e a substituição das rótulas e celas, que são peças nas bases e nas pontas das torres principais. “São operações muito importantes para a obra onde serão trocadas as quatro rótulas e depois as celas”.

O cronograma dos próximos passos, segundo o engenheiro, será a retirada das barras de olhal restantes, troca das rótulas e celas para depois retirar as 88 barras de olhal que ficam no vão central. A partir de abril de 2018 começam as instalações das novas barras, peças fornecidas pela Usiminas e que já estão todas no canteiro de obras da empresa Teixeira Duarte, responsável pela restauração da Ponte Hercílio Luz, e contratada pelo Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra) do Governo de Santa Catarina.



Em caso de indenização complementar, vítima de acidente pode demandar diretamente contra seguradora

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) admitiu a possibilidade de uma vítima de acidente de trânsito ajuizar demanda direta e exclusivamente contra a seguradora do causador do dano quando reconhecida, na esfera administrativa, a responsabilidade deste pela ocorrência do sinistro e quando parte da indenização securitária já tiver sido paga.

Conforme os autos, o recorrente dirigia uma moto e colidiu com uma Tucson. Na esfera administrativa – ou seja, perante a seguradora –, o motorista da Tucson, segurado, reconheceu a culpa no acidente e a sua obrigação de indenizar, tanto que acionou o seguro para ressarcir os prejuízos que causou à vítima.

Os autos narram ainda que as despesas que a vítima teve com os reparos da moto foram indenizadas pela seguradora por meio de transação extrajudicial. Entretanto, não foi feito o reembolso das despesas hospitalares e dos dias em que o recorrente ficou sem trabalhar, o que caracterizaria ressarcimento parcial.

O Tribunal de Justiça de Mato Grosso (TJMT) entendeu que, como se tratava de seguro facultativo, não poderia a parte autora demandar exclusivamente contra a seguradora, pois ela não possui capacidade plena de defesa.



Ministro Villas Bôas Cueva

NOVA RELAÇÃO JURÍDICA

De acordo com o ministro Villas Bôas Cueva, o recorrente pediu somente a complementação de pagamento do seguro de responsabilidade civil, e não o seu pagamento inicial, não havendo dúvidas sobre quem foi o causador do dano – no caso, o próprio segurado. Nesse sentido, é possível a propositura da ação diretamente contra a seguradora, parte legítima para figurar no polo passivo da causa, afirmou.

O ministro explicou que a Segunda Seção do STJ consagrou o entendimento de que, “no seguro de responsabilidade civil facultativo, descabe ação do terceiro prejudicado ajuizada direta e exclusivamente contra a seguradora do apontado causador do dano (Súmula 529/STJ)”.

Para o relator, isso ocorre porque “a obrigação da seguradora de ressarcir danos sofridos por terceiros pressupõe a responsabilidade civil do segurado, a qual, de regra, não poderá ser reconhecida em demanda em que não interveio, sob pena de vulneração do devido processo legal e da ampla defesa”.

Entretanto, quando a pretensão é a complementação de indenização securitária decorrente de seguro de responsabilidade civil facultativo, “a seguradora pode ser demandada direta e exclusivamente pelo terceiro prejudicado no sinistro, pois, com o pagamento tido como parcial na esfera administrativa, originou-se uma nova relação jurídica substancial entre as partes”.

TRF da 4ª região considera legal a exigência de aulas em simulador de direção veicular em autoescolas

É legal a exigência de aulas em simulador de direção veicular em autoescolas para candidatos à obtenção de CNH. Este foi o entendimento uniformizado pela 2ª seção do TRF da 4ª região. A questão foi objeto do primeiro Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas (IRDR) suscitado no tribunal. O IRDR foi proposto pela 1ª vara Federal de Curitiba/PR em setembro do ano passado. Com a decisão, toda a JF da 4ª região passa a adotar essa tese jurídica.

Segundo a relatora do incidente, desembargadora Federal Marga Inge Barth Tessler, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) não pode regulamentar o exame de direção veicular, entretanto, as horas/aula em simulador devem ser consideradas etapas de aprendizagem ou formação para a obtenção da habilitação, o que é admitido pelo regulamento.

“Entendo, à vista do que claramente resulta dos preceitos normativos, que o cumprimento das horas/aula em simulador de direção veicular representa fase prévia à prestação do exame de prática de direção veicular, compreendida na etapa de aprendizado ou formação mediante o cumprimento de carga horária de aulas práticas.”

EFICIÊNCIA

Sobre a eficiência do simulador, que também foi questionada na ação, Marga analisou informação do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) segundo a qual o equipamento viabiliza a exposição do condutor a uma gama de situações paralelas ao mundo real com custos e tempo reduzidos, permitindo um processo de aprendizado com maiores e melhores resultados, e que há estatísticas que revelam a redução em 50% do índice de reprovação nos exames práticos.

A desembargadora também citou parecer da Federação Nacional das Autoescolas e Centros de Formação de Condutores – Feneauto, que representa 27 sindicatos estaduais e 10.785 empresas atuantes no ramo. Segundo o documento, o simulador vem acarretando maior desenvoltura nas aulas práticas e estas puderam ser reduzidas para a obtenção da carteira.

