

**Campo Grande/MS
vive um trânsito
caótico por
ignorar o CTB**

PÁGINA 6

TRÂNSITO

Compromissos assumidos



Nas páginas 8 e 9 transcrevemos os compromissos assumidos pelos candidatos ao Governo do Estado referente às questões de trânsito. Conheça as soluções propostas por cada um dos postulantes ao cargo. Todos prometem melhoras. Vamos conferir!

**Entenda como
funcionará a
versão digital de
documento veicular**

PÁGINA 12

**Programa Bicicleta
Brasil segue para
sanção presidencial**

PÁGINA 15

**Violência no trânsito
tem impacto
bilionário na
economia do Brasil**

PÁGINA 16

EDITORIAL

Um dia de caos

O dia 30 de agosto certamente ficou na memória dos moradores da região da Grande Florianópolis que precisaram acessar a Ilha naquela data. O tombamento de um caminhão baú, carregado de alimentos e rolos de papel na alça insular da Ponte Pedro Ivo, antes das 5h horas da manhã, repercutiu durante todo o dia, provocando filas quilométricas até em Palhoça, São José e Biguaçu. Na BR-101, motoristas chegaram a levar 3 horas para passar por um trajeto de cerca de 10 quilômetros.

Com o tombamento, parte do óleo diesel do caminhão vazou para a alça

que dá acesso ao centro de Florianópolis e à Beira-Mar Norte. A Polícia Militar e a Guarda Municipal de Florianópolis orientaram os motoristas a seguirem pela Avenida Gustavo Richard em direção ao centro e ao Sul da Ilha. E, posteriormente, foi jogado serragem na pista para evitar que os demais carros derrapassem.

Mas o trânsito de veículos, que normalmente já é intenso neste horário da manhã, ficou represado no sentido Continente-Ilha. E o caos se instalou.

Um guincho só conseguiu retirar o caminhão baú do local quatro horas depois do acidente e, embora o trânsito tenha voltado a “fluir” na

entrada da Ilha por volta das 9h30, na região continental, os engarrafamentos continuaram até o meio da tarde.

Um absurdo sem precedentes que evidencia diversas falhas do Poder Público, a começar pelo fato de sermos todos reféns desta única opção de acesso à Ilha. Não existem alternativas. O transporte marítimo (solução mais óbvia e rápida) não sai do papel. Transporte sobre trilhos parece ser algo de outro mundo. A quarta ponte então parece um sonho inatingível. Nem mesmo organizar as linhas de ônibus disponíveis na região metro-

politana, a fim de atrair mais usuários e diminuir o número de veículos individuais se consegue.

E o pior é que, mesmo diante de toda esta fragilidade, nem mesmo a básica medida de garantir a presença de guinchos na cabeceira da ponte a fim de agilizar a retirada de veículos quebrados, sem gasolina ou envolvidos em acidentes nas pontes foi mantida.

A desculpa é que o serviço teria tido “pouquíssima utilização” porque a maioria dos motoristas envolvidos em acidentes teriam preferido chamar o guincho do

respectivo seguro. Oras, o objetivo do guincho seria apenas liberar o trânsito nas pontes. A ideia é apenas levar o veículo avariado até aquelas áreas em frente aos postos de observação da Polícia Militar e, depois, cada motorista que decida chamar ou não o guincho do seu seguro.

Enquanto isso, ficamos à mercê do nosso sistema de “imobilidade” já caótico, onde são registradas por dia, em média, quatro paralizações em cima das pontes que, num efeito borboleta, afetam a vida de milhares ao seu redor.

O Monatran

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

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

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.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



ORGULHO!

Os bombeiros de Santa Catarina conquistaram algumas das melhores colocações nas provas do Campeonato Mundial de Resgate Veicular, realizado na cidade de Targu Mures, na Transilvânia, capital da Romênia. Dos três troféus conquistados pelo Brasil, dois deles foram trazidos pela equipe do 11º Batalhão de Bombeiros Militar, com sede em Joaçaba: o de 1º lugar como melhor time em desenvolvimento na categoria Complexa e o 3º lugar geral, também da categoria Complexa. O Brasil também foi representado pela equipe da Escola Superior de Bombeiros (ESB),



de São Paulo, que leva para o estado paulista a primeira colocação geral como melhor time em desenvolvimento nas manobras de resgate.

IMPRUDÊNCIA

A imagem da foto mostra a cena segundos antes de um atropelamento provocado pela imprudência de um pedestre, em Blumenau, SC. Felizmente, não houve danos muito graves, mas a tragédia poderia ter sido fatal. Apesar de existir um túnel e faixa para a travessia de pedestres bem próximo ao local do acidente, o homem se arrisca passando em frente a um caminhão, e acaba atingido pela motocicleta. Lamentavelmente, uma atitude muito comum pelo Brasil a fora e que já deixou milhares de famílias enlutadas.





Ilusão ou má-fé?

Como era de se esperar, os primeiros dias das obras de construção da terceira pista da Via Expressa, na Capital Catarinense, foram marcados por filas intermináveis e muitos debates sobre a real “eficácia” da medida.

Para começar, é óbvio e evidente, que a tão propagandeada obra isolada não irá contribuir em nada para a solução do nosso já colapsado sistema de mobilidade urbana da Grande Florianópolis. Aliás, muito pelo contrário, irá apenas tumultuar o já caótico trânsito da atualidade e, no futuro, após concluída, a terceira pista trará ainda mais trânsito para o mesmo antigo gargalo da entrada da nossa única ponte de acesso à Ilha (a Pedro Ivo).

Diante desta tão simples constatação, nos perguntamos: seriam nossos gestores públicos apenas vítimas de mais esta ilusão travestida de solução para um dos maiores problemas da mobilidade de nossa região? Ou estariam eles agindo, deliberadamente, de má-fé para iludir a população, ao invés de tomarem medidas que sejam de fato eficientes?

Sinceramente, não conseguimos entender como que estes profissionais da gestão pública conseguem se equivocar tanto em questões tão básicas para o bem-estar e a segurança de quem os elegeu.

O pior é que não se trata de um caso isolado. A Ponte Hercílio Luz, por exemplo, está ficando pronta para estar novamente liberada ao tráfego e os acessos continuam os mesmos de décadas atrás. Ninguém sabe, ao certo, como ela será utilizada e cria-se muita expectativa em torno de uma ligação importantíssima, mas que vai jogar mais fluxo para a região central da cidade, que já não comporta a quantidade atual de veículos.

Na edição passada, falamos sobre o vergonhoso atraso das obras para a construção da via de acesso ao novo Aeroporto de Florianópolis. Também lamentamos o descaso dos órgãos responsáveis pela manutenção das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos. E a lista das decepções para com o poder público parece não ter fim.

De qualquer maneira, cabe a nós, sociedade civil organizada, continuarmos atentos a cada passo de quem nos governa e não nos calarmos perante às atitudes equivocadas e preocupantes que atingem a todos nós!



LAMBORGHINI

A imagem da Lamborghini, que ainda não tinha seguro, envolvida em um acidente com moradora de SC, em Gramado, na Serra Gaúcha, chega a arrepiar os fãs dos chamados carrões. Todavia, o que mais nos chamou a atenção é o risco que esse tipo de atração pode oferecer aos usuários e a outros turistas que simplesmente podem estar passeando pela cidade.

Felizmente, os três ocupantes do veículo não se feriram gravemente e, mais ainda, graças a Deus não tinha ninguém transitando pela calçada naquele momento. Porém, cremos que este tipo de atração deveria ser revista. Nos parece que nem todo motorista está apto a dirigir este tipo de veículo, muito menos, dentro do perímetro urbano de uma cidade turística como Gramado, que recebe anualmente mais de seis milhões de visitantes.

COMUNIDADES

Os motoristas de aplicativo de Florianópolis já sabem direitinho como se comportar ao entrarem com seus carros à noite em algumas comunidades da região. A regra é: deixar o farol baixo, acender a luz interna e abrir os vidros. Tudo isso para evitar problema com o traficantes locais.

Alguns condutores chegam a rejeitar corridas quando sabem o destino. Já outros não se preocupam e confiam no respeito às regras para evitarem problemas. Os próprios moradores, ao chamarem corrida com destino a algumas comunidades alertam sobre a necessidade de alguns cuidados.



SEMANA DA MOBILIDADE

Ministro das Cidades abre edição 2018

O ministro das Cidades, Alexandre Baldy, participou no dia 17 de setembro da abertura da Semana da Mobilidade 2018, realizada em Brasília. O evento, promovido pelo Ministério das Cidades, aconteceu até o dia 22 de setembro com debates técnicos, apresentações artísticas, atividades físicas, entre outros.

“A secretaria de mobilidade urbana do Ministério das Cidades, junto com o Governo Federal, vem buscar a conscientização dos usuários, dos motoristas e das pessoas ajudando a construir um local melhor, porque as pessoas deixam de utilizar os espaços urbanos pelo fato dos automóveis estarem ocupando, e essa ação serve para conscientizar os usuários do quanto nós podemos nos beneficiar pelo compartilhamento na utilização dos nossos veículos”, declarou o ministro.

O secretário Nacional de Mobilidade Urbana, Inácio Moraes, explicou que a Semana



faz parte do Projeto Mobilidade ao Redor, idealizado pela equipe da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (Semob) que verificou que o entorno do ministério enfrentava problemas que iam de encontro a Política Nacional de Mobilidade Urbana. “O

grupo de trabalho pensou de que forma poderia melhorar o entorno para servir de exemplo para outras cidades do país. Mostrar às pessoas as dificuldades e devolver um pouco do espaço para elas é o objetivo, porque as cidades estão sendo pensadas praticamente para os

automóveis”, disse.

