

O Monatran



JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - SETEMBRO 2013 - ANO 4 - Nº 45

TRANSPORTE MARÍTIMO Até quando vamos esperar?

Página 3 - Palavra do Presidente



Avançam as obras do novo acesso ao Sul da Ilha de Florianópolis

Página 9

Ministro das Cidades, Aguinaldo Ribeiro, reúne artistas e pilotos em Interlagos para lançar campanha de trânsito.

Página 4

Dilma inaugura o primeiro aeromóvel do país em Porto Alegre



A Presidente defendeu o aeromóvel como um meio de transporte público, condenando o uso de veículos pessoais diante de tantas alternativas coletivas. Página 4

JOVENS E O ÁLCOOL
O perfil do universitário brasileiro

Página 16

KOERICH
Gente Nossa



NO TRÂNSITO, RESPEITE O CICLISTA.



CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE BICICLETAS



CICLISTA TRANSITE À ESQUERDA



CICLISTA TRANSITE À DIREITA

EDITORIAL

Mudança só pela educação

É de conhecimento geral da Nação que a grave situação de mortandade no trânsito somente pode ser resolvida com a educação. Aliás, é incontestável a afirmação de que a educação é a solução para todas as grandes mazelas da humanidade. Mas, se esta é uma verdade indiscutível e conhecida, se não por todos, pela maioria, em especial pelos nossos administradores, por que continuamos a assistir um crescente e avassalador aumento do número de vítimas fatais e sequelados no trânsito de nosso país?

Se já temos a fórmula da cura, por que não a usamos? Ou por que sua implantação não tem sido suficiente?

Embora seja fato que a mudança só acontece pela educação, faz-se necessário analisar algumas questões, como por exemplo, que a educação é uma via de mão dupla. Educa-se aquele que, mediante permissão própria de consciência, aceita como elementos verdadeiros os conceitos sobre procedimentos específicos e cumprimento de regramentos estabelecidos para circular.

Assim, seja conduzindo um veículo, seja transitando a pé, é necessário que o elemento humano tenha admitido ser educado. Não só tendo aprendido o certo e o errado, decorado as regras, mas se conscientizado da postura adequada a tomar em prol da sua segurança e da dos demais.

Desta forma, quando se fala em educação para o trânsito, reconhecendo-se os esforços importantes no sentido de buscar essa conscientização, é de fundamental importância que cada partícipe do cotidiano de trânsito esteja ciente, cumprindo com os regramentos estabelecidos – e buscando conhecê-los e aplicá-los – e utilizando a seu favor a racionalidade e o entendimento.

Não se trata de buscar uma perfeição utópica, mas forjar a tentativa de gerar a compreensão de que é papel da cidadania, partindo do indivíduo, encaminhar as soluções para construir um caminho que dê fim à barbárie já publicamente conhecida.

É possível concluir que toda e qualquer mudança que surja para contribuir com a redução da incidência de acidentes de trânsito, de cidadãos mortos e feridos – inclusive os mais recorrentes, com motocicletas – precisa partir, evidentemente da pessoa. É do individual para o coletivo. Portanto, parte do pessoal para colaborar com seu entorno e seus semelhantes.

Não estamos excluindo aqui a responsabilidade de nossos governantes. No entanto, é imprescindível que todos os envolvidos se conscientizem de sua parcela de responsabilidade.

É totalmente ineficaz, por exemplo, que nossas escolas ensinem aos pequenos futuros motoristas as regras básicas para uma atitude segura no trânsito, se os pais não viverem em conformidade com elas.

Os altos níveis de tensão que a vida moderna nos impõe também não pode servir de desculpa para os nossos deslizes e transgressões. Enfim... como já repetimos à exaustão, SOMOS TODOS RESPONSÁVEIS!

NOTAS E FLAGRANTES

71% dos usuários de iPhone usam o aparelho no trânsito

Uma pesquisa revelou que 81% dos usuários de iPhone no Brasil consideram-se viciados no uso do smartphone não se veem sem o seu aparelho por perto, sendo que 42% consultam seu aparelho, no máximo, a cada dez minutos e 36% a cada meia hora. Além disso, 64% já se consideram usuários avançados. 71% dos entrevistados afirmaram que usam o aparelho enquanto estão no trânsito. O estudo foi realizado



pelo PiniOn, plataforma mobile, em parceria com a Hibou, empresa de pesquisas e monitoramento de consumo, que levantaram dados sobre os hábitos de usuários de smartphones. A amostragem alcançou 4.345 usuários de iPhone no Brasil.



Pesquisa realizada pelo Hospital das Clínicas, alerta: De cada cinco vítimas de acidentes com motocicletas em São Paulo, uma consumiu álcool ou drogas antes de dirigir. O levantamento é o mais

Uma a cada cinco vítimas de motos consumiu álcool

completo sobre esse tipo de ocorrência já realizado na cidade. Durante três meses, em dias alternados, foram coletados dados de 326 vítimas em unidades hospitalares. Entre as informações levantadas na pesquisa, 44% das vítimas tiveram lesões graves, 21% haviam consumido álcool ou drogas e 23% não tinham habilitação para dirigir motos.

Tuites ajudam a incriminar motorista que atropelou e matou ciclista nos EUA

Um jovem de 18 anos que causou um acidente de trânsito e matou um ciclista teve sua vida complicada porque falou demais no Twitter. Em junho desse ano, Cody Hall foi acusado de homicídio culposo – quando não há intenção de matar – por ter atropelado e matado uma ciclista de 58 anos, na Califórnia. Na ocasião, Hall dirigia a 130 km/h numa rodovia em que não deveria ultrapassar os 60 km/h. Depois de ter sido preso e liber-



tado sob pagamento de fiança, ele agora enfrenta uma acusação ainda mais grave – homicídio doloso. Isso porque o processo foi revisado e a justiça descobriu que, meses antes do acidente, o adolescente usou o Twitter para se gabar de sua direção imprudente, tuitando mensagens como “Dirigir rápido viver jovem” e “Alguém veio em um passeio com a morte e comigo”. Ele agora pode ficar até 18 anos na prisão.

Dado Dolabella tem habilitação e carro apreendidos em blitz

O ator Dado Dolabella teve a carteira de habilitação e o carro apreendidos após ser parado em uma blitz da Lei Seca, no dia 29 de agosto, na Barra da Tijuca. Dado se recusou a realizar o teste do bafômetro e ainda partiu para cima de um fotógrafo que registrava a cena, dizendo que não precisava de mais “coisas negativas” contra ele. O ator ainda revelou, na ocasião, que está passando por uma fase muito ruim em sua vida.



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) 3333-7984 / 3223-4920
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores: Romeu de Andrade Lourenção Júnior
José Carlos Pacheco
Sergio Carlos Boabaid
Luiz Mario Bratti
Maria Terezinha Alves
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.

PALAVRA DO PRESIDENTE

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



Uma incompreensível perda de tempo

Já no primeiro ano do atual Governo do Estado todos nós fomos positivamente surpreendidos com a conclusão das obras de duplicação da SC-401, com valiosos cinco meses de antecedência. Algo totalmente fora do comum, haja vista a notória tradição do atraso tupiniquim.

Mas, no que diz respeito à solução para a falta de mobilidade urbana na Região da Grande Florianópolis, a realidade tem sido bem diferente. Muita discussão, pouca ação.

É verdade que, no passado, vimos alguns administradores públicos da Região Metropolitana errarem feio nas decisões que envolviam a mobilidade, por não penetrarem a fundo nos desafios, fazendo e desfazendo simplesmente o que lhes vinha à mente, sem maiores consultas, estudos e planejamento. No entanto, agora a fase do necessário planejamento parece não se concluir nunca. Estuda-se, fala-se e pouco se age.

Inicialmente teria sido definida a construção de uma quarta

ponte que, felizmente, parece ter sido esquecida. Afinal, o grande problema não é a travessia em si, mas todo o sistema já em colapso, em especial pela falta de um transporte de massa de qualidade.

No ano passado foi decidido começar do zero e abrir espaço para a apresentação de novos projetos. Na primeira fase foram apresentadas 12 propostas, mas apenas três seguiram para a segunda etapa. Objetivavam soluções para o transporte marítimo e em monotrilhos.

Com a desistência de uma empresa, apenas duas “concluíram” os estudos e projetos de Parceria Público Privada e concessão (projetos de engenharia, estudos econômico-financeiros, jurídicos, ambientais, etc.).

Nesta ocasião falta ainda a análise das propostas, decisão sobre qual será implantada, consulta pública, licenciamento ambiental, consulta ao Tribunal de Contas do Estado e modelagem final do edital.

Desta forma, se tudo ocorrer

como o esperado, o que dificilmente acontece, em dezembro deste ano pode ser que seja lançado o edital. Sobre isso é importante ressaltar que as empresas não têm exclusividade sobre os projetos apresentados e o governo poderá até mesmo, montar uma nova proposta, buscando ideias levantadas nos dois trabalhos apresentados na última etapa.

Enfim... As águas ainda estão por rolar.

É, porém, interessante salientar que entre ambas as propostas uma questão é unânime: a viabilidade da implantação do transporte marítimo na região – um assunto que temos abordado há anos. Solução esta oportuna e imprescindível.

Então, se no final das contas, teremos a instalação deste modal, por que não começamos logo com sua implantação, enquanto outras questões são debatidas? Por que esperar tanto tempo para realizar o essencial? É difícil encontrar respostas aceitáveis.

A exceção da Prefeitura de Palhoça as demais envolvidas,

como principalmente a da capital de Florianópolis, até o presente momento não definiram sequer os locais em que deverão ficar localizados os terminais de passageiros, para apreciação e aprovação do DPU – Departamento do Patrimônio da União para em seguida submeter aos órgãos de preservação ambiental. Como se vê, caminhamos a passos lentos e morosos, nos passando a sensação de que tão cedo não veremos em funcionamento esse importante meio de transporte.

É claro e evidente que somos completamente favoráveis a projetos de longo prazo. Até porque acreditamos que os devemos deixar como legado às gerações futuras. Mas há, necessidades urgentes que devem ser resolvidas no agora.

Vamos lá prefeitos e Governador. Apressem as providências para concluir a implantação deste importante modal ainda no ano da Copa.

**NÓS TAMBÉM
SOMOS BRASIL!**

Parentes de vítimas mortas no trânsito querem aumento no valor das multas

Parentes de vítimas mortas em acidentes envolvendo carros em alta velocidade recorrem ao STJ para aumentar as quantias estabelecidas por tribunais estaduais, em torno de R\$ 30 mil a R\$ 50 mil.

O Dia das Mães de 13 de maio de 2012 nem havia terminado e Priscila Santos do Nascimento, 21 anos, e sua mãe, Maria dos Reis Santos, 45, já estavam mortas, num violento acidente de trânsito provocado pelo servidor do Tribunal de Contas do Distrito Federal Josivan Oliveira Silva, 52.