Segundo Marga, “depreende-se que além da adequação ao sistema de ensino de novos condutores, o simulador revela incremento quanto à segurança no trânsito, seja em razão de que os aprendizes utilizarão as vias públicas após uma prévia formação, não como até então ocorria, seja porque os novos condutores terão maior vivência em situações de risco, viabilizadas pela fidelidade do equipamento simulador”.

IRDR

O IRDR teve origem em ação movida pelo Centro de Formação de Condutores Balardini, de Curitiba, contra a União pedindo o reconhecimento da ilegalidade da resolução 543/15 do Contran, que instituiu o simulador veicular. O autor alegava que teria ocorrido extrapolação do poder regulamentar.

O IRDR é um instituto do novo CPC segundo o qual cada TRF ou TJ pode criar temas repetitivos com abrangência em todo o território de sua jurisdição. Firmado o entendimento, os incidentes irão nortear as decisões de primeiro grau, dos Juizados Especiais Federais e do tribunal na 4ª região.

Não há relação de consumo entre segurados e seguradoras do DPVAT

Instituído com o objetivo de atenuar os danos gerados pela circulação de veículos, o seguro DPVAT não se constitui como um acordo de vontades entre os donos de carros e as seguradoras participantes do consórcio, mas como imposição legal em que as empresas devem pagar as indenizações nas hipóteses específicas legalmente fixadas. Por consequência, as relações entre proprietários e seguradoras não estão abarcadas pela legislação de proteção ao consumidor.

O entendimento foi aplicado pela Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) ao manter acórdão do Tribunal de Justiça do Paraná que, após considerar inaplicável o Código de Defesa do Consumidor (CDC) a ação de cobrança do seguro obrigatório, afastou a inversão do ônus da prova em favor dos segurados.

“Evidenciado, assim, que o seguro DPVAT decorre de imposição legal, e não de uma relação contratual estabelecida entre o proprietário de veículo e as seguradoras integrantes do consórcio do seguro obrigatório sob comento, não se constata, de igual modo, a existência de uma relação consumerista, ainda que se valha das figuras equiparadas a consumidor dispostas na Lei 8.078/90”, afirmou o relator do recurso especial, ministro Marco Aurélio Bellizze.

No recurso originado da decisão do tribunal paranaense, os segurados alegaram que o fato de o seguro DPVAT ter sido instituído por lei própria não afasta a aplicação do CDC, e que há inquestionável relação de consumo entre as partes contratantes do seguro obrigatório.

OBRIGAÇÃO LEGAL

O ministro Bellizze lembrou inicialmente que a legislação consumerista, ao conceituar a figura do consumidor, adotou definição que ultrapassa os limites do adquirente final de produto ou serviço, equiparando a consumidores grupos



Ministro Marco Aurélio Bellizze

como a coletividade de pessoas que tenham participado de relações de consumo, vítimas de acidentes de consumo e pessoas expostas à publicidade.

Entretanto, explicou o relator, o DPVAT não se enquadra em nenhuma dessas situações, pois é a Lei 6.194/74 que especifica a extensão do seguro e as hipóteses de cobertura dos danos causados às vítimas de acidentes de trânsito.

“Não há, assim, por parte das seguradoras integrantes do consórcio do seguro DPVAT, responsáveis por lei a procederem ao pagamento, qualquer ingerência nas regras atinentes à indenização securitária, inexistindo, para esse propósito, a adoção de práticas comerciais abusivas de oferta, de contratos de adesão, de publicidade, de cobrança de dívidas etc.”, apontou o relator.

No voto que foi acompanhado de forma unânime pelo colegiado, o ministro Bellizze também afastou a aplicação do conceito técnico-jurídico de vulnerabilidade das vítimas de acidentes de trânsito em relação às seguradoras, já que as empresas consorciadas “não possuem qualquer margem discricionária para efetivação do pagamento da indenização securitária, sempre que presentes os requisitos estabelecidos na lei”.



Dênio Simões/Agência Brasília

Vetado uso de armas de fogo por agentes de trânsito

O projeto de lei que autorizava o uso de armas de fogo por agentes de trânsito foi vetado no dia 26 de outubro pelo presidente da República, Michel Temer (PL 3624/08). O Ministério da Justiça, que orientou o presidente a vetar a proposta, argumenta que os agentes não exercem atividade de segurança pública.

“Os agentes aos quais o projeto pretende autorizar aquele porte não exercem atividade de segurança pública e, no caso de risco específico, há possibilidade de se requisitar a força policial

para auxílio em seu trabalho”, afirmou o ministro, em nota.

A proposta alterava o Estatuto do Desarmamento (Lei 10.826/03), que autoriza o porte de arma para diversas categorias, entre elas: policiais (federais, civis, rodoviários, ferroviários, militares, bombeiros militares), integrantes das Forças Armadas, guardas municipais e auditores fiscais do Trabalho.

O projeto havia sido aprovado pela Câmara em 2015 e pelo Senado, no mês passado.

