

# Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - OUTUBRO DE 2015 - ANO 6 - Nº 70

## PONTE HERCÍLIO LUZ



*Após a desistência da American Bridge e o fim do imbróglio com o Ministério Público de Contas (MPTC), chegou o momento do Governo definir ações para o restauro definitivo desse patrimônio histórico, símbolo do Estado de Santa Catarina. (Páginas 3 e 4)*

## JURERÊ INTERNACIONAL



*Conhecido em todo o Brasil e no exterior como um dos locais mais badalados do Sul do País, Jurerê Internacional é uma vergonha quando se trata do trânsito. Por todo o bairro é possível encontrar placas em desconformidade com a regulamentação do Manual Brasileiro de Sinalização. (Páginas 8 e 9)*



**SE BEBER NÃO DIRIJA.**



## EDITORIAL

# Tragédias evitáveis

No final do mês de setembro, um fato trágico nos motivou a reforçarmos o alerta com relação ao transporte de bebês e crianças em veículos. Uma bebê de apenas oito meses, identificada como Manuela da Costa Regiane, morreu em um acidente que envolveu um carro de passeio e uma carreta na BR-101 em Campos Goytacazes, no Rio de Janeiro.

De acordo com informações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), a mãe, uma mulher de 30 anos, amamentava a filha no momento do acidente. Elas foram arremessadas para fora do veículo, que ficou totalmente destruído. Todavia, a cadeirinha infantil que estava no banco traseiro ficou intacta. Que tragédia! Que dor!

Infelizmente, os acidentes de carro ainda são a maior causa de mortes de crianças entre zero e 14 anos. Entretanto, a boa notícia é que a maioria dessas mortes pode ser evitada, basta que as crianças sejam transportadas de maneira correta.

O Código Brasileiro de Trânsito exige que todas as crianças menores de 10 anos andem no banco de trás do veículo e o uso de assentos especiais é obrigatório para crianças de até 7 anos e meio. Além disso, é importante se certificar que as cadeiras de segurança estejam sendo usadas da forma correta. Esses artigos devem ser certificados e apropriados ao tamanho e ao peso da criança e devem ser adaptados devidamente ao veículo, sendo instalados corretamente.

A cadeira de segurança deve apresentar o selo do Inmetro. Esse selo garante que a cadeira de segurança passou pelos testes de colisão. Os pais também devem seguir à risca as orientações do manual de uso das cadeiras. Cada modelo é desenvolvido de acordo com o peso e a idade do usuário. Se a criança não for colocada corretamente na cadeirinha ou se esta estiver mal instalada no carro, a sua segurança fica comprometida.

Para completar, trave a abertura das portas traseiras. Use a trava que impede que elas sejam abertas por dentro; Mantenha os vidros quase fechados. Permitindo apenas a entrada de ar para ventilação; Nunca transporte crianças no colo; Nunca transporte crianças no porta malas e caçambas; Nunca coloque duas ou mais crianças no mesmo cinto de segurança; e Nunca utilize o cinto de adultos em crianças.

Vamos proteger nossas crianças para que outras tragédias como esta sejam evitadas.

## NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



### INDENIZAÇÃO

Você sabia que se o buraco em via pública foi o causador do acidente ou dano ao carro, moto, bicicleta, aos seus condutores ou pedestre quem paga essa conta e todos os seus prejuízos é o ente responsável pela via? Pois é! O alerta foi dado pela educadora de trânsito Márcia Pontes, em sua coluna no jornal Blumenews, que ainda complementa: Em vias urbanas a ação judicial deve ser movida contra a prefeitura, nas rodovias estaduais contra o estado e nas rodovias federais contra a União.

Segundo Ponte, basta registrar Boletim de Ocorrência na delegacia mais próxima, reunir fotos do buraco (mesmo que ele seja tampado no futuro ficará a foto e o remendo para comprovar), do acidente e do veículo danificado, ter algumas testemunhas, fazer, pelo menos, três orçamentos do conserto do veículo e juntar os recibos dos gastos, inclusive, com materiais de curativos, medicamentos e atendimento médico.

O próximo passo é ingressar com a ação judicial na Justiça comum (sem previsão de um valor máximo para o ressarcimento) ou no Juizado Especial Cível, o Juizado de Pequenas Causas (ações de até 20 salários mínimos sem advogado ou até 40 salários mínimos com advogado).

### SAFE SELFIE

A Rússia lançou uma campanha pedindo para que seus cidadãos parem de tirar selfies em situações de alto risco. Com a iniciativa, chamada "Safe Selfie", as autoridades esperam prevenir acidentes futuros. De acordo com a polícia russa, ao menos 100 pessoas já se machucaram tentando tirar selfies neste ano – e pelo menos 10 morreram tentando fazer o mesmo.

O panfleto da campanha mostra situações perigosas para se tirar uma selfie, desenhadas como se fossem placas de trânsito. Entre outras coisas, o panfleto adverte as pessoas a não tirar autorretratos na companhia de tigres ou enquanto seguram uma arma. "Uma boa selfie poderia lhe custar sua vida", diz o documento.



 **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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

#### DIRETORIA EXECUTIVA:

**Presidente:** Roberto Alvarez Bentes de Sá

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

#### Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

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

**Tiragem:** 12.000 exemplares

**Distribuição:** Gratuita

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

## ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



# MPTC x Governo

**A** notícia sobre a investigação do Ministério Público de Contas (MPTC) apontando um gasto de R\$ 563 milhões na reforma da Ponte Hercílio Luz tem causado uma grande comoção em torno do assunto.

Há mais de três décadas interditada e ainda longe de ser reaberta ao trânsito, a Ponte Hercílio Luz já foi protagonista de 16 contratos, abrangendo 11 governadores estaduais, e só agora parece estar recebendo a devida atenção por parte do órgão fiscalizador.

De um lado, o Executivo Estadual afirma que a informação do MPTC é “irresponsável e mentirosa”. Enquanto do outro, o procurador Diogo Ringenberg, responsável pelo documento do MPTC, afirma que tem plena confiança nos números.

Sem querer julgar, até porque não nos cabe, gostaria de expressar a nossa opinião como expectadores deste imbróglio.

Especialmente, depois de vir à tona, a questão do valor propalado levar em conta os recursos comprometidos e não os, efetivamente, gastos, nos parece ter havido uma enorme falha na divulgação da informação, não sabemos se por responsabilidade do MPTC ou da grande imprensa.

A nosso ver, esta questão foi gravíssima e deve ter consequências bastante prejudiciais para a imagem de Santa Catarina, que virou notícia negativa em rede nacional. Para piorar, as explicações tanto do Governo do Estado, quanto do MPTC acabaram ficando restritas a nossa região.

Outra informação perigosa foi a comparação dos referidos gastos com os de obras semelhantes, como a ponte JK, em Brasília, por exemplo, que foi erguida com R\$ 160 milhões que, corrigidos para hoje, chegaria a R\$ 360 milhões, “mesmo com as suspeitas de superfaturamento que recaem sobre o

projeto”, deixando a entender, para alguns, a sugestão de superfaturamento, uma acusação ainda mais grave.

Por fim, não poderíamos deixar de enfatizar que há que se ter responsabilidade ao se divulgar qualquer informação envolvendo um patrimônio desta natureza. Esperamos que esta questão não se transforme em uma queda de braço entre os envolvidos, a fim de que não seja comprometido o desenvolvimento desta obra tão importante.

Agora, como se nada mais bastasse, o Governo, que tomente aguardava uma resposta positiva da American Bridge, recebe uma negativa, com a justificativa da desvalorização do Real e a atual conjuntura do Brasil. Na verdade não chega a ser nada preocupante, pois temos empresas brasileiras com capacidade comprovada, para realizar a obra de restauração da Hercílio Luz.

## TRISTEZA SEM FIM

Em Ontario, no Canadá, um casal perdeu seus três filhos em um acidente envolvendo um motorista bêbado. Daniel Neville-Lake, 9 anos, seu irmão Harrison, 5, sua irmã Milly, 2, e o avô deles, Gary Neville, 65, não resistiram aos ferimentos causados pela batida. O causador da tragédia, Marco Muzzo, de 29 anos, que já tinha passagem na polícia por dirigir perigosamente, tinha o dobro de teor alcoólico permitido no sangue e teria seguido em frente em uma placa de ‘pare’.

Muzzo, herdeiro de uma empresa de construção de valor estimado em 1,7 bilhões de dólares, estava voltando de sua despedida de solteiro em Las Vegas. A maior parte do trajeto ele fez em seu jato particular, mas



resolveu pegar o carro para percorrer o trecho final, onde provocou o acidente. Lamentamos mais esta tragédia e esperamos que a Justiça de lá seja mais eficiente do que a de nosso país.

## EXTINTOR FACULTATIVO

Parece piada, mas depois de incontáveis idas e vindas, o Conselho Nacional de Trânsito – Contran decidiu tornar optativo o uso de extintor de incêndio em automóveis no Brasil. A mudança torna facultativo, também, em utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada. O equipamento será obrigatório somente para os veículos utilizados comercialmente para transporte de passageiros, caminhões, caminhão-trator, micro-ônibus, ônibus e destinados ao transporte de produtos inflamáveis, líquidos e gasosos.

A obrigatoriedade do uso do equipamento foi estabelecida em 1968 e passou a vigorar em 1970. Porém, há anos estavam protelando a data para a migração da obrigatoriedade do extintor AB para ABC. Dos fabricantes, o Denatran, há 11 anos,

ouvia que era necessário um prazo maior para atender a demanda.

