

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - SETEMBRO DE 2016 - ANO 7 - Nº 81

FARÓIS MELHOR MANTÊ-LOS ACESOS



Um novo imbróglio jurídico vem atrapalhar uma grande conquista para a segurança no trânsito brasileiro. Desde que foi anunciada a liminar da Justiça Federal em Brasília, que suspendeu a fiscalização e as autuações a condutores que não utilizam o farol baixo em rodovias, formou-se uma grande confusão de interpretações, trazendo enormes prejuízos para a população. (Página 3 - Espaço do Presidente).

Denatran e parlamentares questionam sobre recursos do DPVAT

Página 4

Comitiva do do governo visita obras da Ponte Hercílio Luz

Página 6

Candidatos à Prefeitura da Capital falam sobre o Trânsito

Páginas 8 e 9

O que pensava o prefeito da capital antes de ser eleito para o cargo

Página 12

KOERICH
Gente Nossa



SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
ULTRAPASSAR



80
km/h
VELOCIDADE
MÁXIMA



RETORNO
PROIBIDO

EDITORIAL

Promessas...

Neste ano, temos eleições municipais e as promessas são uma constante nos discursos dos nossos políticos. Não há mal em prometer. O problema é não cumprir o que se promete. Há quatro anos, o jornal do Monatran entrevistou o então candidato a prefeito de Florianópolis, César Souza Junior, e teve um importante diálogo sobre a mobilidade urbana da capital catarinense.

Passada a maior parte do mandato do prefeito eleito, nossa equipe de jornalismo analisou aquela entrevista e comparou as promessas com o que foi efetivamente feito.

Algumas respostas foram genéricas, e não focaram em nenhuma solução prática. Entretanto, outras tiveram ênfase em projetos específicos. Você pode lembrar as respostas completas na página 12, mas a seguir mencionaremos apenas alguns pontos que consideramos mais relevantes, que envolvem a Via Expressa Continental, a travessia do Ticen para o centro, na região da avenida Paulo Fontes, Transporte Marítimo e Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF).

Lamentavelmente, ao contrário do discurso pré-eleição, todas as questões citadas acima não obtiveram avanços. Os prefeitos da Grande Florianópolis demoraram muito para cobrar do governo federal uma solução para o gargalo da Via Expressa e nos deu a impressão que a prefeita do município de São José, Adeliara Dal Pont, estava muito mais preocupada com o assunto do que o executivo da capital.

A travessia do Ticen para o centro, na região da avenida Paulo Fontes, continuou como sempre, totalmente desumana e perigosa para os pedestres que circulam por ali. A retomada do projeto aprovado em concurso público que prevê o Boulevard com passagem subterrânea para pedestres, continuou no papel e não se falou mais no assunto.

O Transporte Marítimo continuou em “banho maria” e não vimos o prefeito de Florianópolis assumindo o comando de uma grande mobilização pelo modal como prometido.

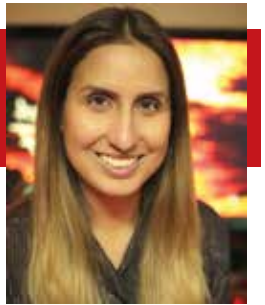
Por fim, a promessa de fortalecer o IPUF, no que diz respeito ao trânsito, também foi por água abaixo, quando foi desvinculado do órgão a Diretoria de Operações de Trânsito (DIOPE), mas mantida a responsabilidade dos engenheiros e técnicos do IPUF o planejamento do sistema viário de Florianópolis. Dá pra entender?

Como o atual prefeito não é candidato à reeleição, não há muito o que fazer. Todavia, elegeremos um novo prefeito que terá mais quatro anos pela frente. Aliás, nesta edição, compartilhamos uma entrevista com os quatro principais candidatos à prefeitura de Florianópolis, tratando sobre o trânsito e a mobilidade. Aproveitamos para convidá-lo para refletir com atenção nas respostas aos principais problemas da nossa capital.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller

contato@monatran.org.br



Ciclovía em Amsterdã, na Holanda.

NOVIDADE

Curitiba terá ciclovía que produz energia solar até 2017. A Prefeitura da capital paranaense firmou um acordo com a empresa Soundpower Corporation e com a Agência de Cooperação Internacional do Japão para tirar a ideia do papel.

A princípio, o projeto piloto será lançado em Curitiba no segundo semestre de 2017. Essa é uma experiência que está se espalhando por várias cidades

do mundo. Como as ciclovias ficam expostas, o tempo todo, ao sol, o objetivo é aproveitar a situação para produzir energia.

Segurança no trânsito

Para aperfeiçoar ainda mais o sistema, a ciclovía curitibana terá sensores capazes de entender a dinâmica do trânsito da cidade e contribuir, também, para a logística da sinalização da cidade e para a segurança.

VIDA ALHEIA

Em tempos de exacerbada exposição e “cuidado” com a vida alheia, uma reflexão interessante foi divulgada pelo Detran/MS: “A única situação que você deve cuidar da vida dos outros, é no trânsito”. No trânsito, cuide de todos!



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



Lei dos Faróis

Um novo imbróglio jurídico vem atrapalhar uma grande conquista para a segurança no trânsito brasileiro. Desde que foi anunciada a liminar da Justiça Federal em Brasília, que suspendeu a fiscalização e as autuações a condutores que não utilizam o farol baixo em rodovias, formou-se uma grande confusão de interpretações, trazendo enormes prejuízos para a população.

Há quem entenda que a lei tenha sido suspensa em todas as rodovias, especialmente, por conta das chamadas equivocadas da grande imprensa. Todavia, é importante observar que, além de se tratar de uma decisão provisória, muitos especialistas entendem que a decisão suspende a aplicação da lei somente em trechos de rodovias ou em áreas de jurisdição federal que cortam as cidades e, ainda assim, quando não houver placa de sinalização informando tratar-se de uma rodovia.

A ação que gerou a liminar foi proposta pela Associação Nacional de Proteção Mútua aos Proprietários de Veículos Automotores (Adpvat), que inicialmente utilizou o mais mesquinho dos argumen-

tos, acusando a legislação, que demorou 21 anos para ser regulamentada, de possuir finalidade arrecadatória. Todavia, o que convenceu o juiz Renato Borelli, da 20ª Vara Federal do DF, foi a alegação da suposta falta de sinalização avisando aos condutores sobre os trechos de rodovias que cortam as cidades.

Ora! Façam-me um favor... Essa história de finalidade arrecadatória, ou indústria da multa, como chamam alguns, é a maior falácia da história. Se nossos policiais e agentes de trânsito tivessem unicamente o objetivo de arrecadar, não seria necessário criar novas leis para isso. Bastava ficar parado na frente das escolas no horário de início ou término das aulas, conferir estacionamento em local proibido, falta do pagamento da área azul... enfim, motivos para multar não faltam, o que sobra é a falta de educação e consciência dos nossos motoristas.

Aliás, cabe aqui mencionar que no primeiro mês de vigência da lei que obriga que, durante o dia, motoristas trafeguem com o farol baixo aceso em rodovias, a PRF (Polícia Rodoviária Federal) registrou queda de 36% nas colisões frontais em BRs.

Mas voltando às justificativas da liminar, me parece até infantil dizer que os motoristas não podem ser multados porque não sabem onde começa ou termina o trecho de uma rodovia. Prezados leitores, na dúvida, o que é que custa ligar o farol durante todo o trajeto? As motos já circulam com o farol aceso durante todo o tempo há anos. Aqui em Florianópolis, por exemplo, por conta das inúmeras rodovias estaduais que cortam a Ilha, percebemos a maior parte dos veículos com os faróis acesos até onde não é obrigatório. Simples assim!

Enfim, é lamentável como mais uma vez acompanhamos uma medida que desmoraliza a legislação de trânsito. Sem dúvida alguma, tal decisão provisória não leva em consideração o bem coletivo e a segurança no trânsito, visto que a intenção da aplicação da Lei é preservar vidas aumentando as condições de segurança nas rodovias, estradas e ruas do País.

Por fim, aproveitamos a oportunidade para orientá-los a permanecerem utilizando os faróis acesos em todas as rodovias, visto que, a qualquer momento, essa liminar pode ser cassada e tudo volta ao que era antes. A segurança viária agradece!

ABSURDO

FINALMENTE!

Pela primeira vez na história, a PRF terá um grupo destacado para atuar exclusivamente na Via Expressa (BR-282), das 6h30min às 21h30min - com quatro policiais em duas motos e uma viatura. Esperamos que agora, diminua a desordem e a falta de respeito recorrentes nesta importante artéria do trânsito caótico da Grande Florianópolis.

Motoristas espertinhos que costumam andar pelo acostamento, como se fosse uma terceira faixa e motoqueiros abusados, que se acham os donos dos corredores, mudem de atitude ou preparem os bolsos para as multas.



É inconcebível que a Guarda Municipal de Florianópolis, com um contingente extremamente reduzido, quase sempre mantem três guardas e uma viatura policiando o acesso a um posto de combustível na Mauro Ramos. Na verdade, somente um já resolveria o problema.

PRA VARIAR #SQN

Mais uma vez, a adoção das placas veiculares em padrão único com o Mercosul foi adiada novamente no Brasil, agora por tempo indeterminado, segundo resolução publicada no dia 8 de setembro no Diário Oficial da União.

De acordo com a nova resolução, primeiro o Denatran precisa sinalizar um "ato" que "atesta a implementação no Brasil do sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes do Mercosul".

Denatran e parlamentares reclamam de contingenciamento de recursos do DPVAT

Alex Ferreira / Câmara dos Deputados

A deputada Raquel Muniz (PSD-MG) reclamou do contingenciamento dos recursos obtidos com o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT).

Autora do requerimento de abertura da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) que investiga irregularidades na concessão do DPVAT, a deputada ainda ressaltou que do total de recursos arrecadados pelo governo com o seguro, apenas 5% vão para o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), sendo que 100% deste valor deve ser utilizado em publicidade e em projetos para redução do número de acidentes.

Durante audiência pública promovida pela CPI, no dia 29 de agosto, o presidente da CPI, deputado Marcus Vicente (PP-ES), afirmou que mais de R\$ 1 bilhão foi contingenciado. “É um recurso que foi para o caixa único do governo e que é contingenciado e a população brasileira paga com a vida de milhares de pessoas que são ceifadas todos os anos, exatamente por falta de prevenção na educação e na conscientização das pessoas com relação a isso.”