As duas estavam na parte traseira do Honda Civic dirigido pelo namorado da irmã, Michelle dos Santos, sentada no banco dianteiro, quando foram atingidas pela

caminhonete Toyota Hilux, de Silva. Elas voltavam de uma viagem a João Pinheiro (MG), onde foram passar a data comemorativa com a avó materna.

Silva bateu a 105km/h no Civic, que estava parado num engarrafamento na entrada de Brasília. Outros três veículos foram atingidos.

O motorista quase foi linchado ao sair andando do veículo, embriagado. Foi preso e solto dois dias depois, após pagar fiança de R\$ 62 mil, que, graças a uma decisão judicial, foi devolvida um mês depois.

Michelle e o companheiro de Priscila, o servidor público Marcus Vinicius Klein, acompanham de perto o processo criminal, que está

em fase de ouvir as testemunhas.

A batalha também é travada na esfera cível, em que é exigida a indenização por danos morais e materiais, prevista no Código Civil.

Com o objetivo de tentar mudar esta realidade, alguns jornais de circulação nacional têm publicado reportagens mostrando a grande disparidade dos valores de indenizações por danos morais, previstas em lei, para reparar em parte a dor e o sofrimento causado aos parentes das vítimas mortas por culpa de terceiros. Em acidentes de trânsito, a discrepância se repete, apesar das circunstâncias semelhantes e das condições econômicas dos responsáveis pelas mortes.

Presidente Dilma inaugura primeiro aeromóvel do país em Porto Alegre

Fotos: Rodrigo Nunes / MinCidades

A presidenta Dilma Rousseff participou da inauguração do primeiro aeromóvel do Brasil no dia 10 de agosto em Porto Alegre. Ela defendeu o veículo como alternativa de transporte público e condenou o uso de veículos pessoais diante de alternativas coletivas. “Sem o transporte público eficiente, nós não teremos algo que não seja a crise nas cidades urbanas”, afirmou durante a cerimônia, que contou com a presença de outras autoridades e do criador do aeromóvel.

Dilma falou sobre as mobilizações que tomaram as ruas do País em junho e mencionou o sistema inaugurado hoje como referência. A presidente citou o atraso na inauguração do veículo de tecnologia brasileira - que estreia 31 anos depois de o projeto original ter sido abandonado - e mencionou o período em que viveu na capital do Rio Grande do Sul.



“Para mim, tem um significado especial participar dessa cerimônia porque, como alguém que morou por mais de 30 anos em Porto Alegre, não podia deixar de perceber que o aeromóvel compõe o horizonte da minha cidade e que ele sempre me intrigou, sempre acendeu as esperanças de ver um empreendimento não usual, revolucionário, funcionando” disse, destacando que a tecnologia é 100% nacional. Ela teceu diversos elogios ao

inventor, Oskar Coester, a quem chamou de herói, “porque nossos heróis modernos mostram essa crença muito forte no País”.

As obras do aeromóvel foram iniciadas em agosto de 2011, e o sistema deveria ter sido inaugurado no primeiro semestre de 2013, mas ocorreram diversos atrasos na

implantação da tecnologia. Segundo os engenheiros responsáveis pelo empreendimento, isso ocorreu em virtude do caráter inovador da ideia, que demandou adaptações e passou por melhorias com ajuda de estudos realizados por universidades.

O sistema vai ligar o aeroporto Salgado Filho a estação de trem da Trensurb (responsável pelo projeto, cuja tecnologia foi comprada da Aeromovel Brasil S.A.), em um trajeto de aproximadamente 800 metros, com o custo de R\$ 37,8 milhões. O projeto é encarado como um laboratório para a Trensurb, que estuda utilizá-lo em outros pontos da cidade, como na Arena do Grêmio ou na interligação com universidades. Na unidade inaugurada dia 10 de agosto, serão utilizados dois veículos com capacidade para transportar 150 e 300 pessoas.

O aeromóvel passou a funcionar no mês de agosto, sem a cobrança de tarifa, entre 10h e 16h, período no qual serão feitos ajustes e calibrações pela empresa detentora da tecnologia. A partir de novembro, passará a ser cobrada a tarifa de R\$ 1,70 - custo do bilhete do trensurb.

O sistema foi idealizado por Oskar Coester que, inspirado em conceitos de aviação, criou o veículo sobre trilhos impulsionado por vento, como uma alternativa para o transporte público utilizando uma tecnologia simples e 100% brasileira. “O aeromóvel é um avanço nesse sentido, principalmente na questão de movimentar pessoas e não peso morto”, diz o pai da ideia, afirmando que essa não é a solução para o transporte público, mas sim mais uma alternativa, “solução não existe para nada, o que nós temos é opção”, afirma.

Ministro Aguinaldo Ribeiro reúne artistas e pilotos para lançar campanha de trânsito em Interlagos

Rodrigo Nunes / MinCidades

Um ano após lançar a Campanha Permanente de Redução de Acidentes de Trânsito, o ministro das Cidades, Aguinaldo Ribeiro, voltou ao Autódromo de Interlagos, em São Paulo, no dia 30 de agosto, para uma nova ação de conscientização dos motoristas sobre a necessidade de respeitar as regras do trânsito. “Estamos aqui mais uma vez para chamar a atenção da

população de que não é mais possível conviver com o elevado número de mortes no trânsito em nosso país. E só há um jeito de mudar isso: dirigir com consciência e respeito às regras do trânsito”, disse o ministro ao lado do prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, e outras autoridades.

O segundo ano da parceria do Governo Federal com o bicampeão da Fórmula 1, Emerson Fittipaldi, abriu espaço na corrida Le Mans - 6 Horas de São Paulo para levar a mensagem aos motoristas de que a rua não é o lugar de



correr. Neste ano, a campanha ganhou novos integrantes, como a atriz Sherron Menezes e a cantora Sula Miranda. Elas foram a Interlagos para apoiar a campanha do Ministério das Cidades, chamada Manifesto, que vai ao ar a partir de hoje em emissoras de rádio e televisão, mídia impressa e redes sociais.

Assim que chegou ao autódromo, acompanhado pelo prefeito Fernando Haddad, o ministro inaugurou uma Pista de Educação no Trânsito para Crianças. Um grupo de 20 crianças aguardava a bandeirada para os minicarros percor-

rerem a pista montada pela Polícia Militar de São Paulo. Durante o minicircuito os policiais militares, condutores dos veículos, ensinavam à criança acomodada no banco de passageiro algumas regras, como parar na faixa de pedestres. “Esta é uma oportunidade para vocês cobrarem atenção dos adultos às regras de trânsito”, disse o ministro ao lado de Emerson Fittipaldi.

Logo após, eles lançaram oficialmente a nova campanha do Parada - Um Pacto pela Vida, coordenada pelo Ministério das Cidades. A campanha Manifesto será veiculada em um comercial de 30 segundos na televisão com a participação dos atores Duda Nagle, Sherron Menezes, Cissa Guimarães e Ana Rosa, além dos cantores Pedro Leonardo e Sula Miranda. Também haverá spots para rádio, publicações na mídia impressa e ações nas ruas. “Este é um momento importante para conscientizar os motoristas de que lugar de correr é no autódromo”, disse Emerson Fittipaldi, que, em 2012, esteve com a

presidenta Dilma Rousseff e o ministro Aguinaldo Ribeiro em Washington, para levar a campanha do PARADA ao secretário-geral da ONU, Ban Ki-Moon. Na ocasião, a presidenta inseriu no seu discurso para a Assembleia Geral da ONU o tema da campanha de trânsito.

Com dois anos de existência, o PARADA é considerado o principal movimento do país para a redução de acidentes. O ministro Aguinaldo Ribeiro explicou que o PARADA tem três pilares: educação, fiscalização e sensibilização. “Esses três pilares são necessários para o país atingir a meta de reduzir em 50% o número de vítimas fatais no trânsito nesta década”, disse o ministro. Esse foi o compromisso assumido pelo Brasil perante a ONU, em 2010, quando editou uma resolução para determinar o período de 2011 a 2020 como a Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito.

Também participaram do evento o presidente da World Endurance Championship, Gérard Neveu, e o presidente do Automóvel Clube do West, Pierre Fillom, organizador das 24 Horas de Le Mans.

Jose Roberto de Souza Dias *



A fila volta a se movimentar

Foi preciso o caos transformar-se em uma manifestação popular nacional, para os donos do poder reconhecerem que nenhuma economia do mundo se desenvolve quando sua população é submetida a um verdadeiro martírio toda vez que sai para trabalhar.

A resposta medrosa e atrapalhada saiu de imediato, com prefeitos e governadores deixando de lado planilhas mal formuladas e congelando o preço das passagens. Não perceberam que, no curto prazo, medidas demagógicas desfazem argumentos, mas não são suficientes para resolver a questão. Ouviram os gritos, mas não entenderam o problema.

Reduzir os preços das passagens significa diminuir a chama, mas não tira a panela de pressão do fogo. A sociedade pede um transporte público de qualidade, limpo, seguro, pontual, ágil e não interrompido por congestionamentos gigantes. Os governantes oferecem o mesmo caótico transporte, vinte ou trinta centavos mais barato.

Aos poucos a verdade é revelada. Recente matéria do Jornal *O Globo* mostra que em 13 capitais brasileiras não foram licitadas linhas de ônibus. Para que fique bem claro, em 50% dessas cidades não existe qualquer

tipo de concorrência, prevalecendo única e exclusivamente os interesses desses donatários do transporte público.

Pior ainda, excessivamente próximos do poder, muitos financiadores de campanhas políticas, impedem inclusive que outros modais – transporte por trilhos ou aquaviários – venham a se instalar em seus mandarinatos.

Um pequeno detalhe deve ser observado: estima-se que as empresas do setor devam aos cofres da União cerca de três bilhões de reais.

O resultado não poderia ser outro, precariedade absoluta dos serviços, com motoristas pouco qualificados, veículos sujos e lotados, proliferação de serviços de vans, invariavelmente nas mãos do crime organizado e, como consequência, a fuga dos usuários para as poluentes e perigosas motos de baixa cilindrada.

Do outro lado do balcão o poder público, fora legítimas exceções, cumpre a regra histórica da administração pública brasileira que não vê, não sabe e não atua. O compadrio não enfeita apenas as árvores de Natal: fiscalização absolutamente precária funciona como que uma corrente contínua de corrupção. A revolução digital insiste em não

chegar nessas plagas que continuam como as antigas repartições públicas, mesmo que seus agentes carreguem na cintura badulaques sofisticados.

O lado perverso de toda essa situação não está apenas nas condições desumanas do transporte público e no congestionamento e poluição que provoca no trânsito das cidades brasileiras, mas também na brutalidade dos acidentes de trânsito.