Desta vez, contudo, estudos e pesquisas realizadas pelo Denatran constataram que as inovações tecnológicas introduzidas nos veículos resultaram em maior segurança contra incêndio. Fato confirmado pela Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, que informou que dos 2 milhões de sinistros em veículos cobertos por seguros, apenas 800 tiveram incêndio como causa. Desse total, apenas 24 informaram que usaram o extintor, equivalente a 3%.

Nos Estados Unidos e na maioria das nações europeias não existe a obrigatoriedade, pois as autoridades consideraram a falta de treinamento e despreparo dos motoristas para o manuseio do extintor geram mais risco de danos à pessoa do que o próprio incêndio.

# Estudo de riscos do Deinfra prevê ações diante de eventual colapso da **PONTE HERCÍLIO LUZ**

**Procurador critica fato de documento não ser divulgado e dividido com a população**

Guardado em um armário no escritório do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra) na Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, o Estudo de Análise de Riscos (EAR) desenvolvido para a restauração prevê ações diante de um eventual colapso da estrutura. O documento de 70 páginas foi feito em 2008 pela Prosul, empresa contratada para fazer a fiscalização da recuperação da Hercílio Luz e é um dos pontos apontados pelo Ministério Público do Tribunal de Contas do Estado, em relatório divulgado na semana passada, como fundamental para reação em caso de acidentes.

A intenção do governo do Estado é atualizá-lo a partir do novo contrato com a construtora que fará a última fase da recuperação da ponte, a ser iniciada em fevereiro do

ano que vem. Diferente do que ocorreu com o atual estudo, a que os órgãos de segurança não tiveram acesso, a intenção do Deinfra é levar o próximo documento a conhecimento de entidades como o Corpo de Bombeiros e Defesa Civil:

– Vamos chamá-los para participar da atualização – garante o engenheiro do Deinfra e fiscal da obra, Wenceslau Diotallevy.

O plano de 2008 detalha as condições da ponte na época e aponta para acidentes prováveis. Os perigos vão desde a derramamento de líquidos inflamáveis, passando por ferimentos em funcionários, até falar em queda do vão central. Neste quesito, o documento cita que ocorreriam “danos de grande monta, possibilidades de lesões pessoais, óbitos em terceiros e envolvidos na obra, impossibilidade de

reconstrução do projeto original e possibilidade de interrupção da navegabilidade no Estreito, entre a Ilha e o Continente”.

Como medida preventiva ou corretiva, o texto fala em ações como monitoramento permanente e uso de aço de melhor desempenho. Apesar de não constar no documento alertas para determinadas velocidades do vento, Diotallevy ressalta que há uma preparação para caso haja a previsão de vendavais.

## VENTOS PREOCUPAM

Se ocorrerem ventos de 30 a 40 Km/h, a Capitania dos Portos já suspende a navegação na região. Diante de um alerta da Epagri/Ciram para velocidade que superem os 80 km/h, chegando aos 100 km/h, o engenheiro afirma que os órgãos de segurança serão acionados, o que ainda não

ocorreu.

O perigo de colapso parcial ou total do vão central é considerado no relatório como de risco moderado a severo, além de ser apontado como remoto, apesar de suas eventuais consequências serem de e críticas a catastróficas.

## PROCURADOR CRITICA ESTUDO EXISTENTE

O polêmico relatório do Ministério Público do Tribunal de Contas do Estado, divulgado no mês passado, de que já foram comprometidos R\$ 562,5 milhões com a reforma da Ponte Hercílio Luz, foca parte dos seus principais pedidos no plano de contingência em caso de queda da estrutura. A intenção do procurador Diogo Ringenberg é que o Estado faça o quanto antes o estudo para que a população que vive nos arredores seja informada sobre quais

procedimentos adotar em caso de um acidente no local. Ringenberg criticou o fato de existir um plano de contingência que não foi divulgado:

– Não existe plano de contingência que esteja escondido, que não seja informado à sociedade. Isso é ficção. As pessoas que vão pagar com a vida precisam ficar sabendo, serem treinadas.

O procurador Ringenberg também disse que desconhece o estudo de riscos feito em 2008. O documento não teria sido apresentado pelo Estado. Mesmo falando em um Plano de Ação Emergencial (PAE), o estudo que está com o Deinfra não detalha o que cada um dos órgãos faria em caso de colapso. Esse trâmite somente é descrito se ocorresse derramamento de combustíveis.

## NOTA OFICIAL do Governo do Estado sobre a Ponte Hercílio Luz

A respeito das obras de manutenção e conservação da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, o Governo do Estado de Santa Catarina informa:

- 1 O Governo do Estado contesta as informações divulgadas pelo procurador do Ministério Público de Contas do Tribunal de Contas do Estado, Diogo Ringenberg, e classifica de irresponsável e mentirosa a informação de que foram gastos R\$ 562,5 milhões nas obras para a restauração da Ponte Hercílio Luz, nos últimos 30 anos. O cálculo divulgado pelo procurador considera, inclusive, os recursos aprovados pela Lei Rouanet, no total de R\$ 64 milhões, sendo que até hoje só foram arrecadados R\$ 4 milhões, que ainda não foram utilizados na obra e estão disponíveis em conta bancária. Também considera os destinados pelo BNDES, no valor de R\$ 150 milhões. Desse total, foram investidos na ponte cerca de R\$ 30 milhões - R\$ 120 milhões seguem disponíveis para serem usados na obra.
- 2 No atual Governo, de 2011 a 2015, foram investidos R\$ 49.283.798,91 na conservação, na manutenção e na recuperação da Ponte

Hercílio Luz. De 1980 até 2010, de acordo com valores atualizados pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina e Corregedoria Geral de Justiça, foram investidos R\$ 141.460.297,04 milhões.

- 3 A Ponte Hercílio Luz está fechada ao tráfego de veículos pesados desde 1982. Neste período, o Estado manteve, até 1991, contratos que garantiram a manutenção e conservação da ponte para a passagem de motociclistas, ciclistas e pedestres.
- 4 De 1992 até 2005, mesmo com a ponte fechada completamente ao tráfego, o Estado manteve contratos de sua manutenção e conservação.
- 5 Em 1997, a Ponte Hercílio Luz foi tombada como Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Brasil, pelo Ministério da Cultura. No mesmo ano, ocorreu também o tombamento pelo Estado.
- 6 A partir de 2005, começou o processo de recuperação estrutural da Ponte Hercílio Luz, obras como a troca de peças nos dois viadutos das extremidades, a remoção e a substituição das peças enferrujadas e a restauração das passare-

las de acesso. Em 2009, iniciou a recuperação da estrutura para suporte do vão pênsil.

- 7 Face à morosidade na execução das obras pelo consórcio Florianópolis-Monumento, em agosto de 2014, o Governo do Estado decidiu pela paralisação das obras e pela rescisão do contrato em 2015.
- 8 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, que garantirá a segurança da estrutura da Hercílio Luz. Esta etapa é fundamental para a estabilidade da ponte e permitirá a substituição das barras de ohal e das peças definitivas.
- 9 O Governo do Estado está recebendo propostas para a futura contratação visando a completa restauração da Ponte Hercílio Luz. Quando concluída, a ponte será reincorporada ao sistema viário de Florianópolis, melhorando a mobilidade urbana.

Florianópolis, 30 de setembro de 2015

Jose Roberto de Souza Dias \*



# TRÂNSITO, VIDA E ESPERANÇA

O Brasil passa por um dos momentos mais críticos de sua História marcado, principalmente, por uma profunda crise de valores. De tudo o que está acontecendo nada mais trágico que o desrespeito a vida que se observa no cotidiano de nossas cidades, ruas e estradas.

Vive-se um verdadeiro massacre, uma tragédia humana de tamanha proporção que nem mesmo a mídia, tão ávida por notícias dessa espécie, consegue acompanhar em toda sua inteireza. Pior ainda, os noticiosos insistem em denominar de acidente fatos que poderiam ser perfeitamente evitados se o Poder Público cumprisse com suas obrigações e o cidadão tivesse um mínimo de formação educacional que o permitisse distinguir entre o certo e o errado.

Numa análise mais profunda, constata-se que a impunidade acaba por premiar a conduta de risco em detrimento da atitude cidadã. Uma sociedade sadia vive do bom exemplo de seus líderes mas, o contrário também é verdadeiro. O trânsito, como todo o resto, é contaminado pelo desrespeito à coisa pública e a certeza que a punição será branda e ou jamais chegará, mesmo quando se comete um crime de trânsito como beber e dirigir. A impunidade e o mau exemplo são combustíveis dessa batalha sem fim que acontece nas ruas e estradas de todo o país.

As estatísticas que acabam de ser divulgadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, fundação pública federal vinculada ao Ministério do Planejamento, confirmam que a sociedade brasileira vive em estado de guerra civil, com a sutil diferença de sem fronteiras, eixos ou trincheiras.

Os dados coletados pelo Sistema Único de Saúde - DATASUS, do Ministério da Saúde, são assustadores e mostram que como nas guerras convencionais ou de guerrilhas as principais vítimas são os jovens. Em 2014, segundo o DATASUS, morreram 43.000 pessoas no trânsito brasileiro. Nas rodovias federais as fatalidades correspondem a 20% desse número, com 8.227 mortes. Importante salientar que não estão contabilizados os que vieram a falecer posteriormente nos hospitais, em decorrência dos acidentes.