Para Raquel Muniz, é preciso cobrar do governo para que não haja contingenciamento do recurso arrecadado com o



DPVAT. “Temos que saber por onde percorre esse recurso. Os 5% que vão para o Denatran acabam não chegando, porque estão contingenciados. A gente tem que se indignar com isso.”

PREVENÇÃO

O diretor do Denatran, Elmer Coelho Vicenzi, enfatizou que faltam medidas que assegurem a utilização dos recursos destinados ao órgão.

Segundo ele, acidentes de trânsito custam R\$ 40 bilhões aos cofres públicos anualmente. “Garantir que possam ser utilizados esses recursos em educação

e publicidade é fundamental para a redução dos acidentes de trânsito.”

Marcus Vicente ressaltou que é necessário encontrar maneiras para que os recursos disponibilizados para o Denatran possam ser utilizados em medidas para prevenção de acidentes em todo o País. “Temos que ter uma ação política, porque desde 2014 terminou o contrato com a agência de publicidade e não há nenhuma campanha de educação para o trânsito no Brasil feita pelo Denatran.”

Na opinião da deputada, o Denatran tem a responsabilidade

de “cobrar quer seja do governo ou dos parlamentares, projetos legislativos que obriguem a gente ter um orçamento impositivo para o Denatran, que obrigue também a fiscalizar melhor o recurso que vem do DPVAT.”

PRORROGAÇÃO

Marcus Vicente espera ter o apoio de parlamentares para prorrogar por mais 60 dias o prazo para a aprovação do relatório da comissão. Caso não seja prorrogada, a CPI que investiga fraudes na concessão do seguro DPVAT se encerrará no dia 2 de outubro.

DPVAT

O seguro obrigatório existe desde 1974 (Lei 6.194/74), e garante indenização em caso de acidentes de trânsito que causem mortes ou invalidez permanentes, e cobre também o reembolso de despesas médicas e hospitalares devidamente comprovadas. Assim como o IPVA e o licenciamento, o seguro é cobrado anualmente aos proprietários de veículos.

Segundo pesquisas apresentadas, acidentes de trânsito são a oitava causa de mortes no Brasil. Uma média de 120 pessoas morrem no trânsito todos os dias no País.

Denúncias mostram que o DPVAT tem sido objeto de ação de quadrilhas e bandos criminosos, que intervêm como falsos despachantes e intermediários, agindo no processo de cobranças das indenizações para lesar os verdadeiros beneficiários do seguro.

De acordo com Marcus Vicente, em 2015, por exemplo, o DPVAT arrecadou mais de R\$ 8 bilhões, mas se estima que 25% desse total tenham sido desviados.

Para a deputada Raquel Muniz, é essencial uma solução para questão das fraudes do DPVAT, além de mais fiscalização sobre a utilização desses recursos.

Impacto anual dos acidentes de trânsito é R\$ 2,3 bilhões no Brasil

Em audiência da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do DPVAT, o ministro da Saúde, Ricardo Barros, disse que dados da Organização Mundial da Saúde apontam que 1,2 milhão de pessoas morrem em estradas no mundo todo, anualmente.

No Brasil, “o impacto financeiro é de R\$ 2,3 bilhões e, em média, cada acidente teve um custo de R\$ 72 mil reais no Brasil”. Somente os acidentes com motos, tiveram 12.652 vítimas. “Os acidentes com motos são responsáveis pela maior parte das internações hospitalares.”

O ministro ressaltou que campanhas de conscientização pública, como o projeto “Vida no trânsito”, por exemplo, conseguiram estabilizar o número de mortes em acidentes no Brasil, apesar do aumento da população.

Ricardo Barros também observou que, em certos casos, como nos acidentes com motos, o problema é cultural “No Nordeste,

por exemplo, mais da metade dos motociclistas não usa capacete”, destacou.

FONTE DE RECURSOS

O Seguro DPVAT, como é mais conhecido o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, é uma das fontes e recursos do Sistema Único de Saúde (SUS). Do total arrecadado, 45% são destinados ao Fundo Nacional de Saúde.

No ano passado, a arrecadação total do seguro DPVAT foi de R\$ 8,6 bilhões. Desse total, metade foi para a União, principalmente para o SUS, e R\$ 3,3 bilhões foram para o pagamento de indenizações.

O seguro, criado em 1974, garante a indenização de vítimas de acidentes de trânsito no caso de morte ou invalidez, assim como o custeio de despesas médicas e hospitalares.

A CPI investiga suspeitas de fraudes nos pagamentos, a partir de investigações da Operação Tempo de Despertar, da Polícia Federal.



Cada acidente teve um custo de R\$ 72 mil reais no Brasil, segundo o ministro.

Jose Roberto de Souza Dias *



Manual de sobrevivência na estrada

Prevenção é a regra de ouro para se evitar um acidente de trânsito com todas suas consequências indesejáveis, como lesões permanentes, perda de rendimentos, atribulações jurídicas e muito mais.

Dessa forma, é fundamental compreender quais são os principais riscos e as formas de evitá-los através de algumas medidas de prevenção.

Embora óbvio para a maioria dos motoristas experientes, o intuito é educar para uma direção cidadã, que leva em conta não só quem está no volante e seus passageiros mas os outros que anonimamente circulam nas vias, nos acostamentos e nas calçadas. Espera-se que esse guia seja um tipo de despertar de consciências para situações de risco, tão presentes no cotidiano, que passam despercebidas pelo condutor de um veículo.

1. DISTRAÇÃO NO VOLANTE

Os especialistas no Brasil e em várias partes do mundo são unânimes em dizer que a maior parte dos acidentes de trânsito não são causados por uma ato deliberado, como beber e dirigir, mas sim pela distração ao volante. Por alguém que desvia sua atenção, em uma fração de segundos, para atender o telefone, receber ou passar uma mensagem, mudar a estação de rádio ou comer alguma coisa. Atitudes corriqueiras, às vezes, são mortais ou resultam em graves lesões.

Atenção e foco no trânsito são as regras de ouro.

2. VELOCIDADE

Excesso de velocidade mata ou deixa graves sequelas. Muitos motoristas, simplesmente ignoram o limite de velocidade. Importante lembrar que a variação dos limites são impostas por razões exclusivas de segurança, como alterações no traçado das pistas, nas curvas, pisos escorregadios, proximidade de escolas, fluxo de pedestres e de bicicletas, etc. O respeito aos limites de velocidade é uma regra que, de forma alguma, pode ser desprezada, afinal quanto mais rápido se dirige mais lento é o tempo de reação frente um perigo iminente.

3. ÁLCOOL E DROGAS

Beber é uma opção individual, beber e dirigir é uma questão de segurança pública, pois coloca em risco a vida e o patrimônio de terceiros. Pesquisas brasileiras e internacionais já comprovaram, inúmeras vezes, que o álcool leva a perda da capacidade de concentração e por consequência aumenta a probabilidade de acidentes. Deixar o carro na garagem e designar o motorista da vez é a alternativa cidadã em situações de risco presumível. Momento propício para se deixar o machismo de lado.

Não é apenas o álcool que é perigoso. Drogas legais e ilegais, ou mesmo um remédio, podem prejudicar a capacidade de dirigir. A mente tem que estar clara e descansada, quando se está atrás do volante.

4. FADIGA AO VOLANTE

Dirigir é uma atividade que exige 100% de atenção. A maioria dos acidentes causados por sonolência

ocorrem à noite. Nessas situações deve-se evitar o volante ou, no mínimo, tirar um rápido cochilo em uma área segura. Refazer o planejamento da viagem e só prosseguir quando estiver fisicamente refeito. A fadiga tem, no extremo, o mesmo efeito que o álcool e a droga.

5. IMPACIÊNCIA E IMPRUDÊNCIA

A impaciência é o inimigo número um dos condutores. Por uma razão qualquer, alguns motoristas deixam de lado os cuidados básicos ao volante, olham mais para dentro, para seus problemas pessoais, do que para fora. Nessas circunstâncias acabam por fazer manobras perigosas, não sinalizam com a necessária antecedência o que pretendem, trocam de pistas sem sinalizar, avançam semáforos, não respeitam o sinal de Pare e tem, na pressa, a desculpa para todos os males que venham a provocar. A melhor atitude é controlar-se e evitar o volante nessas circunstâncias. Um bom lembrete está no antigo clichê: melhor perder um segundo na vida do que a vida em um segundo.

Uma marca típica da impaciência e da imprudência é dirigir tão perto do carro da frente que, em caso de uma freada repentina, é impossível estabelecer um espaço de manobra. Acidentes ocorrem quando este tipo de procedimento acontece em velocidade e o motorista força a ultrapassagem com insistentes sinais de luz. A distancia mais segura entre veículos é de 3 metros, quando visualiza-se o pneu do carro da frente tocando a pista.

Direção cidadã é, na verdade, um ato de respeito ao próximo. Evidentemente, não combina com a irritabilidade de alguns condutores que algumas vezes permitem que se transforme em competitividade, disputa e até mesmo em vazão de raiva. É o caso daqueles que são ultrapassados de uma forma inconveniente ou não e em resposta os ultrapassam, freiam a sua frente ou diminuem bruscamente de velocidade. Nestes casos um sinal apaziguador e um gesto elegante de desculpa desarma espíritos e evita aborrecimentos e acidentes.

6. CONDIÇÕES CLIMÁTICAS

Importante estar sempre atento as mudanças climáticas e dirigir, sempre, de acordo com a visibilidade e a segurança que a pista oferece, em um determinado momento. Acidentes acontecem com muita frequência na chuva porque a água cria superfícies lisas e perigosas para carros, caminhões e motocicletas. Para evitar um acidente de carro, dirija com cuidado extra quando chove. Nessas circunstâncias é fundamental diminuir a velocidade e ficar atento ao retrovisor. O objetivo não é apenas verificar a proximidade de outros veículos mas também, observar o rastro dos pneus de seu próprio carro. Caso não os enxergue, existe um provável risco de aquaplanagem. Nessa situação mantenha-se calmo, tire os pés dos pedais e vagarosa e suavemente incline um pouco o volante para um lado e para o outro.

Também o nevoeiro é um dos grandes fatores de risco. Evitá-lo, pelo planejamento das viagens, é

fundamental. Mas quando isso for impossível, use luz baixa e procure um lugar seguro até que as condições climáticas sejam mais favoráveis.