As regiões mais pobres do país tiveram uma mudança no perfil da frota, em algumas localidades já tem mais motos do que carros circulando nas vias, em cinco anos praticamente dobraram de número. Em São Paulo, Estado com maior frota, tem uma moto para cada 3,1 carros. No Brasil essa média é de 2,1, segundo dados de 2012 fornecidos pelo Denatran.

O Ministério da Saúde, através do Datasus, informa que o número de acidentes com motos cresceu 89 por cento. Do total de leitos usados pelo Sistema Único de Saúde – SUS – a imensa maioria é para vítimas de acidentes de moto. Levantamento realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, IPEA, cada paciente custa em média R\$ 152 mil reais aos hospitais, ampliando ainda

mais a crise de saúde que atualmente acontece no Brasil.

Segundo Laurindo Junqueira Filho, tudo isso seria amenizado se existisse um transporte público de qualidade. Afirma que a maioria desses eventos ocorre com aqueles que foram obrigados a comprar uma moto como alternativa ao péssimo transporte coletivo.

Transporte público de qualidade não se resume ao congelamento tarifário, muito pelo contrário, o que se exige é uma radical mudança no comportamento dos políticos e administradores brasileiros, que ainda não entenderam que os tempos mudaram e a fila voltou a se movimentar com rapidez em direção ao futuro.

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

Metade da população brasileira usa veículo particular

A frota nacional de automóveis e comerciais leves cresceu 8% em 2012 ante 2011, conforme mostra o mais recente estudo do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças). Metade dos brasileiros adultos já utiliza transporte privado para se locomover, incluindo motocicletas, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

Cidades como a capital paulista já têm dois habitantes

por automóvel, paridade próxima à de regiões desenvolvidas, como Estados Unidos e Europa.

Fora dos principais centros consumidores, a média é de 8,8 habitantes por veículo, ante uma média brasileira de 5,2 pessoas por carro. Há uma década, essa paridade nacional era de 8,2 habitantes por veículo.

Apenas cinco Estados - São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Paraná - concentram 72% da frota. Nessas localidades, a média de habitante por veículo

varia de 2,9 a 5,2.

A indústria automobilística conta com as regiões menos motorizadas para manter o ritmo das vendas e chegar em 2017 com números próximos a 5 milhões de veículos ao ano, conforme projeta a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Na última década, as vendas de carros novos cresceram a taxas médias de 7% ao ano, e a de motocicletas, de 13% ao ano. Já o número de passageiros que utiliza o transporte público caiu 25% no mesmo período.

Governo do Estado apresenta projetos de Mobilidade Urbana para Grande Florianópolis

O governador Raimundo Colombo e o presidente da SCPar, Paulo da Costa, apresentaram no dia 22 de Agosto, os dois projetos elaborados por empresas privadas e entregues no dia 19 do mesmo mês por meio do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI). As empresas participantes são a CCR e o Consórcio Floripa em Movimento (Quark, MPE, Scomi e Brassel), que concluíram propostas para obras de mobilidade urbana na região da Grande Florianópolis. Com os projetos em mãos, governo do Estado e prefeituras vão escolher uma das propostas ou criar uma nova.

“Os estudos são bem profundos e qualificados e projetam a questão da mobilidade da Grande Florianópolis para os próximos 50 anos. Agora vamos partir para a etapa da escolha, em diálogo permanente com os municípios da região”, afirmou o governador Raimundo Colombo. Ele ressaltou a inclusão do transporte marítimo nas duas propostas entregues. “Não usar o transporte marítimo em uma região como a Grande Florianópolis é um erro. Estamos caminhando para corrigir isso. Os estudos mostram que é viável tecnicamente e interessante do ponto de vista financeiro”, acrescentou.

A proposta da CCR - A CCR sugere operação com transporte marítimo com investimentos de



Neiva Daltrozo/SECOM

R\$ 941 milhões para implantação do projeto, sendo R\$ 500 milhões de aporte público mais contraprestações anuais de R\$ 41 milhões também pagas pelo governo. As obras começariam em 2014 e durariam 18 meses, com a operação do sistema iniciando em meados de 2015. Para desenvolvimento do transporte marítimo na Grande Florianópolis, a CCR prevê terminais no Centro e nos bairros Saco dos Limões e Canasvieiras, em Florianópolis; e nos bairros Barreiros e Kobrasol, em São José. Serão usadas 14 embarcações para transportes de passageiros, com capacidade de 500 pessoas cada, e 24 ferry-boats (para transporte de veículos), com capacidade de 102

veículos cada.

A CCR já opera com transporte marítimo no Rio de Janeiro. Para o sistema na Grande Florianópolis, estão previstas tarifas no valor de R\$ 4 para o uso das barcas de passageiros e tarifas entre R\$ 15 e R\$ 20 para o uso do ferry-boat.

A proposta do Consórcio Floripa em Movimento - O estudo do Consórcio Floripa em Movimento prevê oferta de transporte marítimo, monotrilho e POD SIT (carro elétrico sem motorista). A iniciativa do monotrilho já é realidade em grandes centros urbanos no exterior e chega ao Brasil neste ano com projeto para implantação em São Paulo. Na Grande Florianópolis, a proposta

é implantar o monotrilho em três fases, sendo a primeira com 7,1 quilômetros de extensão, entre o Terminal Rita Maria, no Centro de Florianópolis, e um novo terminal no bairro Kobrasol, em São José. Numa segunda fase, seriam implantados mais 4,35 quilômetros, com um terminal em Barreiros, em São José. E na terceira e última etapa, seria realizada a integração com uma nova rodoviária na área do Ceasa, na região central de Florianópolis. Está prevista, também uma nova ponte ligando a Ilha de Santa Catarina à região Continental de Capital. A ponte seria exclusiva para o monotrilho, ficando paralela às atuais. A capacidade de transporte estimada é de

100 mil passageiros por dia.

Já o sistema POD SIT teria estações atendendo os bairros Centro, Coqueiros, Capoeiras, Estreito, Agrônômica, Trindade e Itacorubi, em Florianópolis. E para o transporte marítimo, estão previstos terminais nos bairros Kobrasol e Barreiros, em São José, e no Centro de Florianópolis. A empresa prevê usar os terminais para integração entre o monotrilho, o POD-SIT, o ônibus municipal e o transporte marítimo. As tarifas sugeridas são de R\$ 3 para o monotrilho, R\$ 5,3 para o POD SIT e entre R\$ 2,6 e R\$ 3 para as barcas.

O valor para os investimentos do projeto integral é da ordem de R\$ 5 bilhões, com um aporte público de R\$ 1 bilhão mais contraprestações anuais de R\$ 319 milhões. As obras iniciariam em 2014, com o transporte marítimo operando a partir de 2015 e o Pod Sit e o monotrilho entre 2021 e 2022.

O evento do dia 22 contou com a participação, entre outras autoridades, do Comitê Gestor de Parcerias Público-Privadas, do vice-governador Eduardo Pinho Moreira e dos prefeitos de Florianópolis, Cesar Souza Júnior; de Palhoça, Camilo Martins; de São José, Adeliana Dal Pont; e de Biguaçu, José Castelo Deschamps.

Governo, engenheiros e técnicos discutem cronograma das obras da Ponte HL

O governador Raimundo Colombo se reuniu, no dia 13 de Agosto, com engenheiros e técnicos responsáveis pela execução e fiscalização das obras na ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. O encontro, que também contou com a participação dos secretários de Estado do Planejamento, Murilo Flores; da Fazenda, Antônio Gavazzoni; da Administração, Derly Massaud de Anunciação; do Turismo, Beto Martins; da Casa Civil, Nelson Serpa e da Infraestrutura, Valdir Cobalchini; serviu para atualizar o cronograma da obra que é considerada uma das mais complexas em execução atualmente no país. “A ponte é um dos maiores símbolos de Santa Catarina e vai voltar a cumprir um papel fundamental no que diz respeito à mobilidade urbana. Os pagamentos estão em dia, a obra é uma prioridade e por isso o governo está muito atento aos prazos”, destacou Colombo.

De acordo com os responsáveis pela recuperação da ponte, a maior parte do trabalho se concentra embaixo do mar, onde está sendo construída e reforçada toda a estrutura inferior de sustentação. Os qua-



tro blocos são formados por estruturas de concreto (aquela que já é possível observar, sobre o mar) e metálicas (que estão sendo montadas por mergulhadores na parte subaquática).

O trabalho atual faz parte da estrutura necessária para a restauração do vão central. Quando a base estiver pronta, serão trocadas as barras e as rótulas danificadas. Por fim, a estrutura provisória será removida e, a ponte, liberada para o tráfego de veículos. As obras de restauração da ponte estão divididas em três eixos principais:

recuperação de viaduto insular, viaduto continental e vão central. As duas primeiras já foram concluídas.

Para o presidente do Departamento Estadual de Infraestrutura, Paulo Meller, é uma tarefa minuciosa, depende de condições climáticas que interferem na força da correnteza e ainda esbarra em outra limitação: quanto mais profunda a estrutura, menor é a visibilidade. Algumas peças estão sendo colocadas a, pelo menos, 30m de profundidade.

“Como a maior parte do serviço, hoje

acontece de forma submersa, as pessoas não conseguem visualizar o trabalho. Essa fase é muito complexa, mas mesmo assim o cronograma está seguindo dentro do previsto”, informou o presidente do Deinfra, que acompanha de perto todo o processo. Segundo Meller, são realizadas reuniões semanais para a avaliação do ritmo de trabalho empregado na obra.

Uma novidade anunciada na reunião, é que a partir do mês de setembro a população vai poder observar uma mudança no visual da ponte. Toda a estrutura que hoje aparece em tom metálico será pintada de vermelho. A explicação técnica é que com a medida e cor diferenciada será possível detectar parâmetros de qualidade da própria estrutura e futuramente, para a pintura final da ponte Hercílio Luz. O procedimento será protocolado junto à Fundação do Meio Ambiente, Fatma, para garantir que seja executado sem nenhum risco à natureza.

A obra de recuperação da Ponte Hercílio Luz receberá cerca de R\$ 150 milhões em investimentos e faz parte do programa do Pacto por Santa Catarina.



A agonia do transporte coletivo

Os meios de comunicação vêm reproduzindo de forma impiedosa, a triste agonia do transporte coletivo em nossas grandes cidades.

A falta de criatividade, imaginação e especialmente de planejamento, desnuda de uma vez por todas as mazelas acumuladas com o tempo, associadas a contratos leoninos que transformam muitas vezes a prestação de serviços em uma verdadeira ação entre amigos.

Em Florianópolis a mera análise da planilha de custos do transporte público da capital vem demandando um estudo aprofundado e metódico a cargo do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina.