Durante a Semana da Mobilidade o espaço viário é convertido em espaço de convivência, com praça de alimentação e exposições sobre segurança no trânsito, feito exclusivamente para o evento. A área do estacionamento do entorno

do Ministério das Cidades é fechada para a circulação e estacionamento de carros durante toda a Semana da Mobilidade.

Interação - Um dos destaques da abertura do evento foi à participação de crianças da rede pública de ensino do Distrito Federal. Elas realizaram atividades lúdicas sobre segurança no trânsito feitas ao ar livre. Para o ministro Baldy, as crianças são importantes disseminadoras das ações de conscientização.

“Trouxemos as crianças para dar a conscientização desse espaço urbano. É fundamental que a gente possa conscientizar o adulto, mas também precisamos levar às escolas materiais didáticos de conscientização porque as crianças absorvem rápido esses ensinamentos, e que elas possam nos ajudar a dizer que um veículo e uma motocicleta podem ser uma arma letal, pode deixar consequências gravíssimas”, disse o ministro.

INTEGRAÇÃO: placa padrão do Mercosul trará mais segurança e reduzirá a clonagem de veículos

O Rio de Janeiro é o primeiro estado no Brasil a disponibilizar as placas padrão do Mercosul, unificando para o modelo já utilizado na Argentina e no Uruguai, o que facilitará a circulação e ampliará a segurança. A novidade foi oficializada no dia 11 de setembro, na capital fluminense, durante cerimônia com a presença do ministro das Cidades, Alexandre Baldy e do governador Luiz Fernando Pezão.

Todos os Detrans do país estão em processo de homologação para introdução do novo modelo de placa desde 1º de agosto de 2018. À medida que forem homologando e integrando-se ao novo sistema, poderão operar.

Segundo o ministro Alexandre Baldy, a medida tem o principal objetivo de contribuir com a segurança pública. “Esperamos que essa nova tecnologia da placa possa encerrar, definitivamente, as fraudes e clonagens de veículos. Será um grande avanço para as polícias, que terão meios mais eficientes para o rastreamento. E conseguimos, aqui no Rio de

Janeiro, implementar isso tudo e oferecer a nova placa pelo mesmo preço da atual”, destacou.

O governador Luiz Fernando Pezão falou da importância da tecnologia no combate à criminalidade. “Não é simplesmente uma placa, é um conceito, que a médio e longo prazo, vai impactar diretamente na segurança pública no estado”, afirmou.

O diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Maurício Alves, lembrou que a implementação da nova placa já era pauta há anos. “Desde 2011 o Brasil assumiu esse compromisso da mudança. Foi necessária a união de todo o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) para que isso fosse possível. Fizemos um grande empenho para que não custasse mais caro aos cidadãos”, explicou.

Novo modelo - Todas as placas irão com QRCode e há previsão, também, de se adotar chip. A troca não será obrigatória para todos os veículos. Quem quiser trocar a placa voluntariamente ou realizar operações que envolvem novas



placas já receberá o modelo Mercosul. As operações são: emplacamento de carros zero quilômetro, transferências de propriedade, de jurisdição e de município, além de alteração de categoria de direção.

Segundo informações dos órgãos que atualmente credenciam as empresas fabricantes/estampadoras, não há um tabelamento nos preços das placas veiculares, e o próprio mercado que regula os valores por meio da livre concorrência. No estado do Rio de Janeiro, por exemplo, a nova placa terá o mesmo preço da placa antiga.

Além do QR Code, outro item de segurança da nova placa é a marca d'água com

o nome do país e do Mercosul, que evita a falsificação e praticamente impossibilita a clonagem, e estará grafada na diagonal ao longo das placas. No Brasil, a placa terá uma tira holográfica do lado esquerdo e um código bidimensional que conterá a identificação do fabricante, a data de fabricação e o número serial da placa.

O modelo segue o padrão definido para o Mercosul. Ocorre que o país tem uma particularidade que os demais países partes do bloco comercial não têm: a frota registrada é de 97 milhões de veículos, que corresponde a mais de 80% de todos os veículos do Bloco. Somos divididos em UF e municípios.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

O BRASIL NA PONTA DO SEU DEDO

E escrevo estas linhas na antevéspera das eleições presidenciais. Em um momento histórico em que a República, apesar de ser cruelmente atacada por uma corrupção endêmica, insiste em manter-se viva.

Os desafios são enormes, impossível até priorizá-los, mas, sem dúvida, o combate a violência se impõe como uma ação a ser iniciada no primeiro dia de um novo governo.

A sociedade tem consciência de tudo o que está acontecendo e não aguenta mais sentir-se vulnerável.

É o caso do trânsito brasileiro considerado um dos mais violentos do mundo. As causas são múltiplas e perfeitamente conhecidas, como o álcool, as drogas, o excesso de velocidade, a precária formação dos condutores, a impunidade e a corrupção. A tudo isso se pode acrescentar as péssimas condições das vias, a falta de sinalização, de fiscalização e de policiamento, enfim o descaso com o cidadão e a coisa pública.

No combate a violência de trânsito medidas objetivas podem ser tomadas com resultados imediatos, tais como, ampliar a fiscalização e o policiamento, reciclar os centros de formação de condutores, desenvolver um programa nacional

de educação no trânsito de caráter obrigatório e contínuo, premiar os motoristas que ao longo de um período não se envolverem em acidentes nem tiverem multas no prontuário e, simultaneamente, punir com rigor o crime de trânsito.

Para tudo isso acontecer basta aplicar o Código de Trânsito e combater sem tréguas o menor sinal de corrupção. Para se fazer tudo isso o que não falta é dinheiro.

O FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito recolhe automaticamente 5% de toda “receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito e será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”. É o que afirma o Artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Importante frisar, que o trânsito não se basta a si mesmo. Só um governo respeitável, que passou pelo crivo do voto, desengrenado dos mecanismos da corrupção, será capaz de acabar com a tal República do Compadrio, que troca apoio político por dinheiro e cargos.

Uma vez isto posto, será possível reduzir para um terço os cargos de confiança, os famosos DASs, e reservá-los única e exclusivamente para

profissionais, preferencialmente funcionários de carreira, que existem e são competentes.

Mas só isso não é suficiente, necessário se faz diminuir a máquina pública, cortar em mais da metade o número de Ministérios, privatizar empresas públicas e aplicar os recursos nas atividades fim, principalmente na saúde, educação, segurança, infraestrutura, transporte e habitação.

A sociedade anseia por tudo isso e quer se ver livre da canga do Estado e de sua burocracia que cria dificuldades para vender facilidades. Exige a diminuição de impostos e sua unificação, não aceita malabarismos fiscais e espera tudo isso para crescer, empreender, gerar emprego e renda. Cansou do joguinho sujo de gato e rato dos de sempre, que são desiguais apenas na aparência.

Caro leitor, o Brasil, sua Família e o Trânsito, estão na ponta do seu dedo, exerça seu direito com dignidade e ajude a salvar o Brasil.

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, 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, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN:
Infração - grave;
Penalidade - multa.

CONCREJATO
OBRAS ESPECIAIS

CAMPO GRANDE/MS

CTB ignorado!!!

Conhecida por ser uma cidade planejada em meio a uma vasta área verde, com ruas e avenidas largas e com diversos jardins por entre as suas vias, Campo Grande é uma das cidades mais arborizadas do Brasil sendo que 96,3% das casas contam com a sombra de um arvoredo.

Araras, papagaios e tucanos são facilmente avistados no centro da capital sul-matogrossense, enquanto a sombra de suas árvores centenárias chega a diminuir a temperatura em até 2°C, além de ajudar a diminuir a poluição porque absorvem os gases emitidos pelos carros e exalam oxigênio.

Sua principal avenida, denominada Afonso Pena, corta

a cidade no sentido Leste-Oeste e, já no início do século passado, chamava a atenção por seus 50 metros de largura, compostos por faixas de rolamento nos dois sentidos e um amplo canteiro, com figueiras cuidadosamente plantadas e preservadas com carinho até os dias atuais.

Com seus recém completos 119 anos de fundação, Campo Grande carrega características únicas de uma cidade à frente de seu tempo, mas que, em algum momento, se perdeu ao ignorar a legislação que regulamenta detalhes essenciais do trânsito.

Uma falha grave evidente para qualquer motorista que transite pela frondosa avenida é a largura estreita das faixas de rolamento, em total

desacordo com a legislação vigente, que não comportam a largura dos veículos que por ali trafegam, especialmente dos ônibus, que chegam a ocupar uma faixa e meia da avenida, situação ainda mais agravada, com a permissão de estacionamento em vários trechos da bela avenida.

Em uma visita recente a capital, a equipe do Jornal O Monatran chegou a medir as faixas que variam de 2,36m a 2,52m largura, quando o mínimo deveria ser 3m. Lembrando ainda que os ônibus possuem 2,6m de largura, chegando a 3,40m, se somados os retrovisores cada vez mais encorpados.

A impressão que se tem é de que se utilizaram do chamado “jeitinho brasileiro” para “ampliar a capacidade” da avenida, simplesmente, estreitando as pistas, enquanto os órgãos fiscalizadores parecem ter feito vistas grossas.

Para dificultar ainda mais uma solução, os enormes canteiros que cortam a avenida foram tombados como “patrimônio histórico e paisagístico da cidade” e agora não podem ser alterados, apesar de uma antiga reivindicação do Executivo Municipal, pleiteando uma intervenção no traçado, para a construção de corredores de ônibus. Ou seja, priorizou-se o patrimônio histórico, a centenas de vidas de motoristas e pedestres, sendo que o canteiro central é tão largo que alguns poucos metros cedidos para a via, não prejudicariam a identidade e memória da cidade.

E o problema não é restrito a citada avenida. Outra importante via central, que corta a cidade no sentido norte-sul, a Rua 14 de Julho possui suas faixas com largura de 2,80m.