7. BURACOS NA PISTA

O que não falta por aqui, são buracos na pista, verdadeiras crateras, alguns históricos e dignos de comemoração anual. O condutor corre o risco de perder o controle do veículo, de sofrer graves acidentes ou de rasgarem seus pneus. Por essa razão fique atento, preste atenção nas manobras dos que estão a frente e olho no retrovisor, sempre circulando na velocidade compatível com o estado das vias e das condições climáticas.

8. SEMÁFORO, FAROL, SINAL OU SINALEIRA NO VERMELHO

Não importa o nome que se dá em sua região mas, no vermelho, jamais ultrapasse. Não existe nenhum compromisso no mundo que dê a um cidadão o direito de desrespeitar esta regra internacional. No amarelo os pés já devem estar suavemente sobre os freios.

9. CURVAS

Mundo afora se conhecem curvas da morte. Todos devem se acautelar quando se aproximam de uma curva. Lembre de diminuir a velocidade antes de entrar, não frear e manter ou acelerar levemente durante a curva, são procedimentos seguros, que minimizam os riscos nessas circunstâncias.

10. PRAZER DE DIRIGIR

Dirigir é bom demais, com segurança e cidadania é melhor ainda. Todos os perigos podem ser minimizados com pequenos cuidados e planejamento. Por exemplo, se dirigir um veículo a luz do dia pode ser perigoso, dirigir à noite quase duplica o risco de um acidente. Quando não se pode ver o que está lá na frente não se sabe o que esperar até estar em cima do objeto não identificado na escuridão e ofuscado pelos faróis do sentido contrário. Assim, sempre que possível, opte por viajar durante o dia que lhe dá de vantagem a exuberância do mundo que corre do lado de fora.

Agora, planeje sua viagem com segurança e tranquilidade, e usando estas simples regras, curta o ato de dirigir, afinal o caminho faz parte da viagem!

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

Colegiado do governo catarinense visita obras de restauração da Ponte Hercílio Luz

James Tavares/Secom

O governador Raimundo Colombo, vice Eduardo Pinho Moreira, secretários de Estado e presidentes das autarquias visitaram, no dia 1º de setembro, a Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. A comitiva conheceu as etapas da obra de restauração e acompanhou de perto o atual estágio de troca das longarinas e transversinas do vão central da ponte.

“Esse símbolo de Santa Catarina está muito mais perto do que vocês imaginam da sua conclusão. Estamos torcendo e trabalhando muito para que, no final de 2017, tenhamos essa ponte entregue de volta ao povo catarinense. Por isso, as ações são permanentes e estamos aqui para fiscalizar e dar estímulo à continuidade”, destacou o vice Eduardo Pinho Moreira.

O governador Raimundo Colombo se diz satisfeito com o andamento das obras e faz questão de mostrar a evolução para seu colegiado. “É com orgulho que quero acompanhar uma obra dessa complexidade e logo poder entregá-la à população”, disse.

Para o secretário de Estado da Educação, Eduardo Deschamps, ver a ponte tão de perto causa-lhe uma impressão positiva e de recuperação da história.



“Eu acho uma obra importante não só pela mobilidade urbana, mas pelo resgate histórico de um monumento importante para o estado. Certamente a comunidade vai ficar muito satisfeita quando ver a conclusão da obra”, salientou.

O secretário de Estado da Administração, João Batista Matos, disse matar saudades de quando passava pela ponte na época de estudante. “Utilizei-a muito quando era estudante universitário, no final dos anos

1960, e morava em Itaguaçu. Atravessava diariamente. Hoje, vejo as obras acontecendo e torço para tudo dê certo e que, o mais rápido possível, tenhamos essa beleza patrimonial da cultura catarinense em utilização”, afirmou.

“A cada dia que visitamos a ponte é uma surpresa pelo bom andamento da obra e pela complexidade da sua execução. Mais uma vez certificamos que a empresa está totalmente preparada”, enfatizou o presidente do Departamento Estadual de

Infraestrutura (Deinfra), Wanderley Agostini.

A fase atual da obra está focada na troca das 424 longarinas e 53 transversinas do vão central da estrutura, sendo nove transversinas e 32 longarinas já concluídas. Depois de trocada todas essas peças, com previsão para início de dezembro, a ponte será apoiada na estrutura provisória com o auxílio de 54 macacos hidráulicos, para que as barras de olhal sejam substituídas. Nesta mesma fase atual,

duas torres no lado continental e mais duas no lado da ilha também estão sendo recuperadas para que possam receber, em breve, a instalação de guias responsáveis pela substituição das barras de olhal. O prazo contratual é de 30 meses para a conclusão das obras.

Participaram da visita o presidente da SCPAR, Paulo César da Costa; o secretário executivo de Recursos Desvinculados, Celso Calcagnotto; o presidente do Deinfra, Wanderley Agostini; o secretário de Estado da Infraestrutura, João Carlos Ecker; o secretário de Estado de Assistência Social, Trabalho e Habitação, Geraldo Althoff; o secretário de Estado de Turismo, Cultura e Esporte, Filipe Mello; o presidente da Celesc, Cleverson Siewert; o secretário de Estado da Educação, Eduardo Deschamps; o secretário executivo do Programa SC Rural, Julio Bodanese; a secretária executiva de Articulação Nacional, Lourdes Martini; o presidente da Casan, Valter Gallina; o secretário de Estado da Comunicação, João Debiasi; o secretário de Estado da Saúde, João Paulo Kleinubing; e o procurador geral do Estado, João dos Passos.

Cristiano Estrela / Agência RBS

São José e Florianópolis estão entre as piores cidades do país para se dirigir, aponta pesquisa

São José, na Grande Florianópolis, só perde para Maceió entre as piores cidades do país para se dirigir. Já Florianópolis apresenta o quarto pior nível de satisfação entre os motoristas. Os resultados foram divulgados no dia 13 de setembro pelo aplicativo Waze. O Waze Global Driver Satisfaction Index 2016 é um ranking que lista as melhores e piores cidades e países para se dirigir com base na experiência dos usuários. Foram 38 países analisados e 186 cidades - só entram na conta os municípios com mais de 20 mil usuários ativos mensalmente no app.

Porém outras cidades de SC apresentam um bom nível de satisfação no trânsito. As catarinenses mais bem colocadas entre as cidades brasileiras são Itajaí (13ª colocada) e Blumenau (14ª).

A pesquisa é baseada em seis fatores principais, que foram classificados entre “satisfatório” (nota 10) e “péssimo” (nota 1): nível de trânsito (congestionamentos); segurança (acidentes, clima); qualidade das vias e infraestrutura; serviços ao motorista (postos de gasolina e estacionamento); fator econômico e social (acesso a carros, aumento ou baixa

dos preços de gasolina); “Wazy”, que representa o quão boa (ou ruim) é a rede de Wazers em termos de ajuda aos colegas motoristas.

De acordo com o levantamento, os melhores países para se dirigir são a Holanda, a França e os Estados Unidos, respectivamente, enquanto El Salvador fica em último lugar das 38 posições do ranking. O Brasil ocupa a terceira posição na América Latina (atrás de Porto Rico e Argentina, nesta ordem) e na 20ª posição no mundo. O país tem uma das maiores redes de motoristas - só na Grande São Paulo, por exemplo, o Waze conta com cerca de 3 milhões de usuários ativos mensalmente que dirigem mais de 400 milhões de quilômetros com o app a cada mês.

Um dos destaques deste ano é que, das 10 melhores cidades para se dirigir no país de acordo com a experiência do usuário no app, seis estão localizadas no interior do estado de São Paulo: Sorocaba, Atibaia, Taubaté, Jacareí, Grande Campinas e Piracicaba. A melhor cidade para dirigir no Brasil é Volta Redonda (RJ), enquanto Maceió (AL) é considerada a pior.



Bernard Bettega da Rosa *



A judicialização do trânsito

O evidente insucesso de algumas leis e campanhas terminou expondo a incapacidade de nossos legisladores e gestores públicos, guiados por boas, e por vezes até mesmo questionáveis intenções, porém com poucos estudos prévios e sem nenhuma garantia de resultado efetivo. Caso das malfadadas normas que obrigavam os condutores a terem em seus carros kits de primeiros socorros e extintores, ainda que ninguém tivesse a menor ideia de como utilizá-los em uma situação de emergência, especialistas inclusive apontavam o risco de se agravar a situação pelo uso inadequado dos equipamentos.

Tais obrigações foram se acumulando e onerando cada vez mais os proprietários de veículos que por sua vez não percebiam qualquer vantagem, tais normas sem qualquer percepção de resultado prático, e total-

mente descolada dos costumes da sociedade levam ao descrédito o Estado e sua capacidade de legislar, colaborando com a nossa cultura das leis que pegam e das leis que não pegam, criando uma insegurança jurídica percebida na punição sem critérios de alguns frente a leniência com os demais.

No outro lado temos também uma sociedade demasiadamente contenciosa e um Judiciário cada vez mais ativista e cada vez mais solicitado, somado à incompetência do nosso Legislativo e Executivo em criar normas temos o caos instaurado, tivemos diversas redações da Lei seca, chovendo habeas corpus para garantir a não realização do exame em caso de blitz, e agora vemos a Lei do Farol Baixo ser questionada judicialmente e a suspensão das multas decorrentes desta lei.

No caso mais recente, da Lei do Farol Baixo, temos um Poder Executivo que não

é capaz de sinalizar de forma eficaz as rodovias de forma a deixar claro onde se passa a ser obrigatório o uso do farol baixo, e um Poder Legislativo incapaz de perceber esse problema com antecedência e criar um período de adaptação à nova lei. Para os motoristas lesados pela falta de sinalização e pela consequente injusta punição cabe recurso administrativo da infração.

A efetividade e importância da lei para evitar acidentes já foram comprovadas apesar do curto período de vigência, e a suspensão das multas pode vir a atrapalhar sua eficácia, mas ao menos ajudou a expor o nosso latente problema de formulação de normas de trânsito que leva inexoravelmente a judicialização.

* Advogado e pós-graduando pela Escola do Ministério Público.

Condutor poderá receber notificação de multa por meio eletrônico e receber desconto de 40%

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN reuniu-se no dia 6 de setembro e aprovou em Resolução a criação de um Sistema de Notificação Eletrônica. O condutor poderá receber as notificações das infrações de trânsito, por meio eletrônico. Para aqueles que optarem por este novo sistema será concedido desconto de 40% sobre o

valor original da multa.