É realmente incompreensível que, apesar de ter sido priorizado nas últimas campanhas eleitorais, continuemos sem definir e nem sequer quantificar esse essencial serviço público em nossa capital, tratado inclusive como uma verdadeira “caixa preta” mas que até agora não foi, tal qual a caixa de pandora, efetivamente aberta.

A realização de paralisações relâmpago, o que acaba atingindo de forma reversa o trabalhador de baixa renda, provoca intensa revolta, levando os usuários a adotarem medidas radicais como a interrupção do acesso dos ônibus ao TICEN, o

que se reflete em todo o transporte urbano da cidade.

A prometida licitação pública do transporte coletivo, aliás a primeira a ser efetivamente realizada em Florianópolis, surge como uma tênue luz no final do túnel, no momento em que, de forma corajosa o Prefeito Municipal Cesar Souza enfrenta velhos tabus, arrancando elogios e desejos de que, de uma vez por todas tenhamos um serviço compatível com uma cidade considerada moderna e com um alto padrão de desenvolvimento humano.

O já desgastado enfrentamento entre os sindicatos de trabalhadores e o patronal acaba exasperando o próprio Ministério de Trabalho e a Justiça, cansada de ser provocada por infundáveis paralisações.

Por outro lado o reflexo da crise no transporte afeta diretamente a economia da cidade já diretamente afetada pela própria sazonalidade, gerando desemprego e atingindo o comércio em suas muitas manifestações.

O Governo do Estado por sua vez, dispõe-se a investir em pesquisa e estudos que levem a adoção de vários modais de transporte, inclusive o cobiçado marítimo e cicloviário, amplamente defendido por muitos que sentem em nossa capital uma clara vocação para a sustentabilidade e o aproveitamento de seus recursos naturais,

até como um resgate de seus primórdios quando o transporte marítimo era predominante, sem nenhum temor quanto ao temível “vento sul”...

As apregoadas virtudes de nossa capital muitas vezes não resistem a suas também conhecidas mazelas, que acabam justificando a multiplicação de nossos fotosensores e de uma crescente profusão das multas e dos acidentes.

O custo crescente associado ao transporte individual vem jogando seus usuários no sinuoso caminho da inadimplência, aumentando as tensões e as condutas de risco por muitos praticadas em nossas vias públicas.

A busca por alternativas certamente nos levarão a defendermos políticas públicas que atinjam esses dois objetivos, quais sejam, a melhoria esperada do transporte coletivo e a natural redução do transporte individual, restituindo ao transeunte o domínio dos espaços públicos como áreas de convivência e de lazer.

** 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.*

PERIGO NAS ESTRADAS

Caminhoneiros gravam manobras arriscadas para se exhibir na internet

No último dia 8 de setembro, o programa Fantástico, da Rede Globo, divulgou diversos flagrantes assustadores de barbaridades que acontecem nas estradas de todo o Brasil.

Alguns motoristas de caminhões desafiam as leis da física em manobras conhecidas como “quebra de asa” ou “quebra asa”, na qual, em alta velocidade, o condutor faz com que o caminhão balance de um lado para o outro, tirando as rodas do chão, colocando em risco a própria vida e a dos demais motoristas que circulam na via.

Não bastasse a ação irresponsável do condutor, as manobras ainda são incentivadas e elogiadas por outros motoristas que vão atrás filmando tudo para depois disponibilizar na internet.

Na maioria dos vídeos, fica claro que é tudo combinado para que a manobra possa ser gravada. De um carro ou de outro caminhão, alguém coordena a filmagem. “São gravadas intencionalmente e posta-



das intencionalmente também nas redes sociais e na internet, para causar esse impacto. Porque isso causa muito impacto na sociedade”, explicou Clóvis Cendon, da Polícia Rodoviária Federal.

SC - Em pelo menos dois flagrantes mostrados na reportagem, estradas catarinenses foram palco da irresponsabilidade. Numa das imagens, a prática é realizada por um motorista da Bendo Transportes

e Consultoria, de Turvo. Sem data precisa, o caminhão ultrapassa o veículo onde está quem filma, retorna para pista principal e balança de um lado para o outro.

Em outro momento, um caminhoneiro com um veículo identificado com a logomarca da Cooperserra, de São Joaquim, aparece fazendo uma manobra ousada na rua próxima à empresa e ao Parque da Maçã. A Cooperserra justificou ao programa televisivo que o caminhão não pertence à empresa e que o motorista

não estava em viagem, nem transportando carga alguma naquele momento.

A matéria ainda mostrou um caminhão-cegonha fazendo a manobra a 120 quilômetros por hora, mesmo estando carregado com 11 carros, e até um caminhão-tanque fazendo zigue-zague na estrada durante um minuto. “Quando vazio, se torna uma verdadeira bomba. O gás ali transforma numa bomba esse reboque. Já

cheio, ele incendiaria, no caso de um acidente”, alertou um policial rodoviário federal.

Segundo a PRF, o motorista e a transportadora podem ser responsabilizados. “O motorista responderia criminalmente e a empresa, como proprietária, responderia civilmente pelo ocorrido”, assegura Cendon.

MECÂNICA - Além de colocar em risco a vida do próprio motorista e para quem circula nas rodovias, a manobra pode trazer danos ao caminhão, que tem a estrutura abalada.

“Essas manobras judiam, prejudicam demais os pneus, que passam a ter desgastes bastante irregulares, completamente comprometidos. Ou os componentes são reparados ou surpreendem o motorista seguinte, com alguma falta de controle. É uma atitude totalmente irresponsável, reprovável e tem que ser condenada”, alertou Claudio Gasparetti, engenheiro mecânico de uma montadora de caminhões.

Prefeitura apoia auditoria do TCE no transporte

Trabalho está sendo feito nos municípios da Grande Florianópolis



Funcionários da SMMU e auditores do TCE

O Tribunal de Contas do Estado (TCE) iniciou, no dia 9 de Agosto, auditoria nos sistemas de transporte coletivo dos municípios da Grande Florianópolis. Para a Prefeitura da Capital, a verificação é de grande importância para dar transparência ao sistema.

“Esse modelo de cálculo tarifário, que está em vigor há mais de dez anos, vai deixar de existir com a nova licitação do sistema”, afirmou Vinicius Coffferri, diretor de planejamento da Secretaria de Mobilidade Urbana.

O diretor esclarece que o edital de

licitação do transporte coletivo será publicado em setembro e com ele haverá mudanças na forma de cálculo, que será por fluxo de caixa. Outra alteração será quanto as penalidades às empresas durante as paralisações.

“Com a nova licitação, aplicaremos

multas mais severas para as empresas, o que implica num sistema mais confiável para a população”, afirma Coffferri.

LICITAÇÃO

Depois de analisar os sistemas mais modernos e eficientes de operação do transporte de passageiros, a Prefeitura definiu as características fundamentais do edital de concorrência pública para implantação do novo sistema de transporte coletivo da cidade, que será lançado em setembro.

São elas:

- Reduzir o preço das tarifas;
- Equipar os coletivos com sistema ar-condicionado e acesso para pessoas com deficiência;
- Implantar a integração em qualquer ponto de ônibus, sem a necessidade de o passageiro ter que obrigatoriamente ir até os terminais;
- Limitar os lucros operacionais em 6% do valor arrecadado;
- Remunerar com base em índices de qualidade do serviço, não mais por quilômetro rodado, como acontece atualmente.

BICICLETAS

Projeto incentiva uso por servidores

Com o objetivo de incentivar uso da bicicleta como meio de transporte dos servidores municipais, a Prefeitura da Capital, através da Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Sustentável, lançou o projeto Pedala Prefeitura. A iniciativa conta ainda com o apoio das secretarias municipais de Administração e Mobilidade Urbana e dos voluntários do Bike Anjo.

A proposta é de que além dos finais de semana a bicicleta passe a ser utilizada no trajeto casa-trabalho-casa e nas próprias atividades em serviço que exijam o deslocamento em pequenas distâncias. A ideia é que desta maneira se reduza o uso de veículos automotores, colaborando com a redução de emissão de gases poluentes. Além disso, é uma forma de incentivar que pessoas fora do quadro de servidores sigam o mesmo exemplo.

Todas as ações a serem traçadas levarão em conta uma pesquisa de origem e destino a ser realizada com os servidores municipais. Um dos pontos previstos é de atingir um percentual de 30%



O prefeito Cesar Souza Júnior foi para casa de bicicleta

da categoria com o acompanhamento e orientação do Bike Anjo, formado por voluntários, que tem por missão auxiliar na escolha de roteiros e de formas seguras de comportamento no trânsito. “A estrutura ciclovária de Florianópolis precisa melhorar muito e ninguém esconde isso, mas precisamos mais do que isso, precisamos entender que ir e vir de bike não é uma missão impossível”, avalia Maikom Costa da SMSTDES e coordenador do projeto.

O projeto pretende ainda criar um grupo de pelo menos quatro servidores por órgão municipal que utilizem a bicicleta como meio de transporte. Para garantir a segurança, será oferecido um Curso de Formação do Ciclista Urbano, cuja meta é atingir 30% do quadro municipal. Em cada um dos prédios da Prefeitura de Florianópolis, deverá ser instalada infraestrutura para a guarda das bicicletas.

Sentindo na pele – Para dar o exemplo, o prefeito Cesar Souza Junior foi de bicicleta da prefeitura até sua casa, no Bairro João Paulo. Depois da experiência, que foi acompanhada pelos bike anjos, voluntários de uma ONG que ensinam os melhores trajetos e truques para um deslocamento mais seguro a qualquer interessado em trocar o carro pela bicicleta, o administrador fixou bem os riscos de segurança que Florianópolis apresenta ao meio de transporte.

“Florianópolis foi toda pensada em função dos automóveis”, afirmou o prefeito, que ainda disse que irá relançar o processo licitatório para a locação de bicicletas na Capital.



Prefeitura investe na segurança de ciclistas

A prefeitura de Florianópolis vai investir até o fim do ano R\$ 1 milhão em obras para melhoria da segurança de ciclistas em todas as regiões da cidade. Serão R\$ 800 mil para intervenções de infraestrutura, como nivelamento de tampas de esgoto, melhorias nas calçadas e ampliação das ciclofaixas; e R\$ 200 mil para reforço na sinalização em regiões de grande movimento de usuários de bicicletas.

O anúncio foi feito no dia 26 de Agosto pelo prefeito Cesar Souza Júnior, em reunião com representantes da Via Ciclo e Bike Anjo. No encontro, o prefeito reafirmou o compromisso de utilizar 20% dos recursos

Recursos serão utilizados em infraestrutura e sinalização ainda em 2013

do Fundo Municipal de Trânsito para implantação de ciclovias e ciclofaixas. A estimativa da prefeitura é que o valor chegue a R\$ 5 milhões/ano a partir de 2014.