Outra triste constatação é a ausência do tempo para a



Veja o tamanho dos canteiros centrais. Sobra espaço



As rotatórias perdem finalidade com instalação de sinaleiras.



Os ônibus para circularem precisam invadir a outra faixa.



Nas sinaleiras não existe tempo para o pedestre atravessar.

travessia do pedestre nos semáforos do centro da capital, colocando em risco dezenas de transeuntes, que precisam se arriscar por entre os veículos, numa disputa desleal e perigosa.

Como não poderia ser diferente, o número de acidentes é visivelmente alarmante. Nos poucos dias em que nossa equipe esteve naquela linda terra, foram presenciados diversos momentos de dor no trânsito. Uma triste realidade, que precisa ser mudada com urgência. “Faz-se necessária uma mudança de postura drástica! Tanto pelos que governam, quanto pela população”, afirma o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito. “Campo Grande não merece tanto descaso. Sua estrutura é invejável. Falta apenas um pulso firme para colocá-la nos trilhos novamente”, completa.

Nossa equipe ainda presenciou uma medida, no mínimo inusitada: a instalação

de um semáforo na rotatória, contrariando o Código de Trânsito e tumultuando a utilização da rotatória, que visa justamente facilitar o tráfego.

Mais do que prejudicar o trânsito local, evidencia a falta de planejamento urbano ao ser instalada primeiro a rotatória. Se foi necessária a implantação de um semáforo posteriormente é porque o fluxo de veículos no cruzamento não comportava uma rotatória ou, talvez, tivesse sido melhor a construção de um elevado.

Por fim, ficamos surpresos também, com o número elevado de avanço do sinal de trânsito. É surpreendente a facilidade com que os motoristas desrespeitam o sinal vermelho.

Se faz urgente uma ação enérgica e, em conjunto, entre o DETRAN/MS e a Agência Municipal de Transporte e Trânsito, para mudar esse quadro de total desrespeito a vida e ao CTB – Código de Trânsito Brasileiro.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Trânsito, fenômeno social e de saúde pública.

A necessidade de mobilidade do ser humano o leva a situações conflitantes. Busca por todos os meios o transporte individual porque é privado do transporte coletivo diante do volume de passageiros, do “empurra-empurra” para acessar um ônibus, um trem, van ou qualquer outro meio.

Ir e vir são direitos assegurados pela constituição, mas com muitas limitações na prática. O transporte é hoje nas grandes metrópoles a dificuldade maior. Perdem-se horas seguidas para o embarque, para transitar e chegar a um destino.

A gestão, o planejamento e projetos estão distantes do objetivo da sociedade como um todo.

Vítimas desse trânsito louco crescem de maneira absurda. O último levantamento estatístico mostrou existirem 42 mil óbitos e 330 mil incapacitados temporária e definitivamente. Não foram computados os óbitos tardios. Parece incrível, mas nem nas estatísticas temos dados reais e atualizados. É mostrado um panorama assustador, caracterizando um problema de saúde pública, são 154 óbitos por dia. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) estimou em 48 bilhões de reais os custos com os acidentes de trânsito no Brasil.

O governo estimula a compra de veículos retirando impostos. Legaliza uma atividade de altíssimo risco quando libera a profissão de mototaxista. Tramita no parlamento projeto de lei permitindo que aos 16 anos o jovem possa ser porta-

dor da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Não são criados espaços para o trânsito dos veículos emplacados a cada dia. Milhares de novas carteiras são emitidas diariamente. Qual a intenção do governo, piorar o caos já existente, popularidade, aumentar conflitos, mostrar crescimento econômico? Mas o custo de tudo isso, atualizado, já alcança cifras que dariam para construir quarenta estádios do Corinthians ou um milhão de casas populares.

O governo transita na contramão do fenômeno social e da saúde pública.

A formação do motorista é precária, com ensinamentos elementares para fazer o veículo andar e estacionar. Nada é feito com relação a treinamento para os riscos em condições adversas como as condutas a serem tomadas com chuva, névoa, neblina, na área urbana, na rodovia, dia, noite e outras situações. Como frear com freios comuns e ABS, com piso seco e molhado. Desviar de um obstáculo em emergência. Manipular todos os acessórios do veículo em situação normal e emergência e tantos outros. A direção preventiva, defensiva, evasiva parecem não ter importância.

A avaliação psicológica muito superficial, com tempo limitado, não permitindo um estudo aprofundado do perfil do futuro motorista. Liberam-se indivíduos pouco responsáveis, compulsivos, com distúrbios comportamentais e até portadores de doenças psiquiátricas. Não vejo direcionamento para uma qualificação

mais adequada e o impedimento para acessar a atividade de tamanho risco.

Todos aos 18 anos querem portar a carta de motorista (CNH). Esse é o passaporte para a “maior idade” e liberdade mesmo que não tenha condição para aquisição de um veículo. É a necessidade de portando tal documento ter “status” junto a sua galera. É o momento de poder dar uma voltinha no veículo de um colega. E mal formado, desinformado, sem conhecer riscos, sem o aprendizado de situações de emergência, quer experimentar as emoções da velocidade, das frenagens bruscas, do cantar pneus, de chamar a atenção com som em nível alto, de fazer “pega” e muitas outras condições.

O trânsito alimenta os Prontos Socorros, Institutos Médicos Legais, Postos de Saúde, Instituto Nacional de Seguridade Social, Polícias Civil e Militar, produz rombos na economia.

Concluo que existe uma doença no trânsito, “Doença Epidêmica”, para a qual, autoridades e sociedade negligenciam.

As autoridades são responsáveis por essa anarquia e precisam de atitudes severas para tornar a nossa mobilidade segura. A participação ativa da sociedade se faz necessária.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Seguro DPVAT pagou mais de 193 mil indenizações de janeiro a julho de 2018

A Seguradora Líder, responsável pela operação do Seguro DPVAT, pagou 193.914 indenizações de janeiro a julho de 2018. Desse total, os casos de invalidez representaram a maioria dos benefícios pagos, 69%, o correspondente a 134.710 indenizações. Os dados são edição de julho do Boletim Estatístico da Seguradora Líder, documento divulgado mensalmente pela Companhia e que reúne os dados de indenizações pagas para que eles se tornem insumos para o desenvolvimento de ações de prevenção de acidentes.

Nos sete primeiros meses do ano, os casos de reembolso de despesas médico-hospitalares (DAMS) registraram aumento de 11% em relação ao mesmo período do ano anterior, com 36.701 indenizações pagas. Já os casos de morte registraram redução de 2% em relação ao mesmo período de 2017, com 22.503 indenizações pagas, representando menor participação na quantidade de indenizações em relação às demais coberturas.

Seguindo a tendência dos meses anteriores, o grupo mais afetado por acidentes de trânsito

é formado por homens jovens, em idade economicamente ativa: de janeiro a julho, 47% do total de indenizações pagas foram para vítimas com idade entre 18 a 34 anos. Outro padrão que também vem se refletindo ao longo dos últimos meses é o fato que a motocicleta representou a maior parte das indenizações pagas, 76%, apesar de representar apenas 27% da frota nacional de veículos. Neste período, as vítimas de acidentes de motocicletas em idade considerada economicamente ativa concentraram 50% dos acidentes fatais e 53% dos acidentes



com sequelas permanentes.

Para conferir outros dados relativos às indenizações pagas pelo Seguro DPVAT de

janeiro a julho de 2018, clique aqui para conferir a íntegra da edição de julho do Boletim Estatístico da Seguradora Líder.



**DÉCIO
LIMA**



1 A cada ano, tem aumentado o número de mortos e seqüelados em decorrência de acidentes nas estradas do país. Quais são as suas propostas para a prevenção de acidentes nas estradas catarinenses?

R: Santa Catarina possui um total de 4,7 milhões de veículos emplacados, o que lhe dá o título de maior frota por habitante do Brasil, isto é, para cada 1 mil moradores do Estado, há 690 veículos nas ruas, o que dá uma média de um para cada 1,4 habitante. Logo, o Estado possui apenas 431 policiais militares rodoviários, isto é, 0,0001 policial militar por automóvel. Quanto a isso, temos o compromisso em aumentar o número de efetivos de policiais rodoviários. Outro problema do número de acidentes é em decorrência do alcoolismo ou outro tipo de drogas. Logo, pretendemos intensificar a fiscalização no sentido de intimidar essa prática. Com uma frota de 1,2 milhões de motocicletas, em 2017, os cinco principais hospitais de Santa Catarina atenderam mais de 5,7 mil acidentes envolvendo motocicletas. Segundo dados do Ministério da Saúde, 52% dos gastos do SUS com internações decorrentes de acidentes de trânsito são com motociclistas, sendo que a cada 10 acidentados atendidos nas emergências dos hospitais catarinenses, 6 são motociclistas. Destarte a isso, vamos intensificar a promoção da educação para o trânsito, intensificar sinalização para motociclistas, realizar um levantamento dos pontos críticos nas rodovias dentre outras ações em conjunto com a polícia rodoviária estadual e federal e guardas municipais.

2 O trânsito na Grande Florianópolis está à beira de entrar em colapso. Quais são suas propostas para a melhoria da mobilidade na região?

R: Esse é um tema na qual não podemos mais fugir ou mesmo empurrar com a barriga. Elaboração do Plano Estadual de Transportes e Logística, nos primeiros 60 dias de governo, em conjunto com o setor produtivo para definir prioridades. Assim como em outras cidades do Brasil, Florianópolis enfrenta hoje uma grave situação em termos de mobilidade urbana, e com perspectivas de se agravar ainda mais, dado o crescimento populacional, ocupação desorganizada, crescimento da frota de automóveis e pelo baixo índice da utilização do transporte coletivo. Na temporada os congestionamentos chegam a tempos de espera bem superiores, sendo essa uma das principais insatisfações dos turistas e dos cidadãos. A população está preferindo adquirir veículos próprios em vez de utilizar o transporte público é a crescente relação carro/motocicleta, carro/ônibus e motocicleta/ônibus. A atual crise de mobilidade urbana é consequência direta da prevalência do transporte individual sobre o transporte coletivo. Como pensar em mobilidade se falta nas rodovias espaços para os pedestres e ciclistas, tanto para pessoas com deficiência bem como para as pessoas sem deficiência? Nossa proposta tratada como prioridade de mobilidade urbana será modal BRT.

