



MULTAS MAIS CARAS



A partir do mês de novembro as multas de trânsito terão valores majorados. O objetivo é inibir as infrações, reeducando o motorista. (Pág. 4)

A importância do encosto de cabeça nos veículos

Página 3

Sai do papel integração do transporte coletivo da Grande Fpolis

Páginas 6

Esqueça o carro: Agora a bola da vez é Cidade caminhável

Páginas 8

CNM: Plano de Mobilidade Urbana tem prazo prorrogado

Página 9

EDITORIAL

Lei dos faróis

Como já imaginávamos, cerca de um mês e meio depois da Justiça suspender a aplicação de multas para motoristas que trafegarem por rodovias com o farol desligado, a Lei dos Faróis está de volta. Órgãos de trânsito de todo o país estão autorizados a retomar a fiscalização e impor as penalidades cabíveis para motoristas que trafegarem por rodovias com o farol desligado, nas estradas em que houver sinalização clara sobre o assunto.

Um ofício com o novo entendimento foi enviado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) aos órgãos locais, no dia 19 de outubro. Na prática, isso significa que as multas podem ser aplicadas sempre que não houver “ambiguidade” sobre a necessidade do farol – nas estradas em área rural e nos trechos urbanos que estiverem devidamente sinalizados, por exemplo.

Para dar margem às “complicações” jurídicas, o Denatran não emitiu regras específicas sobre a sinalização que deverá ser aplicada. Mas, a princípio, as placas devem seguir o mesmo padrão que já é adotado para outros avisos em rodovias, como a delimitação dos trechos sob concessão (onde é cobrado pedágio).

A “Lei dos Faróis” entrou em vigor em 8 de julho e determina que o farol baixo seja usado em todas as rodovias, mesmo durante o dia. O farol baixo é o que as pessoas chamam de farol, até então exigido para todos os veículos somente durante a noite e dentro de túneis. Todavia, com a “nova” lei, o descumprimento é considerado infração média, com 4 pontos na carteira de habilitação e multa de R\$ 85,13 e, em novembro, o valor deve subir para R\$ 130,16.

Felizmente, observamos que na região da Grande Florianópolis, a maioria dos motoristas optou por continuar acendendo os faróis durante o dia, mesmo com a suspensão da aplicação das multas, em conformidade com a orientação do presidente do MONATran – Movimento Nacional de Educação do Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, publicada em sua coluna em nossa última edição. Aliás, para nós, não parece haver nenhum tipo de dificuldade em manter os faróis acesos no caso de dúvida se é ou não uma rodovia. Até porque, na região, entramos e saímos de rodovias o tempo todo e é difícil manter a dinâmica de apagar e acender os faróis somente nas vias obrigatórias. As motos já utilizam as luzes durante o dia e a noite, em todos os lugares, há tantos anos.

Por fim, é lamentável como a desorganização e a insegurança jurídica imperam no nosso país. Uma medida tão simples e tão necessária foi mais uma vítima da desmoralização da legislação de trânsito que, muitas vezes, acaba por acarretar na lista das leis que “não pegam” no Brasil. Esperamos que isso não ocorra desta vez. A segurança viária agradece!

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



APLICATIVO DO BEM

Com o objetivo de educar, mas sem “impor”, o aplicativo Trekken segue o conceito de game sério com a intenção de incentivar, de forma lúdica, o comportamento responsável no trânsito. De



forma automática e sem necessidade de equipamento instalado no veículo, o Trekken utiliza os sensores existentes nos smartphones para traçar o perfil de condução em um indicador simples chamado de “nota”, que varia entre os valores 0 e 10 para demonstrar se o motorista é agressivo ou responsável, respectivamente. Para auxiliar na reeducação, o aplicativo armazena a rota percorrida, em conjunto com as manobras detectadas, para ajudar o motorista a identificar os seus pontos fracos e, com isto, reduzir custos com

manutenção e combustível.

O Trekken App é gratuito e está disponível para download no Google Play. O aplicativo já ultrapassou a marca dos 5.500 downloads com uma média excelente de avaliação dos usuários (4,6) e acumula prêmios e participações nos melhores eventos especializados em inovação no Brasil: InfoStart 2014 (Ed. Abril, Revista InfoExame), Inovativa Brasil, Campus Party, Starse Demo Day (Info Money), Encontre um Anjo (Pequenas Empresas & Grandes Negócios), etc.

ÔNIBUS ELÉTRICO COM WI-FI

Estão em andamento, na capital paranaense, os testes com o ônibus elétrico híbrido da Volvo Bus Latin America,

que pode andar até 100% do tempo apenas com eletricidade. Com tecnologia plug-in, o elétrico híbrido permite a re-



carga de bateria em pontos de embarque e desembarque de passageiros, levando, no máximo, 6 minutos para efetuar uma carga total.

Além da redução significativa na emissão de poluentes, o modelo híbrido ainda oferece aos passageiros mais conforto, já que o veículo é mais silencioso e oferece ar-condicionado e internet wi-fi.

 **monatran**

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

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

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

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

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

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



A importância do encosto de cabeça nos veículos

Nos últimos dias, uma imagem com a informação de que o encosto de cabeça do carro pode ser retirado para quebrar os vidros do veículo, em casos de incêndios ou emergência, tem sido curtida e compartilhada em diversas redes sociais. A imagem afirma ainda que os equipamentos “são deliberadamente destacáveis e afiados” e que os “vidros do carro são facilmente quebráveis por dentro”.

Apesar de não termos encontrado declarações oficiais sobre o assunto por parte das montadoras, existem depoimentos de pessoas que afirmam já ter utilizado a técnica com sucesso e até visto reportagens específicas sobre o tema no Japão.

Todavia, alguns pontos parecem não fazer muito sentido. Por exemplo, por que um equipamento tão importante para prevenir graves lesões em caso de acidente seria tão fácil de destacar? Aliás, em muitos modelos de automotores, é preciso quase desmontar o banco inteiro para conseguir retirar o encosto de cabeça. Além disso, ser “afiado” não nos parece uma característica adequada para um dispositivo que fica tão próximo de uma área vital como a cabeça.

De qualquer maneira, a referida imagem viral serviu para levantar um debate interessante quanto a possibilidade de se utilizar instrumentos para ajudar a quebrar o vidro do carro que, numa emergência, poderiam ser também o extintor de incêndio ou alguma outra ferramenta que o motorista carregue, como um martelo.

Mais do que isso, é importante lembrar que o encosto de cabeça é um item de segurança extremamente importante que, aliás, passará a ser obrigatório a partir de 2018 em todos os veículos que rodam no Brasil.

Esse acessório não é muito lembrado quando se fala em segurança, mas o seu uso correto pode prevenir graves lesões em caso de acidente, especialmente em casos de colisão traseira, sendo tão importante quanto o cinto de segurança. Isso porque em colisões traseiras, é comum o relato do efeito chicote nos passageiros do veículo que foi atingido. Ele tem esse nome porque o impacto de um veículo na traseira de outro projeta à frente os ocupantes do carro que está adiante. Com a batida, o cinto de segurança segura o corpo das pessoas – mas não o pescoço e a cabeça. Com isso, a coluna cervical, na região do pescoço, pode projetar-se rapidamente para frente e, logo em seguida, para trás. Mais ou menos como um elástico ou chicote – daí o nome.

Uma das maneiras de prevenir as lesões na coluna cervical é ajustar corretamente o encosto de cabeça do banco. Por esse motivo o apoio não é um item de conforto e nem estético, mas sim um importante item de

segurança.

Ajustando corretamente o dispositivo, no caso de uma colisão traseira, o encosto evita uma movimentação exagerada do pescoço e cabeça. Para fazer o ajuste, o manual do veículo deve ser consultado, mas normalmente a recomendação é que a altura do encosto deve estar regulada no centro posterior da cabeça ou até 3 cm acima. Esse hábito deveria ser tão comum quanto colocar o cinto de segurança. Além do condutor, os passageiros também devem ajustá-lo.

Sem o apoio, a cabeça fica desprotegida podendo se movimentar livremente para frente e para trás, o que pode provocar sérias lesões no pescoço e na coluna cervical e comprometer os movimentos dos braços e das pernas.

Eu não sabia disso!



Os encostos de cabeça dos bancos dos carros são deliberadamente destacáveis e afiados, de modo que possam ser utilizados para quebrar o vidro do carro em caso de incêndio e/ou emergências. Os vidros dos carros são facilmente quebráveis por dentro. Poucas pessoas sabem sobre isso e, portanto, não pode salvar-se em situações emergenciais. Por favor, compartilhe com o maior número de pessoas.

CRIME

Você sabia que fotografar vítimas mortas em acidentes é crime? Pois é! A legislação substantiva penal, em seu art. 212, disciplina essa conduta como vilipêndio a cadáver, com pena de prisão de até três anos de detenção. Infelizmente, é muito comum vermos curiosos fotografando momentos trágicos e, corriqueiramente, acabamos recebendo esse tipo de imagem via WhatsApp.

Todavia, queremos reforçar que fotografar um cadáver só pelo fato dele estar em via pública não é justificado por nenhum ato acobertado por lei, pois, é contaminado de vício moral que não legitima essa atitude. Só isso basta para preencher o preceito primário do art. 212, do Código Penal, pois, guardar imagens de pessoas mortas, sem cunho científico, mas apenas por uma vontade pessoal é um procedimento penalmente punível. E se ainda divulgar a imagem guardada poderá responder civilmente pelo dano moral sofrido pelos familiares das vítimas.



AOS CURIOSOS

Além da questão criminal, ainda tem a questão do trânsito. Se o motorista parar ou estacionar o veículo em uma das faixas, mesmo que seja rapidinho para fotografar um acidente, pode perder 7 pontos na CNH (Carteira Nacional de Habilitação) e ser multado em R\$ 191,54. Caso o motorista fique parado na pista, a infração passa ser grave, o motorista pode ser multado em R\$ 127,00 e perder 5 pontos na CNH. Se o motorista estacionar no acostamento só por curiosidade também é infração, e pode ser multado em R\$ 54,00 e perder 3 pontos na CNH.