O prefeito lembrou que duas das maiores obras da prefeitura este ano - a Rodovia Açoriana, na Tapera, e a Avenida Osni Ortiga, na Lagoa - estão sendo contempladas com ciclofaixas. Cesar destacou que todas as obras estruturais da prefeitura, como viadutos e pontes, terão passagem exclusiva para ciclistas.

“Uma cidade que pensa no futuro valoriza e estimula o uso de bicicletas como meio de transporte”, afirmou o prefeito.

Avançam as obras do novo acesso ao Sul da Ilha de Florianópolis

Jaqueline Noceti/Secom

Quem passa pelo Sul da Ilha de Florianópolis pode perceber o avanço do trabalho nas obras que vão transformar o acesso à região do Aeroporto Internacional Hercílio Luz e do Estádio da Ressacada. Os investimentos do governo do Estado somam cerca de R\$ 80 milhões, sem contar as desapropriações, e integram o programa Pacto por Santa Catarina. A meta é concluir os trabalhos em 2014.

“Esta é uma das principais obras do governo do Estado em Florianópolis. Sabemos que a população que mora no Sul da Ilha sofre com os constantes congestionamentos. Com o novo acesso, será possível evitar a SC-405. Estou acompanhando cada detalhe desta obra para que possamos cumprir a meta e entregar tudo pronto no ano que vem”, explica o governador Raimundo Colombo.

O presidente do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), Paulo Meller, explica que os trabalhos atuais

ocorrem em duas frentes. “Quem vai do Centro da Capital para o aeroporto percebe que, logo depois da ponte do Carianos, temos obras à direita, onde a rodovia será duplicada. Lá do outro lado, próximo da Tapera, também temos máquinas trabalhando na rodovia que fará a ligação ao novo terminal do aeroporto (que está sendo construído pela Infraero e deve ficar pronto no segundo semestre de 2014)”, explica.

Nestas duas frentes, como trata-se de uma região de mangue, será necessário aplicar uma tecnologia de adensamento, que prevê o uso de pedras e outros materiais. Serão duas etapas de aplicação de pedras ao longo das vias. Após a primeira aplicação, que deve ser concluída dentro de 60 dias, será preciso aguardar o processo de adensamento por cinco meses. Depois disso, as vias recebem uma nova carga de pedras e será necessário outra espera de cinco meses para concluir o adensamento.



Só então, poderá ser aplicada a camada de base e o asfalto.

“Essa é uma obra muito complexa, ambientalmente falando, pelo tipo de solo e porque estamos passando por uma área de reserva ecológica. Os cuidados e as exigências ambientais se multiplicam inúmeras vezes”, explica Meller.

O presidente do Deinfra

ressalta que esta é a obra mais importante em termos de mobilidade para o Sul da Ilha de Florianópolis. “As pessoas que moram no Sul da Ilha não vão mais precisar transitar pela SC-405. E a gente sabe, principalmente no horário de pico, o quanto ela é congestionada em função do acúmulo de veículos diante de todo o comércio e do

movimento local de moradores”, reconhece. A obra em andamento prevê a duplicação da Avenida Diomício, do Trevo da Seta até o Estádio da Ressacada, fazendo um contorno ao estádio, e a ligação da via atual com uma nova rodovia em direção à região da Tapera no sentido ao novo terminal do aeroporto da Capital.

Estudantes verão vítimas de traumas na Semana do Trânsito

O alto número de acidentes com mortes e vítimas de trauma no trânsito de Joinville será um dos temas abordados na Semana Nacional do Trânsito, neste mês de setembro.

A ação é o Programa Pense Primeiro, que levará um grupo de estudantes do 3º ano do ensino médio do Colégio Exathum ao Hospital Municipal São José para ter um contato direto com vítimas do trânsito.

No primeiro semestre deste ano, segundo números da Delegacia Especializada em Delitos de Trânsito de Joinville, foram registrados 1.733 acidentes com feridos. Colisões entre carros e motocicletas somaram 648. Todos os dias, dão entrada no Pronto Socorro do Hospital Municipal São José de 4 a 5 acidentados com motos.

A visita dos estudantes no Hospital São José está marcada para as 13h30 do dia 24 de se-

tembro.

Desenvolvido desde o ano 2000, o programa tem por objetivo mostrar aos estudantes as consequências dos acidentes de trânsito. Depois de uma breve explicação sobre o programa e seus objetivos, farão uma visita monitorada às alas onde estão internadas as vítimas de traumas de trânsito. Eles ouvirão direto dos pacientes as dificuldades e problemas que estão passando.

Em seguida, os estudantes passarão por uma dinâmica nas salas de internação junto com os acidentados para vivenciarem as atividades diárias de um paciente pós-trauma, que costumam enfrentar dificuldades para executar simples tarefas.

O encontro será finalizado com a palestra de um médico. Em Joinville, a Semana Nacional de Trânsito será realizada de 15 a 29 de setembro.

ÁLCOOL AO VOLANTE: Estudo mostra dado preocupante

Florianópolis é a capital do país onde mais os motoristas admitem beber antes de dirigir. O percentual de 16% dos entrevistados é alto se comparado ao Rio de Janeiro, onde é 5% – a capital fluminense tem uma postura agressiva na repressão ao motorista alcoolizado. Os dados estão na pesquisa de Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (Vigitel 2012), divulgada no dia 27 de agosto.

Além disso, metade dos moradores da cidade está acima do peso. Em Florianópolis, o percentual de homens obesos subiu de 10% para 16,2% e com excesso de peso de 51,1% para 50,2%. Entre as mulheres, os índices de obesidade aumentaram de 10,3% para 15,4% e de excesso de peso de 31,4% para 47,2%. Nesta edição, foram entrevistados 45,4 mil adultos em todas as capitais e no Distrito Federal, entre julho de 2012 a fevereiro de 2013.



O ministro da Saúde, Alexandre Padilha, afirmou que os dados servem de alerta para que toda a sociedade se articule para controlar o aumento da obesidade e do sobrepeso no país. Apesar de a obesidade estar relacionada a fatores genéticos, há uma influência

significativa do sedentarismo e de padrões alimentares inadequados no aumento dos índices brasileiros. Forte aliado na prevenção de doenças crônicas não transmissíveis, o consumo de frutas e hortaliças está sendo deixado de lado por uma boa parte da população de Santa Catarina.

Apenas 30,3% da população ingerem a porção diária recomendada pela Organização Mundial da Saúde (OMS), de cinco ou mais porções ao dia. Outro indicador que preocupa é o consumo de gordura saturada: 28,7% da população da cidade não dispensam a carne gordurosa e 45,9% consomem leite integral regularmente.

Os refrigerantes também têm consumidores fieis – 25,2% dos catarinenses tomam a bebida ao menos cinco vezes por semana. A pesquisa revela também que 43,1% da população de Florianópolis praticam atividade física.



JUDICIÁRIO

Estudante que atropelou e matou assessora do TRF não consegue suspender ação penal

O ministro Jorge Mussi, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), indeferiu o pedido de liminar em habeas corpus apresentado pela defesa do estudante acusado de homicídio doloso pelo atropelamento e morte de Ângela Maria de Moraes, assessora do Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF3), sediado em São Paulo. Com a liminar, a defesa pretendia suspender a ação penal instaurada contra o estudante.

De acordo com o processo, no dia 15 de outubro de 2003, por volta das 4h, o estudante cruzou o farol vermelho na avenida Paulista, em São Paulo, atropelando e matando Ângela Maria de Moraes, que atravessava a avenida na faixa de pedestres. O Ministério Público sustenta que o estudante estava embriagado e dirigia em alta velocidade pela avenida, onde o máximo permitido é 70 km/h, tirando “racha” com outro veículo.

Segundo a defesa, Raphael foi denunciado, inicialmente, pela suposta prática do delito de homicídio qualificado. Entretanto, o juízo da 1ª Vara do Júri da Comarca de São Paulo desclassificou



Ministro Jorge Mussi

a conduta para homicídio culposo, o que deu razão à interposição de recurso pelo Ministério Público.

O Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) deu provimento ao pedido do MP estadual e pronunciou o réu pelo delito de homicídio doloso qualificado. Dessa decisão, a defesa interpôs recurso especial, ainda pendente de julgamento pelo STJ.

Constrangimento ilegal - No habeas corpus, a defesa sustenta que o estudante está sofrendo constrangimento ilegal em razão da determinação de realização do julgamento perante o tribunal do júri, sem que esteja preclusa a decisão de pronúncia.

Alega ainda que, caso o recurso especial venha a ser provido, o quadro processual será radicalmente alterado, causando sérios prejuízos à defesa. Assim, pediu a liminar para o sobrestamento da ação penal e, no mérito, a nulidade da decisão do TJSP.

SEM DATA

Em sua decisão, o ministro Jorge Mussi afirmou que é inviável acolher o pedido liminar, uma vez que não se tem notícia da designação de data para a submissão do estudante a julgamento perante o júri popular.

Além disso, o ministro destacou que, segundo reiterada jurisprudência do STJ, a falta do trânsito em julgado da sentença de pronúncia não é motivo suficiente para impedir o julgamento pelo júri, se a discussão encontra-se em sede excepcional.

Mantida pena de condenado por atropelar e matar estudante no interior de São Paulo

A ministra Laurita Vaz, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ao não conhecer do agravo em recurso especial interposto pela defesa do auxiliar de serviços gerais Ítalo Mouta Amos, manteve a pena de sete anos, dois meses e 12 dias de reclusão, em regime semiaberto, à qual foi condenado pela Justiça paulista. Ele foi acusado pelo homicídio doloso do estudante Henrique Sávio Zapparoli da Silva e pela tentativa de assassinato das estudantes Luiza Amaral Fogaça e Marcela Doretto.

A relatora não acolheu o pedido da defesa de Amos para que o seu recurso especial fosse julgado pelo STJ. A ministra afirmou que o pedido foi apresentado sem a fundamentação necessária, capaz de autorizar o seu processamento, uma vez que deixou de apontar precisamente as razões pelas quais questionava a decisão do tribunal de segunda instância que não admitiu a subida do recurso especial para o STJ.

“O agravante (Amos), nas razões do agravo, limitou-se a suplicar pela subida do recurso especial, fazendo



Ministra Laurita Vaz

vagas referências ao acórdão estadual, deixando de rebater, especificamente, os fundamentos da decisão agravada”, assinalou a ministra Laurita Vaz.

O caso - Segundo a denúncia do Ministério Público, em 4 de março de 2003, por volta das 5h30, em Marília (SP), Henrique Sávio Zapparoli da Silva e amigos deixavam um baile de Carnaval, quando o veículo Fusca conduzido por Amos passou pelo local e realizou um “cavalo de pau”. Várias pessoas presentes vieram a manobra do auxiliar de

serviços gerais.