3 Qual sua opinião sobre a transformação do Detran-SC em uma autarquia? Dando mais autonomia para a entidade, visto que vários Estados do país já caminharam nesta direção.

R: Estamos certos que Detran tem por finalidade o planejamento, coordenação, fiscalização, controle, disciplina e execução da política estadual de trânsito, além das atribuições definidas pelo Código Brasileiro de Trânsito e pelas resoluções e deliberações do Contran. O ponto que é que existe necessidade de agilizar os processos de trânsito. Essa

é uma questão que estamos debatendo. Estamos cientes do ocorrido em outros Estados, como por exemplo, São Paulo. Contudo nossa opinião está sendo formada, haja vista que estamos consultando especialistas.

4 A tão sonhada conclusão da reforma da Ponte Hercílio Luz parece ser inevitável para o próximo governo. Se eleito, como o senhor pretende lidar com esta questão e quais são seus planos para a utilização da “nova” ligação?

R: Há mais de três décadas interditada, a Ponte Hercílio Luz já concentra um gasto de R\$ 563,0 milhões em recursos públicos. Importante lembrar que o MPTC comparou que os gastos com os de obras semelhantes como, por exemplo, a Ponte de Laguna com dois quilômetros de extensão, custou R\$ 700 milhões, ou seja, quase o mesmo valor. Dentre esse gasto e morosidade, dentre a execução do Pacto por SC, durante o exercício de 2017, o maior valor executado foi a Restauração e Reabilitação da Ponte Hercílio Luz, que alcançou o montante de R\$ 276,7 milhões. Muito. Quanto a seu destino, há duas possibilidades, porém precisa ser muito bem discutido e dialogado com os catarinenses e com a Prefeitura de Florianópolis. Uma é sua possível utilização para a ligação do bairro Estreito com o centro da capital com a passagem de um metro de superfície através de Ônibus de Trânsito Rápido (BRT), com linhas Palhoça-Campinas, Campinas-Estreito, Estreito-Centro, Centro-UFSC-UESC e Centro-Aeroporto Hercílio Luz, conforme pré-projeto. Outra forma de utilização seria para a passagem de pedestre, como prevê a prefeitura. Contudo, faremos audiências públicas para discutir seu distinto final, a qual será em comum acordo, governo do Estado, Prefeitura Municipal e catarinenses.

5 A falta de manutenção das pontes Colombo Sales e Pedro Ivo Campo tem preocupado os moradores da Grande Florianópolis, especialmente depois da tragédia ocorrida na Itália. Por outro lado, o DEINFRA parece não estar dando a devida atenção ao problema. Que resposta o senhor pretende dar à população com relação a este assunto?

R: Vamos lançar um Plano Estadual de Obras Públicas (PEOP) para investir, em quatro anos, R\$ 10 bilhões em obras públicas (R\$ 6 bilhões com recursos próprios e R\$ 4 bilhões através de empréstimos) nos próximos 4 anos. Logo, com o Plano Estadual de Transportes e Logística, que será lançado nos primeiros 60 dias de governo, buscaremos identificar os gargalos estruturantes e as deficiências resultantes do desgaste sem manutenção. Já foram flagradas rachaduras em uma das colunas de sustentação, má conversação das passarelas e buracos na estrutura. Como o tráfego diário das pontes é de mais de 90 mil veículos, neste caso, como já é de notório saber o descaso com estas duas pontes, com recursos próprios e parceria com o governo federal pretendemos realizar uma manutenção preventiva para evitar que o pior venha a ocorrer.

6 Apesar de ter a maior parte da sua área localizada na Ilha de Santa Catarina, nossa capital ainda não tem transporte marítimo. A cada novo governo uma nova promessa de implantação de um projeto adequado que, infelizmente, até hoje, ainda não saiu do papel. Perguntamos: O que o senhor pensa a respeito?

R: Como ressaltado anteriormente, nossa proposta tratada como prioridade de mobilidade urbana será modal BRT. Mas também quero estimular grupo de investidores para o transporte marítimo na Grande Florianópolis, com terminais em São José, Florianópolis, Biguaçu e Palhoça. Com isso, haverá uma redução no tempo de deslocamento entre as cidades, mais conforto ao cidadão e uma relação de custo/benefício favorável.

7 Qual a importância de Organizações Não-Governamentais na luta por um trânsito mais humano e seguro?

R: Toda. Elas cumprem uma função essencial na conscientização do motorista, como, por exemplo, o Movimento Maio Amarelo nasce com uma só proposta chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo.

TRÂNS

COMPRO DOS CAN



**MAURO
MARIANI**



1 A cada ano, tem aumentado o número de mortos e seqüelados em decorrência de acidentes nas estradas do país. Quais são as suas propostas para a prevenção de acidentes nas estradas catarinenses?

R: Os acidentes de trânsito matam mais de 1,25 milhão de pessoas por ano e devem representar a sétima principal causa de morte até 2030, segundo dados da ONU. O papel do governo é preservar a vida das pessoas e evitar que esses números continuem crescendo. A Criação do Fundo da Infraestrutura, com recursos provenientes das multas e IPVA, para a manutenção dos modais é nossa aposta para elevar a segurança nas rodovias estaduais, melhorar o fluxo, reduzir os acidentes e evitar que esses dados mundiais alarmantes se perpetuem em Santa Catarina. É importante investir na fiscalização, em campanhas educativas, em sinalização e parcerias com concessionários das rodovias.

2 O trânsito na Grande Florianópolis está à beira de entrar em colapso. Quais são suas propostas para a melhoria da mobilidade na região?

R: Uma das soluções é o aproveitamento da Ponte Hercílio Luz, assim que estiver pronta, com prioridade para transporte público. Outra prioridade é a implantação do Plamus (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável) com canaletas exclusivas para ônibus, com sistema de transporte integrado. A revitalização das SCs 401 e 405 também está na pauta, assim como a duplicação da rodovia Admar Gonzaga do Itacorubi até Lagoa, uma obra que demanda poucas desapropriações e que deve ajudar a desafogar o trânsito na Ilha.

3 Qual sua opinião sobre a transformação do Detran-SC em uma autarquia? Dando mais autonomia para a entidade, visto que vários Estados do país já caminharam nesta direção.

R: A estrutura, sendo autarquia ou diretoria, precisa ser avaliada e discutida com a sociedade. O foco, porém, tem que estar nos serviços oferecidos ao cidadão, independente do sistema adotado. Ninguém aguenta mais enfrentar filas para retirar um simples documento. Temos que usar a tecnologia online nos principais serviços ao público, para que o cidadão consiga regularizar sua situação com rapidez, usando celular, no conforto do seu lar. Estrutura menor e com mais tecnologia. Mais serviços com menos custo.

ITO

OMISSO DIDATOS

4 A tão sonhada conclusão da reforma da Ponte Hercílio Luz parece ser inevitável para o próximo governo. Se eleito, como o senhor pretende lidar com esta questão e quais são seus planos para a utilização da “nova” ligação?

R: A obra de restauração da Ponte Hercílio Luz é realidade. Vamos entregá-la no primeiro ano de governo, com condições para o tráfego de transporte coletivo, veículos de polícia, de fiscalização e operação de trânsito, ambulâncias e de salvamento, bicicletas e pedestres, com foco na sustentabilidade. A ponte Hercílio Luz não será somente um dos principais cartões postais do Estado, ela será essencial para a melhoria da mobilidade urbana da Capital, como mais um acesso de ligação Ilha-Continente.

5 A falta de manutenção das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campo tem preocupado os moradores da Grande Florianópolis, especialmente depois da tragédia ocorrida na Itália. Por outro lado, o DEINFRA parece não estar dando a devida atenção ao problema. Que resposta o senhor pretende dar à população com relação a este assunto?

R: A manutenção das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos é prioridade para o meu governo, e as obras serão realizadas em parceria com a prefeitura de Florianópolis. São 200 mil veículos que passam pelas duas pontes todos os dias e vamos garantir a segurança de quem trafega por elas.

6 Apesar de ter a maior parte da sua área localizada na Ilha de Santa Catarina, nossa capital ainda não tem transporte marítimo. A cada novo governo uma nova promessa de implantação de um projeto adequado que, infelizmente, até hoje, ainda não saiu do papel. Perguntamos: O que o senhor pensa a respeito?

R: O projeto já saiu do papel. O primeiro teste, inclusive, foi feito com sucesso em março deste ano, saindo da Praia, na Capital, até a Ponta de Baixo, em São José. O DETER aguarda autorização no Governo Federal para implantar as primeiras fases, e vou até Brasília para garanti-las. Depois ainda temos aprovação do IMA (antiga FATMA) e Marinha para começar, o mais cedo possível, a operação, que também vai contemplar Palhoça e Biguaçu em 2019.

7 Qual a importância de Organizações Não-Governamentais na luta por um trânsito mais humano e seguro?

R: A participação efetiva e organizada das ONGs na luta pela segurança no trânsito é extremamente importante. Trânsito é uma questão de educação e é preciso disseminar a cultura de segurança para conscientizar a população. Desta maneira, teremos um trânsito que fluirá com mais naturalidade, com mais segurança e menos acidentes, tanto nas cidades como nas rodovias estaduais. Além disso, teremos uma enorme economia possibilitando melhor utilização dos recursos que seriam destinados à saúde.