Antigo dono pode ficar isento de responsabilidade por pagar IPVA

Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 6907/17, do deputado Geraldo Resende (PSDB-MS), que isenta o ex-proprietário de veículo de responsabilidade solidária pelo não pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) após a venda.

Atualmente, o ex-proprietário tem responsabilidade solidária por multas sofridas pelo novo dono se não comunicar a transferência de propriedade ao departamento de trânsito em até 30 dias. A proposta inclui a isenção no Código de Trânsito Brasileiro (CTB - Lei 9.503/97).

Segundo Resende, muitos municípios consideram que o antigo dono responde solidariamente pelo IPVA. “As prefeituras emitem as guias para os contribuintes e estes são obrigados a pagá-las ou tem que recorrer à Justiça para não terem seus nomes incluídos na dívida ativa.”



O deputado lembrou que no final do ano passado o Superior Tribunal de Justiça (STJ) aprovou súmula (585/16) que firmou entendimento contra a responsabilidade solidária.

Tramitação

A proposta tramita em caráter conclusivo e será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Comissão permite que condutor que teve documento de habilitação roubado porte registro de ocorrência

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que permite que, em caso de roubo, furto ou extravio da carteira nacional de habilitação (CNH), o condutor possa portar registro de ocorrência no lugar do documento.

A proposta, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), também prevê a dispensa do porte do documento de habilitação quando, no momento da fiscalização, for possível ter acesso ao devido sistema informatizado, para verificar se o condutor está devidamente habilitado.

O texto aprovado é o substitutivo do relator, deputado Aliel Machado (Rede-PR), ao Projeto de Lei 4375/16, do deputado João Derly (Rede-RS). O projeto original determina a emissão imediata da autorização provisória de condução para motoristas profissionais, em caso de furto ou extravio da carteira de habilitação.

Hoje, segundo o autor, quando ocorrem furtos, assaltos e extravios, o cidadão que exerce profissionalmente a condução de veículos precisa aguardar até 14 dias para receber a segunda via da CNH. Esse prazo, conforme Derly, prejudica motoristas que são remunerados por meio de

Comissão aprova multa para quem estacionar em vaga de idoso ou deficiente

A Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa aprovou projeto que aumenta a multa em cinco vezes do condutor que estacionar indevidamente seu veículo em vaga destinada a idoso ou pessoa com deficiência (PL 3575/15).

O texto prevê ainda que, caso haja reincidência no prazo de 12 meses, o condutor tenha suspenso o direito de dirigir e pague ainda o valor da multa em dobro daquela primeiramente aplicada.

O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). Atualmente, a legislação já prevê a infração como gravíssima, punida com multa.

A proposta original, do deputado Pedro Vilela (PSDB-AL), previa detenção de seis meses a dois anos para o motorista que cometer a infração. A relatora na comissão, deputada Leandre (PV-PR), alterou o projeto por entender que punição era desproporcional.

“Os crimes de trânsito são extremamente graves, como o ato de praticar homicídio ou lesão corporal culposos na direção de veículo automotor ou ainda potencialmente capazes de atentar contra a vida de terceiros. Por mais reprovável que seja a atitude de ocupar indevidamente uma vaga destinada a idosos ou a pessoa com deficiência, ela não se reveste desse caráter”, afirmou Leandre.

TRAMITAÇÃO

O projeto, que tramita em caráter conclusivo, ainda será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Lucio Bernardo Jr. / Câmara dos Deputados

Deputado Aliel Machado

diárias ou número de entregas feitas.

Para o relator, é preciso dispensar não apenas o motorista profissional do porte da carteira de habilitação no caso de roubo, furto ou extravio, como outros condutores. “Ainda que indiretamente, outros trabalhadores fazem uso dos veículos para exercerem suas atividades, como vendedores, representantes comerciais, profissionais liberais e tantas outras categorias profissionais”, afirmou Machado.

TRAMITAÇÃO

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



Você sabia que comer ao dirigir é uma infração de trânsito?

Conhecer as leis de trânsito é o primeiro passo para respeitá-las e, assim, garantir a segurança nas vias. Esse também é o princípio para se evitar pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ou mesmo ter a habilitação suspensa. A falta de conhecimento e de compreensão sobre o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) são inimigos do motorista, levando-o a cometer infrações que, mesmo consideradas “curiosas” e pouco conhecidas pela maioria da população, constituem, da mesma forma, desrespeitos às leis de trânsito. A Perkons ouviu o especialista em direito de trânsito e comentarista do site CTB Digital, Julyver Modesto de Araujo, sobre o assunto.

Atitudes corriqueiras, como buzinar para cumprimentar alguém ou não acionar o limpador de para-brisa, são infrações de trânsito. Mas nem todo mundo sabe disso. Segundo Araujo existe muita desinformação por parte dos condutores quando o assunto é o Código de Trânsito Brasileiro. “Nossa legislação de trânsito é complexa e dinâmica demais, dificultando, inclusive, o acompanhamento das mudanças constantes. Em menos de 20 anos de publicação, o CTB já foi alterado por 31 Leis e complementado por 678 Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, tornando impossível o conhecimento pleno pelo seu principal destinatário, que é o usuário da via pública”, afirma.