O quadro se agrava ainda mais quando se considera o número de feridos. Segundo o Relatório/2015 os acidentes de trânsito em 2014 provocaram cerca de 160 mil lesões graves em todo o País. Nas rodovias federais

foram 170 mil acidentes com 26 mil ferimentos graves, gerando um grande impacto na renda familiar e no orçamento público.

O custo do acidente de trânsito é astronômico e beira a 40 bilhões de reais, sendo que a maior parte refere-se à perda de produtividade, custos veiculares e hospitalares. Salienta-se, ainda, que esse custo é muito superior ao investido na melhoria da malha rodoviária brasileira e nas campanhas educativas, que diga-se de passagem são pobres, fracas e descontinuadas.

O Governo Federal, com suas mágicas pedaladas, parece não acreditar que a guerra no trânsito só se vence com educação, formação dos condutores e campanhas elucidativas constantes e consequentes. Essa última funciona como que uma vacina que para dar resultados precisa ser aplicada periodicamente.



Ao contrário, o que fez é desrespeitar o Artigo 320 do Código de Trânsito, contingenciando recursos provenientes da receita arrecadada com multas que se destinam exclusivamente a educação, policiamento, fiscalização e engenharia de trânsito. Pedalam-se os recursos para fazer superávit fiscal ou por outra finalidade que necessário se faz identificar. O Governo não respeitando o Código de Trânsito compromete a sua execução e pelo mau exemplo estimula infratores ao comportamento de risco.

O Relatório IPEA 2015 mostra que o vertiginoso aumento na frota de veículos agrava ainda mais a situação. Pode-se acrescentar que a política de desoneração fiscal do setor automotivo, o congelamento que houve, tempos atrás, no preço dos combustíveis, o desleixo com o transporte público e o querer ganhar as eleições “custe o que custar”

não apenas estouraram as contas nacionais, mas significaram mais acidentes em termos absolutos. A circunstância seria ainda pior, não fosse o avanço na fiscalização em nossas estradas e o papel inúmeras vezes heróico dos policiais e agentes de fiscalização.

O caos no trânsito, restrito as grandes cidades brasileiras, agora se espalha por todo o Brasil. Os motociclistas são o grupo que mais vem crescendo no que se refere a feridos graves e a óbitos. O Relatório IPEA/2015 salienta que o avanço dos acidentes com motocicletas é um sério problema a se enfrentar, principalmente pela perspectiva de um crescimento ainda maior da frota desse tipo de veículo e do perfil dos condutores na sua maioria mais jovem, de baixa renda e, diga-se de passagem, muitos ainda não habilitados. Os números são alarmantes. Apenas nas estradas federais em 2014 houve cerca de 2.300 mortes em acidentes com envolvimento de pelo menos uma motocicleta, sendo que 44% dessas mortes ocorreram no Nordeste brasileiro.

A ONU instituiu o período compreendido entre 2011 a 2020 como a *Década de Ação pela Segurança no Trânsito*, na qual governos de todo o mundo se comprometem a tomar novas medidas para prevenir os acidentes no trânsito, que matam cerca de 1,3 milhão de pessoas por ano.

No momento em que se lava o País a jato é fundamental que se compreenda, entre outras coisas que é hora de recuperar a década perdida. Impossível continuar convivendo com a violência de nossas cidades, estradas, ruas e avenidas. Nas vésperas de se comemorar o Dia Mundial das Vítimas de Trânsito, instituído pela ONU, no terceiro domingo de novembro, é preciso que os governantes adotem políticas públicas capazes de reduzir, drasticamente, a violência no trânsito. Essa é a verdadeira homenagem que nesse momento se pode prestar.

\* 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.



## No Dia Mundial Sem Carro, Ministério lança cartilha e medidas para segurança de ciclistas

No Dia Mundial Sem Carro, comemorado no dia 22 de setembro, o ministro das Cidades, Gilberto Kassab, disse que o Governo Federal prestou uma homenagem aos ciclistas do país ao lançar a Cartilha do Ciclista. A publicação foi possível graças à parceria da Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade de Urbana (Semob) do Ministério das Cidades com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). “Essa homenagem é uma das ações para consolidar políticas públicas em apoio e solidariedade aos ciclistas”, afirmou Kassab.

O ministro das Cidades destacou o empenho das equipes na elaboração do projeto. “Quando a gente lê a cartilha percebe os detalhes e o quanto as equipes se dedicaram. Foram feitas pesquisas em diversas cidades do mundo para que essa cartilha fosse a mais ampla e completa possível. É uma oportunidade das prefeituras terem um manual para os ciclistas”, assegurou.

Kassab informou que a procura pela publicação foi grande mesmo antes do lançamento. “Só até o dia de ontem, já tínhamos quase 300 pedidos de cidades de todo o país do Brasil, e, muito possivelmente, até o final de semana vai passar de mil municípios. É um número expressivo que mostra que o ciclista procura as prefeituras locais”, destacou.

**Cartilha** - A publicação reúne informações sobre legislação, sinalização, diferentes vias que compõem a rede cicloviária e regras de circulação e segurança. O objetivo é

esclarecer e conscientizar ciclistas, condutores de veículos motorizados e pedestres sobre como manter uma convivência pacífica e harmônica entre os diversos modais no trânsito brasileiro. A cartilha está disponível, em formato PDF, no site do Ministério das Cidades.

O secretário da Semob, Dario Rais Lopes, explicou que a Cartilha envolve aspectos do uso da bicicleta como modo de transporte e as possíveis alternativas de deslocamento. “Essa publicação mostra a bicicleta como modo de transporte e esclarece ao ciclista os cuidados de equipamentos de proteção e manutenção. É importante que o condutor tome as precauções para que o seu deslocamento seja seguro e tenha fluidez”, justificou Dario.

Para o diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e presidente do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), Alberto Angerami, o lançamento da cartilha é mais uma etapa vencida na luta pela diminuição do número de acidentes no país. “Queremos que as bicicletas convivam harmoniosamente com pedestres, carros, ônibus, caminhões, motocicletas, visando sempre o trânsito seguro. Estamos trabalhando para salvar vidas”, afirmou Angerami.

O diretor do Denatran disse que o número de acidentes é “catastrófico” e que o Ministério das Cidades e o Denatran “trabalham para preservar vidas”. Angerami disse ainda que foi criado um grupo de trabalho composto por repre-

sentantes do Denatran, Semob, e outros órgãos governamentais de trânsito para discutir as diretrizes de elaboração do Manual Cicloviário, com objetivo de orientar os municípios a desenvolverem sua rede cicloviária com padrões de sinalização e projetos adequados aos estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro.

**Sinalizações** - Durante o evento, foram apresentadas sinalizações verticais e horizontais relacionadas à bicicleta para indicar circulação compartilhada de ciclistas, pedestres e motoristas. Uma delas é a placa de regulamentação R-36c, que indica a circulação compartilhada de ciclistas e pedestre em calçadas, canteiros, passagens subterrâneas de pedestres, passarelas, trechos de via, pistas ou faixas de circulação. A outra é o Símbolo Indicativo de Rota de Bicicleta (Ciclorrota) - SIR, que indica a existência de rota sinalizada para ciclistas.

Estiveram presentes na cerimônia o coordenador da Frente Parlamentar para defesa, apoio e fortalecimento da bicicleta como meio de transporte e atividade esportiva, deputado federal Rogério Rosso; o presidente executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Otavio Vieira; diretor executivo da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - Anfavia, Aurélio Santana; superintendente do Itaú Unibanco, Luciana Nicholas e o presidente do Fórum da Bicicleta em Brasília, Márcio Padilha.

## Brasil se compromete com a ONU para melhorar transporte público

O Brasil se comprometeu a, até 2030, expandir e melhorar os sistemas de transportes públicos, com atenção especial às necessidades das pessoas mais vulneráveis, como os idosos. A meta é uma das que estão fixadas na nova agenda global das Nações Unidas, aprovada por unanimidade durante a Cúpula da ONU sobre o Desenvolvimento Sustentável, realizada em Nova Iorque no último final de semana.

Nela, os 193 estados-membros das Nações Unidas, incluindo o Brasil, assumem a responsabilidade de proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, sustentáveis e a preço acessível para todos nos próximos 15 anos.

Conforme o diretor-presidente do ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária), José Aurelio Ramalho, a inclusão do tema em mais uma agenda da ONU reforça a importância de medidas para aumento da segurança no trânsito. “Toda vez que uma diretiva vem das Nações Unidas, por ser de âmbito mundial, isso fortalece, dá legitimidade e consistência para o desenvolvimento de ações voltadas ao tema. Isso saltou aos olhos das autoridades para a necessidade de o mundo tomar alguma atitude”.

Ele explica que o investimento em transporte público de qualidade e acessível é uma medida importante para aumentar a segurança no trânsito, já que reduz o número de carros nas ruas. “A explosão das motocicletas é um exemplo. Hoje é mais barato ter uma moto que andar de ônibus, pela disponibilidade, pelo custo e pela frequência”, diz o diretor-presidente do ONSV. Para se ter uma ideia, em dez anos, a quantidade de motocicletas no país mais que triplicou. E, embora esse tipo de veículo represente 27% de toda a frota nacional, os acidentes com moto respondem por 76% das indenizações pagas pelo Seguro Obrigatório DPVAT. “O transporte público, se bem gerido e oferecido à sociedade com disponibilidade, frequência e qualidade, leva o cidadão para esse modal e, com isso, se reduz o risco de acidentes”, complementa.