**GELSON
MERÍSIO**
psd
Partido Social Democrático

1 A cada ano, tem aumentado o número de mortos e sequelados em decorrência de acidentes nas estradas do país. Quais são as suas propostas para a prevenção de acidentes nas estradas catarinenses?

R: Nosso foco é concluir a pavimentação das rodovias estaduais que estão em obras e desenvolver um modelo contínuo de manutenção das estradas. Em outra frente, cobrar junto ao Governo Federal a duplicação de rodovias federais que cortam nosso Estado, especialmente a BR-282, BR-470 e BR-280, além da conclusão do Contorno Viário da Grande Florianópolis. Obra pública precisa ter prazo de conclusão e definição dos aportes anuais. Historicamente, uma das nossas dificuldades é que não há programas para manutenção, ampliação de capacidade e recuperação de rodovias já pavimentadas. Isso é uma deficiência de mais de 20 anos, no planejamento de médio e longo prazo, em parte também por uma base de dados incompleta sobre as obras catarinenses realizadas nas duas últimas décadas. Realizar essa ampliação de forma significativa na mobilidade, acessibilidade e segurança viária do cidadão, irá gerar uma significativa redução nos índices de acidentes e reduz também a perda de carga nas estradas, aumentando nossa produtividade. Resultado claro: maior qualidade de vida para população e aumento da competitividade das empresas catarinenses.

2 O trânsito na Grande Florianópolis está à beira de entrar em colapso. Quais são suas propostas para a melhoria da mobilidade na região?

R: Precisamos defender nossas virtudes: um Estado empreendedor, eficiente e com vocação para exportar. Temos muitos bons indicadores e que nos ajudarão a superar nossos problemas. A solução para o tráfego intenso em Florianópolis não é simples, assim como não é para o trânsito em Joinville, Itajaí, Chapecó, Criciúma, Blumenau e outras grandes cidades catarinenses. Parte de uma lógica de planejar e oferecer opções para o transporte. Hoje, quase metade dos deslocamentos na região da Grande Florianópolis é feito por transporte individual, muitas vezes uma única pessoa por carro. Melhorar o transporte coletivo será apenas um primeiro passo. O Estado precisa ser um parceiro dos municípios na execução de ações e eu acredito que um caminho é o fortalecimento das associações de municípios, para que haja a discussão de ações conjuntas ao invés de vários sistemas desconectados de cada prefeitura.

3 Qual sua opinião sobre a transformação do Detran-SC em uma autarquia? Dando mais autonomia para a entidade, visto que vários Estados do país já caminharam nesta direção.

R: Se tem uma coisa atrasada em Santa Catarina é o Detran. Para resolver qualquer problema, é preciso ir ao local pessoalmente. Em outros Estados, você pode solicitar a segunda via da carteira de identidade ou de motorista on-line, por exemplo. E aqui não. Vamos tirar o Detran da “Idade da Pedra” e implantar o Detran Digital. O cidadão espera, quer e merece um serviço ágil e de qualidade, o que passa pelo investimento em tecnologia. Hoje é possível resolver praticamente tudo pela internet e não há razão para ser diferente em Santa Catarina. E, nos casos onde o atendimento presencial se faz indispensável, é preciso melhorar

esse processo. São essas as prioridades do cidadão e tem de ser essas também as prioridades do Governo do Estado.

4 A tão sonhada conclusão da reforma da Ponte Hercílio Luz parece ser inevitável para o próximo governo. Se eleito, como o senhor pretende lidar com esta questão e quais são seus planos para a utilização da “nova” ligação?

R: Não teria iniciado a obra na Ponte Hercílio Luz, mas o Estado já investiu três centenas de milhões de reais neste projeto e agora temos que concluí-lo, e no menor tempo possível. A demora só aumenta o custo final. O destino tem que ser dado pelos especialistas de trânsito, com um estudo da mobilidade de Florianópolis. A decisão precisa ser técnica e ter o apoio da sociedade.

5 A falta de manutenção das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos tem preocupado os moradores da Grande Florianópolis, especialmente depois da tragédia ocorrida na Itália. Por outro lado, o DEINFRA parece não estar dando a devida atenção ao problema. Que resposta o senhor pretende dar à população com relação a este assunto?

R: Houve um desmonte histórico da equipe de engenharia do Estado: profissionais qualificados acabaram se aposentando e não houve a renovação do quadro. Eu entendo e defendo que todas as informações de engenharia fiquem centralizadas em uma única estrutura, mesmo que os engenheiros e arquitetos estejam atuando em outras secretarias, que não a Infraestrutura. Essa centralização, recuperação e criação permanente da memória das obras do Estado suprirá a falta de planejamento na recuperação e manutenção, que pode comprometer inclusive a busca de financiamentos internacionais.

6 Apesar de ter a maior parte da sua área localizada na Ilha de Santa Catarina, nossa capital ainda não tem transporte marítimo. A cada novo governo uma nova promessa de implantação de um projeto adequado que, infelizmente, até hoje, ainda não saiu do papel. Perguntamos: O que o senhor pensa a respeito?

R: Não apenas Florianópolis, mas Santa Catarina precisa de uma Política Estadual de Mobilidade Urbana que priorize e incentive o desenvolvimento urbano orientado para o transporte verde e sustentável, em que a base do deslocamento das pessoas seja a pé, seguido pela bicicleta. O transporte coletivo precisa ser eficiente, acessível e informatizado, criando alternativas ao uso do automóvel. Vou propor a unificação das regras logísticas das cidades, definindo horários de restrições de tráfego de cargas, distribuição urbana centralizada e centros de logística, estacionamento rotativo, entre outras medidas e ações. A primeira etapa, no entanto, precisa ser a integração do transporte público da região metropolitana da Grande Florianópolis. É isso que permitirá no futuro os consequentes avanços, como o próprio transporte marítimo.

7 Qual a importância de Organizações Não-Governamentais na luta por um trânsito mais humano e seguro?

R: O voluntariado é a essência do serviço público. É a expressão máxima disso. A conscientização, como as campanhas de educação no trânsito, são apenas uma parte do que pode ser feito. Precisamos também criar caminhos para que a própria sociedade possa fiscalizar, por exemplo, na questão das pequenas infrações de trânsito, na fiscalização cidadã das obras de mobilidade e das obras rodoviárias. A sociedade já faz isso, mas precisa do nosso apoio oficial para aumentarmos e muito a eficiência por meio de aplicativos e canais de comunicação. A tecnologia para isso já existe hoje. Nos falta apenas implementar e trazer um ganho imenso nesse potencial do voluntariado ampliado pela inovação.



Mantida prisão preventiva de empresário acusado de integrar esquema de desvio de verbas no Detran-MT

A ministra Rosa Weber, do Supremo Tribunal Federal (STF), negou seguimento (julgou inviável) ao Habeas Corpus (HC) 159488, impetrado em favor do empresário Roque Anildo Reinheimer, preso preventivamente em operação que investiga suspeita de fraudes e desvio de verba no Departamento de Trânsito do Estado do Mato Grosso (Detran-MT). A defesa pretendia a revogação da prisão preventiva ou sua substituição por medidas cautelares, porém a relatora entendeu que o caso não apresenta qualquer excepcionalidade que justifique o afastamento da Súmula 691 do STF.

De acordo com os autos, o empresário e outras pessoas estão sendo investigados pela suposta prática de crime de organização criminosa, destinada à lavagem de dinheiro por meio de contrato firmando entre a empresa FDL e o Detran-MT. Segundo o Ministério Público de Mato Grosso (MP-MT), foi constatada a existência de atividades atípicas de recebimento e repasse de valores feitos pelos investigados entre si e com terceiros, sugerindo um esquema de contratação fraudulenta com o estado e de pagamento de propina com dinheiro público. A prisão preventiva foi decretada pelo Tribunal de Justiça estadual (TJ-MT), em razão do envolvimento do deputado estadual Jose Eduardo Botelho, detentor de foro por prerrogativa de função.

Contra a decisão monocrática do Superior Tribunal de Justiça (STJ), a defesa pedia o afastamento da Súmula 691 do STF, segundo a qual não cabe ao STF julgar habeas corpus contra decisões de ministros de cortes superiores que negam pedido de liminar em habeas corpus lá impetrado. No Supremo, a defesa alegou, entre outros pontos, deficiência da fundamentação da decisão do STJ, bem como inidoneidade da fundamentação do decreto prisional do Tribunal de Justiça de Mato Grosso. Sustentou que não há indícios suficientes de autoria e materialidade delitivas em relação a seu cliente nem requisitos que justificariam a prisão.

DECISÃO

A relatora do habeas corpus, ministra Rosa

Weber, verificou que não houve pronunciamento final da matéria pelo colegiado do STJ e que a situação demonstrada nos autos não permite o afastamento da Súmula 691. Ela refutou a alegação de deficiência de fundamentação da decisão cautelar do STJ. “A decisão combatida é suficientemente clara ao apontar a natureza sumária do juízo de cognição exercido por ocasião da análise de pedido liminar deduzido em sede de habeas corpus, inviabilizando o conhecimento de matérias que demandam incursão mais aprofundada sobre as questões ventiladas, indicando, inclusive, precedente jurisprudencial que limita a concessão da ordem pela via monocrática às hipóteses em que a ilegalidade apresenta-se manifesta”, explicou.

A ministra também não verificou flagrante ilegalidade no decreto prisional da Corte Estadual, a ponto de justificar a concessão do HC de ofício. Rosa Weber constatou que as alegações de inexistência de indícios de autoria e materialidade e de ausência dos requisitos autorizadores da prisão preventiva são afastadas pela simples leitura do decreto, que aponta “um cenário indiciário composto por colaborações premiadas, documentos arrecadados em diligências de busca e apreensão e entregues voluntariamente por investigados e arquivos de mídia com gravações de câmeras de segurança, a indicarem, preliminarmente, o cometimento de delitos graves, mesmo depois do início das ações investigativas”. Tal situação, explicou a ministra, justifica a custódia cautelar do acusado para a conveniência da instrução criminal e para a garantia da ordem pública.