O atual Código de Trânsito Brasileiro abrange atitudes que já são entendidas pela população como infrações - casos do excesso de velocidade e de dirigir sob efeito de álcool, por exemplo -, e também atitudes não associadas pela maioria como descumprimentos ao que rege o CTB. “O Código estabelece várias infrações relativas a condutas triviais dos motoristas, como buzinar para cumprimentar alguém (art. 227), não acionar o limpador de para-brisa durante a chuva (art. 230, XIX), e desengrenar o veículo durante uma descida (art. 231, IX). Mas, muitos deles as praticam sem ter consciência de que estão cometendo uma infração”, conta o especialista.

Araujo acrescenta que no Código também existem artigos que englobam comportamentos rotineiros e considerados sem gravidade, mas que

são passíveis de penalização. É o caso do que prevê o artigo 169, que configura como um infrator das leis de trânsito o condutor que dirige sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança. “Motorista que come, bebe ou fuma, conversa distraidamente com alguém, assiste TV ou DVD instalados no veículo, entre outras posturas de desatenção ao trânsito, estão sujeitos à multa”, explica.

Portanto, não são apenas os “pés de chumbo” ou os que cometem infrações gravíssimas que estão sujeitos a perder a CNH. Muitos motoristas acabam passando pela mesma situação, acumulando pontos por infrações que poderiam ser facilmente evitadas se, simplesmente, fossem reconhecidas por eles como tal.

Até “benefícios” previstos na lei são conhecidos por poucos

Substituir uma multa decorrente de infração de natureza leve e média por uma advertência por escrito. Isso está previsto no Código de Trânsito Brasileiro, mas, também é algo desconhecido da maioria da população. “Algumas infrações de trânsito não incidem em penalidade imediata e podem ser substituídas por advertência, desde que o condutor não seja reincidente na mesma infração nos últimos 12 meses – conferida por meio de uma análise do prontuário pela autoridade de trânsito”, esclarece Julyver Araujo.

Grande parte desses delitos leves e médios são cometidos por falta de conhecimento aprofundado sobre a legislação. São eles: fazer reparo em veículo na via pública (art. 179, II); ultrapassar veículo que integre cortejo (art. 205); usar o farol alto em vias iluminadas (art. 224); usar buzina entre as 22h e 6h (art. 227, III); deixar de remover veículo da via, quando envolvido em ocorrência sem vítima, somente com danos patrimoniais (art. 178); ter o veículo imobilizado por falta de combustível (art. 180); deixar de guardar distância de 1,5m ao passar por ciclista (art. 201); entrar ou sair de imóveis ao longo da via sem cautela (art. 216); entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência a pedestres e outros veículos (art. 217); e deixar de retirar da via qualquer objeto utilizado para sinalização temporária (art. 226).

Que tipo de exemplo você está dando para seu filho no trânsito?

A conquista da Carteira Nacional de Habilitação é um grande passo na vida de um jovem. Para muitos representa a materialização da maioridade, liberdade e independência. O que poucos sabem é que junto com esse “privilégio” de dirigir, muitas responsabilidades vêm junto, e não é só o Centro de Formação de Condutores que ensina isso, grande parte do aprendizado vem de casa.

De acordo com o National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), entidade responsável por questões de segurança do trânsito nos Estados Unidos, os maiores influenciadores no comportamento ao volante dos jovens, são os pais, através dos exemplos.

Para Eliane Pietsak, pedagoga, especialista em trânsito, é muito importante que os pais deixem claro para seus filhos que um pré-requisito para conquistar o direito de dirigir é respeitar as leis de trânsito. “Enquanto está participando do processo de habilitação, é importante conversar com o jovem sobre o ato de dirigir, abordando temas como direção defensiva, prudência, responsabilidade e segurança. Deixe claro que comportamentos de risco ao volante não podem ser tolerados”, explica.

Os pais podem ser a “chave” para a condução segura dos seus filhos. Por esse motivo, o Portal do Trânsito traz algumas dicas para orientar os pais nesse momento tão importante da vida de seus filhos.

CINTO DE SEGURANÇA

Ensine e dê o exemplo. Antes de sair de carro, todos os ocupantes do veículo devem colocar o cinto de segurança, inclusive no banco de trás. Estudo da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) mostra que o cinto de segurança no banco da frente reduz o risco de morte em 45% e, no banco traseiro, em até 75%. Em 2013, um levantamento da Rede Sarah apontou que 80% dos passageiros do banco da frente deixariam de morrer se os cintos do banco de trás fossem usados com regularidade.

SEM DISTRAÇÕES

Lembre o seu filho que o ato de dirigir exige do condutor atenção constante aos múltiplos fatores que vão se apresentando durante o trajeto. Qualquer displicência ou distração pode ser a causa de acidentes. Isso significa que mensagens de texto, ligações e até comer e se maquiar no trânsito, está proibido.

VELOCIDADE

O excesso de velocidade é uma questão crítica para todos os motoristas, especialmente para os jovens que não possuem experiência. O bom senso manda que a velocidade seja compatível com todos os elementos do trânsito, principalmente às condições adversas. Mais velocidade significa menos tempo para reagir. Certifique-se de que seu filho sabe que a regra é sempre respeitar os limites de velocidade das vias.