Irritado, ele deu a volta e jogou o carro contra a multidão que caminhava pela calçada. O estudante, de 15 anos, foi violentamente atingido e morreu praticamente na hora. As outras vítimas sofreram ferimentos diversos, foram hospitalizadas e conseguiram se recuperar.

Inicialmente, Amos foi condenado a sete anos. O Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) aumentou a pena. A defesa apresentou recurso especial para o STJ, o qual não foi admitido.

Segundo o TJSP, o recorrente não apontou com clareza os dispositivos de lei federal que teriam sido violados, e que justificariam a análise do caso pelo STJ. Além disso, para o tribunal paulista, a defesa estaria pretendendo o reexame de provas, o que não é permitido em recurso especial.

A defesa entrou então com agravo para forçar a subida do recurso, mas não atacou especificamente os fundamentos da decisão do TJSP, o que levou a ministra relatora a indeferir o pedido.

TJDF nega indenização a motorista exibido alcoolizado em telejornal

O Tribunal de Justiça do Distrito Federal negou o pedido de indenização de R\$ 100 mil contra uma emissora de televisão feito por um motorista exibido alcoolizado durante um telejornal. Segundo o processo, o motorista foi filmado após ser flagrado em uma blitz do Detran. Não cabe mais recurso no órgão. Os magistrados entenderam que não houve a intenção de ofender ou difamar o motorista e a veiculação da imagem não ultrapassou o dever de informar.

De acordo com o TJ, o motorista disse que estava no Rio de Janeiro em viagem quando soube da exibição de sua imagem na televisão. Segundo ele, a emissora veiculou sua imagem em quatro ocasiões distintas, deixando-o “em situação vexatória perante parentes e amigos e causando-lhe danos morais a sua honra”.

Em 1ª Instância, o juiz da 16ª Vara Cível de Brasília já havia considerada improcedente a ação e condenou o autor a pagar as custas processuais e os honorários advocatícios no valor de R\$ 1 mil. O autor recorreu e reafirmou suas razões, reforçando que a matéria teve a “nítida” intenção de denegri-lo, uma vez que na imagem veiculada em rede nacional ele se encontrava em situação “degradante, humilhante”. Segundo ele, o canal não poderia divulgar sua imagem sem sua respectiva autorização, “considerando a situação desagradável em que se encontrava”.

Ao julgar a apelação, o relator afirmou, em seu voto: “Tais informações jornalísticas revestem-se de peculiar caráter público e são importantes para a formação de opinião da sociedade e, principalmente, para coibir abusos como aquele perpetrado pelo autor. Sua divulgação torna-se direito-dever da empresa jornalística e do público, dentro do contexto de que a informação tem mais valia para a sociedade do que a preservação absoluta dos direitos individuais”.



LEGISLATIVO

Na ANTT, Vander apresenta PPP como alternativa para BRs 262 e 267

No dia 14 de agosto, o deputado federal Vander Loubet (PT-MS) esteve na sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), onde se reuniu com o diretor geral Jorge Luiz Macedo Bastos e seu chefe de gabinete, Paulo Eduardo Improta Saraiva (foto).

O deputado recebeu de Bastos o retorno sobre as demandas das prefeituras dos municípios de Mato Grosso do Sul que devem ser afetados pelas obras de duplicação e melhoria da BR-163, cujo leilão para concessão à iniciativa privada está programado para dezembro. As demandas se referem a intervenções como pontes, túneis, passarelas para pedestres, rotatórias e acessos a estradas vicinais e grandes empreendimentos, entre outras.

De acordo com Vander, os pedidos de intervenções relacionadas à BR-262 e à BR-267 (dos seus respectivos entroncamentos com a BR-163 até a divisa com São Paulo) não receberam retorno por causa da decisão do governo federal de excluir as rodovias do edital de concessão, que deve ser lançado em 25 de outubro.

Participação pública – Para que as rodovias não sejam descartadas do Programa de Concessão de Rodovias Federais, o deputado Vander sugeriu como alternativa a de elaboração de um projeto de Parceria Público-Privada (PPP), visto que segundo dados apresentados numa audiência pública da ANTT em Campo Grande, no dia 9 de agosto, o principal motivo da retirada das BRs 262 e 267 do



edital a ser lançado em outubro seria uma possível falta de interessados no leilão, ocasionada pelo alto custo de manutenção e pelas altas tarifas de pedágio que teriam que ser praticadas para garantir a viabilidade do investimento.

A saída, segundo Vander, seria uma PPP para reduzir o custo da iniciativa privada nas obras das rodovias. “Reduzindo o peso dos investimentos das empresas, não haveria necessidade de uma tarifa alta de pedágio e o negócio se tornaria mais atraente para um leilão. Além da entrada da União com recursos para as obras, seria importante também a participação do Estado, na isenção de ICMS dos materiais a serem utilizados, e dos municípios, na isenção do ISS das obras. Mas essa isenção seria restrita às obras. No pedágio os impostos seriam cobrados normalmente para não prejudicar a arrecadação pública”, pontua o parlamentar.

Projeto pune empresa que vender película irregular para vidro de carro

As empresas que falsificarem dados sobre a transparência de película aplicada em vidros de carros podem ser punidas de acordo com as regras do Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078/90), que estabelece multa e cassação de licença, entre outras sanções. A medida está prevista no Projeto de Lei 5364/13, do deputado Major Fábio (DEM-PB).

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) já estabelece hoje uma transparência mínima para as películas de janelas. As empresas responsáveis pela aplicação devem fazer uma gravação no material contendo a marca do instalador e o índice de transmissão luminosa do conjunto vidro-película.

“O problema é que a grande maioria das empresas que trabalham com a aposição de películas, inclusive concessionárias autorizadas, aplica películas muito mais escuras do que o permitido para as áreas consideradas indispensáveis à dirigibilidade e simplesmente colocam a chancela referente

ao percentual permitido”, alerta Major Fábio.

A responsabilização das empresas, segundo o deputado, deve proteger os motoristas de boa-fé, que acreditam que compraram películas dentro das regras do Contran, mas transitam com carros irregulares. De acordo com o PL 5364/13, as instaladoras de películas também deverão fornecer aos proprietários de veículos um certificado com dados da empresa e da transparência do material vendido.

Tramitação - A proposta, que tramita de forma conclusiva, será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; de Defesa do Consumidor; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Deputado Major Fábio

Comissão aprova aviso em carros novos contra uso de celular



Deputado Mauro Mariani

A Comissão de Viação e Transportes aprovou, no dia 21 de Agosto, proposta que obriga os fabricantes e as montadoras de veículos a afixar em local visível, em veículos novos, alerta sobre a proibição do uso de celular ao dirigir. Os avisos deverão conter a frase: “É proibido usar o telefone celular ao conduzir veículo automotor”. De acordo com a proposta, a obrigatoriedade também valerá para importadores e encarroçadoras de veículos.

O texto aprovado é o substitutivo do relator, deputado Mauro Mariani (PMDB-SC), ao Projeto de Lei 6385/09, do deputado Filipe Pereira (PSC-RJ). O substitutivo tem o mesmo teor da proposta original, mas insere o texto como um novo artigo do Código de Trânsito Brasileiro (CBT - Lei 9.503/97). “Uma proposta relacionada ao trânsito deve ser formulada como uma alteração ao CTB e nunca como uma lei autônoma”, explica o relator.

O substitutivo também ampliou para 90 dias o prazo para as montadoras se adequarem à nova norma. No projeto original, esse prazo é de 30 dias. “Esse prazo é insuficiente para que as montadoras tomem as providências necessárias ao cumprimento da norma”, argumenta Mariani.

Tramitação - A proposta será analisada agora em caráter conclusivo pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

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



Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.



Pesquisa revela ranking de mobilidade no país

Uma pesquisa nacional divulgada no dia 21 de agosto sobre as condições de bem-estar nas cidades brasileiras revela que a Região Metropolitana do Rio de Janeiro possui a pior estrutura de mobilidade urbana do Brasil, sendo seguida pelas regiões metropolitanas de São Paulo e Belo Horizonte.

A análise do Índice de Bem-Estar Urbano (Ibeu), realizada pelo Observatório Urbano das Metrôpoles, do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (Inct), reúne pesquisadores de diversas universidades. O estudo é baseado em dados do censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010.

O índice de Bem-estar Urbano (Ibeu), segundo a pesquisa, é determinado a partir das condições de mobilidade urbana, como o tempo de deslocamento ao trabalho, condições ambientais urbana, como a arborização no entorno do domicílio e a existência de esgoto a céu aberto nas redondezas das casas ou lixo acumulado nas ruas, condições habitacionais urbanas, como a densidade do núme-



ro de pessoas em cada casa, ou a qualidade do material de revestimento das paredes das residências, condições de atendimento de serviço coletivo urbanos, como saneamento básico e energia, e condições de infraestrutura urbana, como a existência de iluminação no entorno das casas, pavimentação nas áreas residenciais, calçadas, meio fio, bueiros devidamente

tampados e rampas para cadeirantes.

Assim, a cidade de São Paulo, por exemplo, que muito peca no quesito mobilidade urbana, se destaca no quesito infraestrutura urbana (iluminação pública, calçada, bueiro, entre outros), sendo a melhor colocada neste aspecto, o que aliviou a nota de toda a região. Desta forma, levando em conta todo este contexto, as regiões

com melhor índice de mobilidade urbana encontrado são Florianópolis e Campinas, seguidas de Fortaleza.

No documento publicado, os pesquisadores explicam que, segundo dados do IBGE de 2010, para chegar até seus locais de trabalho, aproximadamente 24,2 milhões de pessoas precisam se deslocar diariamente nas 15 metrôpoles brasileiras. Destas, 33% gastam

entre meia hora e uma hora para chegar ao trabalho. Outros 21% levam mais de uma hora no trajeto entre a residência e seu local de trabalho. Apenas 6,8% dos trabalhadores brasileiros, ainda segundo os dados do IBGE demoram até cinco minutos no trajeto entre a casa e o trabalho, e 39% gastam entre seis minutos e meia hora.

A publicação revela, ainda, que entre 2001 e 2011 o número de automóveis nas metrôpoles brasileiras aumentou em 63%, o que representa um crescimento seis vezes maior do que o aumento da população. um estudo recente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Econômico (IPEA) mostra, ainda, que em todas as principais regiões metropolitanas brasileiras entre 1992 e 2009 ocorreu aumento no tempo médio de deslocamento casa-trabalho.

Nota do editor: Se a Região Metropolitana de Florianópolis é considerada a segunda melhor do Brasil, é triste imaginar como estão as demais.