A PARTIR DE NOVEMBRO

Multas ficarão mais caras

Quem for pego pela dirigindo alcoolizado ou se recusar a fazer o teste do bafômetro, a partir do dia 1º de novembro, pagará uma multa muito superior ao valor cobrado atualmente, que é de R\$ 1.915. Devido a mudanças na legislação de trânsito, o valor subirá para R\$ 2.934,70 e o motorista ainda terá a carteira de habilitação suspensa pelo prazo de 12 meses.

Outras infrações também ficarão mais caras. É o caso do motorista que for pego falando ao celular ou manuseando enquanto dirige: de infração média (multa de R\$ 85,13) para gravíssima (R\$ 191,54). A lei ainda prevê infração média para quem dirigir utilizando fones de ouvido ou celular. E quem estacionar indevidamente em vaga de idoso ou deficiente perderá sete pontos na carteira.



O processo de suspensão também ficará mais ágil. A mudança prevê que o processo de suspensão do direito de dirigir para as infrações que preveem essa penalidade (embriaguez, excesso de velocidade acima de 50% do limite e rachas, por exemplo) será instaurado concomitantemente à aplicação da multa,

reduzindo o tempo de tramitação para a penalização do condutor infrator.

O prazo de suspensão para quem atingia os 20 pontos, na antiga redação, partia de um mês até 12 meses. Na nova redação, o prazo de suspensão para esse condutor parte de seis meses e vai até um ano (oito meses até dois anos na

reincidência dentro de 12 meses). Para as infrações que preveem suspensão e não tem prazo específico determinado pelo Código Brasileiro de Trânsito, varia de um a 12 meses. A partir de 1º de novembro, será de dois a oito meses (oito a 18 meses na reincidência dentro de um ano).

A Lei 13.281 também traz mudanças nas competências de alguns órgãos de trânsito, na velocidade máxima em rodovias, nas multas para veiculação de publicidade irregular, na responsabilidade pela sinalização de estabelecimentos privados de uso coletivo, nas regras para circulação de estrangeiros, nos procedimentos de leilões, entre outros.

De acordo com o coordenador da Operação Lei Seca do Estado do Rio, tenente-coronel da Polícia Militar, Marco Andrade, para que o trânsito seja humanizado, é necessário a contribuição de todos. Existe o esforço legal de tentar inibir as transgressões através das penali-

zações. A multa é para chamar a atenção.

“O grande objetivo é a reeducação, não temos prazer em multar”, explicou.

Iniciada em 2009, a Lei Seca trouxe uma mudança para a realidade da segurança nas ruas e estradas do Estado do Rio e de todo o País. Segundo dados do Instituto de Segurança Pública (ISP) e do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o número de mortes em 2009 foi de 59 por 100 mil veículos. No ano passado, ficou em 29 para cada 100 mil veículos, uma redução de aproximadamente 50%.

Segundo o coronel Marco Andrade, “quando começamos, há sete anos, 20% dos motoristas eram flagrados sob efeito do álcool. Hoje, este número caiu para 7%. Da mesma forma, esperamos um amadurecimento com relação ao uso do cinto de segurança no banco de trás, com a não utilização do celular ao volante e o respeito às regras de velocidade. Precisamos que a sociedade compre essa ideia”, afirmou.

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), o Brasil é o quarto país do mundo com o maior número de mortes em acidentes de trânsito por ano. O país tenta cumprir uma meta estipulada pela Organização das Nações Unidas (ONU): uma redução em 50%, no período 2011-2020, de casos fatais em acidentes viários.

51,8% dos motoristas brasileiros usam celular no trânsito, diz pesquisa

Pesquisa realizada pela concessionária Arteris, que ouviu 1,3 mil pessoas pelo país, mostrou que 51,8% dos entrevistados usa o celular nas estradas e cidades brasileiras e 69,8% dos entrevistados consideram o trânsito no Brasil perigoso. Mesmo assim, 88% dos motoristas não se acham imprudentes.

No trânsito, basta olhar para os dois lados para verificar, de perto, o que diz a pesquisa. Boa parcela dos motoristas, falando no celular enquanto dirigem.

O risco, parece que todos ignoram. Especialistas afirmam que usar celular por apenas cinco segundos, em uma velocidade baixa, de 60km/h, é o mesmo que percorrer 83 metros às cegas.

A pesquisa mostra também que 60,5% dos entrevistados afirmaram que respeitam as leis de trânsito. Mesmo assim, 30% desse grupo admitem ter levado uma multa nos últimos 12 meses. A conclusão da pesquisa



revela, portanto, que é preciso um trabalho de conscientização do motorista para mudar o comportamento. “Esse resultado mostra que o brasileiro não vê o perigo do uso do celular no trânsito, parece que ainda não se deu conta das consequências que esse ato pode ter”, diz Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

Em novembro, a multa para dirigir segurando ou manuseando o celular será gravíssima, no valor de R\$ 293,47.

Jose Roberto de Souza Dias *



É TUDO O QUE SE ESPERA!

Aproximam-se as festas de final de ano, período que as perigosas e superadas rodovias brasileiras receberão um número estupendo de veículos, em quantidade muitas vezes superior à sua capacidade operacional.

As condições técnicas das estradas, na última década, relegadas ao abandono, tornaram-se ainda mais perigosas nessa época do ano, quando o fluxo de veículos não cabe dentro das vias e de seus antigos traçados. Tudo isso torna-se explosivo quando se soma a um condutor estressado, mal habilitado, com baixo senso de cidadania, apressado e, pior ainda, que não se importa em beber e dirigir.

Mantidas essas circunstâncias pode-se até prever que mais uma vez se farão algumas campanhas oficiais tóxicas, alertando para os perigos das estradas e principalmente sobre o risco fatal de beber e pegar a estrada.

O que se assistiu em anos passados chega a beirar a hipocrisia. Na medida em que o calor aumentava, as telinhas eram invadidas a toda hora por um tsunami de cervejas geladas enaltecendo o verão, a praia, a beleza da juventude e o sucesso com o sexo oposto de copo na mão. No final dessas peças publicitárias, todos lembram, em uma fração de segundos, uma voz rápida sugere que se beba com moderação. Nesse oceano alcoólico, gotículas de bom senso dos patrocinadores ou chamadas oficiais para o exercício de uma cidadania responsável, pouco ou nada representaram.

O poderoso lobby das cervejarias, assim como foi o dos cigarros, joga com os interesses públicos tentando mostrar que a arrecadação sofrerá um duro golpe, se houver controle publicitário de seus produtos. Nada mais licencioso do que isso. Basta verificar o número de mortos, feridos e de

lesionados permanentes para se concluir que os acidentes de trânsito estão diretamente relacionados com o malfadado hábito de beber e pegar ao volante.

Entretanto, os malefícios da propaganda indiscriminada da cerveja são ainda maiores. Dados da Pesquisa Nacional de Saúde Escolar (PENSE), divulgado recentemente pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mostram que cresceu em 55% o número de adolescentes do último ano do ensino fundamental, que já experimentaram bebidas alcoólicas. Informa, também, que 21,4% já se embriagaram na vida e que as bebidas alcoólicas estão cada vez mais presentes na rotina dos adolescentes.

O álcool é considerado uma porta de entrada para outras drogas, causando sérios danos à saúde e compromete o rendimento intelectual, conforme afirma a *Dra. Andrea Hercowitz*, médica pediatra e especialista nesse assunto. Impossível não fazer analogia desses números com a propaganda cervejeira que em datas especiais invade a televisão, inclusive em eventos esportivos como os jogos de futebol.

A família, muitas vezes, é responsável na criação dos hábitos etílicos. É comum os pais beberem na frente de seus filhos e servirem bebidas alcoólicas em festas infantis. Pesquisas mostram que a iniciação ao álcool dos mais novos acontece entre os adultos.

O Poder Público também tem sua parcela de culpa nos acidentes de trânsito e no que ocorre com os adolescentes, na medida em que se deixa levar pelos interesses do lobby das cervejarias e dos bares e não coloca sob controle a publicidade indiscriminada que realizam e os locais onde instalam os pontos de venda. Em muitas cidades brasileiras é comum os prefeitos permitirem a instalação

de bares ao lado das escolas, nas calçadas, em total desrespeito aos escolares.

Exemplo emblemático é o da cidade de São Paulo. Na rua Manoel da Nóbrega, esquina com a Coronel Oscar Porto, a duas quadras da avenida Paulista e a 100 metros do Ministério Público de São Paulo, localiza-se o Colégio Santa Catarina de Sena. Pasmem! bem na esquina, grudado ao muro da tradicional escola, o prefeito Fernando Haddad autorizou a construção da Lanchonete Porto Caires. Agora quando as crianças e adolescentes passam pelo portão se misturam com as mesas do bar colocadas na calçada e seus barulhentos clientes tomando uma cerveja, sem qualquer constrangimento perante as famílias que vão buscar seus filhos.

Espera-se que neste momento que o novo governo tenta corrigir a rota do caminho, equilibrando as contas públicas, recuperando a previdência e tirando o Brasil do vermelho, tenha coragem, também, de enfrentar outros monstros que para serem derrotados precisam de vontade política para serem inscritos na agenda de prioridades nacionais.

Recuperar a ética pública, proteger a juventude brasileira e estimular um trânsito cidadão é tudo o que se espera!

** 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 – Cesusoc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária-NAV, Publishers & Editors-in-Chief do Twoflagspost.*

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 206. Executar operação de retorno:

- I - em locais proibidos pela sinalização;
- II - nas curvas, aclives, declives, pontes, viadutos e túneis;
- III - passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres e nas de veículos não motorizados;
- IV - nas interseções, entrando na contramão de direção da via transversal;
- V - com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos;



Integração do transporte coletivo na Grande Florianópolis COMEÇA A SAIR DO PAPEL

Diego Redel / Agência RBS

Representantes das prefeituras da região metropolitana de Florianópolis conheceram o projeto operacional de sistema de ônibus integrado elaborado pelo Observatório de Mobilidade Urbana da UFSC, no dia 11 de outubro, em reunião na Secretaria de Estado do Planejamento, na Capital. Participaram do encontro o superintendente de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis e secretário de Planejamento, Cassio Taniguchi, os prefeitos de Florianópolis, Cesar Souza Junior, e de Biguaçu, Ramon Wollinger, além do secretário de Planejamento de São José, Sidnei Machado.