O tema já foi tratado pela ONU nos Objetivos do Milênio, que preveem, entre outras coisas, que todos os países devem tornar as cidades inclusivas, seguras e sustentáveis. Também é abordado na Década de Ação pela Segurança no Trânsito, na qual governos de todo o mundo assumiram a responsabilidade de adotar medidas para reduzir, pela metade, as mortes em acidentes de trânsito até 2020. Essa meta foi mantida na Agenda de Desenvolvimento Sustentável, que contempla, ao todo, 17 objetivos globais.

Ildo Raimundo Rosa \*



## As Drogas e as Rodovias

Como se não bastassem os conhecidos malefícios causados pelo uso do álcool entre os transeuntes de nossas rodovias, disseminado e praticamente sem controle, agora vem a tona a difícil convivência entre as drogas ingeridas para melhorar a performance na estrada e sua transformação em droga de abuso de uso descontrolado e irresponsável.

Inicialmente devemos considerar nosso próprio exemplo onde a caixa em que armazenamos nossos remédios até pouco tempo composta por meia dúzia de produtos, hoje contempla drogas para dormir, para disfunção erétil, contra a depressão, contra o desânimo, catalisadas pela automedicação irresponsável o que vem reproduzindo por todos os lados inúmeras farmácias, as quais se transformaram em prósperos negócios, em alguns lugares verdadeiros pontos de atração da comunidade.

Por outro lado, o advento de novas tecnologias esta a exigir muito mais atenção e conhecimento, especialmente quando na direção de potentes caminhões, muitos com grande tecnologia embarcada, sem que haja um controle eficaz de sua tonelagem de carga pela absoluta inexistência de balanças de pesagens, algumas desativadas em vários pontos do país, contribuindo

assim para o desfecho de verdadeiras catástrofes, especialmente em razão do compartilhamento nas próprias vias com veículos de passeio, os quais transformam-se em vítimas indefesas dessa injusta relação onde qualquer batida pode vir a causar grandes danos, tanto materiais quanto físicos, ceifando vidas inocentes que engrossam a macabra estatística da morte e de outras lesões.

A economia concentrada na exportação de grãos, as chamadas “comodites” quase sempre vinculada à sazonalidade, gera de forma inesperada uma grande demanda de veículos necessários ao escoamento da produção, fato totalmente anômalo, onde os bons profissionais são disputados, restando alguns sem a devida prática e conhecimento, os quais são lançados nas estradas, muitas vezes, sujeitos a uma carga horária perversa que lhes impõe pouco descanso, o que os induz ao uso, no primeiro momento dos conhecidos “arrebites”, medicamentos anfetamínicos produzidos de forma artesanal ou contrabandeados e sem nenhum controle de qualidade e que, a partir de sua identificação, resultou em volumosas apreensões ocorridas em varias regiões, o que fez com que muitos motoristas passassem a usar o crack, graças ao seu preço mais acessível e sua maior disponibilidade, bem como a cocaína o

que, além da enganosa melhoria de seu desempenho acabou gerando em pouco tempo sua adição a droga, causando-lhe assim prejuízos de natureza permanente, afetando sua convivência familiar e acima de tudo sua própria saúde.

Neste momento, todos devemos evitar esforços no sentido de qualificar a fiscalização, a reativação imediata das balanças hoje inativas e ao mesmo tempo disponibilizar aos grupos de risco a condição do tratamento a partir do engajamento do núcleo familiar, o que certamente irá melhorar o movimento em nossas rodovias, hoje infelizmente jogadas a própria sorte, onde a polícia rodoviária federal, apesar de um hercúleo esforço, é cada vez mais insuficiente para debelar um problema dessa magnitude que a todos nós diz respeito. A já enfadonha e cansativa argumentação da falta de recursos deve ser superada pela adoção de prioridades, o que certamente irá demarcar a ação governamental visando resolver o problema.

*\* 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.*

## PRF iniciou operação em estradas de Santa Catarina para feriado e festas de outubro



A Polícia Rodoviária Federal (PRF) realiza uma operação integrada para evitar acidentes nas rodovias federais, com fiscalização de velocidade e bafômetro, a partir do dia 9 de outubro. Até o dia 12, o foco foi o feriado de Nossa Senhora Aparecida, que coincidiu também com a realização da Oktoberfest em Blumenau, no Vale

Conforme a PRF, a fiscalização intensa será prolongada até 25 outubro, quando os policiais estarão em operação pela segurança nas estradas durante as festas típicas do mês, em todas as regiões do estado.

De acordo com os policiais, no mesmo período das festas em 2014, foram registrados 797 acidentes, com 491 feridos e 13 mortos.

Neste ano, a preocupação é a combinação de previsão de chuvas, mistura de álcool e volante e estradas de acesso aos eventos sem duplicação, como a BR-470, em Blumenau.

A sugestão da polícia é que as pessoas evitem viajar de noite, não façam “bate-volta” de festas com carro particular e utilizem transporte coletivo ou deslocamento de van em grupos para os eventos.

# JURERÊ INTERNACIONAL

## Sinalização precária atrapalha o trânsito e provoca

Jurerê Internacional é conhecido em todo Brasil e no exterior como o bairro mais badalado do Sul do país. A visita de celebridades já virou rotina e, muitas delas, já possuem até imóveis na região. Belas mansões e carros de luxo também fazem parte do dia-a-dia deste extremo da Ilha. Mas será que ele atende mesmo a um padrão internacional?

Com objetivo de “descobrir” o que Jurerê tem de Internacional e, principalmente para conhecermos o trânsito e a sinalização, a reportagem do Jornal O Monatran esteve “in loco” e, a seguir, fazemos algumas considerações.

Começamos pelo Open Shopping, local que concentra o maior número de turistas, o piso deformado, cheio de altos e baixos, não parece ter nada de internacional. Já o Passeio dos Namorados revela o mais conhecido abandono à moda tupiniquim, inclusive com alguns acessos a praia em estado precário e até interditados. Na praia, de águas cristalinas e areia branquinha, falta iluminação e infraestrutura. Onde estaria o padrão internacional então? Pelo o que percebemos está na sinalização de trânsito que, em grande parte, não obedece ao padrão oficial brasileiro.

Por todo o bairro, é possível encontrar placas em desconformidade



**Eng. Sérgio Rodrigues da Costa, Diretor da AJIN.**

com a regulamentação do Manual Brasileiro de Sinalização do Trânsito (compare os exemplos à direita na página seguinte), completamente desgastadas pela ação do tempo. Uma vergonha internacional!

### AS ENTREVISTAS

Aloísio Dobes, diretor de comunicação da Associação de Proprietários e Moradores de Jurerê Internacional (AJIN) e morador do bairro há 20 anos, conta que há

10 anos a entidade pleiteia, anualmente, sinalização vertical e horizontal para evitar acidentes, junto aos órgãos competentes da prefeitura, infelizmente, sem obter êxito. “As nossas placas e identificadores de ruas são diferentes porque foram feitas pelo empreendedor na década de 80 e até hoje não foram substituídas pelo poder público”, afirma.

De acordo com o diretor, a solução é sempre prometida, mas

acaba não sendo cumprida. Para se ter uma ideia do descaso, em 2011, uma turista argentina foi atropelada em uma faixa de pedestres mal conservada, por sinal a de maior fluxo de pedestres no bairro, por um motorista que transitava em alta velocidade. Para espanto geral, de lá pra cá, nada foi feito, nenhuma revitalização por medida de segurança.

Em outra oportunidade, a AJIN se ofereceu para arcar com os custos da produção e instalação da sinalização vertical dentro dos padrões da regulamentação nacional de trânsito, necessitando apenas da autorização do poder público, mas não recebeu nem resposta.

Pela entrevista mantida com o Engenheiro Sérgio Rodrigues da Costa, membro da Diretoria de segurança e Diretor de Meio Ambiente da AJIN, tomamos conhecimento da luta desenvolvida junto aos órgãos públicos, sempre buscando melhorias, que se fazem urgentes ao dia-a-dia do bairro. Ele representa a AJIN, junto a Prefeitura de Florianópolis, procurando benefícios provenientes das ações que serão implementadas pelo “Projeto Operação presença – Verão 2016”.

Ao Sérgio da Costa, pela sua dedicação, doação e determinação, os nossos parabéns. É um exem-



**Praia de Jurerê Internacional**

# acidentes no bairro mais badalado do Sul do país

plo de batalhador pelas causas do seu bairro. Ficamos sabendo, por meio de vários moradores, que ele não tem dia, noite ou madrugada, está sempre atento para entrar em ação.

Por fim, no último mês de setembro, a Diretoria de Segurança da AJIN, representada por Ildo Raimundo Rosa, Mark de Matos e Sérgio Rodrigues da Costa, esteve reunida com o Secretário de Segurança e Gestão do Trânsito da Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF), Raffael de Bona Dutra, para, mais uma vez, reivindicar ações concretas no sentido de promover a revitalização e readequação das placas de regulamentação de trânsito nas principais vias do

residencial.

Além disso, foi solicitada a instalação de placas indicativas e normativas de estacionamento rotativo nos acessos à orla da praia para impedir que veículos de carga e trailers fiquem estacionados por longo tempo no local. Outro ponto abordado foi a revitalização das faixas de pedestres e veículos entre as plataformas do Open Shopping.

O secretário assegurou que, tão logo seja concluída licitação para a contratação dos serviços, o bairro terá renovada até o início da temporada de verão toda a sinalização de trânsito.

Esperamos que, desta vez, a promessa seja pra valer. Vamos ficar de olho!