Por fim, com base em jurisprudência do Supremo, a relatora destacou que as condições pessoais favoráveis do acusado “não são suficientes a conduzir, por si só, a um juízo de cassação do decreto prisional”. Ela frisou que, no julgamento do HC 83868, o Plenário entendeu que a circunstância de o acusado ser primário e ter bons antecedentes não é obstáculo para a decretação de prisão preventiva, desde que presentes os pressupostos e condições previstas no artigo 312 do Código de Processo Penal (CPP).

Rejeitado HC de condenado pela morte de jornalista de Teresina (PI) em colisão de trânsito

O ministro Luiz Fux, do Supremo Tribunal Federal (STF), negou seguimento (julgou inviável) ao Habeas Corpus (HC) 161453, em que a defesa do administrador de empresas Everardo Ralfa de Sousa pedia a anulação do processo que culminou na sua condenação, pelo Tribunal do Júri de Teresina (PI), por homicídio doloso em razão do acidente de trânsito que causou a morte do jornalista Júlio César de Macedo Galvão, em junho de 2006. Everardo de Sousa foi condenado a 16 anos e seis meses de reclusão.

O laudo sobre a dinâmica do acidente produzido durante as investigações apontou que a colisão foi provocada por Everardo, que trafegava em velocidade excessiva, que não foi quantificada. Ainda durante o inquérito, uma testemunha confirmou que o automóvel trafegava em alta velocidade e, após a violenta colisão, o motorista teria descido cambaleante e se desfeito de uma lata de cerveja, fatos que indicariam embriaguez. A defesa sustentou que não se pode denunciar alguém por homicídio doloso com base num “excesso de velocidade não quantificado e numa embriaguez presumida”.

No Supremo, a defesa do condenado alegou que o processo deveria ser declarado nulo sob o argumento de que o juiz da 1ª Vara do Tribunal do Júri da Comarca de Teresina, na condução da ação penal, teria agido de forma imparcial, “não só pelo fato de ter se substituído à acusação, mas por ter expressado preconceção sobre o mérito da denúncia”.

No Superior Tribunal de Justiça (STJ), recurso da defesa foi desprovido porque a indicação da parcialidade do juiz foi apresentada muito tempo depois de proferida a decisão de pronúncia (decisão que remete o julgamento do caso ao Tribunal do Júri), não havendo também razões para concluir que o magistrado tenha agido com interesse na causa e

produzido evidente prejuízo à ampla defesa quando entendeu ser a hipótese de homicídio doloso sujeito à competência do Tribunal do Júri. O STJ também considerou que não houve comprometimento na atuação do juiz que, em razão da proximidade da data do júri, negou-se a intimar testemunha residente fora da comarca, transferindo à defesa o ônus de trazê-la para ser ouvida perante o Conselho de Sentença.



DECISÃO

Para o ministro Luiz Fux, não há na decisão do STJ teratologia (anormalidade), flagrante ilegalidade ou abuso de poder que autorize a concessão do habeas corpus. Ele observou que o STJ afastou o vício processual alegado ao verificar que a defesa técnica atuou no caso de modo pleno, arguindo tudo o que era necessário à convicção de que se tratava de homicídio culposo, e não doloso. A alusão a respeito da parcialidade do magistrado só ocorreu oito anos depois da decisão de pronúncia, por meio de um habeas corpus. “Cumpre destacar posição firme desta Corte no sentido de que as nulidades alegadas, para serem reconhecidas, pressupõem a comprovação do prejuízo, nos termos do artigo 563 do Código de Processo Penal, não podendo esse ser presumido, a fim de se evitar um excessivo formalismo em prejuízo da adequada prestação jurisdicional”, afirmou o ministro Fux.

O relator afirmou ainda que, para se reconhecer a procedência das alegações da defesa, seria necessário analisar os fatos delineados nos autos, hipótese inviável na via do habeas corpus.



Vinicius Loures/Câmara dos Deputados



Deputado Onyx Lorenzoni (DEM-RS)

Projeto fixa regras para Contran mudar processo de obtenção de CNH

Proposta em análise na Câmara dos Deputados estabelece que as determinações do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que impliquem reajustes de valores de taxas, multas ou arrecadação somente poderão passar a vigorar um ano após a data da publicação do ato.

Ainda segundo o projeto de lei (PL 9805/18), os reajustes serão limitados ao índice de reajuste do salário mínimo. Apresentada pelo deputado Onyx Lorenzoni (DEM-RS), a proposta acrescenta artigo ao Código Brasileiro de Trânsito (Lei 9.503/97).

O projeto também estabelece que as mudanças no processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) que alterem seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização deverão também observar o princípio da anualidade. Além disso, as mudanças deverão ser justificadas e acompanhadas de demonstrativo do impacto financeiro para os candidatos à habilitação, órgãos ou terceiros envolvidos no processo.

INSEGURANÇA JURÍDICA

Para o parlamentar, a alteração constante dos conteúdos,

carga horária e das avaliações, e exames do processo de concessão da CNH causa insegurança jurídica nos condutores.

Ele ressalta que o processo de concessão da CNH é um dos mais caros do mundo, custando em média entre R\$ 1.300 e R\$ 2 mil, o que inviabilizaria o acesso de muitas pessoas à licença para dirigir.

“Em 2017, dados dos próprios órgãos de trânsito indicam uma queda de 25% nos processos de habilitação, o que medidas de reajustes somente tendem a agravar, se não observarem critérios mínimos de estabelecimento dos valores, e prazo para sua entrada em vigor”, disse Lorenzoni.

“Não é admissível que o Contran siga utilizando de suas prerrogativas, mediante critérios obscuros, para impor ônus ainda mais elevados para a obtenção de um documento essencial como a CNH, o que só parece interessar ao caixa para os governos ou para o aumento dos lucros de terceiros envolvidos no processo de concessão ou renovação do documento”, acrescentou.

TRAMITAÇÃO

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

Projeto obriga divulgação de como é gasto dinheiro arrecadado com multas de trânsito

Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão ser obrigados a divulgar mensalmente, na internet, como aplicam o dinheiro arrecadado com multas, caso o Projeto de Lei 9769/18 seja aprovado pela Câmara dos Deputados.

Pela proposta, do Senado Federal, deverão ser divulgados mensalmente a receita obtida com a aplicação de multas, a despesa executada e, se for o caso, os valores contingenciados.

O texto estabelece que o agente público que se recusar a fornecer essas informações, retardar

deliberadamente o seu fornecimento ou deixar de publicá-las poderá ser responsabilizado por conduta ilícita.

Apresentado pela ex-senadora Sandra Braga, o projeto inclui as medidas no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), e na Lei de Acesso à Informação (Lei 12.527/11).

TRAMITAÇÃO

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



Projeto permite que departamentos de trânsito parcelam multas

Os departamentos de trânsito (Detrans) de todo o País poderão parcelar as multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), se o Projeto de Lei 9755/18 for aprovado pelo Congresso Nacional.

O projeto, de autoria do deputado Goulart (PSD-SP), determina ainda que as multas recebidas em outro estado somente serão parceladas se houver convênio assinado entre os Detrans de origem do veículo e o que multou.

Atualmente, o Código de Trânsito prevê apenas o desconto de 20% nas multas pagas até o vencimento.

Goulart explica que o objetivo é facilitar a vida do cidadão. Ele afirma que o alto valor das multas inviabiliza o pagamento delas em uma única parcela. “Esse pode ser um dos motivos que leva cidadãos a abandonar veículos nos pátios dos órgãos de trânsito, considerando que para retirá-lo é necessário quitar todas as multas pendentes”, disse.

TRAMITAÇÃO

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

Condutor de veículo alugado poderá ter multa lançada em seu prontuário

O Projeto de Lei 9361/17, em tramitação na Câmara dos Deputados, determina às locadoras de veículos informar ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), imediatamente após a assinatura do contrato, os dados do condutor e do período de locação. O texto determina ainda que, caso o locatário do veículo seja multado, esta deverá ser lançada no prontuário do infrator.

A proposta é de autoria do deputado Alexandre Leite (DEM-SP). O objetivo, segundo ele, é evitar que as locadoras de veículo tenham que assumir o pagamento das multas recebidas pelos clientes durante a locação. “Trata-se de prejuízo enorme para as empresas, que se veem obrigadas a arcar com uma despesa que não lhes cabe”, disse.

O deputado afirma que, nestes casos, a locadora tem duplo prejuízo, pois fica impedida de licenciar o veículo caso não pague a multa.

O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

TRAMITAÇÃO

O PL 9361/17 tramita em caráter conclusivo nas comissões de Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; Comissão de Viação e Transportes; e Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Entenda como funcionará a versão digital de documento veicular

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) lançou na última semana de agosto a versão digital do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLVe), documento obrigatório de porte de veículos. O Distrito Federal será o primeiro a implantar a versão digital do documento. A medida é uma evolução do APP CNH Digital, que agora passa a trazer também o CRLV eletrônico em um mesmo aplicativo. A Carteira Digital de Trânsito proporciona maior praticidade e segurança ao motorista, reunindo todos os documentos de porte obrigatório no trânsito.

O Detran do Distrito Federal passou a oferecer o sistema aos motoristas da capital federal desde o dia 27 de agosto. De acordo com determinação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), os demais Detrans do País têm até o final de dezembro deste ano para aderir à



tecnologia e oferecer a comodidade aos motoristas brasileiros.