“O objetivo do projeto é racionalizar o sistema, pois existem muitas superposições de linhas municipais com metropolitanas, superposição de linhas de empresas com outras empresas, isso gera desperdício e ineficiência do sistema. A partir da implantação de uma infraestrutura de terminais de integração, de faixas exclusivas de ônibus, com corredores ou canaletas, você tem vários ganhos, principalmente o tempo das viagens de ônibus”, explicou o engenheiro da equipe do Observatório de Mobilidade da UFSC, André Fialho.

Uma das primeiras mudanças percebidas pelo usuário do transporte coletivo e que mora na região metropolitana será o fato de que não irá mais precisar vir até o centro de Florianópolis para se deslocar novamente até

o seu município. “Um jabuti na mobilidade que nasceu da falta de planejamento integrado na região metropolitana, mas que parece estar em vias de extinção”, destacou o jornalista Rafael Martini em sua coluna no jornal Diário Catarinense.

O projeto segue as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus) de implantar BRT (Bus Rapid Transit) na ligação Ilha-Continente complementado por linhas alimentadoras que fazem distribuição dos passageiros nos bairros da região metropolitana de Florianópolis. A estimativa é que haja economia de 20% da quilometragem rodada pelos ônibus e 10% da frota com a racionalização das linhas e a reorganização da rede continental de transporte público, ligando os municípios da Grande Florianópolis.

O BRT de 1º nível, ou seja, corredores de ônibus com operação em vias segregadas, estações de embarque e desembarque e sistema de bilhetagem pré-embarcado, terá extensão de 35,5 km. Já o BRT de 2º nível, que opera em faixas exclusivas à direita, conta com paradas de embarque e desembarque e sistema de bilhetagem embarcado, terá 22 km. O objetivo é priorizar o conforto do passageiro, maior frequência de ônibus e ganho de tempo nos percursos.

As prefeituras deverão ainda apresentar um detalhado estudo sobre os itinerários de Palhoça,



Rosália Pessato/Sec. Planejamento

São José, Biguaçu e Florianópolis e quais passam, ao menos, por mais de um município. A partir daí, serão identificadas as que irão se sobrepor aos BRTs e, por consequência, poderão ser substituídas pelo novo conceito de transporte coletivo. Um trabalho de planejamento complexo, mas fundamental para viabilizar o projeto.

A corrida, agora, também é contra o relógio, já que as mudanças passam necessariamente pela liberação da ponte Hercílio Luz. Como a obra de recuperação está em ritmo acelerado, as alterações na estrutura viária das cabeceiras da ponte e inte-

gração com os corredores de BRTs deverão estar prontos até 2018, quando a ponte deverá ser reaberta.

“Foi uma reunião muito positiva, pois cumprimos mais uma etapa do planejamento que era apresentar a proposta de operação do sistema de transporte público metropolitano aos prefeitos da região”, avaliou o superintendente de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis e secretário de Planejamento, Cassio Taniguchi.

**INFRAESTRUTURA
DEPENDENTE DE PPP**



O Governo do Estado propõe fazer uma parceria público-privada para implantação, manutenção e gestão da operação da infraestrutura do sistema BRT na região metropolitana de Florianópolis. Caberá à iniciativa privada no período de 25 anos:

- Implantação da infraestrutura - construção de vias, estações, paradas, terminais, sistema ITS (Sistema de Inteligência Operacional) e CCO (Centro de Controle Operacional); Manutenção da infraestrutura viária, estações, terminais e paradas, reposição de equipamentos e atualização tecnológica; ITS - Sistema de Inteligência Operacional:
 - Controle de tráfego e fiscalização
 - Sistema de portas de plataforma automáticas
 - Sistema de vigilância eletrônica
 - Informação do transporte em tempo real ao usuário
 - Acesso wi-fi gratuito nos ônibus, paradas, estações e terminais
 - Sistema de sonorização

Motoristas serão multados se som for audível do lado externo do veículo



Uma nova resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), aprovada no dia 19 de outubro, prevê que o som, independente do volume ou frequência, não poderá ser audível do lado de fora do veículo. Se for, o motorista será multado conforme o Código Brasileiro de Trânsito, com infração considerada grave e cinco pontos na carteira de habilitação. Para tanto, o agente de trânsito deverá registrar,

no campo de observações do auto de infração, a forma de constatação do fato.

A medida exclui barulhos produzidos por buzinas, alarmes, sinalizadores de marcha a ré, sirenes e demais componentes obrigatórios do próprio veículo. Veículos prestadores de serviço com emissão sonora de publicidade e divulgação serão permitidos desde que estejam autorizados. Já veículos de competição e entreteni-

mento devem usar o som em locais de competição ou de apresentação com permissão dos órgãos competentes.

Esta infração será enquadrada como grave no Código Brasileiro de Trânsito. A penalidade prevista ao motorista que cometê-la é multa de R\$ 127,69 – a partir de 1º de novembro será reajustada para R\$ 195,23 – e perda de cinco pontos na carteira de habilitação.

Bernard Bettega da Rosa *



O trânsito em portunhol

Os “sinais de fumaça” vindos do outro lado da fronteira nos assinalam claramente que já nos próximos dias sofreremos, especialmente nós que residimos em Florianópolis, uma invasão capitaneada por nossos Hermanos argentinos, ancorada na defasagem cambial o que torna o valor padrão de um simples bife com batata fritas servido em Buenos Aires equivalente em valor a um suculento “espeto corrido” em qualquer cidade brasileira.

A invasão desordenada sobrecarregará a rede hoteleira, as locações residenciais mas, acima de tudo, provocará de forma grave com incremento significativo do número de acidentes provocados, tanto pelo estado precário de alguns veículos com alto valor agregado no outro lado da fronteira mas por estarem em péssimo estado de conservação faz com que muitos aproveitem a vinda ao Brasil para procederem a uma “geral” no veículo, trocando pneus procedendo as revisões o que torna

a viagem de vinda uma verdadeira “roleta russa” onde até mesmo ônibus de excursão e caminhões se aventuram em precárias condições em busca da reforma em oficinas brasileiras.

Outro aspecto alarmante são as profundas diferenças na sinalização praticada em alguns países as quais envolvem as mais comezinhas regras de trânsito tais como as meras ultrapassagens consideradas inversas na Argentina, o que, especialmente nos dias chuvosos, provoca acidentes frontais considerados no Brasil como os de mais alta letalidade e relevância.

A ocupação das áreas de estacionamento nas áreas centrais ou nas principais vias de acesso às praias é outro grande problema. Tem-se tentado de todas as formas enquadrar os Hermanos pelo menos quando do estacionamento irregular mas toda tentativa esbarra na morosidade e na burocracia que cerca o processamento das infrações no Brasil.

Em temporadas passadas a Secretaria

de Turismo do governo de Santa Catarina, resumiu um reduzido prospecto que era entregue ao estrangeiro quando de sua apresentação no ponto alfandegado, com resultados que mesmo longe do esperado pode ter evitado inúmeros acidentes.

O que se espera é que ao mesmo tempo em que compartilhem a doce expectativa de que nossos Hermanos do Mercosul nos ajudem a superar a crise econômica devemos protegê-los para que nas próximas temporadas possamos continuar contando com suas presenças que certamente recuperarão a nossa economia através de um de seus importantes vetores que é o turismo.

* 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 MONATLAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Presidente do Conen/SC.

Tribunal europeu decide que tempo gasto indo e voltando do trabalho deve contar também como horas trabalhadas

Para a maioria dos trabalhadores, boa parte do seu dia é gasto em meios de transporte, indo para e vindo de seu trabalho – e costumeiramente é essa a parte mais desgastante e cansativa. Pois uma corte europeia de justiça decidiu que o tempo gasto em viagens para ir e vir de seus empregos também contarão como horas de trabalho, a serem pagas pelas empresas.

A decisão se aplica também aos prestadores de serviços sem escritório fixo em seus deslocamentos, e afetará milhões de pessoas na comunidade europeia. A ideia da corte é prezar pela saúde e segurança dos tra-

balhadores, que não podem ser forçados pelos contratantes a trabalhar mais de 48 horas por semana.

A decisão se deu a partir de uma empresa espanhola, que fechou seus escritórios regionais e manteve somente os escritórios principais, em grandes centros urbanos, aumentando intensamente o tempo de deslocamento dos funcionários até chegarem ao trabalho. “Fazer com que os trabalhadores paguem pelas decisões das empresas vai contra o objetivo de proteger suas saúdes e seguranças, que inclui a necessidade de um tempo regular de descanso”, afirmou a corte.





Esqueça o carro: A cidade caminhável é a bola da vez

No Brasil, ainda falta infraestrutura para se andar mais. Mas mudança de paradigma, com foco no pedestre, é tendência global

Ao longo do século 20, os carros dominaram o planejamento das cidades. Esse conceito pouco “andável”, interligado por vias expressas e viadutos, teve e tem impacto sobre a maneira como nos deslocamos, a forma de vivenciar o espaço urbano, sobre o meio ambiente e nossa própria saúde.

O relatório “Cities alive: Towards a walking world” (Cidades vivas: rumo a um mundo que anda a pé, em tradução livre), da empresa de engenharia Arup, fez um levantamento de 34 cidades globais com as maiores e menores taxas de caminhada. A mesma pesquisa traz, em um mapa-múndi, os dados nacionais de pedestres mortos em acidentes de trânsito.

Istambul, na Turquia, é a cidade com maior porcentagem de viagens feitas a pé, com 48%. Nas cinco piores posições da lista de viagens a pé estão quatro cidades americanas e uma canadense: Chicago, Toronto, Atlanta, Miami e Los Angeles (LA, a pior delas, tem apenas 4% de jornadas feitas a

pé). Rio de Janeiro e São Paulo aparecem, respectivamente, em 8º e 12º lugar em relação à campeã turca.

Este índice de “andabilidade” observado pelo relatório é também um indicativo do modelo de cidade predominante no mundo todo: a América do Norte, por exemplo, claramente se destaca como uma parte do mundo muito dependente do carro.

O QUE TORNA UMA CIDADE ‘CAMINHÁVEL’

Quando o espaço pelo qual se anda a pé é munido da estrutura necessária, esta pode até passar despercebida. Mas o pedestre certamente nota quando esse trajeto não prioriza as rotas caminháveis: calçadas quebradas ou muito estreitas, semáforos que não têm o tempo necessário para atravessar a rua, falta de acessibilidade para pedestres com necessidades especiais.