Dentre as razões pelas quais o CONTRAN decidiu adotar esta medida estão a busca pela garantia de que o condutor será efetivamente notificado da autuação, a redução dos custos com o envio de impressos e a redução na utilização de papel.

A partir de agora, o Departamento Nacional de

Trânsito - DENATRAN irá desenvolver, padronizar, organizar, manter e fazer a gestão deste sistema eletrônico, que passa a valer a partir de 1º de novembro de 2016. Até lá, será definido se essa comunicação será por e-mails, mensagens SMS e outros mecanismos de comunicação via INTERNET.

Os condutores deverão

fazer a opção de manter o modelo original de notificação, via correios, ou aderir à notificação eletrônica, deixando de receber a forma impressa.

O sistema em desenvolvimento pretende incluir na comunicação por meio eletrônico um link para recurso da notificação ou solicitação da transferência dos pontos

para outro condutor, nos moldes do que já é feito no modelo impresso de notificação.

Esta plataforma será acessada através de um site autônomo, administrado pelo DENATRAN, sendo disponibilizados links de acesso pelos sites do DENATRAN e dos Departamentos Estaduais de Trânsito - DETRAN.

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 204. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno.



TRÂNSITO

O que pensam fazer os candidatos

PERGUNTAS

1 Quais são suas propostas para a melhoria do trânsito e mobilidade em Florianópolis, levando em conta toda a região metropolitana?

2 Desde a construção do TICEN, o MONATran vem lutando pela construção de uma passarela subterrânea, ligando o Terminal à Alfândega, a fim de atender pessoas com necessidades especiais, gestantes, idosos, etc. O(a) senhor(a) pretende executar este projeto?

3 A nossa capital, apesar de ter a maior parte de sua área localizada na Ilha de Santa Catarina, estranhamente, não tem transporte marítimo. O que o(a) senhor(a) pensa fazer a respeito?

4 Qual a importância de Organizações Não-Governamentais na luta por um trânsito mais humano e seguro? O(a) senhor(a) pretende chamar estas entidades a um debate, a fim de proporcionar um processo mais participativo?

5 O prolongamento da Beira-Mar Continental é fundamental para que aquela via tenha utilidade, de fato. Quais serão as providências do seu eventual governo?



ÂNGELA AMIN

1 Nós vamos fazer de maneira efetiva a integração da região metropolitana que ao ser extinta inviabilizou uma série de projetos estruturantes contemplando todo o entorno de Florianópolis. Eu presidi a região metropolitana e encaminhei vários projetos nesse sentido e que não tiveram continuidade. Cabe lembrar que o Ipuf surgiu com a função de promover essa integração regional e retomar esse papel original será uma das medidas que tomaremos de imediato. Outra questão importante é o Plamus, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis, que contempla ações nas esferas federal, estadual e municipal. Tudo que compete ao município será executado, como por exemplo a toda a infraestrutura urbana para a adoção do BRT como modalidade de transporte, mas sem perder o foco na qualidade e no respeito ao cidadão usuário. Porém é preciso destacar que mobilidade não se refere apenas ao transporte coletivo e, nesse sentido, estamos adequando todos os projetos ao conceito de multimodais, acessibilidade e humanização dos espaços e vias públicas.

2 Os estudos técnicos que pretendemos realizar é que nos poderão indicar a melhor alternativa para essa demanda. Cabe lembrar que, a referida área, é um aterro hidráulico e que, portanto, requer estudos aprofundados e uma ampla discussão técnica para viabilizarmos a melhor solução.

3 Enquanto eu fui prefeita deixei um estudo de viabilidade pronto sobre o transporte marítimo, que será adaptado e integrado aos multimodais já previstos pelo Plamus.

4 Sim! Eu tenho a consciência de que a prefeitura sozinha não será capaz de enfrentar todos os gargalos da cidade. Serei uma parceira das ONGs na busca de soluções coletivas, especialmente na questão do trânsito, seja na mobilidade, na segurança, educação e na garantia do direito de ir e vir do cidadão. Meu plano de governo contempla um modelo de relação direta com a sociedade civil organizada a partir de um modelo de governança que vai articular todos os parceiros na busca por soluções. Contem comigo!

5 O prolongamento da Beira-Mar Continental, bem como tantas outras demandas de infraestrutura da cidade, não podem ser mais tratadas de maneira isolada e sim dentro de um contexto mais amplo, como já apontado pelo Plamus.



ÂNGELA ALBINO

Apesar de sua equipe ter sido alertada sobre o tempo exigido para as respostas, não tivemos o retorno da candidata até o fechamento da edição. Lamentamos, pois em sua campanha diz ter a solução para o problema que aflige o trânsito na Grande Florianópolis.

à Prefeitura de Florianópolis



GEAN LOUREIRO

1 Primeiramente, vamos investir em um transporte público de qualidade. Para isso, implantaremos o Rapidão, com ônibus mais rápidos, modernos, confortáveis, com sistema GPS e em um preço justo, que terão linhas diretas entre diferentes pontos da cidade e passarão por um corredor exclusivo, reduzindo o tempo até o destino. Acredito que melhorando nesta área, mais pessoas optarão por usar o coletivo, diminuindo o número de carros nas ruas. Também vamos implantar definitivamente o transporte marítimo para ligar os municípios da Grande Florianópolis. Além disso, já no primeiro ano do mandato, tiraremos do papel o elevador do Rio Tavares para desafogar o tráfego no Sul da Ilha.

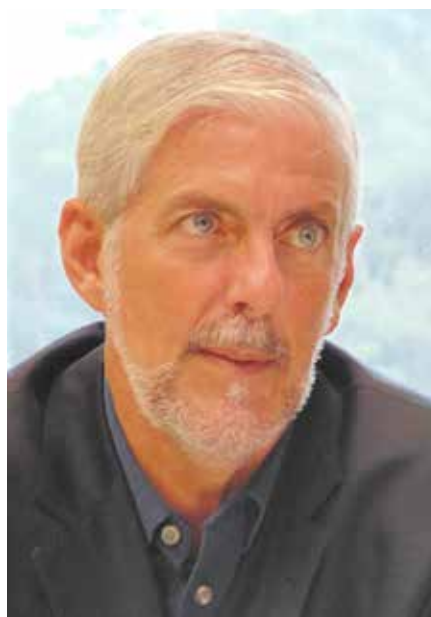
2 A construção do TICEN é parte de uma tentativa totalmente equivocada de uma antiga gestão para integração dos transportes. Tanto que ainda há três terminais que nunca foram ativados, desde a inauguração do sistema em 2003. Concordo que mobilidade na área central da cidade precisa ser revista. Ainda se insiste em construir mais lugares para acomodar carros, em vez de pessoas. O que temos hoje é uma cidade não amigável ao pedestre e ao ciclista,

além de um transporte coletivo que não estimula o cidadão a deixar o carro na garagem. Nós vamos lutar para rever essa lógica que pune a todos nós. Existe um Plano de Mobilidade Urbana, o Plamus, que propõe atacar essas questões e devolver a cidade a quem de direito, as pessoas.

3 O transporte marítimo também é vítima de uma série de tentativas desintegradas de implantar modais isoladamente. O caótico sistema de transporte de ônibus entregue em 2003, não deu conta de interligar sequer as linhas de ônibus; as ciclovias e ciclofaixas foram sendo implantadas sem conexão umas com as outras, não se constituindo em uma rota cicloviária. Assim, o transporte marítimo não tem como decolar se a gente não juntar todos esses modais em um único e completo projeto, em que todos conversem entre si. Nós vamos aceitar encarar esse desafio.

4 É claro! Eu defendo uma gestão participativa. Quem me conhece sabe que não sou de trabalhar em gabinete. Estou sempre nas ruas, ouvindo as pessoas e, com toda humildade, aceitando as sugestões e críticas. Quero contar com as entidades civis para trabalhar uma política de humanização do trânsito. E isso em ligação ao meu projeto de retomar a cidade para as pessoas - com interligação dos transportes, revitalização dos passeios e mais generosidade no trânsito.

5 Vamos estudar com muita atenção a questão da Beira-Mar Continental. Tenho uma ligação especial com o projeto porque tive a felicidade de ser secretário de governo da Prefeitura quando a obra foi entregue à população. É inegável o impacto positivo no trânsito e na economia local, além de a cidade ter ganhado o que hoje é um dos seus grandes cartões-postais.



MURILO FLORES

1 Mediante o diálogo com os municípios da Região Metropolitana e a presença da sociedade civil organizada, propiciaremos incentivos à prestação integrada de serviços públicos de transporte coletivo e de mobilidade urbana. Algumas de nossas ideias sobre MOBILIDADE URBANA serão aprimoradas em consultas aos movimentos sociais representativos, tais como: - BRT Linha Exclusiva: A partir da BR 101, alcançando o Norte e Sul da Ilha; - Carga e Descarga: Aplicar a legislação; - Ponte Hercílio Luz: Priorizar o fluxo de pedestres, ciclistas e BRT, embelezando o Parque da Luz com equipamentos que o incorporem ao cotidiano das pessoas.

2 Nosso compromisso é com a humanização da cidade e com a incorporação novas práticas institucionais, objetivando estimular a confecção de projetos que priorizem o cidadão no seu caminhar pela cidade. Esta 'passarela' deve agregar outros benefícios, como o cultural, o artístico e o incremento do comércio. Aliás, há projetos desta natureza disponíveis na municipalidade.

3 O transporte marítimo, exigência das demandas populares, requer um processo de diálogo com os diversos distritos e entes convidados. Há pontos críticos e insuficiências que ainda hoje aguardam ser equacionados e superados. Nosso compromisso é a vocação florianopolitana para o MAR e o TURISMO SUSTENTÁVEL. Ele deve ser implantado como um complemento a outros modais e interligado ao transporte de ônibus. É viável um ferry boat ligando a BR 101 em Biguaçu ao Norte da Ilha.

4 O PSB foca sua gestão na articulação e cooperação intersetorial e intermunicipal, com a ampla participação popular nas decisões do poder público municipal. Identificados os pontos críticos e as insuficiências apontadas pelos diversos distritos, que aguardam ser equacionados e superados, nosso compromisso será para com a Reorganização Urbana, ampla e profunda, mediante projetos urbanísticos e mobilidade urbana, que reflitam especial benefícios à população que envelhece. Precisamos urgentemente de uma campanha envolvendo escolas e ONGs na construção de um trânsito mais humano. Além claro, das medidas que implantaremos na mobilidade e na prioridade ao pedestre no centro da cidade.