PASSAGEIROS

É preciso saber que, em algumas situações, o comportamento dos passageiros pode afetar diretamente a segurança no trânsito, principalmente para condutores mais jovens. Isso porque outros passageiros podem distrair um condutor inexperiente.

ÁLCOOL

Repita quantas vezes forem necessárias que beber e dirigir é proibido e pode colocar em risco a segurança do próprio jovem e dos demais usuários do trânsito. Além disso, é um ato criminoso. Ensine o seu filho a também nunca aceitar carona de alguém que consumiu álcool. Oriente sobre outras possibilidades como o motorista da vez, táxi e aplicativos de transporte de passageiros.

EXPLIQUE AS REGRAS E DÊ O EXEMPLO

Orientação nunca é demais. Conversar com o jovem é extremamente necessário para tentar mantê-lo seguro. Lembre o seu filho sobre as regras de trânsito todos os dias, quando vão pegar a chave do carro, quando saem de casa... até as redes sociais podem ajudar nessa tarefa, pois há várias páginas e mensagens de segurança no trânsito circulando na web.

De acordo com a psicóloga Elaine Andrade, sócia-fundadora do INAQ, o exemplo vindo dos pais vale mais do que mil palavras. “As atitudes deles são copiadas pelos filhos desde pequenos. Se os pais lembrarem que os filhos serão os futuros condutores serão os melhores educadores para o trânsito”, explica.

A psicóloga ainda dá uma dica. “Basta que atitudes simples façam parte do dia a dia da família, por exemplo, não infringindo as leis de trânsito, respeitando limites de velocidade, educando para o uso do cinto de segurança, sendo mais tolerantes e cordiais ao volante. Esses comportamentos certamente serão formadores de jovens motoristas responsáveis e conscientes”, conclui Andrade.



No Brasil, intermodalidade ainda é um desafio

Na medida em que valores humanos são recuperados, a necessidade das pessoas buscarem no mundo externo representações de suas personalidades torna-se menos premente. No Brasil, vemos ainda dominante a noção de que o que me pertence me representa – portanto, um carro bonito, novo e potente projeta seu proprietário junto aos demais como alguém jovem, de boa aparência e igualmente potente, afirmando seu status em seu meio social e preenchendo seu ego com os suspiros da inveja alheia.

Essa é apenas uma dentre as muitas razões que tornam a realidade brasileira ainda distante daquela de muitos outros países, onde políticos, médicos, cientistas, músicos de orquestras sinfônicas, grandes empresários realizam seus deslocamentos diários

alternando transporte público, bicicleta, carro e caminhada, ao sabor das necessidades do momento, sem que isso arranhe minimamente sua autoestima ou a forma como eles são vistos pelas demais pessoas.

Dito isso, fica claro o quanto a intermodalidade – que nada mais é do que utilizar diferentes modais de transporte – está distante da vivência das nossas cidades. O transporte público, muitas vezes caro, insuficiente e desconfortável – é relegado a quem não tem condições financeiras de se propiciar um veículo automotor individual. A explosão do número de motocicletas se insere nessa lógica de coisificação do indivíduo, aliando à agilidade característica do veículo a economia que o torna acessível a muita gente e o status do proprietário que adquire um “bem” – ainda que muito mal

advenha dessa escalada numérica, com crescimento proporcional na quantidade de mortos e seqüelados.

O DetranRS encerrou sua participação na Semana Nacional de Trânsito com um Desafio Intermodal – atividade em que um grupo de pessoas desloca-se do ponto A ao ponto B utilizando diferentes modais de transporte. Mais uma vez, a bicicleta chegou na frente, para espanto de muitos. Surpresa que por si só já mostra que temos muito esclarecimento a levar ao público sobre as características de cada modal. Procuramos cumprir nosso papel informando, mas mais do que isso, estamos demonstrando que o meio de transporte escolhido nada tem a ver com o valor do ser humano que dele faz uso.

* Ildo Mário Szinvelksi é diretor-geral do DetranRS

Denatran questiona AGU sobre possibilidade de legalizar SISTEMA DE RADARES que calculam a VELOCIDADE MÉDIA DOS VEÍCULOS

Desde o dia 1.º de novembro, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), começou a fiscalizar os motoristas pela velocidade média com que passam entre um radar e outro em algumas ruas de São Paulo.

O objetivo é combater o hábito do motorista de frear somente quando se aproxima de algum radar.

Como não há regulamentação federal sobre isso, não haverá multas no caso em que a velocidade média do veículo entre os dois radares ultrapassar o limite estabelecido para a via, a ação será feita somente por meio de cartas de advertência, alertando o motorista sobre a importância de respeitar o limite de velocidade.

Diante desse fato, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) pediu um parecer jurídico à consultoria da Advocacia-Geral da União (AGU) no Ministério das Cidades. O intuito é avaliar a possibilidade de regulamentar a fiscalização de veículos com base na medição da velocidade

média em determinado trajeto e entender se a norma atual pode ser ampliada por resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que regula requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores.