Um design urbano amigável para os pedestres é uma das chaves para tornar uma cidade caminhável. Rotas seguras para

andar a pé, equipadas com calçadas bem mantidas, bancos, iluminação e bebedouros, por exemplo, encorajam as pessoas a caminharem mais.

A PÉ PELAS CIDADES BRASILEIRAS

Em abril de 2016, as ONGs Cidade Ativa e Corrida Amiga lançaram a pesquisa COMO ANDA. Ela fez um levantamento das organizações que promovem a mobilidade a pé no Brasil, com o objetivo de identificar oportunidades e desafios, mapear e compartilhar dados das iniciativas nacionais que visam à construção de cidades caminháveis.

Um dos produtos da pesquisa é uma linha do tempo dos marcos da mobilidade a pé no Brasil, como a criação de calçadões, vias acessíveis aos pedestres, estatutos e leis que os protegem.

Outro permite consultar “como andam” os aspectos legislativos (como largura das calçadas, acessibilidade, sinalização, arborização, velocidade

máxima permitida na via) que afetam a mobilidade a pé, em cinco capitais brasileiras.

Para a plataforma Como Anda, a precariedade em que se encontra boa parte das calçadas nas cidades brasileiras vincula, em se tratando do debate nacional sobre mobilidade a pé, melhorias neste tipo de infraestrutura ao tema da acessibilidade. Ou seja, a inclusão de setores com necessidades especiais de deslocamento na dinâmica cotidiana da cidade passa, também, pelo investimento nas calçadas.

A organização destaca ainda que o Brasil está no estágio de discutir demandas básicas, como a presença de calçadas, rebaixamento de guias em cruzamentos, pavimentos homogêneos e contínuos em suas cidades. Nesse contexto incipiente, falar sobre mobilidade a pé é também debater o direito de ir e vir e o próprio direito à cidade.

POR QUE ANDAR PELA CIDADE É DESEJÁVEL

Em uma palestra para o TED chamada “A cidade andável”, o urbanista Jeff Speck estabelece uma relação direta entre as cidades caminháveis e a qualidade de vida de seus habitantes.

Segundo Speck, as cidades que ocupam as posições mais altas na pesquisa Mercer, um ranking anual das cidades do mundo com maior índice de qualidade de vida, são cidades caminháveis. Estão entre as dez melhores classificadas em 2016: Viena (Áustria), Vancouver (Canadá) e Copenhague (Dinamarca), todas conhecidas por seus planos de mobilidade dominados por pedestres e ciclistas.

O relatório “Cities Alive” define andar a pé como “a forma de transporte que libera menos carbono, a que polui menos, a mais barata e confiável e é também um ótimo nivelador social”. Ainda exalta que ter gente andando nos espaços urbanos os torna mais seguros para outras pessoas, e as deixa mais felizes.

CNM informa: prorrogado prazo para Municípios elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana

O governo federal publicou no dia 13 de outubro, a Medida Provisória 748/2016, que amplia o prazo para os Municípios elaborarem os respectivos planos de mobilidade urbana.

A execução dos planos está prevista na lei federal 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A lei versa sobre a obrigatoriedade de os Municípios com mais de 20 mil habitantes elaborarem o plano municipal de mobilidade urbana até abril de 2015. A Confederação Nacional de Municípios (CNM) explica que a existência do plano de mobilidade urbana é condição obrigatória para repasse de recurso da União correlatos a mobilidade urbana.

Portanto, desde abril de 2015, os Municípios que não elaboraram o plano, passaram a não ser prioridade em acessar recurso federal para a execução de obras de mobilidade urbana. A CNM explica que essa proibição não impacta os contratos firmados entre Municípios e governo federal anteriormente a data de 12 de abril de 2015, tampouco recursos advindos de emenda parlamentar, o chamado orçamento impositivo.

SETE ANOS A MAIS DE PRAZO

A CNM ressalta que os esforços municipalistas contribuíram para a publicação da MP 748/2016, que prorrogou o prazo para sete anos. Em outras palavras, a partir da data da publicação da MP, ou seja, 13 de outubro de 2016, os Municípios passam a ter mais sete anos para



elaborarem o plano de mobilidade urbana. Portanto, o prazo encerrará em outubro de 2023.

É fundamental que os Municípios integrem o plano de mobilidade urbana ao plano diretor local. Após o prazo de sete anos, os Municípios que não elaborarem o plano de mobilidade urbana ficarão impedidos de receber recursos da União destinados ao setor.

A CNM apoia a prorrogação do prazo, mas também assinala que é fundamental o comprometimento do governo federal em apoiar os Municípios com recursos e capacitação técnica. Dessa forma, os Municípios terão condições de adequarem sua estrutura e gestão de planejamento a política nacional de mobilidade urbana. A CNM entende que apenas a ampliação do prazo sem assegurar condições técnicas e orçamentárias para os Municípios não assegura o cumprimento da lei, nem aperfeiçoa a mobilidade urbana no Brasil.

AUXÍLIO A NOVOS GESTORES

Para auxiliar os novos gestores, a área técnica de Mobilidade Urbana da entidade elaborou o caderno técnico de Mobilidade Urbana Municipal: A Gestão do trânsito e o Plano de Mobilidade, que será lançado neste mês de outubro no evento Novos Gestores.

CONVITE



Participe do **Movimento Moto pela Vida** e abrace a causa da conscientização contra acidentes de motocicletas na Rodovia BR-101.



Data: **29/10/2016** | Horário: **08h**

Local: **SENAI São José** (Rod. BR 101, km 211, São José/SC.)

PROGRAMAÇÃO

8h – Início das Atividades:

- ✓ Simulador de motocicleta;
- ✓ Minicursos de manutenção de motos;
- ✓ Sorteios de brindes;
- ✓ Limpeza de capacete;
- ✓ Check-up SESI Saúde;
- ✓ Palestras educativas;
- ✓ Outras atrações.

9h30 – Lançamento:

- ✓ Apresentação das propostas para amenizar os índices de acidente;
- ✓ Depoimento da **atleta paralímpica JOSIANE LIMA**, da modalidade remo, natural de Florianópolis, vítima de acidente de moto. Josiane é medalhista mundial e paralímpica e vencedora de diversos prêmios na modalidade remo paralímpico.

12h – Encerramento

SORTEIO DE BRINDES!

PARTICIPAÇÃO DA ATLETA PARALÍMPICA JOSIANE LIMA.



NÃO TROQUE DE TRANSPORTE.
Pilote sua moto com inteligência.

FIESC

CREA-SC



FETRANCESC

senge-sc

Autopista Litoral Sul
arteris

ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

DEINFRA

DNIT DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

AB SANTA CATARINA



JUDICIÁRIO

Ministro suspende decisão que impedia prorrogação de licenças de táxi em Florianópolis (SC)

O ministro Teori Zavascki (foto), do Supremo Tribunal Federal (STF), concedeu liminar na Reclamação (RCL) 25369 para suspender a eficácia da decisão do Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJ-SC) que impedia o Município de Florianópolis (SC) de prorrogar, a partir do dia 7 de outubro, as permissões de taxistas não submetidas a licitação, sob pena de multa diária de R\$ 100 mil.

A decisão agora suspensa foi tomada em ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público estadual e, na prática, antecipa os efeitos da declaração de inconstitucionalidade da Lei Complementar Municipal 85/2001, decidida pelo próprio TJ-SC em ação declaratória de inconstitucionalidade também ajuizada pelo Ministério Público.

Essa ação é objeto do Recurso Extraordinário (RE) 760682, em trâmite no Supremo, interposto pelo Sindicato de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Florianópolis, o que levou o ministro Teori a entender plausível a alegação de usurpação da competência do STF. “Como o STF foi provocado a se manifestar, em grau de recurso, acerca de tema submetido a controle concentrado de constitucionalidade, não poderia o TJ/SC, a princípio, proferir uma nova decisão cujo teor se mostra incompatível com o que a própria Corte Estadual decidiu no julgamento da ação direta de inconstitucionalidade”, afirmou.

O ministro entendeu também que está evidenciado nos autos o perigo de dano irreparável, uma vez que o ato do TJ-SC impede que seja pleiteada a renovação das atuais autorizações ou permissões de serviço de táxi, o que colocaria imediatamente em situação de ilegalidade os particulares que ainda exploram os serviços nessas condições, “acarretando prejuízos à sua subsistência e ao interesse público”.

Assim, preenchidos os requisitos para a concessão de liminar,



o ministro Teori Zavascki suspendeu a decisão questionada e requisitou informações ao desembargador por ela responsável. **ENTENDA O CASO**

Em 2001, o Município de Florianópolis editou a Lei Complementar 85, cujo artigo 64 previa que as licenças de táxi seriam mantidas pelo prazo de 15 anos a contar da data de sua publicação. O Ministério Público do Estado de Santa Catarina ajuizou ação direta de inconstitucionalidade contra esse dispositivo, que foi julgada procedente pelo TJ-SC. O Tribunal, entretanto, modulou os efeitos da decisão para que tivesse efeito somente seis meses após o trânsito em julgado.

O Sindicato de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Florianópolis recorreu da decisão ao STF e, no momento, o RE que discute a matéria está em tramitação na Corte. Em seguida, o Ministério Público resolveu ajuizar uma ação civil pública para compelir o município a não prorrogar as licenças.

Em primeira instância, o juiz negou a liminar na ação civil pública por entender que somente o STF poderia modular em definitivo (ou cautelarmente), de maneira distinta da adotada pelo TJ-SC na ação declaratória de inconstitucionalidade, por isso o prefeito municipal poderia prorrogar o prazo das licenças. O Ministério Público então recorreu ao TJ-SC, e o desembargador daquela corte, considerando que o objeto das duas ações era distinto, concedeu antecipação de tutela para que o município não prorrogasse as licenças que venciam no dia 7 de outubro, sob pena de multa diária de R\$ 100 mil.

Município pagará R\$ 200 mil a motociclista que ficou paraplégico após acidente causado por buraco

A Segunda Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) aumentou de R\$ 42 mil para R\$ 200 mil o valor de indenização que o município de Joinville (SC) terá de pagar à vítima de um acidente causado por defeitos em via pública.

A vítima perdeu o equilíbrio quando sua motocicleta atingiu pedras e um buraco sem sinalização de advertência em uma rua de Joinville. A moto derrapou e colidiu com um muro, o que causou lesões na coluna e provocou a paralisia dos membros inferiores.