Ildo Raimundo Rosa, Raffael de Bona Dutra e Sérgio Rodrigues da Costa

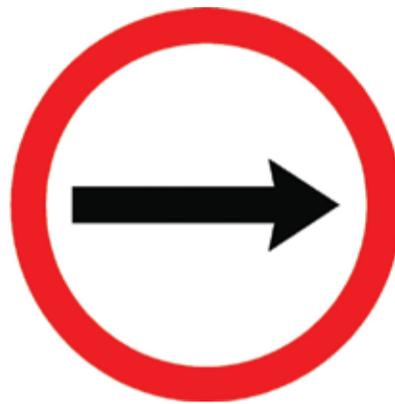
## A LINGUAGEM DAS PLACAS

Na medida em que aumenta de forma vertiginosa a presença do transporte individual em nossas vias e rodovias, uma das maiores demandas é a existência de uma sinalização adequada, que evite os acidentes, delimitando os diferentes fluxos e necessidades impostas pelo trânsito mais intenso.

Em Florianópolis, na temporada, tudo acaba sendo mais agravado em razão da sazonalidade, o que faz com que num mesmo território, seja aumentada de forma assustadora a presença de veículos de passeio, conduzidos por motoristas que desconhecem as normas locais de trânsito e contam tão somente com a sinalização como última orientação.

A “linguagem” proposta pela sinalização oferece ao visitante a opção pela mobilidade segura independente de idiomas ou de outros costumes sendo a principal característica de uma localidade que se diz ser “internacional”.

### PLACAS OFICIAIS



### PLACAS EM JURERÊ





# JUDICIÁRIO

## Distribuidora de bebidas deve pagar pensão vitalícia a menor atropelado

A empresa Rio de Janeiro Refresco Ltda. deve pagar pensão mensal vitalícia a um menor que, aos sete anos de idade, em novembro de 2001, foi atropelado por um caminhão que fazia entrega de bebidas. A criança teve de se submeter a várias cirurgias, que deixaram muitas cicatrizes e outros danos estéticos. A pensão mensal de um salário mínimo passou a incidir na data em que ela completou 14 anos.

A condenação imposta pela Justiça fluminense e mantida pela Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) obriga ainda a empresa a pagar R\$ 93 mil por danos morais e igual valor por danos estéticos ao menor, além de R\$ 50 mil por danos morais à sua mãe. Corrigida, a indenização



**Ministro Raul Araújo**

devida à vítima soma hoje cerca de R\$ 500 mil.

Em recurso especial ao STJ, a empresa alegou que não teria legitimidade para responder à ação porque o serviço de transporte de seus produtos era feito por empresa terceirizada. Alegou também que os pais foram negligentes nos cuidados com a criança, que brincava sozinha na rua, o que ensejaria culpa concorrente.

Segundo o relator, ministro Raul Araújo, a jurisprudência

do STJ estabelece que a empresa contratante de serviço de frete é parte legítima para responder pelos danos causados a terceiros em acidente de trânsito se o veículo estava a seu serviço. Já a alegada culpa dos pais foi afastada pelo tribunal local, e só com a reanálise de provas seria possível mudar essa conclusão, o que não pode ser feito em recurso especial.

### Consultas

Raul Araújo acolheu a argumentação da empresa apenas em relação ao valor de consultas médicas. A condenação também impôs o pagamento de consultas periódicas com especialistas diversos, tratamento psicológico, cirurgia reparadora, fisioterapia e acompanhante para a vítima enquanto for necessário.

O relator considerou que o valor estabelecido para consultas – um salário mínimo em alguns casos – extrapola a média do que é cobrado no país e deu provimento parcial ao recurso para reduzir esse valor à metade. A Quarta Turma estabeleceu ainda que seja verificada a cada 18 meses a necessidade de acompanhante.

Sobre a pensão mensal, a turma confirmou a decisão do tribunal fluminense quanto à necessidade de constituição de capital para garantir seu pagamento, mas explicou que o juízo da execução, avaliando a capacidade econômica da empresa e demais circunstâncias do caso, poderá admitir a inclusão em folha de pagamento, conforme prevê o artigo 475-Q do Código de Processo Civil.



## Comissão aprova perda de carro para condutor embriagado que matar ao volante

*A intenção é tornar ainda mais severa a legislação que pune quem dirige bêbado ou drogado*

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que determina a perda do veículo para o motorista que praticar homicídio culposo na direção e estiver sob efeito de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determina dependência.

O motorista continuará sujeito à pena de detenção, de dois a quatro anos, multa, e suspensão ou proibição da habilitação. A proposta incorpora a regra no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). A intenção é tornar ainda mais severa a legislação que pune quem dirige bêbado ou drogado.

Pela proposta, aprovada em 26 de agosto, o veículo deverá ser repassado em favor dos dependentes ou da família da vítima, ou da União, caso não haja familiar a receber. Se o veículo não for encontrado, for de terceiro de boa-fé ou tiver sido destruído na batida, a família da vítima ou a União receberá o equivalente do bem em dinheiro.

O texto aprovado é um substitutivo do deputado Major Olímpio (PDT-SP), que unifica os projetos de lei 7336/14, do deputado Gabriel Guimarães (PT-MG), e 2268/15, do deputado Roberto Sales (PRB-RJ). “O maior rigor legal no combate à direção irresponsável é sinal de que a sociedade brasileira não admite mais que vidas se percam pelo abuso de substâncias associado ao trânsito”, afirmou Major Olímpio.

### MEDIDA CAUTELAR

Pela proposta, o juiz poderá, de forma cautelar, suspender a habilitação do motorista e garantir o uso do veículo de quem praticou o homicídio em prol da família da vítima. O juiz poderá também restringir a transferência, o licenciamento e a circulação do veículo.

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

### TRAMITAÇÃO

A proposta ainda será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania antes de seguir para o Plenário.

## Suspensa decisão que reduziu pensão devida a pais de motorista morto em acidente

O estado do Ceará não poderá reduzir a pensão por morte devida aos pais de um motorista vitimado em acidente de trânsito, até que o recurso especial contra a decisão que revisou o valor seja analisado pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ). A Segunda Turma deu efeito suspensivo ao recurso, ainda não admitido no tribunal de origem, porque enxergou risco na demora do julgamento e plausibilidade jurídica do pedido.

O relator, ministro Humberto Martins, recordou que o efeito do recurso especial é apenas devolutivo, ou seja, não há efeito suspensivo automático, e por isso o valor da pensão que os pais recebem atualmente poderia ser imediatamente revisado, “causando-lhes dano de difícil reparação”.

O caso diz respeito a acidente ocorrido em julho de 2003, em rodovia estadual do Ceará. Um advogado de 26 anos conduzia uma camionete e colidiu com um trator que trafegava na contramão, dirigido



**Ministro Humberto Martins**

por motorista sem habilitação que prestava serviços para o Departamento Estadual de Rodovias do Ceará.

### INDENIZAÇÕES

Os pais moveram ação de indenização por danos materiais e morais. Tiveram sucesso em primeiro grau e conseguiram também a fixação de pensão mensal devida até a data em que o filho completaria 70 anos, calculada com base na declaração de renda de 2003 entregue à Receita Federal, relativa apenas ao primeiro semestre daquele ano (R\$ 7.617,98 mensais).

No Tribunal de Justiça do Ceará (TJCE), os valores foram reduzidos. Os desembargadores calcularam o valor da pensão com base em outro documento apresentado, entendido por eles como uma declaração de rendimentos relativa ao exercício anterior ao ano do acidente, o

que gerou uma renda mensal média de R\$ 3.638,15, e aplicaram a idade de 65 anos como termo final para a pensão.

Os pais recorreram ao STJ afirmando que o documento considerado pelo TJCE era, na verdade, um esboço da declaração de 2003, esta, sim, posteriormente entregue à Receita Federal. Em medida cautelar, pediram a suspensão dos efeitos do acórdão TJCE para que não houvesse diminuição da pensão indenizatória estipulada em primeiro grau, até a análise final do recurso especial.

### Caráter alimentício

Ao analisar o caso, o relator citou a jurisprudência do STJ no sentido de que a idade de 65 anos como termo final para o pagamento de pensão indenizatória não é absoluta. Para Humberto Martins, é cabível o estabelecimento de outro limite, com base nos dados estatísticos divulgados pela Previdência Social e nas informações do IBGE a respeito da expectativa de vida da população.

Como a decisão do tribunal de origem quanto ao termo final do pensionamento, em princípio, diverge do entendimento do STJ, o ministro entendeu presente a plausibilidade do pedido, pois o recurso especial poderá ser provido, ao menos nesse ponto.

Considerando também o risco da demora, por se tratar de verba de natureza alimentar, a turma julgou procedente a medida cautelar e atribuiu efeito suspensivo ao recurso, cuja admissibilidade ainda está sob análise do TJCE.

# LEGISLATIVO

## Viação aprova ampliação de multas e hipóteses de suspensão e cassação de CNH

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que aumenta o rigor das sanções administrativas para diversas infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB - Lei 9.503/97).

O texto aprovado é um substitutivo do deputado Aureo (SD-RJ) que unifica alterações previstas no Projeto de Lei 7032/14, do Senado, e em duas propostas apensadas (PL 5871/13 e PL 7760/14).

Cinco infrações passarão a ter multas mais altas, entre elas, dirigir sem carteira nacional de habilitação (CNH) e não prestar socorro à vítima de acidente. O texto original aumentava a multa de oito infrações, mas a Lei 12.971/14 já ampliou as penas para infração nos casos de disputar "racha", promover ou participar de competição, exibição ou demonstração de perícia em uma via sem autorização, ou fazer manobras perigosas, arrancadas bruscas e derrapagens.