As 10 infrações mais frequentes no trânsito



Lidar com o trânsito caótico das grandes metrôpoles não é fácil. Por isso, o famoso "jeitinho brasileiro" se torna cada vez mais presente no cotidiano do motorista. Parar em local proibido para pagar conta no banco, avançar o sinal vermelho quando não tem ninguém olhando para chegar a algum lugar mais rápido... No entanto, engana-se quem pensa que estas são infrações de pouca importância e que não colocam vidas em risco.

Confira abaixo uma lista, em ordem decrescente, com as 10 infrações mais frequentes no trânsito do país:

10. Dirigir na contramão

Alguns usuários revelam que andam na contramão geralmente para superar algum trecho curto e cortar caminho para chegar em determinado local.

9. Usar o acostamento

É justificada pela questão de se ganhar tempo, o que traz grande risco de acidente, além de muitas vezes prejudicar a fluidez normal do tráfego. Trata-se de

manobra típica de indivíduos desqualificados que querem levar vantagem prejudicando outras pessoas.

8. Não dar seta para mudar de pista

Em muitos momentos não dão seta para entrar em uma rua ou mudar de pista por esquecimento. Não dar seta para mudar de faixa o condutor pode provocar uma colisão com um veículo que está se aproximando, pois este não tem condições de adivinhar a manobra do veículo que está à frente em outra faixa.

7. Fazer ultrapassagens pela direita

Em muitas cidades brasileiras ultrapassar pela direita é considerada uma infração, e os usuários que a cometem se defendem com a justificativa de que é para "ajudar no fluxo".

6. Avançar o sinal vermelho

Esta infração é justificada pela maioria por uma questão de segurança. Principalmente no período noturno, os usuários dizem que avançam o sinal ver-

melho para não correrem risco de assaltos.

5. Não usar o cinto de segurança

O cinto de segurança é apontado como um item que gera desconforto e é deixado de lado sempre que possível. Contudo, ao optar pelo conforto o usuário está assumindo uma chance maior de ser gravemente ferido em caso de acidente.

4. Parar em local proibido

Parar em local proibido prejudica a fluidez do trânsito, quase sempre provocando congestionamento. Além disso, como muda as características normais de circulação na via aumenta o risco da ocorrência de acidentes.

3. Parar em mão dupla

Esta infração, comum principalmente em entrada/saída de escolas, entra no mesmo critério do item anterior: prejuízo para a fluência do trânsito e risco de congestionamentos.

2. Falar ao celular

A vice-campeã nas citações dos usuários é causada pelo celular. Cada vez é maior o número

de pessoas que não consegue descolar do aparelho, inclusive no trânsito. Independente se o motorista está usando fone de ouvido ou Bluetooth, o desvio de atenção é o mesmo.

1. Excesso de velocidade

Andar acima do limite de velocidade permitido. Seja na rua ou na estrada, não são raros os motoristas que tentam ser mais rápidos do que deveriam. As desculpas são as mais variadas possíveis: pisa no acelerador para não chegar atrasado, para fugir de um possível assalto. O excesso de velocidade contribui para cerca de 50% dos acidentes (e das mortes) nos países em desenvolvimento.

Agora que você sabe quais são os riscos que corre por infringir essas 10 leis do trânsito, como fazer para andar sempre na linha? A conscientização dos motoristas é ponto pacífico, pois apenas dessa forma será possível diminuir o risco de infrações e, conseqüentemente, de acidentes. Faça a sua parte!

Secretário de acessibilidade informa que proposta de orçamento para área em 2014 é de R\$ 150 milhões

O secretário nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos do Ministério das Cidades (MnCidades), Leodegar Tiscoski, afirmou no dia 8 de agosto, que a proposta orçamentária de 2014 prevê investimentos de R\$ 150 milhões para a acessibilidade.

“Esperamos que esse valor seja aprovado e que, no próximo ano, possamos ter um valor mais expressivo para atender às demandas dos municípios brasileiros, que são muitas,” destacou ele, na abertura do 1º Seminário de Sensibilização sobre Acessibilidade, onde representou o ministro das Cidades, Aguiinaldo Ribeiro.

O seminário, realizado pela Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos do MNCidades nos dias 8 e 9 de Agosto, teve o objetivo de qualificar agentes públicos,



com a disseminação de conhecimentos relacionados à área, como política de acessibilidade no Brasil, acessibilidade comunicacional e em instituições públicas, soluções urbanísticas e arquitetônicas.

A palestra de abertura foi ministrada pelo secretário nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência da Presidência da República,

Antônio José Ferreira, deficiente visual. Ele apresentou as ações do Programa Viver Sem Limites, do Governo Federal, que envolve a participação de 15 ministérios. “Tenho a honra, enquanto pessoa com deficiência, de coordenar o maior plano já desenvolvido de políticas governamentais no país voltado a atender os deficientes”, afirmou.

Segundo Ferreira, lutar pela acessibilidade é atuar em causa própria. “Todos os presentes aqui pretendem ficar velhos. E na qualidade de idoso, todos nós precisamos de acessibilidade”, disse.

O secretário apresentou, ainda, os benefícios do Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência – Viver sem Limites, que promove a cidadania, a autonomia e o fortalecimento da participação da pessoa com deficiência na sociedade. O objetivo é eliminar barreiras e permitir o acesso aos bens e serviços disponíveis a toda a população.

Também citou as vantagens do programa BB Crédito Acessibilidade, que disponi-

biliza 250 produtos com juros reduzidos e financiamento de até 100%.

Por fim, falou sobre a acessibilidade no Programa Minha Casa, Minha Vida. “As moradias tem corredores, banheiro, portas mais largas. No banheiro há possibilidade de fazer um giro completo com a cadeira de rodas. Assim, tornamos as residências adaptáveis em residências adaptadas”, concluiu.

Com o apoio da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República e da Caixa, o seminário reuniu representantes da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), Tribunal de Contas da União (TCU), dentre outros. O evento contou com tradução simultânea em Língua Brasileira de Sinais (Libras).

Brasil, Paraguai e Argentina discutem trânsito na fronteira

Representantes consulares do Brasil, Paraguai e Argentina se reuniram no dia 15 de agosto na sede do Departamento de Trânsito do Paraná, em Foz do Iguaçu, para discutir a entrada de veículos estrangeiros sem documentação no País e os problemas enfrentados na fiscalização da tríplice fronteira.

A preocupação é com o grande número de carros irregulares que circulam entre os países e geram insegurança na região. Houve o pedido para a abertura e a manutenção do diálogo com os consulados paraguaio e argentino para troca de informações e busca de soluções.

A proposta do Detran do Paraná é que todos os veículos que não portarem o documento sejam barrados de cruzar a fronteira na saída do país de origem e, caso sejam apreendidos no Brasil, só possam ser liberados depois da regularização, com venda para leilão, após o período de 90 dias, como acontece para os carros brasileiros.

O cônsul do Brasil no Paraguai, José Armando Resende, sugeriu ainda o contato oficial do Departamento com o Ministério das Relações Exteriores, para que este, por meio diplomático, solicite informações técnicas ao Paraguai e à Argentina sobre os documentos de propriedade de veículos, quais são suas características e como confirmar sua veracidade.

O diplomata brasileiro parabenizou o Governo do Paraná e a Ciretran de Foz do Iguaçu pela iniciativa de tentar resolver o problema respeitando os demais países.

Paraná terá política estadual de incentivo ao uso da bicicleta

O Governo dará início à elaboração de uma política estadual para incentivo ao uso da bicicleta, o “Ciclo Paraná”. O programa será desenvolvido em parceria com cicloativistas, universidades e órgãos de governo com o objetivo de nortear os municípios paranaenses que tiverem interesse em aderir à iniciativa.

O secretário do Meio Ambiente, Luiz Eduardo Cheida, conta que a opção por meios de transportes menos poluentes e sustentáveis integra a política ambiental do Governo. “Especialmente no que se refere à redução das mudanças climáticas que também são causadas pelo excesso de poluição veicular”, alerta Cheida.

“É uma proposta que agrega as pessoas e beneficia o meio ambiente, as cidades, a saúde da população e ainda pode gerar economia para os municípios”, reforça Cheida.

Nenhum dos motoristas com CNH cassada entregou habilitação no Detran-MT

O Detran-MT não contabilizou nenhuma devolução de Carteira Nacional de Habilitação. Publicação do Diário Oficial do Estado nº 26177 que circulou no dia 27 de agosto, informava sobre a obrigatoriedade dos condutores que estão com a CNH cassada procurar a sede do órgão ou qualquer Ciretran para fazer a entrega. O prazo estipulado é de 48h a partir da data em que os nomes foram publicados. A constatação da não entrega foi feita até o dia 30 de agosto.

Segundo o diretor de Habilitação do Detran-MT, Charlie Amorim, os condutores ficarão cinco anos impedidos de dirigir se não entregarem a CNH. “Além disso, depois desse tempo terão que procurar o Detran e fazer o processo de renovação da CNH”.

Desde 2007, quando o sistema de contagem de pontos

na CNH foi implantado, cerca de 300 condutores perderam a habilitação no Estado, segundo dados do Detran. Mas em 2013 o índice foi maior que os anos anteriores, quando já são 50 CNH nessa condição.

“É muito importante que a população tome conhecimento que o Detran está contabilizando os pontos dos condutores que insistem em descumprir as normas de trânsito colocando em risco não só sua vida, mas de outras pessoas, quando dirige falando ao celular, furando um sinal vermelho, abusando na velocidade ou dirigindo embriagado”, afirmou a presidente do Sindicato dos Servidores do Detran-MT (Sinetrans-MT) Veneranda Acosta.

Vale ressaltar que foi a quarta vez que os nomes foram publicados e não houve manifestação dos motoristas.

**Manoela Nogueira – Joinville/
SC**

Luciane Meurer – São José/
SC

Júlio Córdoba – Rio de Janeiro/RJ

Zaira Vieira – São Paulo/SP

Juliana Costa – Brasília/DF

“Impressionante a notícia sobre o australiano que foi preso por dirigir um carro sem volante e com os pneus furados. Depois dizem que os brasileiros é que são o povo do jeitinho. Se bem que eu já andei em um jipe que usava uma chave de

Carlos Augusto – Curitiba/PR

Luiz Carlos - Palhoça/SC

Alberto Costa – Florianópolis/SC



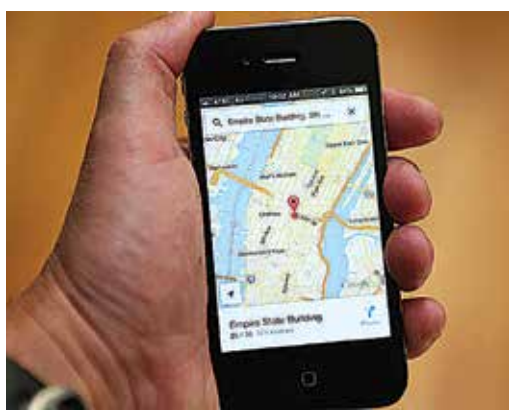
Google Maps acrescenta informações de trânsito em tempo real

O aplicativo para telefones celulares do Google Maps passou a oferecer neste mês de agosto informações atualizadas e em tempo real sobre o trânsito nas estradas de vários países do continente americano e europeu, informou o gigante da internet em seu blog oficial.