Em primeiro grau, o juiz condenou o município ao pagamento de danos morais (R\$ 42 mil), prejuízos com a moto (R\$ 1,3 mil) e pensão mensal vitalícia (R\$ 389,85). O Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) manteve integralmente a sentença.

DISSONANTE

Inconformada com o valor, que considerou “irrisório” diante das consequências sofridas (paraplegia, impotência sexual, perda de controle sobre a urina, incapacidade reprodutiva, entre outras), a vítima recorreu ao STJ para requerer danos morais e estéticos de R\$ 500 mil, pensão mensal de dois salários mínimos, 13º salário relativo à pensão e outras verbas indenizatórias.

Para o relator, ministro Herman Benjamin (foto), a



revisão do valor da indenização por danos morais somente é possível em casos excepcionais, quando exorbitante ou insignificante a importância arbitrada, “em flagrante violação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade” – o que, segundo ele, ocorreu no caso analisado.

Herman Benjamin conside-

rou que a fixação do dano moral em R\$ 42 mil “encontra-se em dissonância com as balizas do STJ para casos análogos”, por isso propôs que a quantia fosse aumentada para R\$ 200 mil – o que foi aceito pelos demais ministros. **VALOR COMPENSATÓRIO**

“Impõe-se destacar que a indenização não visa reparar a dor, a tristeza ou a humilhação sofrida pela vítima, haja vista serem valores inapreciáveis, mas sim que se fixe um valor compensatório, com o intuito de suavizar o respectivo dano”, justificou Benjamin.

No entanto, o relator negou os demais pedidos, por entender que o recurso ao STJ não indicou dispositivos legais para embasar suas teses, entendimento que foi acompanhado de forma unânime pelos membros da Segunda Turma.

“O recorrente limita-se a argumentar genericamente a necessidade de majoração da pensão, sem indicar, especificamente, o dispositivo de lei federal supostamente contrariado pelo acórdão recorrido”, afirmou o relator.

Mantida indenização a mulher atropelada por ônibus quando era criança

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve decisão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) que condenou uma empresa de transporte coletivo a pagar indenização de danos morais e estéticos a uma mulher atropelada por ônibus quando era criança. Por unanimidade, o colegiado rejeitou os pedidos da empresa em relação à prescrição do direito de reparação, à diminuição da indenização pelo decurso do tempo e à modificação do início da incidência de juros.

A autora ingressou com ação de reparação contra a empresa Rio Ita Ltda. alegando ter sido vítima de atropelamento em 1991, quando tinha dois anos de idade, o que a deixou com deformidade estética permanente.

Em primeira instância, a empresa foi condenada ao pagamento de R\$ 15 mil por danos morais e R\$ 20 mil a título de danos estéticos. O TJRJ manteve os valores e determinou a incidência de juros a partir da data do acidente.

PRESCRIÇÃO

A Rio Ita ingressou com recurso especial no STJ, sob a alegação de



que, conforme o Código Civil de 2002, seria de três anos o prazo de prescrição aplicável à ação de reparação, ajuizada apenas em 2009.

A recorrente também defendeu que o tribunal fluminense, ao fixar a indenização, deveria ter levado em conta o tempo transcorrido entre o atropelamento e o início do processo, o que implicaria redução no valor a título de danos extrapatrimoniais. Além disso, alegou que a data da sentença deveria servir como marco inicial para os juros.

Em relação ao prazo prescricional, o ministro relator, Villas Bôas Cueva (foto), explicou que a empresa de transporte coletivo era prestadora de serviço público e, dessa forma, conforme a Lei 9.494/97, é decinco anos prazo para pedir indenização.

Como a autora tinha apenas dois anos de idade na data do acidente, e a prescrição não corre contra os absolutamente incapazes, a contagem do prazo foi deflagrada apenas em 2004, quando a vítima atingiu a maioridade relativa, ao completar 16 anos.

VALOR BAIXO

No tocante ao pedido de diminuição da verba pelo decurso do tempo, o ministro reconheceu que a jurisprudência do STJ aponta que a demora no pedido de indenização é fator influente para a fixação da quantia.

Todavia, segundo ele, a indenização foi fixada em patamar relativamente baixo se comparada a casos semelhantes, e além disso não há nada no processo que indique que o TJRJ não tenha levado em conta aquela orientação jurisprudencial ao manter os valores fixados pelo juiz.

O relator também entendeu não haver motivo para modificação da decisão do TJRJ em relação aos juros moratórios, já que o acórdão observou a Súmula 54 do STJ, que determina sua incidência a partir do evento danoso no caso de responsabilidade extracontratual.



LEGISLATIVO

Multa de trânsito poderá ser substituída por serviço comunitário

A Câmara dos Deputados analisa a possibilidade de instituir a prestação de serviço comunitário como pena alternativa à multa de trânsito. A sugestão foi apresentada pelo deputado Carlos Bezerra (PMDB-MT) (foto) por meio do Projeto de Lei 5728/16.

A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), na parte que trata das penalidades para as infrações. Atualmente, as punições previstas no código são advertência por escrito, multa, suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo, cassação da carteira de motorista, cassação da permissão para dirigir e participação obrigatória em curso de reciclagem.

A prestação de serviço comunitário prevista no projeto de Bezerra seria realizada em entidade de atendimento a vítimas de acidentes de trânsito. Segundo o texto, nos casos em que for aplicada multa, o infrator poderá requerer a sua



Arquivo/ Renato Araújo

substituição pela prestação de serviço, de acordo com normas e critérios a serem definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

ARRECADAÇÃO CRESCENTE

Carlos Bezerra acredita que as multas vêm perdendo seu valor educativo para uma arrecadação crescente de valores pelos órgãos de trânsito. Nos últimos anos, afirma, esses órgãos apertaram a fiscali-

zação e implantaram milhares de aparelhos eletrônicos, que levaram ao crescimento significativo da quantidade de multas aplicadas. Na contramão, os motoristas multados muitas vezes não conseguem pagar os valores devidos e, conseqüentemente, ficam sem renovar o licenciamento do veículo.

A substituição de multas por serviço comunitário, na opinião do deputado, aliviaria a situação financeira do infrator e possibilitaria a regularização da documentação do veículo. “Também contribuiria efetivamente para a conscientização desses cidadãos quanto aos riscos da condução de veículos em desacordo com as normas de trânsito”, afirma Bezerra.

TRAMITAÇÃO

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



Carros poderão ter trava antiesmagamento obrigatória em vidros elétricos

A Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) está pronta para votar projeto de lei da Câmara (PLC 14/2016) que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para inserir, entre os itens obrigatórios dos veículos, trava antiesmagamento nas janelas com vidros elétricos.

O relator, senador José Medeiros (PSD-MT), apresentou parecer favorável ao projeto, que será examinado pelo Plenário do Senado após passar pela comissão.

O PLC 14/2016 está amparado em norma estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e suas medidas deverão começar a valer 90 dias após sua transformação em lei. A intenção é reduzir riscos de acidentes com os

ocupantes dos veículos, especialmente bebês e crianças, que poderiam ter a mão ou o braço comprimido pelo vidro contra a estrutura da janela.

“A proposição tem a virtude de proteger a vida e a segurança dos usuários de veículos automotores ao mitigar os riscos de lesão e morte, ao instituir a obrigatoriedade de dispositivo antiesmagamento nas janelas dos veículos automotores que possuam os vidros automatizados eletronicamente”, destaca Medeiros na justificativa da proposta.

Ele apresentou, porém, emenda para que restringir a exigência aos veículos produzidos para o mercado interno. As unidades destinadas à exportação não teriam essa trava antiesmagamento entre os itens obrigatórios.

Decisão sobre recurso de multa poderá ter justificativa detalhada

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei 4844/16, do deputado Alberto Fraga (DEM-DF), que obriga a decisão da autoridade de trânsito sobre recurso contra autuações e penalidades a ter justificativa detalhada.

Pela proposta, que inclui a obrigatoriedade no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), as decisões devem ser motivadas com pressupostos de fato e de direito que as embasaram.

Para Fraga, as decisões dos julgamentos das autuações e penalidades deveriam ser

motivadas, como em todo processo administrativo. “Têm-se observado decisões com, apenas, a indicação de indeferimento, sem qualquer motivação”, afirmou o parlamentar. Segundo ele, é um absurdo privar o cidadão do conhecimento dos pressupostos que motivaram a decisão.

TRAMITAÇÃO

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

Valor integral de fiança às vítimas de crimes de trânsito

O dinheiro da fiança paga por responsáveis por acidentes de trânsito deverá ser encaminhado às vítimas ou aos familiares das vítimas desses acidentes. É o que estabelece o Projeto de Lei do Senado (PLS) 289/2016, da senadora Gleisi Hoffmann (PT-PR), que se encontra na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

A parlamentar lembra que os brasileiros são muitas vezes surpreendidos por criminosos ao volante que, após matar, passam à liberdade em poucas horas, prevalecendo uma sensação de impunidade.

“A família que se deparou com a dor da perda precisa arcar com uma elevada quantia para promover o sepultamento do seu ente querido e sequer recebe os recursos financeiros advindos da fiança, que ficam integralmente

para o Estado quando poderiam suprir parte do prejuízo moral e material causado pelo criminoso”, argumenta a senadora em sua justificativa.

Ainda segundo Gleisi, o valor pago deve servir para reparação de dano moral, sem prejuízo de uma ação civil proposta pela vítima ou por seus parentes.

Para atingir seu objetivo, o PLS 289/2016 altera quatro artigos do Código de Processo Penal. A proposta aguarda designação de relator na CCJ, onde tramita de forma terminativa. Ou seja, se aprovado e não for apresentado recurso para votação em Plenário, o texto segue para a Câmara dos Deputados.

REGRAS GERAIS

Atualmente, o Código de Processo Penal autoriza ao delegado arbitrar fiança somente em

crimes cuja pena máxima não ultrapassar quatro anos. Acima disso, tal tarefa fica para o juiz.

O benefício não pode ser concedido em crimes de racismo, tortura, tráfico de drogas, terrorismo e hediondos. Também não cabe em crimes cometidos por grupos armados contra a ordem constitucional e o estado democrático.