5 Afirmamos o compromisso de constituir uma equipe multidisciplinar que estabelecerá os encaminhamentos jurídico-administrativos para a municipalidade. Teremos membros da Procuradoria Jurídica, do IPUF, das Academias e das organizações não governamentais que pensam o desenvolvimento da cidade, nelas incluso o MONATRAN. O que não pode continuar a ser feito são aterros áridos e sem integração com a cidade, e voltados somente ao uso pelo automóvel.



JUDICIÁRIO

Recurso que discute crime por fuga do local de acidente tem repercussão geral

O Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) vai analisar a constitucionalidade do artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que tipifica como crime a fuga do local de acidente. A matéria será debatida no Recurso Extraordinário (RE) 971959, de relatoria do ministro Luiz Fux, que teve repercussão geral reconhecida, por unanimidade, no Plenário Virtual da Corte.

No caso dos autos, um condutor fugiu do local em que colidiu com outro veículo e foi condenado, com base no artigo 305 do CTB, a 8 meses de detenção, pena substituída por restritiva de direitos. Em recurso de apelação, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJ-RS) se pronunciou pela absolvição, sob o entendimento de quem ninguém é obrigado a produzir provas contra si. Segundo o acórdão do TJ-RS, o dispositivo do CTB é inconstitucional, pois a simples presença no local do acidente representaria violação da garantia de não autoincriminação, prevista no artigo 5º, inciso LXIII, da Constituição Federal. No acórdão ficou ressaltado que a não permanência, no caso dos autos, não representou omissão de socorro, prevista no artigo 304 do Código de Trânsito.

O Ministério Público do Rio Grande do Sul inter pôs o recurso extraordinário argumentando que o dispositivo constitucional não representa obstáculo à imputação do crime de fuga, pois os direitos à não autoincriminação e ao silêncio permanecem incólumes. Sustenta no RE, ainda, que a permanência do condutor no local em que ocorreu o acidente não se confunde com confissão de autoria ou reconhecimento de culpa, mas visa proteger a administração da justiça, já que é

determinante para a apuração dos fatos e identificação dos envolvidos. Destaca, ainda, o dever de cidadania de prestar auxílio a quem porventura venha a ser injuriado por ocasião de um acidente.

Ao se manifestar pelo reconhecimento da repercussão geral do tema, o ministro Luiz Fux observou que, além do TJ-RS, os Tribunais de Justiça de São Paulo, Minas Gerais e o Tribunal Regional Federal da 4ª Região possuem decisões no sentido da inconstitucionalidade do dispositivo legal do CTB, consignando que a simples permanência na cena do crime já seria suficiente para caracterizar ofensa ao direito ao silêncio e de que obrigar o condutor a permanecer no local do fato, e com isso fazer prova contra si, afrontaria ainda o disposto no artigo 8º, inciso II, alínea g, do Pacto de São José da Costa Rica (Convenção Americana de Direitos Humanos), do qual o Brasil é signatário.

“Nesse contexto, ressoa recomendável que esta Suprema Corte se pronuncie sobre o tema da constitucionalidade, ou não, do artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro, uma vez que a matéria transcende interesse das partes envolvidas, sendo relevante do ponto de vista social e jurídico, porquanto mister se faz debruçar sobre tema, no afã de traçar os limites dos direitos constitucionais ao silêncio e ao de não produzir prova contra si”, ressaltou o ministro Fux.

O relator salientou que controvérsia semelhante foi submetida ao STF por meio da Ação Declaratória de Constitucionalidade 35, sob relatoria do ministro Marco Aurélio.

STJ diz que Montadora terá que indenizar consumidor por incêndio em automóvel

A Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) reformou decisão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ). A corte estadual isentou a Renault do Brasil S.A. do pagamento de indenização por danos morais e materiais por conta de incêndio que havia causado a perda total de um automóvel da marca.

A proprietária do veículo e a pessoa que dirigia o automóvel no momento do sinistro recorreram ao STJ. Eles alegaram que a responsabilidade da fabricante independe de culpa e só pode ser afastada diante de prova inequívoca da presença de uma das excludentes da responsabilidade objetiva, o que não aconteceu no caso em questão.

Sustentaram, ainda, que o tribunal fluminense ignorou a inversão do ônus da prova e julgou a ação improcedente pela não comprovação de que o incêndio ocorrera por defeito na fabricação do automóvel.

O TJ entendeu que a fabricante não teve nenhuma responsabilidade pelo sinistro, que teria ocorrido em razão da indevida manutenção do veículo e da não realização das revisões na rede de concessionárias.

Também considerou o desgaste natural das peças, já que o veículo foi adquirido mais de seis anos antes do episódio, e a presença de abraçadeiras não originais destinadas à fixação da mangueira de combustível à tubulação metálica do tanque.

NEXO DE CAUSALIDADE

Em seu voto, o relator do processo no STJ, ministro

Marco Buzzi, ressaltou que os autos comprovam que a montadora não conseguiu afirmar tecnicamente a causa da falha que havia provocado o incêndio do automóvel.

Assim, a dúvida deve ser interpretada em favor dos consumidores, pois era ônus da fabricante comprovar que inexistia defeito de fabricação ou que a culpa pelo sinistro foi exclusiva dos consumidores ou de terceiros.

Citando vários precedentes, ele reiterou que o artigo 12 do Código de Defesa do Consumidor dispõe que a responsabilidade do fabricante pelos danos causados aos consumidores por defeitos de fabricação do produto é objetiva, dispensando a comprovação de culpa.

Para Marco Buzzi, é inviável o afastamento da responsabilidade da ré com base na ausência de comprovação de que a fornecedora colocou no mercado produto com algum vício ou defeito, como fez o tribunal fluminense.

“Considerando que não foi elidido no caso dos autos o nexo de causalidade entre os danos sofridos pelos recorrentes e a fabricação do automóvel adquirido da recorrida, tendo em vista que não houve a comprovação de qualquer causa excludente da responsabilidade, pairando dúvida acerca da causa do incêndio, é imperioso o provimento do presente recurso especial para imputar a indenização a título de dano material e moral”, concluiu o relator.

Prazo de prescrição do IPVA começa a contar no dia seguinte ao vencimento



Ministro Gurgel de Faria, relator do recursos no STJ.

Em julgamento de recurso repetitivo, a Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) deu um novo entendimento para a contagem do prazo de prescrição do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e firmou a seguinte tese: “A notificação do contribuinte para o recolhimento do IPVA perfectibiliza a constituição definitiva do crédito tributário, iniciando-se o prazo prescricional para a execução fiscal no dia seguinte à data estipulada para o vencimento da exação”.

O recurso interposto pelo Estado do Rio de Janeiro contra acórdão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) foi processado e julgado como recurso repetitivo para dirimir controvérsia envolvendo a fixação do termo inicial do prazo prescricional para a cobrança do crédito tributário do IPVA.

O Estado sustentou que a prescrição para a cobrança só começa com a constituição definitiva do crédito tributário do IPVA, seja através de notificação, seja da ciência de “novo lançamento” para os contribuintes inadimplentes.

Para o relator do recurso no STJ, ministro Gurgel de Faria, o IPVA é lançado de ofício no início de cada exercício e constituído definitivamente com a ciência do contribuinte para o recolhimento do tributo. A ciência ocorre mediante o envio de carnê ou a publicação de

calendário de pagamento com instruções para a sua efetivação.

O relator reconheceu em seu voto que a jurisprudência do STJ orienta que a contagem da prescrição deve iniciar na data do vencimento para o pagamento do tributo. Entretanto, propôs o aperfeiçoamento desse entendimento, “uma vez que, na data do vencimento do tributo, o fisco ainda está impedido de levar a efeito os procedimentos tendentes à sua cobrança”.

DIA SEGUINTE

Segundo Gurgel de Faria, é assegurado ao contribuinte realizar o recolhimento voluntário até o último dia estabelecido para o vencimento, sem nenhum outro ônus, por meio das agências bancárias autorizadas ou até mesmo pela internet, ficando em mora tão somente a partir do dia seguinte.

O ministro ressaltou que esse entendimento, já aplicado pelas turmas de direito público para a contagem da prescrição na execução dos tributos sujeitos a lançamento por homologação, também se aplica perfeitamente à cobrança do IPVA.

Assim, por unanimidade, o colegiado deu parcial provimento ao recurso especial. Determinou o retorno dos autos ao tribunal fluminense para que reaprecie a questão da prescrição adotando como termo inicial o dia seguinte à data de vencimento assinalado para o pagamento do IPVA.



LEGISLATIVO

Comissão aprova projeto que proíbe uso de aplicativo para alertar blitz no trânsito



Deputado Fábio Sousa, do PSDB-GO

A Comissão de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática aprovou, no dia 30 de agosto, proposta que proíbe o uso de aplicativos na internet para alertar motoristas sobre a ocorrência de blitz de trânsito. Pelo texto, o provedor de aplicações de internet deverá tornar indisponível o conteúdo em desacordo com a regra.

Os infratores estarão sujeitos a multa de até R\$ 50 mil. A mesma multa valerá para os usuários que fornecerem informações sobre a ocorrência e localização de blitz para aplicativos ou outros programas na internet.

A proposta também altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) para transformar em infração o ato de conduzir veículo com aplicativo ou funcionalidade que identifique a localização de radar ou de agente de trânsito.

A lei atual classifica como infração gravíssima apenas o uso de dispositivo localizador de radar. A pena para essa infração, que é mantida pelo projeto no caso de uso de aplicativo, é multa e apreensão do veículo.

REDES SOCIAIS

O texto aprovado é um substitutivo apresentado pelo deputado Fábio Sousa (PSDB-GO) ao Projeto de Lei 5596/13, do ex-deputado Major Fábio, que originalmente proíbe o uso de aplicativos e também de redes sociais para alertas sobre blitz e

prevê multa de R\$ 50 mil para os infratores.

Fábio Sousa retirou da proposta a referência às redes sociais a fim de não prejudicar o direito à liberdade de expressão. “Por se tratar de um ambiente informal, utilizado amplamente para a socialização da população, entendemos excessiva a sua regulamentação. Poderia ser entendida como restrição à livre manifestação do pensamento”, justificou.