Passo a passo para a versão digital

Para o usuário que já possui a CNH Digital:

- Deverá atualizar o aplicativo para a versão da Carteira Digital de Trânsito, caso a opção de atualização automática não esteja acionada no dispositivo.
- Em seguida, adicionar o CRLV Digital, informando o número do Renavam e o código de segurança impresso no Certificado de Registro

de Veículo – CRV (antigo DUT).

Para o usuário que não possui a CNH Digital:

- Baixar o aplicativo Carteira Digital de Trânsito na App Store ou Google Play.
- Efetuar o cadastro de usuário no próprio aplicativo.
- Adicionar o CRLV, informando o número do Renavam e o código de segurança impresso no Certificado de Registro de Veículo – CRV (antigo DUT).

Exclusividade do proprietário do

veículo

O CRLVe estará vinculado ao celular informado no cadastro de usuário e, para ser adicionado, exige a confirmação de dados que só o proprietário do veículo possui, sendo possível a exportação do documento em arquivo pdf com QR Code.

Assim como a CNH Digital, existe a funcionalidade de exportação do CRLV Digital em formato pdf, com assinatura digital. Esse documento em pdf possui todos os requisitos de segurança de validade da original, servindo como uma cópia autenticada em cartório.

Colisão traseira é o tipo de acidente que mais ocorre nas rodovias federais. Saiba como evitar!

Segundo a Polícia Rodoviária Federal, o tipo de acidente que mais ocorreu em 2017, no Brasil, foi o de colisão traseira, correspondendo a 18% dos acidentes, seguido de saída de pista, com 17,5%. De acordo com o órgão foram registradas ao todo 16.114 colisões traseiras nas rodovias brasileiras.

Conforme o Código de Trânsito Brasileiro é responsabilidade do condutor do veículo de trás, evitar a colisão com o veículo da frente. “Para isso, o condutor deve trafegar em velocidade compatível, avaliar todos os fatores adversos, manter distância segura do veículo da frente e estar preparado para efetuar paradas bruscas”, explica Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

Ainda de acordo com a especialista, é muito importante que o condutor esteja consciente e atento a tudo que acontece ao seu redor, bem como fazer-se notar pelos demais elementos



do trânsito.

DISTÂNCIA DE SEGURANÇA

Um dos principais cuidados para evitar colisões traseiras, se não o maior, é manter uma distância segura do veículo da frente. A distância de segurança é o espaço que o condutor deve manter entre o seu veículo e o veículo da frente. Esse espaço deve

ser suficiente para a realização de manobras em caso de necessidade. “A distância segura depende principalmente da velocidade, das condições da pista, das condições climáticas e do veículo”, diz Pietsak.

COMO CALCULAR ESSA DISTÂNCIA

A regra dos dois segundos (marcar um ponto fixo pelo qual o veículo da

frente passou a contar dois segundos até passar pelo mesmo ponto), outros métodos teóricos e até algumas regras práticas, foram desenvolvidos para tentar padronizar a maneira de calcular qual é a distância segura. “Tais métodos têm o inconveniente de não ser completamente eficientes, uma vez que é impossível levar em conta todas as outras variáveis para uma determinada situação”, afirma a especialista.

Para ela, o bom senso ainda é o melhor método para calcular a distância segura. “Instintivamente todos nós sabemos quando estamos muito próximos do veículo da frente, levando em conta a combinação dos fatores para aquela determinada situação. Dirigir perto demais do veículo da frente, portanto, é uma decisão do condutor, que, provavelmente está excessivamente confiante da sua habilidade ao volante e se arrisca, desafiando o perigo e apostando que nada irá lhe acontecer”, conclui.

Prisão domiciliar com uso de tornozeleira

A Justiça rejeitou o pedido de prisão preventiva feito pelo Ministério Público (MP-SC) contra Sérgio Orlandini Sirotsky, motorista de um Audi envolvido no atropelamento de três pessoas e a morte de uma delas em Jurerê, na Capital, em agosto do ano passado. No entanto, o juiz Marcelo Volpato, da Vara do Juri, ampliou as medidas cautelares contra o réu. Agora, ele deverá usar tornozeleira eletrônica e, aos finais de semana, ficar em prisão domiciliar integral. Além disso, deve entregar o passaporte.

O pedido foi feito pelo promotor Andrey Amorim após o MP-SC constatar que Sirotsky descumpriu as medidas cautelares alternativas à prisão preventiva. Ele ficou proibido de frequentar bares e casas noturnas e obrigado a se recolher das 23h às 6h nos dias de semana, e das 22h às 6h aos sábados, domingos e feriados.

Porém, o relatório do MP traz imagens das câmeras do hotel Majestic Palace que mostram Sérgio, no dia 18 de agosto, entrando no The Roof Lounge, casa noturna que fica

no prédio. Os fatos foram confirmados pelo próprio réu em depoimento.

“Ainda que as condutas que aqui se apuram sejam de caráter grave (tanto os delitos imputados ao acusado quanto o descumprimento das medidas cautelares de natureza pessoal), verifico que, ao menos até o momento, a tutela preventiva deve respeitar seu caráter de excepcionalidade, podendo ser revista caso eventualmente o réu venha a prejudicar a marcha processual. Não há notícia de que tenha se envolvido em atos criminosos posteriormente aos fatos”, ponderou o juiz.

No entanto, Volpato salientou que o réu atentou contra a credibilidade da Justiça, o que exige o aumento das medidas cautelares. Entre elas, o monitoramento eletrônico do réu e a proibição de sair de casa nos finais de semana. Também não poderá deixar o país.

As demais medidas anteriores seguem valendo. Ele deve comparecer mensalmente em juízo para informar suas atividades e não pode



Motorista de Audi que atropelou três em Jurerê tem prisão domiciliar decretada com uso de tornozeleira.

se ausentar da Comarca da Capital por mais de oito dias sem a autorização judicial, com exceção das comarcas vizinhas.

CONTRAPONTO

O advogado de Sérgio Orlandini Sirotski argumentou que seu cliente descumpriu somente uma medida cautelar e apenas em uma única oportunidade, por isso não seria o caso de aplicar a pena de prisão. Nilton Macedo Machado afirmou que a nova

decisão será cumprida e que o réu “não irá se furtar de suas obrigações”.

“A gente fez uma justificativa e, para demonstrar que ele está colaborando com tudo, a gente sugeriu que, se fosse o caso, que aumentassem outras condições. Não seria o caso de prisão preventiva, como foi requerido. Seria o caso de aplicar mais medidas e que agora ele vai cumprir.”

Sérgio Orlandini Sirotsky é acusado por homicídio du-

plamente qualificado contra Sérgio Teixeira, tentativa de homicídio duplamente qualificado contra outros dois estudantes e omissão de socorro.

Os atropelamentos aconteceram no amanhecer de 6 de agosto de 2017, na SC-402, próximo ao Complexo Music Park, em Jurerê, norte da Ilha, em Florianópolis. Segundo a Polícia Militar Rodoviária (PMRv), as vítimas saíram de uma festa no local quando foram atingidas pelo Audi A3.

Motorista envolvido em acidente que matou adolescente é encaminhado ao Presídio de Chapecó, no Oeste de SC.

O motorista que conduzia a van escolar envolvida no acidente que resultou na morte de uma adolescente foi encaminhado ao Presídio Regional de Chapecó. O caso aconteceu no último dia 17 de setembro, na zona rural do município de Caibi, próximo a Chapecó, no Oeste de Santa Catarina.

O homem de 48 anos, que teve a identidade preservada, inicialmente foi preso em flagrante e encaminhado à Delegacia de Polícia de Palmitos. Conforme o delegado da Polícia Civil responsável pelo caso, João Luiz Miotto, o motorista será indiciado por homicídio culposo no trânsito — quando o indiciado está

na direção do veículo automotor, mas não há intenção de cometer o ato — previsto no Código Brasileiro de Trânsito.

Por se tratar de um crime de trânsito, a pena prevista para casos como esse é de 2 a 4 anos, diferente do homicídio culposo convencional, que prevê de 1 a 3 anos de detenção conforme o Código Penal.

A estudante Samanta Melissa Cansi, de 15 anos, voltava da escola em uma van escolar quando, ao descer, teria prendido o casaco em uma das portas do veículo. O motorista não viu que ela havia ficado presa e a adolescente foi arrastada por cerca de dois quilômetros. A estudante foi

encontrada por familiares próxima a sua casa. Ela chegou a ser atendida pelo Corpo de Bombeiros, mas, quando as equipes chegaram, ela já estava sem vida.

MOTORISTA FICOU EM ESTADO DE CHOQUE

Além do condutor, segundo informações da Polícia Civil, outros dois adolescentes estavam dentro do veículo. Nenhum deles percebeu de imediato que a adolescente teria ficado trancada.

“Mais adiante, quando um outro estudante foi descer do veículo, ele teria encontrado o casaco preso

à porta após ela já ter se soltado do ônibus. Ele avisou o motorista, mas, neste momento, nenhum dos dois haviam percebido o que havia acontecido”, explica Miotto.

Ainda segundo o delegado, quando chegou em casa, o condutor da van teria recebido uma mensagem do pai da vítima perguntando onde ela estaria, pois estava demorando para chegar em casa. Ao ser informado do que havia acontecido, o motorista desmaiou, entrou em estado de choque e precisou ser encaminhado ao hospital, onde foi medicado. No entanto, ele precisou ser retirado do local por conta do risco de linchamento.



CARTAS

PONTE ITALIANA

Bem colocado o editorial sobre a comparação entre o desastre da ponte em Gênova, na Itália, e as nossas gloriosas pontes de Florianópolis. Em especial a Pedro Ivo Campos e a Colombo Salles. Há quatro anos engenheiros deram o mesmo veredito da ponte italiana e, como no país europeu, aqui nossos governantes não dão a mínima para o grave perigo que milhares de pessoas são expostos.