Esta melhora no serviço do Google Maps acontece após a recente aquisição em junho do aplicativo de trânsito e navegação para dispositivos móveis Waze por parte do Google, que conta com uma plataforma social na qual os usuários acrescentam informações sobre os incidentes nas estradas.

“Quando são relatados acidentes, obras, estradas fechadas e outras questões no Waze, as atualizações também aparecerão no aplicativo do Google Maps para telefones com sistema Android e iOS”, informou o blog do Google, o que melhora notavelmente o serviço de informação do trânsito que até agora era oferecido pelo Google Maps.

Por enquanto, a integração entre o Waze e o Google Maps se limita a pouco mais de dez países: EUA, Argentina, Brasil, Colômbia, Chile, Equador,



México, Peru, Panamá, França, Reino Unido, Alemanha e Suíça.

A integração entre os aplicativos também permite que, desde o dia 20 de agosto, as versões do Waze para Android e iOS acrescentem o buscador do Google para encontrar locais e endereços no Waze, e que o editor de mapas dessa plataforma trabalhe através do Google Street View e imagens de satélite para aumentar a precisão na elaboração dos mapas.

O Google adquiriu o Waze no dia 11 de junho por US\$ 1,3 bilhões. O aplicativo conta com 49 milhões de usuários no mundo todo e combina a integração de distintas fontes de informação e navegação com a contribuição dos usuários.

Iluminação é obrigatória para os motociclistas em qualquer horário do dia

À noite, não há dúvida: sem luz, não dá para enxergar os limites e a sinalização da pista, além dos outros veículos e pedestres ao redor. Mas durante o dia, tudo bem rodar com o farol apagado, certo? Além de errada, a medida é insegura e contra a lei, que obriga os motociclistas a trafegarem com o farol aceso em qualquer período do dia, faça chuva ou faça sol, esteja claro ou escuro.

“O parágrafo único do artigo 40 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determina que os motociclistas devem manter o farol ligado sempre, de dia ou de noite. Quem circula com a luz apagada comete infração gravíssima”, ensina o coordenador da Educação para o Trânsito da Empresa Pública de Transportes e Circulação (EPTC), Juranês Castro Júnior.

Com o farol desligado, a situação



também fica preta para o bolso e para a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do motociclista. Quem for flagrado está sujeito a multa de R\$ 191,54, além de sete pontos da CNH, recolhimento do documento e suspensão do direito de dirigir.

MOTO VISÍVEL PARA OUTROS CONDUTORES

Conforme Juranês, a obrigatoriedade do farol não leva em conta apenas que o motociclista possa enxergar a via, mas, principalmente, que ele esteja visível para os demais condutores no trânsito.

“Dois fatores fundamentais para uma condução segura são ver e ser visto. Para a motocicleta, que é um veículo de menor porte, a luz do farol é fundamental para assegurar sua visibilidade na via”, explica Juranês.

Com o trânsito congestionado, também é muito comum que a moto fique escondida atrás da coluna direita dos automóveis, no chamado ponto cego. Pelo fecho de luz do farol, fica mais fácil para o motorista identificar a aproximação da motocicleta.



ESPAÇO LIVRE

Marcelo José Araújo *

CARTEIRA DE HABILITAÇÃO E IDENTIDADE

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro, a Carteira Nacional de Habilitação do novo modelo, contendo fotografia, número da identidade e CPF do condutor passou a ter equivalência de documento de identidade em todo território nacional (Art. 159 do CTB). Muitas pessoas questionam que tendo esse tratamento, não haveria possibilidade de haver a apreensão do documento, pela aplicação da Penalidade de suspensão do direito de dirigir, e ainda menos o seu recolhimento como Medida Administrativa. Hoje em dia está cada vez mais claro que dirigir não seria exatamente um direito, e sim um privilégio, e que por deixar de atender requisitos necessários à condução, ou diante da aplicação da penalidade que restrinja essa possibilidade, o órgão responsável pela emissão do documento poderia suspendê-lo ou cassá-lo, conforme o caso.

Ao nosso ver a equivalência ao documento de identidade não significa que seja o documento de identidade propriamente dito, e sim que possui essa equiparação quando passível de ser apresentado e válido, assim como ocorre com o documento de identificação profissional de

algumas atividades, como a própria advocacia através da carteira da OAB. Não entendemos, portanto, que poderia haver questionamento quanto à suspensão do direito de dirigir com base na alegação de que documento de identidade não poderia nem mesmo ser retido ou recolhido. Vemos, porém, a preocupação quando a pessoa opta por utilizar o documento de habilitação em substituição à carteira de identidade, e durante a condução de veículo venha a ser alvo de fiscalização cujo agente entenda que seja cabível o recolhimento imediato do referido documento. Imagine, ainda, que isso venha a ocorrer distante do local onde se encontra sua carteira de identidade. A exemplo: você viaja para outro Estado, levando sua CNH e deixando a carteira de identidade em casa, aluga um carro e vem a ser alvo da fiscalização, que por ocorrência de infração entenda que deva recolher a CNH, ficando sem qualquer documento de identificação nem para embarcar no avião de volta.

Outro detalhe que merece melhor esclarecimento é quanto à plastificação da CNH. A legislação anterior já previa a proibição de se

plastificar o documento de habilitação, e à época havia previsão de algo denominado “infrações para as quais não haja penalidade específica”. A Carteira de Habilitação deve conter o texto “É Proibido Plastificar” no lado esquerdo da face inferior, porém, não há previsão de penalidade pela plastificação do documento. Quando há suspeita de inautenticidade do documento, o agente da autoridade ou a autoridade de trânsito estaria legitimado a recolhê-lo para apurar essa autenticidade, e não se comprovando a falsidade não haveria penalidade pelo fato de ter sido plastificada, tão-somente o transtorno.

Por fim a dúvida com diversas respostas possíveis: a Carteira de Habilitação vencida por período superior a 30 dias continua valendo como documento de identidade apenas não permitindo a condução de veículos ou se torna inválida para ambas finalidades, porque a pessoa deixa de estar habilitada, mas não deixa de ser quem sempre foi até aquela data do vencimento.

* Advogado e Consultor de Trânsito - Professor de Direito de Trânsito e Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Mobilidade da OAB/PR - marceloaraujotrnsito@gmail.com

JOVENS E O ÁLCOOL: o perfil do universitário brasileiro

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), os padrões de consumo de álcool mais nocivos, como o “beber para embriagar-se” e o beber pesado episódico (também chamado de heavy episodicdrinking, correspondente ao consumo de 4/5 ou mais doses em uma ocasião), estão fortemente associados aos comportamentos de risco (dirigir alcoolizado, violência, sexo desprotegido, entre outros) e são padrões de consumo frequentes entre os adolescentes e adultos jovens, o que merece atenção especial, sobretudo devido às funções que estes deverão exercer à sociedade e ao desenvolvimento do País.

Visando melhor compreender o comportamento do jovem brasileiro com relação ao uso de bebidas alcoólicas, a Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (Senad), em parceria com o Programa do Grupo Interdisciplinar de Estudos de Álcool e Drogas do Departamento e Instituto de Psiquiatria da Faculdade de

Medicina da Universidade de São Paulo (Grea-FMUSP), realizou o 1º Levantamento Nacional sobre o Uso de Álcool, Tabaco e Outras Drogas entre Universitários das 27 Capitais Brasileiras. Na pesquisa é apresentado o perfil dos jovens frente ao consumo de álcool e outras drogas, as implicações do uso destas substâncias na saúde e no desempenho acadêmico, bem como os comportamentos de risco a ele associados.

Entre os principais resultados, verifica-se que o álcool é a substância mais utilizada entre os universitários, com aproximadamente 90% tendo relatado o consumo na vida. Nota-se que grande parte relatou o consumo no último ano (72%) e 60,5% beberam no mês que antecedeu a entrevista o que mostra que o consumo do álcool é um comportamento frequente e repetido entre a maioria dos estudantes. Em relação ao uso de álcool na



vida e o gênero, constatou-se que praticamente não houve diferença entre os gêneros.

Outra informação interessante é que, embora a legislação brasileira proíba a venda de bebidas alcoólicas para menores de 18 anos de idade, 79% dos jovens com idade abaixo de 18 anos relataram ter consumido bebidas alcoólicas.

Ao analisar o consumo de risco para problemas relacionados ao álcool, verificou-se que 25% dos universitários relataram pelo menos uma ocasião de consumo pesado episódico (heavy episodicdrinking) no mês anterior à entrevista, ou seja, um em cada

quatro estudantes está frequentemente exposto a comportamentos de risco, como acidentes de trânsito, atos violentos, sexo desprotegido, entre outros. Ademais, 19% apresentaram consumo do álcool de risco moderado para o desenvolvimento de dependência e 3% de alto risco.

Em relação aos comportamentos de risco decorrentes do uso de bebidas alcoólicas, constatou-se que a chance do estudante dirigir embriagado foi quatro vezes maior entre aqueles que beberam em níveis moderados (3-4 doses) quando comparados aos que haviam consumido apenas 1 dose. Com o aumento do consumo, verificou-se também o aumento do risco de problemas: aqueles que beberam 5 ou mais doses estavam quase cinco vezes mais propensos a se envolver em um acidente de trânsito.

Mesmo que pouco significativo, o aumento do consumo tam-

bém esteve associado ao aumento do risco, principalmente, entre os homens, de dirigir automóveis sem o cinto de segurança, em alta velocidade, ser advertido ou brigar no trânsito. Quanto a pegar carona com um motorista alcoolizado, o risco de engajar-se nesse comportamento foi quase quatro vezes maior entre estudantes que ingeriram até 2 doses de álcool do que entre aqueles que não bebiam.

“Dados como os citados acima nos possibilitam compreender o perfil do universitário brasileiro e demonstram a grande exposição dos jovens ao álcool, especialmente entre as mulheres. Desta forma, cabem aos profissionais da área da saúde, academia, pais, educadores, governantes e à sociedade como um todo atentar para este público oferecendo informações de qualidade sobre os prejuízos decorrentes do uso precoce e prejudicial do álcool”, afirma Arthur Guerra de Andrade, médico psiquiatra e presidente-executivo do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA).



Restauração da Ponte do Limão, São Paulo

**QUANDO SE TRATA DE SEGURANÇA,
CONSERVAR É TÃO IMPORTANTE
QUANTO CONSTRUIR.**

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

www.concremat.com.br

CONCREJATO
obras especiais

Líder em obras
de restauração
e estrutura.