Enquadram-se aí as seguintes infrações, de acordo com a proposta:

- dirigir sem ter carteira de habilitação ou permissão, com esses documentos cassados ou suspensos, ou ainda com habilitação ou permissão para conduzir veículo de categoria diferente daquela do que esteja conduzindo;
- entregar a direção de veículo a um motorista nas condições acima, ou permitir que assuma a direção;
- dirigir embriagado; e
- no caso de motorista envolvido em acidente, deixar de prestar ou providenciar socorro à vítima, de adotar providências para evitar perigo ao trânsito e para remover o veículo,

de preservar o local do acidente e de prestar informações necessárias para o boletim de ocorrência.

"O texto, por um lado, exclui dispositivos já contemplados pela Lei nº 12.971/2014 e, por outro, procura incorporar ao CTB os pontos trazidos pela proposição em exame e seus apensos, considerados adequados nos termos das ponderações apresentadas", disse Aureo.

### SUSPENSÃO CAUTELAR

Outra medida prevista na proposta é permitir que os órgãos de trânsito suspendam o direito de dirigir, de maneira cautelar, por até 24 meses em casos de reincidência de algumas infrações pelos motoristas.

Nessas situações, a decisão deverá ser tomada em até dez dias, após o documento de habilitação ter sido recolhido pelo agente de trânsito, e caberá recurso às juntas administrativas de recursos de infrações (Jari), que terão até 30 dias para julgá-lo. O período de suspensão cautelar será descontado na hora da execução da pena pelo motorista.

Atualmente, o Código de Trânsito estabelecia um máximo de 12 meses de cassação da CNH em casos de reincidência. A proposta inclui a ausência da prestação de socorro pelo motorista envolvido em acidente entre as infrações com previsão para perda temporária de habilitação.

O relator, dep. Aureo, incluiu a cassação da CNH se o motorista cometer infração gravíssima depois de três cursos de reciclagem

### CURSOS DE RECICLAGEM

O relator também incluiu a cassação da CNH quando o motorista cometer infração gravíssima, como dirigir embriagado, depois de participar de três cursos de reciclagem. "Depois de três cursos de reciclagem, de que adiantaria fazer mais um?", questionou Aureo.

### TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo e regime de prioridade, e ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Deputado Aureo

## Aprovada urgência para projeto que anistia condutor multado por falta de extintor

O Plenário da Câmara dos Deputados aprovou o regime de urgência para dois projetos. Um deles, o PL 3075/15, do deputado Mendonça Filho (DEM-PE), que concede anistia aos condutores de veículos automotores multados pela falta de extintor de incêndio ou pelo uso de equipamento vencido.

A ideia é eximir da infração aqueles que foram punidos em razão da decisão recente do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) de não exigir mais o porte do extintor de incêndio nos automóveis de passeio.



## Plenário aprova pena maior para motorista que matar sob efeito de álcool



Deputada Keiko Ota

O Plenário da Câmara dos Deputados aprovou, no dia 23 de setembro, o Projeto de Lei 5568/13, da deputada Keiko Ota (PSB-SP), na forma do substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que aumenta de dois a quatro anos para quatro a oito anos a pena de quem praticar homicídio culposo na direção de veículo sob efeito de álcool ou drogas.

O relator na CCJC, deputado Efraim Filho (DEM-PB), ressaltou que esse é um dos grandes temas do Legislativo nesse segundo semestre. "Esse projeto aumenta as penas para evitar a transformação de penas de quatro anos em pagamentos de cesta básica. Matar ao volante estando embriagado levará a pessoa à prisão", afirmou.

O deputado disse que essa talvez seja a mais relevante medida aprovada pela Câmara dos Deputados no segundo semestre. Para ele, o projeto tem o mérito de punir crimes fatais com penas de reclusão e não mais com penas alternativas. "Quando se coloca que a pena será de no mínimo quatro anos e no máximo oito anos, o sentimento de impunidade vai acabar. Com a mudança, o motorista embriagado que matar alguém vai para a cadeia", destacou Efraim Filho.

### SEQUELAS

A deputada Carmen Zanotto (PPS-SC) disse que aumentar a pena é um dos mecanismos para haver condutores mais responsáveis. "Já fui enfermeira de cabeceira e sei o que é cuidar de vítimas de acidente e sei ainda das sequelas que ficam para a família", disse.

De acordo com o texto aprovado, nesse e em outros casos, o juiz poderá determinar a substituição da pena privativa de liberdade pelas restritivas de direito se a pena aplicada for de até quatro anos. Assim, dependendo do juiz, se aplicada a pena mínima ela ainda poderá ser convertida

em pena restritiva de direito.

As restritivas de direito podem ser, por exemplo, prestação pecuniária, perda de bens e valores ou prestação de serviço à comunidade.

O projeto prevê que o juiz fixará a pena-base dando atenção especial à culpabilidade do agente e às circunstâncias e consequências do crime.

### ÍNDICE DE ÁLCOOL

O deputado Hugo Leal (Pros-RJ), relator do projeto pela Comissão de Viação e Transportes, tranquilizou os deputados dizendo que não houve mudanças na pena para a prática do racha. "Houve mudanças apenas na definição dessa infração, sem mexer na pena", afirmou.

O texto aprovado manteve a referência ao crime de racha apenas no artigo 308 do Código de Trânsito, que trata especificamente do assunto e prevê pena de detenção de seis meses a três anos se da prática não resultar em morte ou lesão grave, cujas penas são maiores.

Além da definição de racha como disputa, corrida ou competição não autorizada, o substitutivo aprovado inclui no conceito a exibição ou demonstração de perícia no veículo automotor sem autorização.

### LESÃO CORPORAL

Quando o condutor alcoolizado ou sob influência de substâncias que alterem sua capacidade psicomotora causar, com o veículo, lesão corporal grave ou gravíssima, a pena será de reclusão de dois a cinco anos. O único agravante previsto atualmente no Código de Trânsito Brasileiro é de aumento de um terço da pena para casos de homicídio culposo se o agente não possuir permissão ou habilitação; praticar o ato em faixa de pedestres ou na calçada; ou deixar de prestar socorro à vítima do acidente.

As novas regras entrarão em vigor após 120 da publicação da futura lei.

# Especialista explica três soluções para o TRÂNSITO NAS GRANDES CIDADES



Como organizar a vida dos cidadãos em meio ao grande crescimento e desenvolvimento das áreas urbanas, sobretudo, no que diz respeito à dinâmica dos deslocamentos? Não há dúvidas de que esta é uma das principais questões que os gestores modernos precisam lidar. Eduardo Biavati, especialista em trânsito, comenta sobre as três principais soluções para esta área, em relação às grandes cidades: 1) investir no transporte público; 2) caminhar e pedalar mais e 3) garantir mais segurança no trânsito.

Para o sociólogo, o século XXI inaugura uma revisão mundial do planejamento urbano e do investimento no transporte público. “O desenvolvimento sustentável das cidades, que no Brasil já concentram quase 90% da população, dependerá de uma revolução capaz de promover mobilidade com economia e conforto para a maioria dos

deslocamentos”, explica.

O segundo aspecto, caminhadas e ciclismo, é pontuado por Biavati, não simplesmente como uma alternativa para o problema do trânsito, mas também como algo que deve ser o foco de investimento por parte da administração pública. “A vida saudável nas cidades depende urgentemente da desmotorização da mobilidade e da promoção de meios ativos de mobilidade. Mas não se faz isso sem mais calçadas e a construção de uma rede cicloviária ampla, reduzindo o gigantesco espaço viário destinado veículos motorizados”, enfatiza.

A terceira solução em trânsito, que as cidades precisam para garantir a qualidade de vida aos seus cidadãos, é a segurança. Neste sentido, o consultor reforça que se trata de um ponto “indissociável da revisão e redução dos limites de velocidade nas vias públicas.” Ou seja, é preciso

correr menos para diminuir os riscos a que estão expostas a vida dos usuários mais vulneráveis, que são os pedestres e os ciclistas.

De acordo com a ONU (Organização das Nações Unidas), a densidade populacional nos centros urbanos não vai parar de crescer: a projeção é de que algumas regiões metropolitanas devem ter crescimento populacional de 145% até 2025. Um dos setores mais impactados com esse crescimento é o de transportes e, com ele, a economia nas cidades.

Para superar o déficit e fazer frente ao crescimento na demanda por mobilidade, a CNT (Confederação Nacional do Transporte) estima que sejam necessários R\$ 240 bilhões em investimentos para executar 343 projetos que visam a solução dos principais desafios desta área. A previsão está no Plano de Transporte e Logística 2014.

## DICAS DE SEGURANÇA PARA PEDESTRES E MOTORISTAS

### 05 dicas de travessia para os pedestres:

- 1 Segurança na travessia: Atravesse as ruas olhando para ambos os lados, respeite os sinais de trânsito e faixas para pedestres.
- 2 Comunicação com os motoristas: Antes de atravessar na frente dos veículos, faça contato visual com os motoristas para ter certeza de que eles te viram.
- 3 Travessia na faixa: Utilize a faixa de pedestres sempre que disponível. Quando não houver, procure outros locais seguros para atravessar, seja na esquina, em passarelas ou próximo a lombadas eletrônicas.
- 4 Pontos cegos: Não atravesse a rua por trás de carros, ônibus, árvores ou postes, pois a probabilidade de você não ser visto é grande.
- 5 Na contramão: Em estradas ou vias sem calçadas, caminhe de frente para o tráfego (no sentido contrário aos veículos).