Se isso não for viável, a única possibilidade é que esse tipo de punição parta de um projeto do Congresso Nacional.

CÁLCULO DA VELOCIDADE MÉDIA

Não precisa entender muito de física para compreender a velocidade média. Ela é calculada por meio do tempo gasto para percorrer uma distância entre dois pontos.

No caso de São Paulo, o cálculo é feito por radares existentes nas vias. Assim que o motorista passa pelo primeiro equipamento, o horário e a velocidade são registrados pelo radar. Se o condutor alcançar o segundo aparelho mais rápido do que o tempo necessário para percorrer o trecho dentro da velocidade máxima permitida, o motorista será advertido.

Códigos e nomes de agentes de trânsito estarão disponíveis na internet

Recebeu uma multa e não conseguiu identificar o agente de trânsito? A partir de agora vai ser possível fazer a busca de quem foi o autuador pela internet, no portal de cada órgão que compõe o Sistema Nacional de Trânsito (SNT). A facilidade criada pelo Ministério das Cidades, por meio do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), está prevista na Resolução 709/2017, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), publicada no dia 30 de outubro no Diário Oficial da União (DOU).

De acordo com a norma, os órgãos de trânsito devem publicar na internet pesquisa em listagem, com os nomes e códigos do agente autuador ou autoridade de trânsito, que atuam na fiscalização, responsáveis pela lavratura de autos de infração e cópia do convênio de fiscalização com outros entes.

“O intuito é ter mais trans-

parência no processo e a garantia de ampla defesa, ou seja, no âmbito do Auto de Infração de Trânsito, isso possibilitará ao infrator ter acesso a todos os meios necessários à sua defesa.”, explicou o diretor do Denatran e presidente do Contran, Elmer Vicenzi.

Segundo Vicenzi, a resolução serve como garantia ao cidadão, para ficar ciente do que acontece no processo administrativo ou judicial de seu interesse, bem como o direito de se manifestar na relação processual. No âmbito do Auto de Infração de Trânsito, isso possibilitará ao infrator ter acesso a todos os meios necessários à sua defesa.

“A determinação, além de visar à ampla defesa, contraditório e transparência, possibilitará verificar a eficácia do ato, contribuindo para a segurança jurídica dentro da Administração Pública”, Salientou Vicenzi.



CARTAS

DISTRAÇÃO

É impressionante como um irresponsável pode causar tanto estrago para a população. Eu estava na fila na BR-101 que foi resultado da imprudência citada no editorial da última edição. Uma pessoa distraída mexendo no celular me fez perder horas na fila e mais transtorno ao chegar em casa e não ter luz. Que infeliz!

Anderson Souza – São José/SC

BEBIDA

O que a bebida não faz! Uma mulher arranhar o próprio rosto para depois afirmar que foi agredida por policiais em uma blitz é triste. Mostra o quanto as bebidas alcoólicas são prejudiciais, tiram o raciocínio lógico das pessoas. Ainda bem que alguém filmou a cena, porque senão ninguém acreditaria.

Júlia Zimmerman – Cuiabá/MT

ANIMAIS

Interessante esse aplicativo “Urubu Mobile”. É importante termos políticas de preservação da nossa fauna, mas a consciência pessoal de cada indivíduo passa por aplicativos como esse. Ao usuário registrar o local do incidente, teremos melhor noção de onde é perigoso.

Luciano Moura – São Paulo/SP

ESCOLA

Se tivermos políticas públicas que trabalhem a educação de trânsito já nas escolas, poderemos ter resultados melhores no futuro. Esse artigo do doutor José Roberto de Souza Dias é exemplo de que é possível fazer algo para nossas crianças. Temos adultos capazes de respeitar o trânsito e as pessoas.

Mauro Almeida – Florianópolis/SC

ECONOMIA

Essa política de apenas cuidar dos acidentes no trânsito brasileiro realmente causa mais prejuízo para a nação. Se tivéssemos uma política de prevenção, a economia teria melhora. Vemos o exemplo citado pelo doutor Ildo Rosa, na Alemanha, e percebemos que estamos muito atrasados neste aspecto.

Solange Souza – Porto Alegre/RS

PONTE

É engraçado que quando alguma etapa da reforma da ponte Hercílio Luz é concluída é motivo de vibração. Parabéns aos governantes, fizeram um bom trabalho. Mas depois de mais de 30 anos em reforma, alguma coisa tinha que dar certo. Vamos torcer para ouvirmos boas notícias na sequência.

Márcio Aguiar – Florianópolis/SC

MODELO?

Sempre ouvi isso, que o trânsito de Campo Grande é um modelo a ser seguido. Mas ao visitar a primeira vez o local, estava de férias e fui conhecer o Estado que tem como maior atrativo a cidade de Bonito, percebi que havia muitos problemas. Essa onda vermelha me incomodou, mas o número de acidentes me mostrou que os problemas são piores.

Ellen Matos – Goiânia/GO

LOUCOS

Belas palavras doutor Dirceu. Vivemos com insegurança ao termos motoristas que usam seus carros como armas opressoras. Verdadeiros psicopatas do trânsito. A falta de raciocínio é maior do que a consciência de um bem estar geral. Dá medo dirigir no trânsito brasileiro.