FACILITAÇÃO DO CRIME

Por outro lado, a proibição do uso de aplicativos foi justificada por Fábio Sousa com o argumento de que os meios de comunicações não devem ser utilizados para a facilitação do crime. “Aplicativos de internet estão sendo utilizados por muitos infratores para burlar a ação protetora da vida.”

O substitutivo também incluiu o conteúdo do PL 5806/13, do deputado Lincoln Portela (PRB-MG), que tramita apensado e trata da alteração no Código de Trânsito. “Ele complementa a ideia da proposta principal de coibir o uso de aplicativos corretamente, pois atua diretamente no Código de Trânsito”, afirmou o relator.

TRAMITAÇÃO

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

Motorista alcoolizado poderá ter de ressarcir SUS por gastos com vítima de acidente

O motorista que praticar crime de homicídio ou lesão corporal, em virtude de capacidade psicomotora alterada pela influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, poderá ter de ressarcir o Sistema Único de Saúde (SUS) pelos gastos com socorro, atendimento e tratamento à saúde da vítima.

É o que prevê o Projeto de Lei 5298/16, do deputado Daniel Vilela (foto) (PMDB-GO), em tramitação na Câmara. A proposta inclui artigo no Código Civil (Lei 10.406/02).

“Ao lado das tragédias humanas causadas por



esses motoristas insensatos, ainda há os elevados gastos incorridos pelo Sistema Único de Saúde para socorro, atendimento e tratamento à saúde das vítimas e dos próprios condutores de veículos, em virtude dos acidentes de trânsito que provocam”, destacou o parlamentar.

TRAMITAÇÃO

A proposta tramita em caráter conclusivo e será analisada pelas comissões de Seguridade Social e Família; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, inclusive quanto ao mérito.

Instalação de dispositivo de segurança em ônibus para impedi-los de circular com as portas abertas

A Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados aprovou proposta que torna obrigatória a instalação, em todos os ônibus e demais veículos de transporte coletivo que integrem o sistema de transporte público de passageiros, de dispositivo de segurança que impossibilite a sua partida enquanto permanecerem abertas as portas.

A medida está prevista no Projeto de Lei 2089/15, do deputado Augusto Coutinho (SD-PE), que recebeu parecer favorável do relator, deputado Kaio Maniçoba (foto) (PMDB-PE). “O equipamento insere-se no rol de medidas preventivas de acidentes de trânsito,



merecendo todo o apoio para ser efetivado”, disse Maniçoba.

O relator destacou que o equipamento “mostra-se factível”, por depender de comandos sinalizados por sensores. “Trata-se de tecnologia acessível, de fácil implementação e operacionalização, cuja relação custo-benefício é positiva e perfeitamente

assimilável à prestação do serviço”, acrescentou.

TRAMITAÇÃO

De caráter conclusivo, a proposta será analisada pelas comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Projeto destina parte de multas de trânsito para campanhas contra uso de celular

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei 5330/16, que destina parte da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito para campanhas educativas que desestimulem o uso de aparelhos celulares ao volante.

De autoria do deputado Luiz Lauro Filho (foto) (PSB-SP), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). Hoje o código já determina que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito seja aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Pela lei, 5% do valor das multas de trânsito arrecadadas é depositado, mensalmente, na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito. O projeto determina que a décima parte desse valor seja aplicada em campanhas educativas de combate aos acidentes causados por situações de imprudência, visando desestimular o uso de apare-



lhos eletroeletrônicos, celulares ou similares ao volante.

O autor da proposta ressalta que 98% dos acidentes de trânsito são causados por algum tipo de erro ou negligência humana. “Dados do DPVAT (Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores) estimam em cerca de 1,3 milhão o número de acidentes relacionados

ao uso do celular registrados por ano”, contabiliza o deputado.

“Embora exista a previsão de multa para quem for flagrado usando o celular ao volante, essa punição não tem sido suficiente para diminuir as ocorrências, deixando clara a necessidade de se investir em campanhas educativas”, salienta Luiz Lauro.

TRAMITAÇÃO

De caráter conclusivo, a proposta será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O que pensava o prefeito da Capital antes de ser eleito

Quase quatro anos se passaram desde a eleição de César Souza Júnior à Prefeitura de Florianópolis. Quando candidato ao cargo, o chefe do executivo da capital concedeu uma entrevista ao Jornal O Monatran, onde registrou importantes propostas em prol do trânsito da cidade.

Passada a maior parte do mandato de César, convidamos você a analisar junto conosco as promessas eleitoreiras e tirar suas próprias conclusões.



O MONATRAN - Quais são suas propostas para a melhoria do trânsito e mobilidade em Florianópolis, levando em conta toda a região metropolitana?

César Souza Júnior: A melhoria no fluxo de veículos em Florianópolis passa, indiscutivelmente, por obras estruturantes como o anel viário e também a duplicação do trecho da BR-282 que liga a BR-101 às pontes, a chamada Via Expressa. Como prefeito, vou cobrar, em conjunto com os demais prefeitos da região metropolitana, do governo do Estado e do governo federal rapidez na execução dessas obras tão importantes e que inclusive já deveriam ter saído do papel. Hoje o gargalo no entroncamento da Via Expressa com a BR-101 tem como reflexo o engarrafamento na Avenida Beira Mar-Norte, por exemplo. O trânsito não flui como deveria, os ônibus demoram, as pessoas ficam mais tempo na fila do que com a família em casa depois do trabalho. Isso precisa acabar. E a solução é uma ação integrada entre as prefeituras, o governo do Estado e também o governo federal, é importante que todos façam a sua parte.

O MONATRAN - Desde a construção do TICCEN, o MONATRAN vem lutando pela construção de uma passarela subterrânea para os pedestres, a fim de atender pessoas com necessidades especiais (gestantes, idosos e portadores de deficiência física, etc.). Mais recentemente, falou-se sobre a criação de um Boulevard que, de outra maneira, também atenderia estas pessoas com maior dificuldade de locomoção. No entanto, tal projeto também não saiu do papel, apesar das promessas dos últimos prefeitos. O que o (a) senhor (a) pensa deste assunto? O (A) senhor (a) tem algum projeto

neste sentido?

César Souza Júnior: A região da Avenida Paulo Fontes deve e vai passar por um processo de humanização. Temos um projeto aprovado em concurso público que prevê o Boulevard com passagem subterrânea para pedestres. Vamos analisar como está essa situação e aproveitar projeto na medida do possível, transformando toda a região do Ticen. A atual administração não deu continuidade a esse processo, o que é lamentável. A Avenida Paulo Fontes foi fechada com a proposta de se fazer ali uma obra que revitalizaria toda aquela região, o que infelizmente acabou não acontecendo. Do jeito que está não pode e não vai continuar.

O MONATRAN - A nossa capital, apesar de ter a maior parte de sua área localizada na Ilha de Santa Catarina, estranhamente, não tem transporte marítimo. Temos acompanhado os esforços do prefeito de Palhoça nesse sentido. Porém, os demais prefeitos da Grande Florianópolis, durante a maior parte do tempo, não demonstraram interesse no assunto. Perguntamos: O que o (a) senhor (a) pensa a respeito? Pretende fortalecer as tímidas iniciativas tomadas até então sobre esta questão?

César Souza Júnior: Como prefeito da Capital, vou assumir o comando de uma grande mobilização pelo transporte marítimo na região. Não adianta cada município pensar de forma isolada. É preciso uma integração, uma união de forças para possamos tirar definitivamente o projeto de transporte marítimo do papel. Temos que pensar em um projeto que integre também o transporte marítimo ao urbano, porque de nada adianta trazer as pessoas de barco se não houver um sistema eficiente que leve os passageiros até seu destino final. Aqui na Capital, por exemplo, temos o aterro da Baía Sul, no Centro, que é um dos espaços aparentemente mais adequados para receber passageiros do transporte marítimo. Mas não adianta as pessoas chegarem até ali e não terem

como seguir para o Centro, é preciso que haja transporte coletivo rápido e eficiente para fazer esse transporte até o destino final.

O MONATRAN - Qual a importância de Organizações Não-Governamentais na luta por um trânsito mais humano e seguro? O (A) senhor (a) pretende chamar estas entidades a um debate, a fim de proporcionar um processo mais participativo?

César Souza Júnior: A importância das ONGs é fundamental, de grande importância na conscientização e prevenção por um trânsito mais humano. Sem dúvida vamos querer contar com a experiência dessas entidades na política da prefeitura para o setor.

O MONATRAN - Nos últimos anos, o IPUF vem sofrendo um processo de esvaziamento. O que o (a) senhor (a) pensa deste órgão? O (a) senhor (a) pretende fortalecê-lo ou encerrá-lo de vez?

César Souza Júnior: Esse é um dos principais objetivos da nossa administração. Precisamos com a máxima urgência fazer com que a prefeitura recupere a sua capacidade de planejamento, e para que isso seja realidade precisamos de um IPUF forte, com corpo técnico capacitado. Há 20 anos o IPUF tinha cerca de 120 e hoje esse número não passa de duas dezenas. Isso é inadmissível. Vamos recuperar o IPUF e fazer com que ele volte a ser um órgão de planejamento forte, que pense a cidade para as próximas décadas, para as próximas gerações.

O MONATRAN - O prolongamento da Beira-Mar Continental é fundamental para que aquela via tenha de fato, utilidade. O que o (a) senhor (a) pensa em fazer a respeito?

César Souza Júnior: Sem dúvida. Tanto é que mesmo com Beira-Mar Continental os motoristas continuam usando as vias do Bairro Estreito. A Beira-Mar Continental foi planejada para ter uma ligação com a BR-101, mas infelizmente esse projeto não avançou.

A partir de novembro as multas de trânsito sofrerão reajustes

Fiquem atentos! A partir de 1º de novembro de 2016, com a alteração do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pela Lei Federal n.º 13.281, de 4.5.2016, terá aumento no valor das multas por infrações de trânsito.

A infração gravíssima, que antes tinha multa no valor de R\$ 191,54, passará a ter o valor de R\$ 293,47, já as multas por infração grave passarão para R\$ 195,23, anteriormente o valor era de R\$ 127,69.

Para infração média as multas passarão de R\$ 85,13 para R\$ 130,16. Já as infrações leves que antes tinham o valor de multa de R\$ 53,20 passarão a valer R\$ 88,38. Desde quando o CTB entrou em vigor, as multas não eram reajustadas.