Em geral, o valor pode variar de um a 200 salários mínimos e pode ser pago em dinheiro, pedras, objetos ou metais preciosos, títulos da dívida pública e até em hipoteca.

Para determinar a quantia, o juiz e o delegado deve levar em consideração a natureza da infração, as condições pessoais do acusado, sua periculosidade, bem como a importância provável das custas do processo, até o fim do julgamento.

FALTA DE MANUTENÇÃO triplica risco de acidentes

Pneus carecas, motores desregulados, freios imprecisos e falhas elétricas estão relacionados a 30% dos acidentes, aponta pesquisa

Pesquisa realizada pelo Instituto Scaringella Trânsito aponta que a falta de manutenção preventiva dos veículos está relacionada a cerca de 30% dos acidentes urbanos e rodoviários no Brasil. A conclusão é que a falta de manutenção triplica os riscos. O cuidado com a segurança no trânsito deve começar mesmo antes de o condutor colocar o veículo nas ruas

De acordo com a pesquisa, 80% dos veículos em circulação no país tem algum tipo de problema como pneu careca, lanterna queimada, falta de seta, motores desregulados entre outros. Para o presidente do Detran-GO, Manoel Xavier Ferreira Filho, esses problemas tornam-se mais graves com a pista molhada. “Com a chuva, um pneu careca tem mais chance de derrapar ou um limpador de para-brisa danificado vai prejudicar a visibilidade do condutor. Tudo isso coloca em risco a segurança não só do dono do veículo, mas de todos”, exemplifica o presidente.

Para prevenir acidentes, o Detran-GO orienta que a manutenção preventiva do veículo seja feita a cada 10 mil quilômetros rodados ou seis meses. Na checagem, além de nível do óleo, freios, amortecedores, também é necessário verificar a parte elétrica como luzes e o funcionamento do cinto de segurança, que deve estar funcionando perfeitamente.

ECONOMIA

A manutenção do veículo preventiva não só beneficia a segurança no trânsito, mas também poupa o bolso do proprietário do veículo. Cuidar do carro antes que alguma peça esteja com o funcionamento comprometido, custa, em média, 30% menos que fazer a checagem de rotina. A calibragem correta dos pneus, conforme o Observatório Nacional de Segurança Viária, reduz em até 4% o consumo de combustível.

Os pneus merecem atenção especial. Quando estão carecas, reduzem a capacidade de travagem, de deslocamento em curvas e elevam o risco de aquaplanagem. O pneu careca é liso, não possui os sulcos ou gomos para escoamento da água em dias chuvosos. Assim, o carro desliza com maior facilidade e o motorista pode perder o controle do veículo e causar um acidente.

Como a tração está localizada na parte da frente do veículo, os pneus dianteiros são os que mais desgastam. A educadora para o trânsito e instrutora de direção defensiva, Regina Lúcia Siqueira, alerta que é um erro o condutor colocar os melhores pneus na dianteira do veículo. “O condutor deve sempre deixar o pneu novo na parte traseira. Se algum imprevisto acontecer com o pneu dianteiro é mais fácil de sentir e controlar o veículo. Já na parte traseira o motorista não tem total controle”.



Se for dirigir à noite, atenção do condutor deve ser redobrada



Condições de iluminação, da pista, sono, cansaço e manutenção do veículo e eventos inesperados como animal na pista podem interferir na segurança

A madrugada e a noite são períodos em que muitos condutores preferem viajar para livrarem-se de congestionamentos, em especial em período de férias ou os que antecedem feriados prolongados, ou até mesmo do trânsito pesado de vários pontos ainda que em dias úteis. É comum quem, por exemplo, estenda seu horário de saída do trabalho simplesmente para livrar-se do trânsito.

Estas podem ser boas alternativas para quem prefere a tranquilidade das pistas, desde que os condutores se atentem a alguns detalhes que podem fazer a diferença entre um percurso seguro ou não. Dirigir durante a noite requer atenção redobrada do motorista, e veículos em boas condições de manutenção. Porque os perigos estão também relaciona-

dos ao sono, ao cansaço, à iluminação, às condições da via e, ainda, à imprudência.

Durante a noite o condutor pode sentir-se tentado a aumentar a velocidade, uma vez que o número de veículo nas vias costuma ser menor, o que, evidentemente, não é aconselhável. Nestes períodos do dia, além disso, algumas condições não propícias das vias – como buracos e animais cruzando a pista, por exemplo – podem até não serem identificadas em virtude da iluminação. Se estiver em alta velocidade as chances de o motorista não perceber ou não notar com a antecedência necessárias este tipo de perigo e acabar se envolvendo em acidentes, muitas vezes de consequências gravíssimas.

Portanto, manter as luzes e faróis em perfeitas condições é fundamental para a segurança também de quem dirige à noite ou madrugada. Os faróis baixos devem, igualmente, estar bem regulados e serem usados corretamente a fim de evitar ofuscamento que pode causar ‘cegueira momentânea’ no condutor que vier no sentido oposto, o que também pode provocar acidente. Já o farol alto deve ser utilizado somente quando necessário.

Se preferir viajar durante a noite o condutor deve programa-se para paradas de descanso. Isso é importante porque a probabilidade de dormir ao volante sem que sequer perceba é maior no período noturno e se agrava se estiver cansado.

OMS sugere que limite de velocidade em vias urbanas seja de 50 km/h

As mortes por lesões causadas no trânsito aumentaram 3% nas Américas entre 2010 e 2013, segundo relatório publicado no dia 13 de setembro pela Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), escritório regional da Organização Mundial da Saúde (OMS). Para reverter essa tendência, a organização pede que os países melhorem suas legislações sobre o tema.

O documento afirmou que, em geral, os países da região não fizeram o suficiente para executar medidas de prevenção, que incluem adotar limites máximos de velocidade em vias urbanas inferiores ou iguais a 50 quilômetros por hora; tornar obrigatório o uso do cinto de segurança por todos os passageiros do veículo; limitar a concentração de álcool no sangue em 0,05g/dl; tornar obrigatório o uso de capacetes por todos os ocupantes de motocicletas, assim como o uso de sistemas de retenção para crianças.

O relatório dá um pano-



rama da situação de segurança no trânsito em 31 países e territórios do continente americano com base nos dados disponíveis. Segundo o documento, mais de 154 mil pessoas morreram devido a lesões relacionadas ao trânsito nas Américas em 2013, número que representa quase 12% de todas as mortes relacionadas ao trânsito no mundo. Acidentes dessa natureza são a principal causa de morte entre jovens com idade entre 15 e 29 anos, particularmente entre homens (73%), apontou.

O Brasil aparece com

a terceira maior taxa de mortalidade no trânsito das Américas (25 para cada 100 mil habitantes), empatado com a Bolívia e atrás de Belize e República Dominicana. A taxa média regional é de 15,9 para cada 100 mil habitantes.

“Os acidentes no trânsito provocam muitas lesões e mortes evitáveis e geram um fardo pesado para os sistemas de saúde”, afirmou Carissa Etienne, diretora da OPAS.

“A aplicação firme e coerente das leis de trânsito e as campanhas de sensibilização do público são fundamentais

para reduzir esse fardo e salvar vidas”, acrescentou.

O relatório da agência da ONU mostrou ainda que 29 países e territórios das Américas têm algum tipo de lei nacional sobre o uso do cinto de segurança, mas apenas 19 possuem leis que exigem seu uso por todos os ocupantes do automóvel. Além disso, seis países têm leis nacionais sobre condução sob os efeitos do álcool, com um limite máximo de concentração de álcool de 0,05g/dl ou menos, bem como limites de 0,02g/dl ou menos para condutores

jovens ou principiantes.

O documento mostrou também que 17 países e territórios têm leis nacionais que estabelecem a velocidade máxima de 50 km/h em áreas urbanas e 13 possuem leis que dão poderes às autoridades locais para reduzir ainda mais os limites de velocidade. Apenas cinco países são exemplos de melhores práticas, com leis que cumprem ambos os critérios.

Somente dez países e territórios têm leis nacionais sobre a obrigatoriedade do uso de capacete para condutores e passageiros em todos os tipos de motocicletas e para todos os tipos de potência de motor; e que exigem que o capacete esteja ajustado corretamente e cumpra as normas internacionais de segurança. Treze países e territórios têm leis nacionais vigentes sobre o uso de dispositivos de retenção para crianças em todos os veículos, dependendo da idade, peso ou altura, e restringem o uso do banco dianteiro para crianças, de acordo com idade ou altura.

ONG defende elevar idade mínima para transporte em motocicletas

Durante a Semana Nacional de Trânsito, a ONG Criança Segura divulgou dados preocupantes em relação ao transporte de crianças em motocicletas. Em 2014, 1.654 crianças, entre zero e 14 anos, morreram em consequência de acidente de trânsito no Brasil. Desse total, 11% estavam em motocicletas.

A legislação brasileira permite que, a partir dos sete anos, a criança possa ser passageira de motocicleta. Porém, esse meio de transporte é muito perigoso para meninos e meninas, pois eles ainda estão em fase de desenvolvimento e

seus ossos e órgãos são mais frágeis que os de um adulto. Devido a essa fragilidade, são menos tolerantes a impactos e, para eles, a chance de um acidente de moto ser fatal é mais alta.

Outro problema é o uso do capacete pelos pequenos. “A cabeça de uma criança de 7 anos é menor que a de um adulto, logo o capacete deveria ser especial para essa criança e adequado ao tamanho de sua cabeça para de fato protegê-la em caso de queda. Um capacete de tamanho errado não garante proteção e é muito difícil encontrar no mercado



capacetes para crianças com tamanhos menores”, diz Gabriela Guida de Freitas, coordenadora nacional da ONG

Criança Segura.
LEGISLAÇÃO

De acordo com a ONG, o alto número de óbitos infantis

em decorrência de acidentes com motos se deve à falta de leis mais rígidas sobre o transporte de crianças nesses veículos.

“Apesar de a legislação permitir que a partir dos sete anos de idade a criança seja passageira de motos, a Criança Segura acredita que nessa situação elas estão muito expostas a riscos. Por isso, defendemos a aprovação de um projeto de lei que tramita no Congresso e pretende aumentar para 11 anos a idade mínima para o transporte de crianças em motocicletas”, explica Gabriela.