Dirceu Coimbra – Joinville/SC

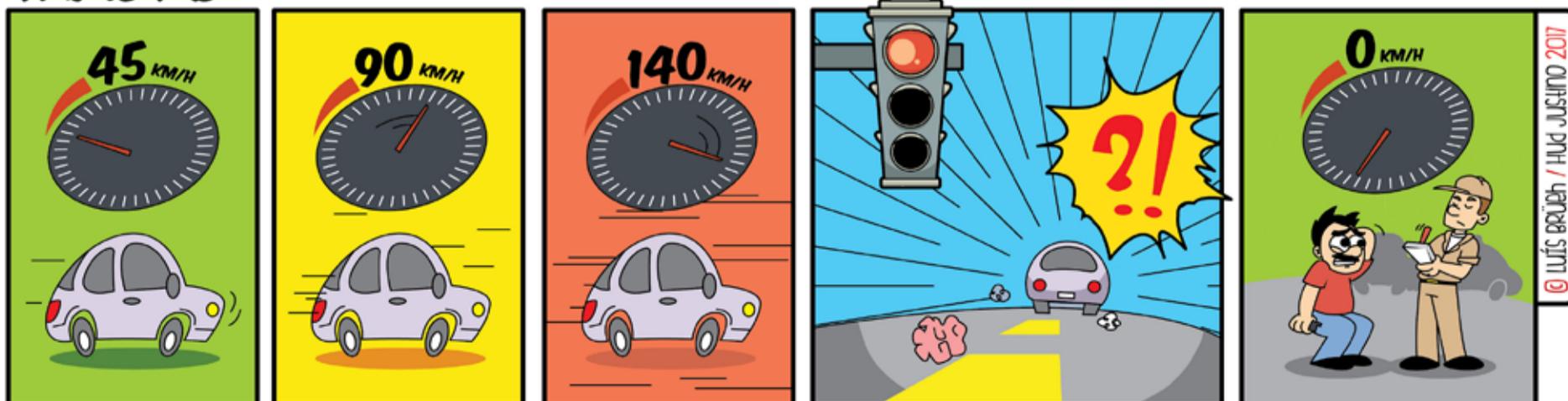
ALEMANHA

Louvável essa visita técnica na Alemanha dos departamentos do governo que trabalham diretamente com o trânsito brasileiro. Mas nada será eficiente se a visita se tornar apenas um passeio turístico. Já sabemos o que se deve mudar, novas ideias são bem vindas, mas se nada se aplicar, não teremos sucesso na melhoria deste setor.

Natália Sanches – São Paulo/SP

CNH DIGITAL

Legal essa Carteira Nacional de Habilitação Digital (CNH-e). Será melhor para não termos que andar com mais um papel no bolso. Todos temos celulares e cada vez mais tudo é convertido para esse dispositivo. O Brasil inova realmente mais uma vez, assim como acontece com a urna eletrônica. Resta saber se o povo irá aprovar.

MAURO MOTORISTA



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

O TRANSPORTE NA DISSEMINAÇÃO DE DOENÇAS

A grande mobilidade do ser humano, utilizando os mais variados tipos de veículos concorre para a disseminação de doenças e para a rápida transferência de um foco de infecção de um lado para outro.

Os pontos mais distantes do nosso planeta cada vez se tornam mais próximos. A evolução do transporte aproxima cada vez mais estes pontos. Até bem pouco tempo, somente através do transporte marítimo conseguíamos atingir outro continente.

Hoje, com o desenvolvimento tecnológico, a aviação civil rompe o tempo de percurso entre os pontos mais longínquos, e em curto período, nos deslocamos de um continente para outro. Essa rapidez facilita o transporte de doenças as mais diversas e nos mais variados pontos do nosso planeta. Além de transportar os doentes e portadores de doenças, o transporte em geral é capaz de conduzir o hospedeiro intermediário e o agente vetor favorecendo a disseminação e o aparecimento do foco a distância.

Torna-se cada vez mais difícil o controle das doenças infectocontagiosas. Sabemos que a falta de controle vai permitir o aparecimento de epidemias comprometendo todo o planeta Terra.

O transporte em geral será o responsável pela disseminação e, especificamente o transporte aéreo, será o elemento capaz de produzir a eclosão de focos epidêmicos quase simultâneos em toda a superfície terrestre, causando uma pandemia.

Doenças tropicais que estavam restritas a amazônia e o centro oeste são trazidas para os grandes centros via transporte aéreo e terrestre com vetores e portadores. Focos e berçários são disseminados. Surge em São Paulo, nas áreas verdes, macacos mortos. Observa-se a presença da Febre Amarela na maior cidade da América do Sul, com 21 milhões de habitantes.

A vigilância sanitária dos aeroportos, aeroclubes e de qualquer pista de pouso deve ser enérgica em termos de educar os aeronautas com relação ao transporte de vetores e portadores. A mesma doutrina para aqueles que por via terrestre transitam por áreas endêmicas. Tal conduta se aplicaria nos terminais rodoviários, transportadoras, trens, navios e individualmente por todos os motoristas que transitam por tais áreas.