### 05 dicas para motoristas evitarem atropelamentos:

- 1 Não induza o pedestre a atravessar mais rápido: Se caso o pedestre já tiver iniciado a travessia e, durante esse tempo o semáforo mudar, o pedestre tem a prioridade para concluir a travessia.
- 2 Dê a preferência: seja gentil e facilite a travessia. Quando houver faixa sem sinal luminoso, a preferência é do pedestre.
- 3 Atenção: Um atropelamento é sempre uma tragédia. Por isso, na proximidade de pedestres, reduza a velocidade e redobre a atenção.
- 4 Faixa de pedestres: Como o próprio nome já diz, a faixa é para a travessia dos pedestres. Não pare na faixa.
- 5 Buzina: Evite buzinar o tempo todo para pedestres. Isso só causa stress e sustos desnecessários, o que pode comprometer a segurança.

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



### CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 251. Utilizar as luzes do veículo:

- I - o pisca-alerta, exceto em imobilizações ou situações de emergência;
- II - baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:
  - a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;
  - b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;
  - c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta.



# ROAD DIETS: redesenhando as ruas em prol da segurança

Em setembro, o Departamento de Transportes dos Estados Unidos anunciou uma nova campanha para reduzir os acidentes envolvendo pedestres e ciclistas. A iniciativa prevê intervenções no design para garantir que as ruas sejam mais seguras e eficientes para as pessoas que se deslocam a pé e de bicicleta – que sejam desenhadas de forma a promover o comportamento prudente no trânsito.

Uma das ações planejadas é a criação de um guia de road diets – medida capaz de gerar uma redução média de 29% no número de acidentes, podendo alcançar a marca de quase 50% em cidades menores, de acordo com as mudanças de design efetuadas. Basicamente, o que o modelo promove é uma redistribuição do espaço: estradas com menor volume de tráfego são redesenhadas para abrir espaço para ciclistas e pedestres.

O conceito de road diets surgiu como resposta a uma prática conhecida: alargar ruas quando atingido um determinado número de carros passando por elas diariamente. A velha lógica de que destinar mais espaço aos carros diminuiria os congestionamentos



**Pequenas mudanças estruturais podem impactar positivamente a segurança para pedestres e ciclistas (Foto: New York City Department of Transportation/Flickr)**

em lugar de apenas atrair novos carros. Estudos já mostraram que, mesmo quando resultam no aumento da capacidade da via, a duplicação ou alargamento de ruas também provoca mais lentidão, diminuição da velocidade média e mais acidentes.

As road diets operam no sentido oposto, recuperando o espaço excessivo dedicado aos carros sem prejudicar o fluxo e, ao mesmo

tempo, melhorando a segurança e a mobilidade. A mudança se dá quanto ao número de pistas destinadas aos carros e pode seguir diferentes modelos:

De três faixas para duas, quando uma das faixas é removida para dar espaço a uma ciclovia – mantendo a fluidez dos veículos e podendo reduzir os acidentes em até 63%. De quatro faixas para três, permitindo a construção de

duas faixas exclusivas para bicicletas, uma em cada lado da via, e até mesmo alargar as calçadas. Entre outros modelos.

Só a redução do índice de acidentes seria o suficiente para comprovar os benefícios das road diets, mas este não é o único benefício da medida. Com as mudanças, o número de pessoas caminhando e pedalando tende a aumentar, uma vez que o espaço liberado atrai mais ciclistas e pedestres e velocidade mais baixa dos carros torna o ambiente mais seguro. Além disso, o custo não é alto: quando programa-

das junto à manutenção regular das vias, as road diets não requerem mais do que a tinta necessária para repintar as faixas desenhadas. Ao modificar as falhas de design que tornam as ruas inseguras e propícias à ocorrência de acidentes, é possível garantir mais qualidade de vida para as pessoas no ambiente urbano em três frentes: qualificando a mobilidade, oferecendo segurança e salvando vidas.

## Trânsito é responsável por 38% das mortes acidentais de crianças

**Na Semana Nacional do Trânsito a ONG Criança Segura ensina motoristas a serem mais prudentes e as crianças a não perderem a vida no trânsito**

O trânsito é o responsável pelo maior número de óbitos de crianças por acidentes no país. Indiscutivelmente, os pequenos estão muito mais vulneráveis aos perigos do sistema viário: eles podem estar desacompanhados de um adulto no trânsito; têm dificuldade de julgar tempo e distância, consequentemente a velocidade dos carros; têm pouca experiência no trânsito; por sua pequena estatura podem não ser vistos pelos motoristas; misturam imaginação com realidade sendo capazes de acreditar que um carro pode parar instantaneamente à sua frente; não distinguem a direção do som; por ter a visão periférica limitada, não conseguem ver um carro que vem pela lateral.

Em 2013, segundo o Datasus, 1.791 crianças de até 14 anos morreram vítimas do trânsito. Deste total, 30% corresponderam aos atropelamentos, 30% aos acidentes com a criança na condição de passageira do veículo, 9% como passageira de motocicleta, 6% na condição de ciclista e os 25% restantes corresponderam a outros tipos de acidentes de trânsito. Além das mortes, 14.150 crianças foram hospitalizadas vítimas de acidentes de trânsito.

## Simulador vira lei com apenas 3% das autoescolas adaptadas

A menos de quatro meses do início da vigência do uso de simuladores de direção veicular no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), menos de 3% das autoescolas adquiriram os equipamentos necessários para oferta das aulas, mas segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), desta vez a regra é para valer e promete a publicação de portaria regulamentando o uso ainda neste mês.

A especialista em normas para segurança de trânsito, Sheila Borges explica que o simulador de trânsito é fornecido por cinco empresas que foram credenciadas e

homologadas pelo Denatran. De acordo com a especialista, essas empresas têm a quantidade suficiente de equipamentos para fornecer para todas as autoescolas, além disso, elas podem utilizar de forma compartilhada o equipamento. “Um centro de formação de condutores não é obrigado a ter um simulador, todo o aluno vai ser obrigado a passar, mas o centro de formação de condutores podem usar de forma compartilhada”, esclarece a especialista em segurança.

“O equipamento pode ser comprado, mas também pode ser utilizado em comodato, que é custo zero para o centro

a formação de condutores”, afirma. Sheila Borges ainda afirma que o uso do equipamento não deve onerar o centro de formação de condutores e nem o aluno, pois as aulas de simulador são substitutivas às aulas práticas.

Segundo a especialista, estudos demonstram que o aluno que passou por treino em simuladores de direção é aprovado com mais facilidade prova prática. Com o simulador, que é um ambiente mais seguro e ele fica mais tranquilo em absorver aquele conteúdo. Em uma das aulas os alunos são apresentados inclusive à direção sob efeito do álcool, ressalta Sheila Borges.



## CARTAS

### RODÍZIO EM SP

Eu sempre uso o aplicativo para celular Waze. Ele me ajuda a encontrar locais no meu dia-a-dia, pois trabalho com entregas. Agora com esse novo suporte do aplicativo ficará muito melhor. Ao indicar as rotas que tem o rodízio, eu não irei ficar preocupado em qual local devo passar sem levar uma multa. Além disso, todo mundo deveria contribuir com as informações do aplicativo.

**Gerônimo Alcântara – São Paulo/SP**

### LIBERDADE INJUSTA

Assim como o presidente do Monatran, eu fiquei perplexo com a liberdade do filho do cirurgião Pitanguy. É um absurdo como o dinheiro alivia a pena de assassinos como este. Infelizmente, em nosso país, a justiça tarda e, muitas vezes, ainda falha.

**Rafael Gentil – Rio de Janeiro/RJ**

### PONTE HERCÍLIO LUZ

O Deinfra é irônico ao dizer que as obras da ponte Hercílio Luz estão dentro do cronograma. Sabemos que a instituição se refere a esta etapa da obra, mas dar tal afirmação é realmente engraçado, já que desde a década de 80 a ponte está em obras e já foram gastos milhões de reais dos cofres públicos. Eu vi a ponte ser fechada, mas ainda quero passar por ela mais uma vez na vida.

**Silvani Sanches – Florianópolis/SC**

### DIA MUNDIAL

Interessante saber do dia mundial em Memória das Vítimas de Trânsito. Como o Dr. José Roberto Dias escreveu, é hora de aproveitarmos essa oportunidade para percebemos que os acidentes de trânsito já são uma epidemia em nosso país, matando mais do que muitas doenças. É hora de lembrarmos das vítimas do passado para não sermos vítimas do futuro.

**Bianca Morais – Porto Alegre/RS**

### TRANSPORTE DE ANIMAIS

Eu tenho um cachorrinho, ele tem 12 anos e infelizmente sempre transportei ele de forma irregular. Eu não sabia dessa legislação específica para o transporte de animais. Amo tanto o “Toby” que não quero que ele corra risco algum, por isso acabei de comprar o cinto de segurança específico. Obrigado Monatran pelo alerta!

**Eclair Almeida – Campo Grande/MS**

### MENOS VELOCIDADE

Independente de afinidade partidária, esse prefeito Haddad (São Paulo/SP) foi corajoso. Diminuir a velocidade nas marginais foi uma atitude que demonstra que ele quer o melhor neste ponto. Se todos os governantes tomassem decisões com o mesmo objetivo, e não eleitoreiro, teríamos um país melhor.