CARTAS

LEI DOS FARÓIS

Ficou uma confusão essa lei dos faróis, principalmente esta questão da suspensão até a identificação nas rodovias. Particularmente, eu entendi de um jeito e minha esposa entendeu de outro e nós percebemos que a mesma confusão acontece na definição da lei.

Tiago Souza - Palhoça/SC

ENERGIA SOLAR

Estou super curioso para ver funcionando esta ciclovia que produz energia solar aqui em Curitiba. Uma novidade e tanto para a cidade que é conhecida pela modernidade da mobilidade urbana, mas que ainda tem muito a melhorar. Estamos esperando em 2017.

Sérgio Bueno - Curitiba/PR

PROMESSAS

Lamentável a quantidade de promessas não cumpridas pelo atual prefeito. Aliás, agora temos novas eleições e uma enxurrada de promessas foram feitas, como pudemos ler na matéria da última edição. Parece que a solução de todos os problemas é tão "simples". Mas agora é esperar pra ver quem vai cumprir o que prometeu.

Maria José - Florianópolis/SC

VIA EXPRESSA

Fico feliz que, apesar do efetivo deficitário, a Polícia Rodoviária Federal tenha destacado um grupo para atuar exclusivamente na Via Expressa. É uma vergonha o que acontece nesta via nos horários de grande fluxo. Espertinhos sendo desonestos em uma coisa tão pequena, uma fila, imagina o que fariam se tivessem poder.

Daniel Teixeira - São José/SC

DPVAT

Um bilhão de reais contingenciado do DPVAT? Aí não adianta criar mais leis e aumentar o valor das multas visto que o destino de um recurso tão importante está sendo desviado para pagar o caos econômico do governo. Torço para que essa realidade mude agora que trocou de presidente.

Evelin H. B. - Brasília/DF

CUSTO BENEFÍCIO

Observando a reportagem sobre o impacto anual dos acidentes de trânsito, percebo que a melhoria nas estradas teria um resultado positivo na própria economia. Se investissem em uma mobilidade eficiente, o retorno certamente seria mais alto do que o gasto.

Dionimar Andrade - Campo Grande/MS

PREVENÇÃO

Dos dez itens sugeridos no manual de sobrevivência no trânsito na coluna do doutor José Roberto Dias, eu tenho cuidado em praticamente todos. As vezes sou considerado até chato por colegas, mas a prevenção morreu de velha. Além do mais, é realmente um prazer poder dirigir por aí.

Junior Assis - São Paulo/SP

WAZE

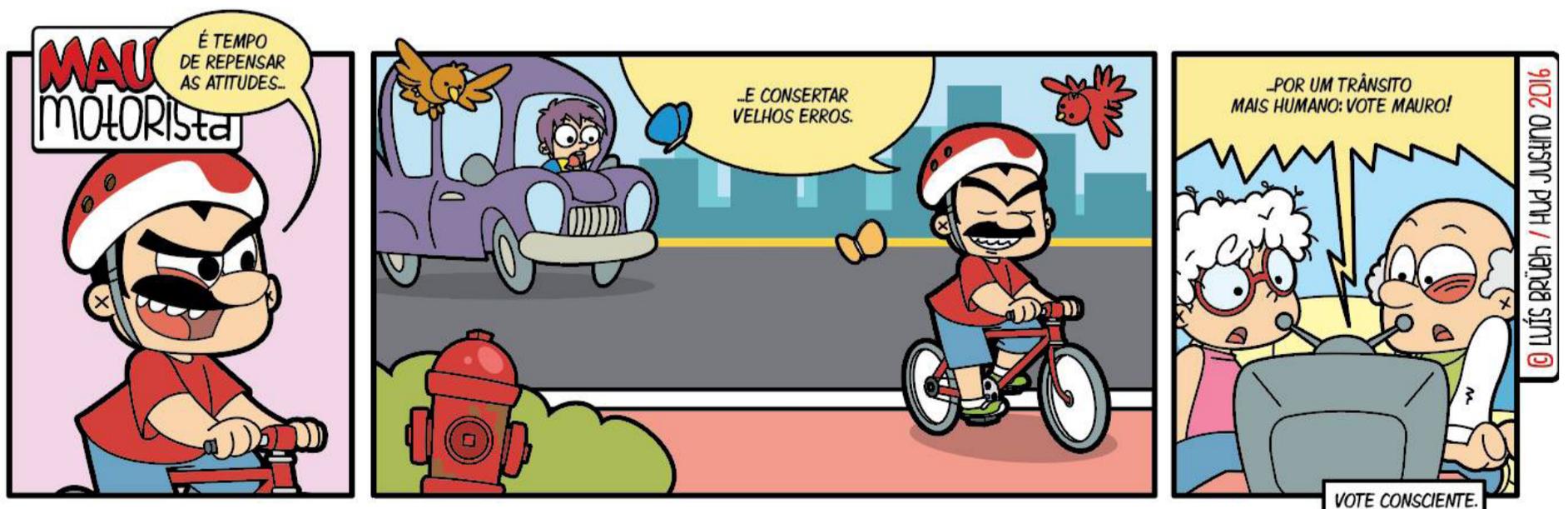
A pesquisa do Waze sobre a dirigibilidade no trânsito aponta duas coisas: A primeira é que a mobilidade urbana na grande Florianópolis é realmente horrível (ficando em quarto lugar); e a outra é que o usuário aqui reclama bastante, já que cidades como São Paulo e Rio de Janeiro são bem piores.

Vanessa Meira - Florianópolis/SC

DESORGANIZAÇÃO

É impressionante essa falta de organização de nossos legisladores e órgãos reguladores. Depois de tantos anos, a lei do farol foi regulamentada, mas questões simples como a sinalização das rodovias vem prejudicar esta lei tão importante. Com isso a população fica a mercê de adivinhar onde ligar o farol.

Fabiano Couto - Rio de Janeiro/RJ



Professora aposentada conquista a habilitação aos 91 anos

Vanda Davanso Gnann realizou o sonho de dirigir após 11 anos de testes.

Ser habilitado para dirigir é o sonho de muitos jovens. No entanto, para algumas pessoas ter a carteira de motorista pode demorar anos. É o caso da professora aposentada Vanda Davanso Gnann, de 91 anos. A moradora de Iporã, no norte do Paraná, deixou as dificuldades de lado e depois de 11 anos, sete processos e mais de 100 aulas práticas conquistou a tão desejada carteira de motorista.

Vanda é a primeira paranaense a tirar a primeira habilitação com essa idade. O Departamento de Trânsito do Paraná (Detran-PR) informou que não há registro de outra pessoa ter sido habilitado para dirigir aos 91 anos.

O examinador do Detran



em Iporã Marcelo de Castro, acompanha de perto a ansiedade de quem busca pela carteira de motorista. Ele que trabalha há sete anos no órgão reprovou várias vezes a dona Vanda. “Eu e meus colegas já tivemos que reprová-la devido às regras que temos que seguir”, conta.

A professora aposentada começou a fazer aulas e provas

quando completou 80 anos. Persistiu, aprendeu com cada tropeço e agora segura a carteira de habilitação orgulhosa, contrariando o que muitos acreditavam que nunca aconteceria.

“Eu fazia o psicotécnico, reprovava. Fazia o psicotécnico de novo, reprovava. Assim foi em 2005, 2006, 2007, 2008, até chegar em 2016. Aí

fui aprovada. Aqui estou com a carteira na mão”, lembra a professora aposentada.

A instrutora de autoescola Luzia Furlanetto teve papel fundamental para a conquista da dona Vanda. Ela diz que aprendeu mais que a aluna e agora espalha esse exemplo.

“Algumas pessoas chegam na autoescola e falam que não estão mais na idade de tirar a carteira de motorista. Aí eu falava, gente estou com uma aluna de 91 anos, e animava quem não tinha coragem”, diz a instrutora.

E após as dezenas de aulas de direção, coube ao Marcelo, o mesmo que já tinha reprovado a dona Vanda muitas vezes, acompanhá-la no dia em que deu tudo certo.

“A determinação da dona Vanda foi muito grande, ela não desistiu. Ao longo desse processo foi melhorando até

que chegou o dia que ela conseguiu a carteira de habilitação”, pontua Marcelo de Castro.

A Dona Vanda agradece a todos que ajudaram. Mas, sabe que foi graças a força de vontade que esse dia chegou. Ela sonhava em dirigir, entretanto o sonho foi negado pelo marido por anos.

“Meu marido disse pra mim: Vanda você me perdoa de tudo que te neguei em vida? Depois que eu fechar os olhos tenho certeza que Deus vai te dar em dobro tudo aquilo que eu não te dei”, conclui Vanda Gnann.

Com o carro na garagem e habilitada para dirigir, agora ela é independente e não precisa mais carregar sacolas do mercado para casa. As compras vão no porta-malas.



Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior *

ESPAÇO LIVRE

Até que idade posso dirigir um veículo?

O Código Brasileiro de Trânsito não define idade limítrofe para a interrupção da atividade. Saber o momento de parar é essencial. Ele prevê o início da concessão para a direção de veículos a partir dos 18 anos, mas nada define para a aposentadoria dessa concessão. Sabemos que, à medida que passam os anos, limitações vão aparecendo. Em média, a partir dos 60 anos começamos ter um declínio na execução de nossas atividades. Em alguns, esse processo é lento e progressivo, em outros, temos acentuação muitas vezes brusca de vida ao aparecimento de alguma doença.

A direção veicular não é uma ação tão simples, fácil como se imagina. É na realidade bastante complexa. Inicialmente podemos afirmar que depende de três funções básicas:

1 - a cognitiva, que envolve raciocínio, entendimento, memória, comunicação, atenção, concentração, vigília e respostas imediatas;

2 - a motora, responsável pela liberdade de movimentos, rapidez, força, agilidade, coordenação;

3 - a sensorio-perceptiva, onde se relaciona sensibilidade tátil, visão, audição e percepção.

Além de tudo isso, sabemos que existe uma grande influência dos fatores de ris-

co presentes na direção veicular, no meio ambiente e no estresse causado, que atuam diretamente sobre o organismo, causando distúrbios agudos e processos degenerativos. A complexidade da atividade leva-nos a entender que estão presentes os impactos do organismo sobre a direção e da direção sobre o organismo. É, na realidade, um somatório de agressões de um e de outro lado.