O Coordenador Geral de Planejamento Operacional do Denatran, Carlos Magno, esclarece como é distribuída a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito. “Nós temos o artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro, ele é bem claro quanto à aplicação da receita decorrente da arrecadação de multas de trânsito, devendo ser destinadas a atender exclusivamente despesas públicas como sinalização, engenharia de tráfego, engenharia de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. As receitas não podem ser aplicadas em outras finalidades, em outras

situações que não sejam essas”, esclareceu o coordenador.

Ademais, o órgão de trânsito arrecadador é obrigado a repassar 5% do valor arrecadado ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET), nos termos do parágrafo único do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

O Denatran emitiu uma cartilha orientadora para os órgãos de trânsito, chamada “Cartilha de Aplicação de Recursos Arrecadados de Multas de Trânsito” que é a portaria, número 407 de 2011. “Nós levamos em consideração toda a necessidade de estabelecer um instrumento normativo que disciplina a aplicação da receita arrecadada das cobranças de multas de trânsito de forma que tem uma fundamentação mais apropriada para interpretar o artigo 320 do CTB”, explicou Carlos Magno.

Portanto, nessa cartilha, são elencadas quais são as despesas públicas, quais são os elementos de despesas com a sinalização, com a engenharia de tráfego, de campo, de policiamento, fiscalização e a educação de trânsito. É uma cartilha orientadora e ela serve como um norte para os órgãos de trânsito poderem efetivamente aplicar as receitas e também para os órgãos de controle fiscalizarem e ter uma melhor atuação.



Em outubro de 2015 a prova teórica do Detran/SP foi aplicada a um candidato surdo com intermediário de um intérprete pela primeira vez

Deficientes auditivos enfrentam dificuldades para se inserirem no trânsito

Buzinas, ruído dos motores e do atrito entre pneu e asfalto compõe uma “sinfonia do trânsito” que, para muitos, gera estresse e aflição. Porém, para alguns, dirigir é uma atividade silenciosa e não é por opção. A estes, a principal barreira quando o assunto é trânsito não são os buracos na via ou os congestionamentos, mas envolve a comunicação com os demais usuários. A Perkons ouviu especialistas que atuam com a inclusão de deficientes auditivos no trânsito para conhecer quais os avanços e obstáculos ainda a superar para que condutores e pedestres surdos se desloquem com segurança.

O olhar impaciente dos outros motoristas denuncia o desconhecimento em relação à surdez do prof. Neivaldo Zovico, diretor da Federação Nacional de Educação e Integração dos Surdos de São Paulo (Feneis), coordenador do Programa Nacional de Acessibilidade da entidade, e um dos responsáveis pela Administração Regional de São Paulo. Depois de instantes sem entender o que acontecia, ele verifica pelo retrovisor a luz que indica a sirene ligada de uma ambulância que aguardava passagem. Recorrentes, episódios como esses colocam quem os vivenciam em uma posição embaraçosa. “As pessoas acham que somos mal-educados”, lamenta.

A experiência em uma instituição que reivindica os direitos dos surdos, somada a mais de três décadas de condução, fazem Zovico não ter dúvidas sobre o principal entrave para a inclusão dos surdos no trânsito. “O grande problema é que nem todas as autoescolas têm intérprete da Língua Brasileira de Sinais (Libras). Como ela é o primeiro idioma dos surdos, antes mesmo do português, a falta de intérpretes e de provas adaptadas gera dificuldade de compreensão e entendimento por parte dos alunos surdos”, pontua.

As dificuldades, entretanto, extrapolam o processo de obtenção da carteira e adentram a esfera da interação com motoristas não surdos, contratempos que ocasiona incidentes como o vivido por Zovico. Para conter estes casos, a Lei 8.160/1991 sugere o uso do Símbolo Internacional de Surdez adesivado

na traseira dos veículos conduzidos por surdos como uma alternativa para indicar aos demais condutores que aquele motorista não irá responder a ruídos de sirenes ou buzinas, sendo a sinalização por faróis o recurso mais apropriado. A lei, contudo, não foi regulamentada e sua aplicação é, portanto, facultativa.

COM CIDADES MAIS ACESSÍVEIS TODOS GANHAM

A legislação, porém, não é o único elemento a definir a rotina no trânsito dos deficientes auditivos. Seja como condutor ou pedestre, o surdo depende dos investimentos do Estado para uma infraestrutura acessível. Envolvido com propostas para acessibilidade, o estado de São Paulo, através da integração do Detran com o programa de Atenção à Acessibilidade, facilita o acesso de pessoas com deficiência no processo de habilitação. Com o projeto, apenas no período entre janeiro e abril de 2015, 18 mil candidatos surdos foram aprovados no exame. Em outubro do mesmo ano, a prova teórica passou a ser aplicada a esses candidatos com mediação online de um intérprete. “Essa é uma ação pioneira no país. Vale ressaltar que a função do intérprete não é ajudar o candidato a responder as questões, mas mediar a compreensão das perguntas”, declara a assessoria de imprensa do órgão, que afirma ainda que há, atualmente, registro de cerca de 310 mil CNHs para condutores com algum tipo de deficiência em todo o estado, condição sinalizada no verso da carteira depois de comprovada por médico credenciado pelo Detran.

A assessoria do órgão informa ainda que o candidato com deficiência auditiva não é obrigado a fazer as provas com um intérprete, porém, caso tenha preferência por este intermediário e a autoescola não disponha de instrutores habilitados em Libras, é possível fazer as aulas com acompanhamento de um intérprete particular ou parente próximo. “Em São Paulo, o Detran disponibiliza a aplicação dos exames teórico e prático com o acompanhamento de um intérprete em todo o Estado”, garante. (Fonte: Perkons).





CARTAS

EVOLUÇÃO

A China é um país diferente. Estive recentemente nesta potência mundial e eles estão à frente de muita coisa. Agora li no jornal do Monatran que os chineses inaugurarão o ônibus elevado, passando por cima dos carros. Um absurdo de bom!

Juliano Silva – São Paulo/SP

POKEMON GO

Oportuno o artigo do doutor Roberto Bentes. Acho importante o alerta sobre os perigos da nova mania digital. Gostei muito porque não atacou o jogo em si, mas o mau uso do mesmo. O cuidado por onde se anda é fundamental para o bem-estar da pessoa.

Sheila Alencar – Rio de Janeiro/RJ

PONTE

Em meio a enrolação para conclusão das obras de reforma da ponte Hercílio Luz uma boa notícia. Poderemos visitar a ponte. Me lembro dos meus avós falando sobre as aventuras de ir ao continente e voltar. Em breve poderei passar pelo mesmo percurso.

Alexandre Souza – Florianópolis/SC

GESTANTES

O passe livre para as gestantes em Florianópolis será útil para apoiar essas mulheres que carregam o nosso país em seus ventres. Na minha visão é muito mais do que uma simples gratuidade. Vai além. O projeto, se aprovado, mostra suporte para terem uma vida digna.

Luciano Andrade – Florianópolis/SC

NOVO

Um novo começo está às portas com a efetivação do presidente Michael Temer. Além de disputas políticas e ideológicas o que deve estar acima de tudo é o desejo de mudar o trânsito brasileiro, como muito bem foi elucidado pelo doutor José Roberto Dias.

Bruno Henrique - Campo Grande/MS

VISUAL

Muito bom esse cuidado da prefeitura de Florianópolis em querer adaptar tecnologicamente os ônibus para receber os deficientes visuais. Mas não podemos nos esquecer da necessidade de adaptar toda a cidade também. Postes em locais impróprios e falta de calçadas adaptadas para estas pessoas têm prejudicado muito o ir e vir deles.

Paulo Felício - Florianópolis/SC

BONS CONDUTORES

Perfeito o raciocínio do doutor Ildo Rosa sobre o que deve ser estudado. Muitas mudanças no código de trânsito não irão diminuir o número de mortes nas estradas. O que realmente pode fazer a diferença é formar condutores sábios e prudentes.

Mirian Almeida – Brasília/DF

GRAHAM

Quando vi a imagem da suposta pessoa que teria o corpo ideal para suportar acidentes de trânsito eu me choquei. Mas depois que comecei a ler o texto vi que é um alerta para como somos tão frágeis para tentarmos tirar 2 ou 3 minutos no trânsito complicado que temos. Não vale a pena!

Silvana Medeiros - Porto Alegre/RS

TECNOLOGIA

A tecnologia em favor do trânsito. É essa a minha opinião sobre o simulador de direção veicular. Todas as Auto Escolas devem ter essa opção. Assim, auxiliará na segurança do condutor e ainda mostrará situações reais de maneira virtual. Vamos torcer para que os novos condutores aproveitem a oportunidade.

Júlia Souza – São Paulo/SP



Detran-DF adquire óculos que simulam efeitos de álcool e outras drogas

A aquisição faz parte das ações educativas e para manter o direito do cidadão ao trânsito seguro

No Distrito Federal, o Departamento de Trânsito (Detran) começou a adquirir óculos que simulam efeitos de álcool e outras drogas. Sobre o assunto, o Revista Brasil conversou com o diretor geral do Detran-DF, Jaime Amorim. Ele conta que as campanhas educativas têm como objetivo orientar e alertar o usuário quanto aos perigos diversos na via pública e com isso ajudar a reduzir os riscos de acidentes de trânsito.

Segundo o representante do Detran-DF, os equipamentos serão utilizados em campanhas, palestras e cursos, onde o condutor vai perceber

a sensação do motorista sob o efeito do álcool e outras drogas que os óculos simulam.

Ele explica que os óculos são parecidos com óculos de natação. “Eles são fixados no rosto do usuário e simulam uma situação hipotética do álcool, como se a pessoa tivesse ingerido substância alcoólica, em quantidade superior a 0,38 mg de ar expelido pelos pulmões. E os outros dois óculos simulam o efeito da maconha e o outro de outras drogas”, diz.

Jaime Amorim fala sobre algumas percepções que são percebidas com o uso do óculos. “Quando você utiliza



os óculos, você então percebe a dificuldade de andar em linha reta, você percebe a dificuldade de tocar a ponta do dedo em um lápis, por exem-

plo, que é o teste que estamos realizando”, explica.