A vigilância sanitária de cada cidade faz à fiscalização e conseqüentemente as punições com multas àqueles que incorrem em erros, no descumprimento as necessidades básicas

em termos de Saúde Pública.

Os aeroclubes tornam-se quase sempre os pontos de desembarque dentro dos hangares de uma vasta fauna de transmissores de doenças como o vetor da Febre Amarela, Malária, Dengue, Doença de Chagas, etc.

Sabemos que todas essas doenças foram extremamente combatidas durante anos, com custos elevadíssimos, na faixa litorânea do nosso país. De poucos anos para cá, já ressurge a Dengue. Alguns raros casos de Malária já foram citados nesta região e até de Doença de Chagas. Ressurge agora a Febre Amarela.

Não podemos permitir que a infestação desta faixa litorânea, venha a trazer os problemas de saúde do passado que levaram a população ao sofrimento e à morte.

Ações de motoristas, pilotos, maquinistas, comandantes de navios e barcos em geral, transportadoras e órgãos governamentais devem combater de maneira enérgica essas zoonoses para não transformarmos este país em um berço esplêndido de doenças.

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

Fiesp cria grupos de trabalho para discutir a MOBILIDADE VEICULAR

Com o intuito analisar e propor ações nas mais variadas áreas da mobilidade urbana, a Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) fez o lançamento dos Grupos de Trabalho da área de Segurança em Mobilidade Veicular na manhã desta 5ª feira (09.11.2017), na sede da Amcham (Câmara de Comércio Americana) em São Paulo.

A Fiesp dividiu em 3 eixos principais os quais serão foco de estudos do GT Segurança em Mobilidade Veicular:

1. Segurança das vias de circulação.

2. Segurança dos veículos.

3. Segurança das pessoas.

O OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária participa dessa discussão e hoje o diretor-presidente José Aurelio Ramalho fez uma breve explanação para os integrantes do GT. O OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária participa do Grupo de Trabalho que tratará a Segurança das pessoas.

“Nosso objetivo é formar uma agenda positiva, com o subsídio de informações legais e técnicas para enfrentarmos os problemas acerca dos



riscos existentes e chegarmos a soluções aceitáveis, pela contribuição de empresários, associações, acadêmicos, governantes, policiais, juristas, enfim, de todos que atuam direta ou indiretamente nesses assuntos. A partir dessas

provocações e das respostas obtidas nesse evento serão traçadas linhas estratégicas de atuação e a conseqüente agenda liderada pelo GT – Gestão de Segurança em Mobilidade Veicular”, afirma Marcelo Bise, responsável

pelo encontro.

Na apresentação, Ramalho mostrou alguns aspectos importantes na discussão sobre mobilidade e ressaltou o andar a pé. “O olhar para quem anda a pé está negligenciado em nosso país há décadas e hoje colhemos os frutos de matar 19 pedestres a cada dia em nosso país. Nos dois Estados mais populosos da Federação, São Paulo e Rio de Janeiro, quem está a pé corre mais risco de sofrer um acidente do que quem está em qualquer outro modal”, ressalta o diretor-presidente.

SERVIÇOS ESPECIAIS DE ENGENHARIA POR ATIVIDADE / CONSTRUCTION SERVICES BY ACTIVITY			
PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIOS / FIRE PROTECTION			
1	MARKET ENGENHARIA CONSULTING E SERVIÇOS DE SOLUÇÕES	SP	12.880
2	ICS ENGENHARIA	SP	12.432
RECUPERAÇÃO DE ESTRUTURAS / REPAIR OF STRUCTURES			
1	CONCREJATO SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA	SP	131.103
2	NETECH SERVIÇOS ESPECIAIS DE ENGENHARIA	MG	13.538
3	TEPRON ENGENHARIA	PI	8.324
RESÍDUOS SÓLIDOS / WASTE MANAGEMENT			
1	TECUBUS AMBIENTAL	SP	872.192
2	LOGÍSTICA AMBIENTAL DE SP	SP	126.178
3	VITAL ENGENHARIA AMBIENTAL	PI	408.194
4	SÃO LUIS ENGENHARIA AMBIENTAL	MA	112.417
RETOFIT / RETROFIT			
1	MARKET ENGENHARIA	ES	182.192
2	GEUNDAPEC GEUNDADES E SERVIÇOS TÉCNICOS	SP	16.897
3	PERMAN BRASS	MS	10.032

QUALIDADE

Reconhecida mais uma vez

Pelo segundo ano consecutivo, a **Concrejato** conquistou o primeiro lugar no ranking das 500 Grandes da Construção, pela revista O Empreiteiro, na categoria **Recuperação de Estruturas**.

Nesta edição 2017, a Concrejato também avançou do 15º para o 11º lugar na categoria **Serviços Especiais de Engenharia**.

Quatro décadas de uma engenharia de alto nível, implementando projetos de obras industriais, recuperação/reforço de estruturas, restauro de bens históricos, retrofit e obras especiais, e também de obras de manutenção.



CONCREJATO

ENGENHARIA

concrejato.com.br