Quando se é portador de doenças primárias, como hipertensão arterial, diabetes, doenças osteoarticulares, distúrbio mental e emocional, doenças metabólicas e outras, certamente haverá agudização desses processos, comprometendo as funções essenciais para a atividade.

Cada organismo é um organismo. Nem todos apresentam os mesmos problemas de saúde, daí não termos no código de trânsito uma data definida para a interrupção da concessão. A única referência aos idosos (acima de 65 anos) é que seja feita avaliação médica a cada três anos, com o que não concordamos. Os processos degenerativos e a alternância de sinais e sintomas e mesmo do aparecimento súbito de doença é comum, o que nos leva a indicar exames periódicos a cada ano.

Temos observado que o próprio motorista, muitas vezes ao perceber suas limitações, passa a ter medo de assumir a direção, aca-

bando por abandoná-la. Outras vezes vemos alguns com limitações, mas insistindo em manter-se em atividade. A família tem importância capital quando detecta alguma das alterações aqui descritas ou quando do surgimento de doença aguda ou crônica, impedindo o idoso de assumir a direção veicular.

Todos sabem que a direção veicular é uma necessidade para o idoso, tornando-o integrado à família, à sociedade e conectado ao mundo.

Estimular, deixá-lo motivado para a vida, soerguer o moral, incentivá-lo, são necessidades reais. As limitações levam à depressão que, por sua vez, acelera o processo degenerativo e gera desarmonia interna. Aí é o caos.

Torna-se de extrema importância lembrar que, normalmente nessa faixa etária, faz-se uso de algum medicamento, às vezes múltiplos, e que podem ter repercussão quando na direção. O médico da família saberá orientar quando houver riscos, não só o idoso, mas a família e o médico que habilita e renova a Carteira Nacional de Habilitação.

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

De carona: Bike boys se expandem como alternativa sustentável de entrega

Entre uma entrega e outra, eles são agraciados pelo vento no rosto e contemplam a cidade por uma outra perspectiva. Silenciosos, transitam pelas vias com acesso facilitado a caminhos alternativos e escapam dos temidos congestionamentos. Por outro lado, estão mais vulneráveis a acidentes de trânsito e suscetíveis a enfrentar “com a cara e o pedal” mudanças climáticas de toda ordem. Uniformizados e munidos de equipamentos de proteção individual (EPIs), como luvas, capacete e capa de chuva, os bike boys continuam a pedalar em meio à neblina, ao frio ou mesmo debaixo de chuva, e são os protagonistas da sequência da série “De carona”, produzida pela Perkons para dar destaque aos profissionais que têm no trânsito o seu ambiente de trabalho.

Com uma média de 32 quilômetros pedalados entre às 18h e meia-noite – turno em que trabalha –, Lourival Melo acaba de completar um mês na equipe da EcoBike Courier, empresa curitibana especializada em coletas e entregas sustentáveis. Com ele, são 30 profis-



sionais apenas na capital paranaense e outros 100 distribuídos em dez cidades, dentre elas polos como Recife, São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre. O pouco tempo de empresa, contudo, já foi suficiente para trazer satisfação ao biker, que atua com o delivery de restaurantes. “Já pedalo há um tempo e me interessei pelo emprego assim que vi a vaga. O trabalho superou as expectativas. A sensação de liberdade e de não estar confinado em um escritório é importante para mim”, salienta.

Inspirada nos bikers messengers

de Nova York, a empresa foi idealizada em 2011 e passou por adaptações que priorizam a segurança e a estabilidade dos profissionais. “O mercado de entregas express é muito irregular e permeado de riscos para o empregado, então nos organizamos para que eles trabalhassem uniformizados e tivessem registro em carteira e acesso a outros benefícios”, esclarece o franqueado de Curitiba, Victor Ferraz. O processo de recrutamento, por sua vez, é rigoroso e começa com uma entrevista presencial, para avaliar as nuances no relacionamen-

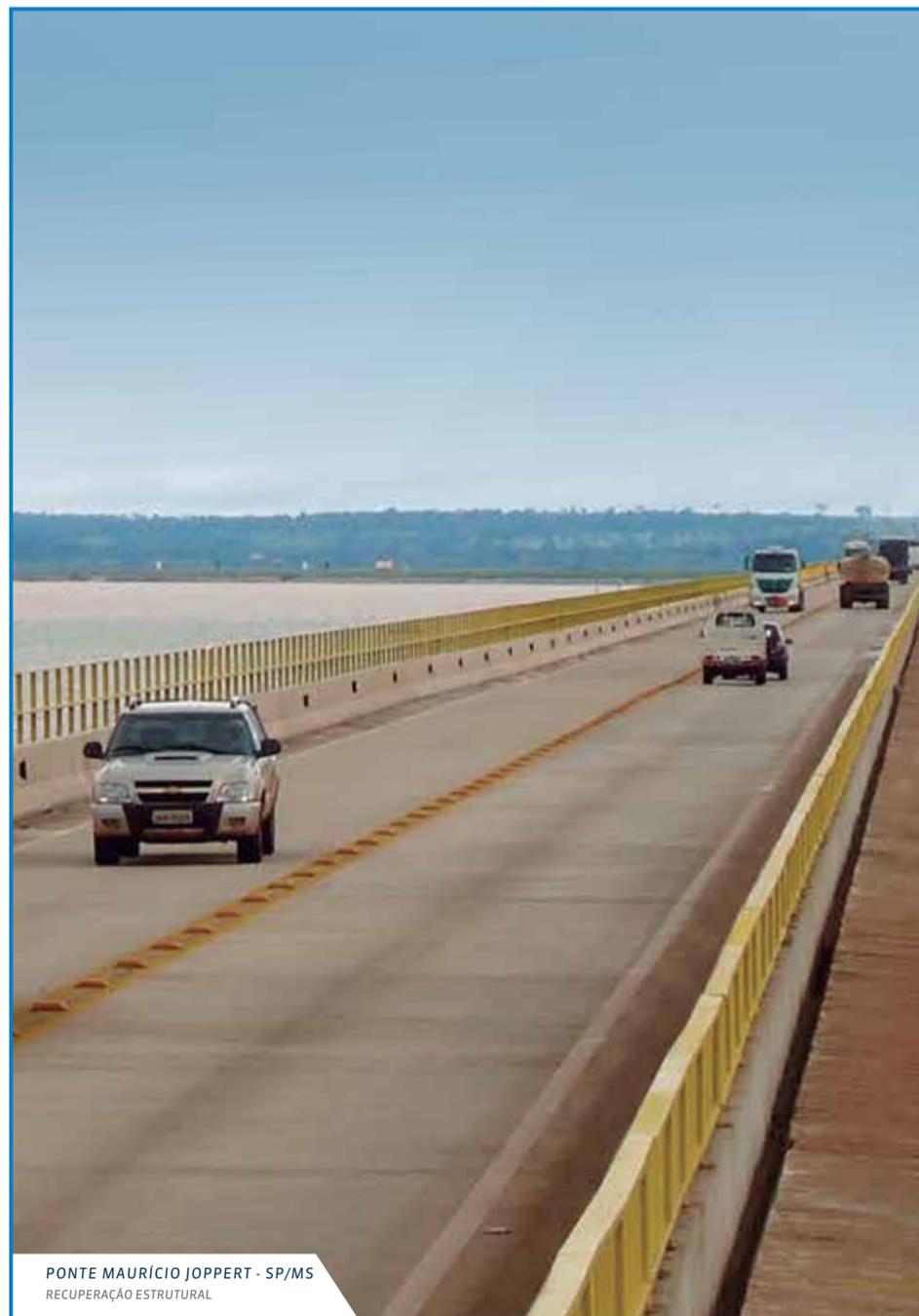
to interpessoal, sendo concluído no treinamento teórico e prático, com base nas decisões do biker no trânsito. “A postura adotada por ele no trânsito tem reflexo direto na interação com os demais usuários. Por isso salientamos algumas práticas de segurança, como nunca pedalar em calçadas e na contramão, e se atentar, ainda mais, para cruzamentos, travessias elevadas e faixas de pedestre”, explica.

Com as quatro possibilidades de serviço ofertadas (fixo, delivery, esporádico e campanha), a empresa também agrega benefícios para o meio ambiente. “Já evitamos a emissão de 17 toneladas de gás carbônico (CO²) ao longo desses anos”, garante Ferraz.

Além de contribuir para redução de impactos ambientais, empresários que optam por incorporar o serviço à rotina da organização visualizam, nas entregas, um caminho para reforçar a identidade da empresa. “O biker não se preocupa apenas em coletar ou entregar, mas também em oferecer um tratamento cordial às pessoas, o que coincide

com aquilo que queremos transmitir. Além disso, nossa demanda basicamente é de coletas porta a porta, já que todos os pontos são muito próximos. Um motoboy estaria mais exposto a acidentes e seria inviável em termos financeiros para nós”, compara Marcelo Gentil, sócio fundador da organização Nota da Gente – que viabiliza o direcionamento dos recursos disponíveis no programa Nota Paraná para instituições sem fins lucrativos – e utiliza os serviços da EcoBike desde junho.

Para José Lobo, presidente da ONG Transporte Ativo – que conduz uma série de ações voltadas a disseminar a importância das bicicletas para mobilidade urbana –, os bikers são essenciais por multiplicar a relevância da bicicleta na logística das cidades. Embora sejam escassos indicadores precisos do segmento, ele estima que já são mais de 60 empresas de mensageiros de bicicleta no país. “Apesar de muito subestimada e pouco aproveitada, este número dá uma mostra do volume de entregas realizadas com bikes no país”, reflete. (Fonte: Perkons)



PONTE MAURÍCIO JOPERT - SP/MS
RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL

O valor da mobilidade que a gente recupera e todos se beneficiam.

Realizar as obras de recuperação da Ponte Maurício Joppert, uma das mais importantes ligações entre São Paulo e Mato Grosso do Sul, é motivo de orgulho para a **Concrejato Obras Especiais**.

Reconstruímos e revitalizamos a estrutura da ponte, fazendo a substituição do piso existente por um novo de concreto armado, com um acabamento que proporciona mais conforto ao usuário. Além disso, realizamos o tratamento e a execução de novos gradis metálicos e recuperamos as estruturas submersas.

Com a força transformadora da engenharia, reafirmamos o nosso compromisso com a mobilidade e o bem-estar da nossa sociedade.



concrejato.com.br