Os equipamentos serão amplamente divulgados e utilizados de 18 a 25 de setembro,

na Semana Nacional de Trânsito, nos stands do Detran-DF em várias partes da cidade.

ESPAÇO LIVRE

Marcelo José Araújo *



Exame psicológico nos profissionais do volante

No ano de 2001 a Lei 10350 alterou § 3º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro, determinando que o condutor que exerce atividade remunerada ao (sic) veículo deve submeter-se à avaliação psicológica na renovação da carteira, enquanto para os demais condutores é apenas na primeira habilitação. Há que se lembrar que não existe mais a figura do profissional e do amador, apenas as categorias de habilitação compatíveis com o veículo. Tal medida foi acrescentada sob a justificativa de que os ditos ‘profissionais do volante’ estão mais sujeitos às pressões e desgaste (estresse) do trânsito, o que pode implicar em alterações psicológicas comprometedoras à segurança do trânsito, como agressividade, irritabilidade, loucura, loucura, loucura...

Para adequar-se a essa exigência, que desde a modificação legal citada não era exigida, o CONTRAN incluiu o dispositivo na recente Resolução 168 sobre a polêmica renovação da carteira. Para tornar efetivo o cumprimento,

o DENATRAN baixou uma Portaria de nº 15/05 estabelecendo que o órgão de trânsito (Detran) deverá requerer do condutor, em documento próprio, a declaração de que exerce ou não atividade remunerada, ‘sob as penas da lei’. Acresce ainda que a qualquer momento o condutor poderá pedir a inclusão da informação na própria CNH, desde que submeta-se à avaliação psicológica.

Loucura, loucura, loucura... Primeiro não se sabe exatamente quem está sujeito a esta regra. Excetuando o taxista e o motorista de ônibus de linha regular (por parecer óbvio), não se sabe se o motorista particular, se o motoboy, se o motorista que faz transporte de valores (carro forte), está sujeito à exigência; ou ao contrário, como já se ouviu de altas autoridades de trânsito (da mais alta do SNT, talvez!), de que por ser habilitado nas categorias ‘C’, ‘D’ ou ‘E’ estaria sujeito à exigência, apesar de possuir a categoria máxima apenas para lazer com o trailer.

O Art. 147 do CTB, com a alteração ci-

tada, prevê o tal exame apenas na primeira habilitação e na renovação de quem exerce a atividade remunerada. Ora, a Portaria vai além da Lei quando o condutor declarar sua condição antes da renovação, pois exige que se sujeite imediatamente ao exame psicológico, mesmo antes da renovação. O problema aqui não é psicológico, é jurídico e de hierarquia de normas.

O problema agora será o seguinte: provavelmente os autônomos não declararão e continuarão a exercer sua atividade, já que não há infração pela ausência da informação na CNH. Aos empregados, as empresas, além do registro na Carteira de Trabalho, provavelmente exijam também na CNH, até como forma de demonstrarem cautela na contratação, supondo ser um profissional mais preparado e psicologicamente aprovado.

* Advogado e Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Mobilidade da OAB/PR

Como as novas gerações se relacionam com o trânsito

Na contramão da tendência mundial, o jovem brasileiro permanece apegado à posse do automóvel

Eles têm em média 26 anos e compreendem quase 38% do total da população brasileira, conforme censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Denominada de geração Y ou millennials, os nascidos entre os anos de 1980 e 2000 transitam por extremos, que vão da relutância em adquirir a casa própria ao engajamento veemente em causas sociais e ambientais. Além de demandar um remodelamento econômico que atenda às novas expectativas, esta tendência global deixa marcas singulares e irreversíveis em cada país. Em qualquer um deles, porém, uma das esferas mais estremecida é o trânsito, responsável por levar 1,25 milhão de pessoas a óbito anualmente ao redor do mundo. Diante disso, compreender os anseios das novas gerações pode ser um

caminho para preservar a segurança no trânsito.

Para o mestre em sociologia e consultor em educação para segurança no trânsito, Eduardo Biavati, a realidade do Brasil está distante do retrato desenhado por pesquisas que revelam a inclinação dos millennials em, por exemplo, se desvencilhar dos automóveis e apostar no compartilhamento de veículos. “Este movimento global ainda é restrito à classe média-alta, com amplo acesso à cultura e à informação. Para a maioria dos jovens brasileiros, o sonho do carro ainda permanece vivo, já que o acesso a um veículo e outros bens nunca foi fácil”, contrapõe.

Para o especialista em trânsito e coordenador da comissão consultiva em avaliação psicológica do Conselho Federal de Psicologia, João Alchieri, as raízes socioeconômicas deste fenômeno encontram amparo no imaginário do jovem. “Este apelo consumista dos millennials brasileiros também reflete a retração econômica vivida pela geração anterior à deles. Assim, o veículo



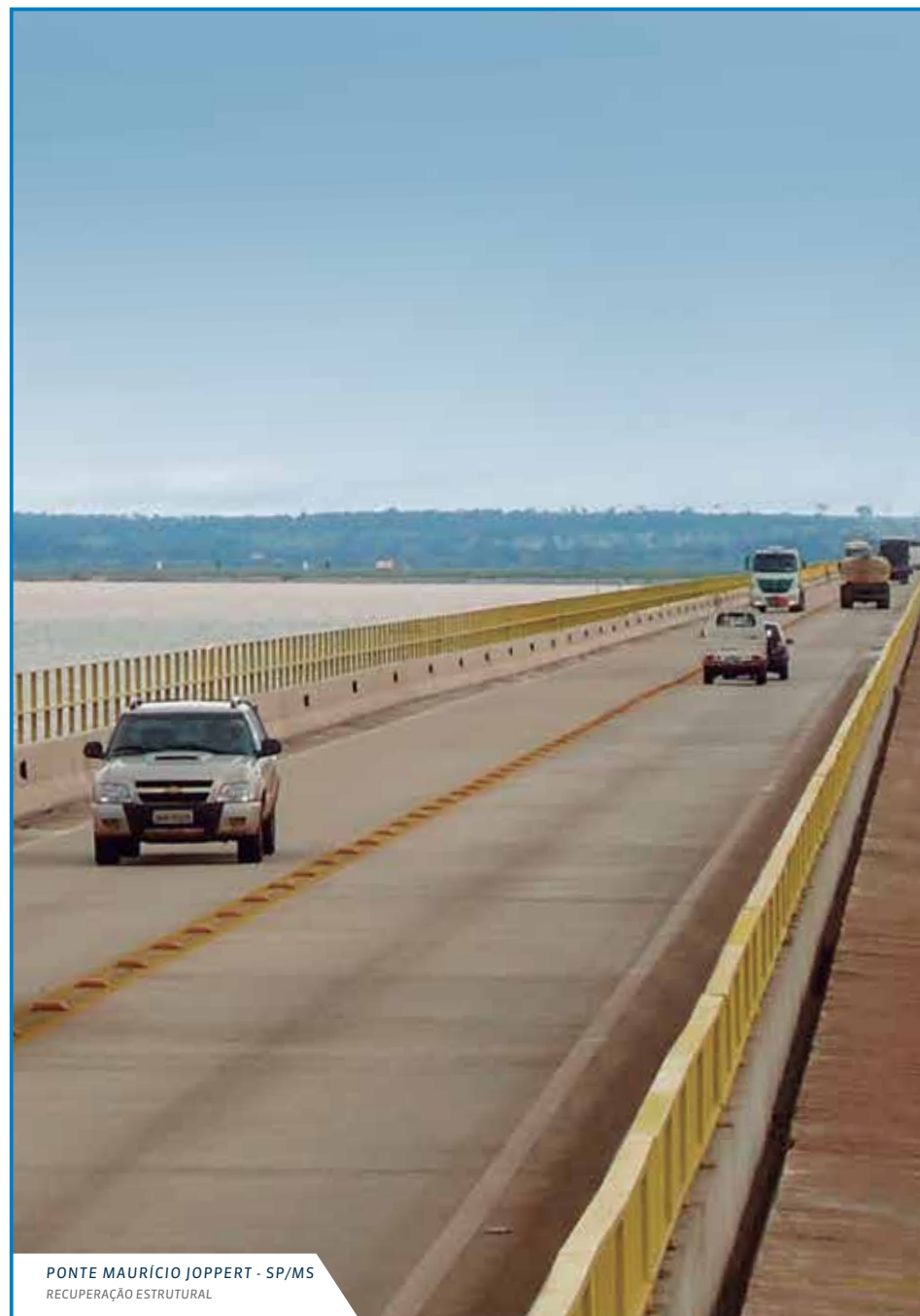
é entendido como um bem potencial que agrega valor à imagem do jovem, que tem uma necessidade constante de construir sua identidade”, esclarece.

Para Alchieri, os resultados desta ânsia pela motorização devem ainda auxiliar a construção de indicadores mais precisos e atualizados, que mobilizem a sociedade para a importância deste cenário que está em construção. Ele lembra ainda que, por estar mais propenso a aceitar provocações no trânsito, brecar e acelerar com mais vigor, o jovem se enquadra como uma presa fácil do trânsito. “A tipologia de acidente varia conforme a idade. É mais comum, por exemplo, que jovens se envolvam em colisões frontais e capotamentos”, avalia.

Por conta desse comportamento, o Mapa da Violência: Os Jovens do Brasil aponta um aumento de 38,3% no número de mortes por acidentes de trânsito entre jovens (considerados pela pesquisa como aqueles na faixa dos 15 aos 29 anos), entre 2002 e 2012. **ACIDENTES NÃO SÃO “OBRA DO OUTRO” E PODEM SER EVITADOS COM EDUCAÇÃO**

Biavati também vê com cautela a motorização do país. “Esses altos índices de acidentes nos fazem refletir até que ponto temos acionado ferramentas para preveni-los. O potencial da educação não está sendo usado em sua totalidade e apropriadamente, mas terá que ser, pois não há meios que possam compensar a sua falta. Só assim é possível engajar o jovem”, avalia.

Para ele, lançar mão de estratégias envolventes também é uma alternativa para modificar alguns conceitos equivocados relacionados ao trânsito. “O trânsito é um assunto muito presente no cotidiano, mas distante da sala de aula. É comum, por exemplo, que se associe o acidente a algo inesperado, imprevisível e que foi obra do acaso. Trazer estas questões para o debate depende do sistema educacional como um todo”, argumenta. (Fonte: Perkons)



PONTE MAURÍCIO JOPPERT - 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