**Evandro Santos – São Paulo/SP**

### GESTÃO

Sem dúvida alguma, como frisou o Dr. Ildo Rosa em seu artigo, é um absurdo a convivência entre os diferentes órgãos estaduais, ou melhor, a falta dela. Parece que não se comunicam. A burocracia gerada pelas BRs, rodovias estaduais e ruas e avenidas municipais são mais um atraso para o bom desenvolvimento das cidades e um grande entrave para a mobilidade.

**Gerson de Souza - Brasília/DF**

### ARROZ

Muito interessante a explicação da lógica do arroz! Até ler a matéria no jornal do Monatran, nunca havia entendido por que o trânsito melhora quando se diminui o limite de velocidade. Porém, imaginando a cena dos grãos de arroz passando pelo funil (o funil são as avenidas e o arroz, os motoristas), me fez compreender que, com a menor velocidade, fica mais fácil passar pelo espaço apertado. O problema, no entanto, continua sendo aqueles espertinhos que sempre querem furar a fila.

**Célia Coelho – São José/SC**



# Três dos trechos mais perigosos da BR-101 ficam na Grande Florianópolis

Ficam em Santa Catarina três dos trechos mais perigosos da BR-101. A informação está no relatório Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais, divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). O trabalho foi feito com base nos dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

A desatenção dos motoristas foi causa de 32% das mortes nas rodovias federais brasileiras. No estado, foram 537 mortos em 2014 nas rodovias fiscalizadas pela PRF.

O trecho mais perigoso da BR-101 fica no Espírito Santo. Já Santa Catarina tem o segundo trecho com mais acidentes com mortes da rodovia, em São José, na Grande Florianópolis (entre os quilômetros 200 e 210).

O estado também aparece na 8ª posição, com o trecho entre os quilômetros



Luiz Graziano, Inspetor da PRF

210 e 220, em Palhoça, e na 20ª, com o trecho de Biguaçu, entre os quilômetros 190 e 200.

Em Santa Catarina, estão 3% das rodovias federais - mas o número de acidentes nessas estradas representa 10% do total registrado no país, no ano passado. O estado é o quarto com o maior número de acidentes com mortos no Brasil, atrás Mi-

nas Gerais, Bahia e Paraná.

Segundo o relatório, no trecho de São José, ocorreram 1,5 mil acidentes em 2014, nos quais morreram seis pessoas. Em Palhoça foram 822 acidentes, com nove mortes. Biguaçu registrou 311 acidentes, com cinco mortes.

De acordo com o chefe de comunicação da Polícia Rodoviária Federal em Santa

Catarina, Luiz Graziano, o fato de trechos da Grande Florianópolis aparecerem entre os mais perigosos da BR-101 aponta para uma peculiaridade da região.

“Nesta área temos um número elevado de veículos por habitante, além da presença de moradores nas margens das rodovias. Neste trecho, há um fluxo intenso em função de interesses variados, desde o trânsito urbano até o transporte de cargas, com uma movimentação intensa em função da vida noturna da região”, atesta o policial.

## DESATENÇÃO E ABUSOS

No estudo divulgado pelo Ipea, Santa Catarina aparece como o 2º estado com o maior número de acidentes, o 4º em número de mortos e o 3º em feridos. No Brasil, aproximadamente 8 mil pessoas perderam a

vida em 2014 e cerca de 100 mil ficaram feridas em 169 mil acidentes nas rodovias federais.

Esses números refletem um aumento de 50,3% no número de acidentes no ano passado. O número de mortes também cresceu em relação ao ano anterior, o que representa um aumento de 34,5%. O número de feridos subiu 50%, de acordo com o estudo.

“Só na Grande Florianópolis, temos uma circulação de 170 mil veículos por dia. Tudo isso gera um grande estresse, que motiva abusos como excesso de velocidade, álcool e ultrapassagem em local proibido. O uso de celular ao volante é um problema de educação sério que pode ocasionar consequências fatais”, explica Graziano.



Marcelo José Araújo\*

## ESPAÇO LIVRE

### Guia rebaixada para entrada e saída

Casa e carro são conquistas e sonhos que se completam, e tendo um carro será necessário guardá-lo, e se possível em casa. Para isso é necessário deslocá-lo da via pública até dentro do imóvel, utilizando-se da regra do Art. 29, inc. V do Código de Trânsito que permite o trânsito sobre passeios, calçadas e acostamentos com o objetivo de entrar ou sair de imóveis. Para que se exerça esse direito, é necessário que a guia da calçada esteja rebaixada de forma a não se tornar um obstáculo causador de danos no veículo. Portanto, a guia da calçada é rebaixada com o objetivo de entrada e saída de veículos, e consequentemente é infração estacionar onde ela existir e seu objetivo for dessa entrada e saída, conforme prevê o Art. 181, IX do Código de Trânsito. Dessa breve explanação é possível primeiramente concluir que não há infração se houver estacionamento diante de uma guia rebaixada que não tenha a função de entrada e saída de veículos, como seria o exemplo de um imóvel em cuja entrada tenha sido feito um muro sem portão, mas, a guia não tenha

sido refeita, uma vez que será infração o estacionamento diante de guias rebaixadas que tenham a destinação de entrar e sair.

Uma situação mais delicada é a de quem utiliza a guia seja única e exclusivamente uma pessoa, dona do imóvel e do automóvel, e justamente por esse motivo entende que poderia estacionar seu veículo diante dessa guia, considerando que ninguém seria prejudicado por esse ato, já que só ele poderia potencialmente usá-la. Aí entramos primeiramente numa questão gramatical da regra citada de que a guia seja destinada à entrada e saída do imóvel, sem estabelecer ou selecionar qualquer regalia ou exceção, não sendo função do agente de fiscalização fazer essa avaliação. Da mesma forma, é nossa opinião de que a guia não foi colocada ali como forma de tornar privativa uma “vaga” de estacionamento em via pública, portanto, ao pleitear esse benefício o proprietário do imóvel estaria se apropriando de uma área pública, desviando os objetivos que se destina a guia. Se de outra forma entendêssemos, estaríamos acolhendo

a hipótese que esse proprietário do imóvel locasse o espaço, e o tornasse extensão do imóvel. Difícil seria no caso dos condomínios, tanto horizontais quanto verticais (prédios), nos quais há apenas uma entrada para vários imóveis. Não poderíamos deixar de lembrar que se isso fosse possível haveria diferença de tratamento nas vias onde o estacionamento é proibido em relação àquelas onde ele é permitido, pois, imagine que o proprietário estacionasse defronte ao imóvel, na guia rebaixada, mas, em prejuízo do fluxo da via que não permite estacionar.

Feitas as considerações acima, e cientes que haverá divergência nos entendimentos, é que nossa conclusão que se constitui em infração de trânsito, média, estacionar diante da guia, desde que destinada à entrada e saída de veículos, mesmo que o veículo seja da única pessoa a utilizá-la para entrar e sair do imóvel.

\* Advogado e Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Mobilidade da OAB/PR - advon@netpar.com.br

# AEROPORTO HERCÍLIO LUZ

## Governo repassa R\$ 33 milhões para novas etapas das obras de duplicação do acesso

Foram assinadas no dia 1º de outubro, em Florianópolis, duas novas etapas para a obra de duplicação da rodovia de acesso ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz. A empresa PLM Construções assumirá o segundo lote, que abrange a duplicação de trecho de 6,48 quilômetros, entre o acesso à SC-405 e o terminal do aeroporto, no valor de R\$ 28,3 milhões. E a MLA Construções será responsável por trabalhos complementares, construção de um viaduto em frente ao Estádio da Ressacada e reforma da ponte sobre o Rio Tavares, no valor de R\$ 4,9 milhões. Os recursos são do Pacto por SC e o prazo para execução das obras é

de 720 dias.

Assinaram a ordem de serviço o governador Raimundo Colombo; o presidente do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), Wanderley Agostini; o secretário de Estado da Infraestrutura, João Carlos Ecker; e o prefeito de Florianópolis, Cesar Souza Júnior.

“Essa obra vai ser uma grande conquista para todo o Sul da Ilha de Santa Catarina, uma região desenvolvida e que está crescendo cada vez mais. O novo acesso vai garantir melhor mobilidade, mais segurança e vai contribuir para a promoção do turismo e da qualidade de vida dos moradores da região”,



Foto: Julio Cavalheiro / Secom

destacou Colombo.

O governador lembrou que as obras do primeiro lote estão avançando em ritmo acelerado. A ordem de serviço foi assinada em agosto e a PLM Construções também foi a vencedora. O primeiro lote compreende duplicação de trecho de 3,55 quilômetros no bairro Carianos, entre o trevo da Seta

e o Estádio da Ressacada. O investimento é de R\$ 23,1 milhões.

O presidente do Deinfra, Wanderley Agostini, explicou que a opção de dividir a obra completa do novo acesso ao aeroporto em diferentes lotes vai contribuir para a agilidade na realização dos trabalhos. Após o ato desta quinta, fica faltando apenas

a ordem de serviço para o último lote, que depende de questões ambientais. Este último lote fará a ligação entre os outros dois trechos da rodovia.

“Essa obra terá impactos na questão turística, esportiva e principalmente na mobilidade do Sul do Ilha. É uma obra que atende não só à demanda do aeroporto, mas de toda uma comunidade que vive na região”, acrescentou o prefeito de Florianópolis, Cesar Souza Júnior. O prefeito aproveitou a cerimônia para sugerir que o elevador que integra o trecho receba o nome João Nilson Zunino, em homenagem ao ex-presidente do Avaí, falecido em 2014.



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