Ronaldo Silva – Florianópolis/SC

FAKE NEWS

É impressionante como as pessoas vão compartilhando mensagens pelas redes sociais hoje em dia. Você recebe um texto e logo encaminha com a frase “alguém confira se é verdade”. Cada um deve verificar antes de compartilhar. É o caso dessa notícia falsa que afirma que houve um aumento nos valores das multas. Isso não acontece desde 2016, de acordo com a Lei. 13.281/16. Obrigado Monatran por nos alertar!

Fabício Silvério – Porto Alegre/RS

GUSTTAVO LIMA

É uma tristeza como esses famosos não tem noção de sua visibilidade. Postar um vídeo mostrando o filho de 1 aninho dirigindo (com a ajuda do pai) um carro é preocupante. Não há cuidado. Há apenas a intenção de se mostrar algo nas redes sociais. Gustavo Lima deveria primeiro se preocupar com a segurança de seu filho. Espero que seja somente um momento de bobeira.

João Honório - Curitiba/PR

SPRAY

Que legal essa ideia que o jornal do Monatran compartilhou na última edição. Esse spray refletivo aplicado nos ciclistas é uma boa alternativa para serem mais visíveis à noite. É muito perigoso andar de bike naquele trecho à noite e o uso do item irá com certeza diminuir os riscos. Parabéns a concessionária, tenha mais atitudes como essa para a segurança das pessoas.

Juliana Coelho – São José dos Pinhais/PR

AEROPORTO

E mais uma vez a gente passa vergonha à frente da iniciativa privada internacional, como enfatizou o presidente do Monatran em sua coluna. Uma via de 7,8 quilômetros não será concluída em quatro anos por que nossos governantes não têm capacidade para concluir projetos importantes. Há obstáculos, no caso literalmente, mas sempre é possível um plano B viável. Agora, do outro lado, o novo Aeroporto Hercílio Luz está em plenos trabalhos e com prazo de conclusão em agosto do ano que vem.

Leandro Andrade – Florianópolis/SC

DETECTOR DE MOTOCICLISTAS

Que legal essa notícia que foi publicada na edição passada. A Ford desenvolveu um detector de motociclistas, já que muitos acidentes acontecem por causa do “ponto cego”. A ferramenta, se bem aplicada, terá um resultado positivo. Agora é aguardar isso chegar em todos os veículos. E aguardar mais um pouco a chega desse sistema no Brasil, a terra em que tudo demora.

Lúcia Cardoso – Rio de Janeiro/RJ

TECNOLOGIA

A tecnologia a serviço da vida é uma maravilha. Ler o artigo do doutor José Roberto de Souza Dias foi muito bom. Esses novos sistemas são fundamentais para ajudar diminuir os acidentes. Tecnologias desenvolvidas, muitas vezes, em carros de corrida levados das pistas para os nossos carros. Que esses sistemas sejam acessíveis e até obrigatórios, como é no Canadá o Controle Eletrônico de Estabilidade (em inglês ESC).

Silvio Souza – por e-mail

À NOITE

Essa nova decisão do Denatran em tornar as aulas noturnas de direção facultativas em todo o Brasil é lamentável. Como bem falou o doutor Dirceu em seu artigo, o perigo é evidente à noite. Nossa visão é diferente, os riscos são maiores e as pessoas mais idosas tem mais dificuldade por questões de saúde. Relativizar esse assunto só colocará mais pessoas em risco, inclusive os próprios motoristas que não tiverem essas aulas.

Taís Chaves – Joinville/SC

TIRINHAS

Eu curto muito as tirinhas do Monatran. Essa ideia de colocar conteúdo diferente no jornal é uma boa ideia. Isso alcança nossas crianças e jovens, que normalmente não querem se interessar por nada. Com as tirinhas, levamos conhecimento e cidadania para nossos filhos. Parabéns a Luís Brueh pela mão talentosa.

Evelyn Ramos – Brasília/DF



Programa Bicicleta Brasil segue para sanção presidencial

Incentivar o uso da bicicleta para melhorar a mobilidade urbana é o objetivo do Programa Bicicleta Brasil (PBB), aprovado no Plenário do Senado. A medida está prevista no PLC 83/2017, que vai à sanção presidencial.

Para estimular a integração das bicicletas ao sistema de transporte público coletivo em todo o país, o Programa Bicicleta Brasil vai apoiar os estados e os municípios na instalação de bicicletários públicos e na construção de ciclovias e ciclofaixas, além de promover campanhas de divulgação dos benefícios do uso desse meio de transporte.

O relator, senador Eduardo Braga (MDB-AM), leu o parecer, no qual recomendou a aprovação do texto, apresentado pelo deputado Jaime Martins (Pros-MG).



“Com a implantação do PBB, cidades que já desenvolvem ações para valorizar o transporte por bicicleta contarão com maior apoio, particularmente financeiro, e aquelas que ainda não o fazem se sentirão motivadas a desenvolver projetos como este”, afirmou Braga.

Antonio Carlos Valadares (PSB-

SE), Randolfé Rodrigues (Rede-AP) e Jorge Viana (PT-AC) elogiaram a proposta. Para Viana, esse é um dos projetos mais importantes aprovados nos últimos tempos no Senado:

“Estamos tomando uma medida que faz conexão com o combate à mudança do clima, com inclusão social, com mobilidade urbana. Está tudo

previsto neste projeto.”

Conforme a proposta, o PBB vai integrar a Política Nacional da Mobilidade Urbana (Lei 12.587, de 2012) e será financiado por 15% do total arrecadado com multas de trânsito. A coordenação será do Ministério das Cidades. As ações poderão ser financiadas também com recursos da Cide-Combustíveis, por meio de alteração na lei que fixa os critérios desse tributo (Lei 10.636, de 2002) e no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 1997).

De acordo com Braga, a arrecadação com multas de trânsito é da ordem de R\$ 9 bilhões anuais, o que significaria que, aprovada fração de 15% para a infraestrutura cicloviária, seriam investidos nesse segmento da mobilidade urbana cerca de R\$ 1,3 bilhão.

ESPAÇO LIVRE

Adriana Modesto*



E quando o assunto é mobilidade urbana?

Quando o assunto é mobilidade urbana o modelo pedagógico da formação de condutores, as ações educativas de trânsito e o planejamento de transportes requerem reflexão. Portanto, inicialmente indaga-se: o modelo de formação para o trânsito tendo em vista competências, habilidades e respectivos mecanismos avaliativos têm formado ou retroalimentado um trânsito inseguro? Os educadores de trânsito estão familiarizados com as teorias da aprendizagem e do conhecimento adequadas ao educando adulto? Na formação teórica treina-se ou forma-se? A preocupação justifica-se, pois em processos educativos cujos sujeitos são adultos há a necessidade da adequação das abordagens considerando-se o ciclo de vida, consorte os mecanismos de aprendizagem devem contemplar as experiências progressas e a lógica do vivente valorizando o seu cotidiano. A sensibilidade do educador no que tange à estas variáveis corroboram à aprendizagem significativa. Supõe-se

que falhas no processo de formação ou requalificação retroalimentam um trânsito inseguro.

Perscrutando as ações educativas dos órgãos de trânsito é inevitável o questionamento: tornamo-nos peritos em colorir os meses, ou estas de fato têm logrado êxito na redução de acidentes? Ressalta-se a diferença entre comunicar e formar. O questionamento dá-se em razão de certo incômodo durante o mês de maio (amarelo), marcado por uma overdose de distribuição de panfletos e kits, ações em pontos centrais e tradicional veiculação da epidemiologia do trânsito. Advoga-se pela descentralização destas ações, priorizando contextos de maior vulnerabilidade social cuja prevalência é de pedestres e ciclistas, assim como a realização de ações de fluxo contínuo fundamentadas nos pressupostos da aprendizagem significativa. No entanto, a responsabilidade por um trânsito seguro deve ser extensiva a toda a sociedade, neste sentido chama-se a atenção para a tentativa da Universidade de Brasília – UnB em

resgatar seu protagonismo no que se convencionou como movimento paz no trânsito, realizando nos dois últimos anos ações de conscientização voltadas para o segmento acadêmico. Faz-se o adendo de que a maior prevalência nos acidentes é de jovens.

Finalmente acredita-se que o planejamento de transportes deve ser norteado por uma abordagem holística, neste sentido destaca-se o engajamento da UnB, por meio do Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes – CEFTRU, ao conferir protagonismo a segmentos sociais inferidos negligenciados a partir da realização de seminários e a edição dos livros *Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Pessoa Surda* e *Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Equidade e Inclusão Social*, na esperança de sensibilizar aos gestores públicos quanto ao atendimento da integralidade das demandas sociais inerentes à mobilidade.

* Doutorando em Transportes UnB



Violência no trânsito tem impacto bilionário na economia do Brasil

Somente no primeiro semestre deste ano, os acidentes graves causaram um impacto econômico de cerca de 96 bilhões e 500 milhões de reais. O total equivale à perda de capacidade produtiva decorrente de 19.300 mortes e 20 mil casos de invalidez permanente

Nesta Semana Nacional do Trânsito, o Brasil enfrenta os números trágicos da violência nas ruas e rodovias no país e suas consequências na economia. Somente no primeiro semestre deste ano, os acidentes graves causaram um impacto econômico de cerca de 96 bilhões e 500 milhões de reais. O total equivale à perda de capacidade produtiva decorrente de 19.300 mortes e 20 mil casos de invalidez permanente.

Os cálculos são do Centro de Pesquisa e Economia do Seguro, da Escola Nacional de Seguros. O valor corresponde ao que seria gerado pelo trabalho das vítimas caso não tivessem se acidentado. Ou seja, os acidentes graves de trânsito retiraram quase 40 mil pessoas do mercado de trabalho e reduziram a capacidade produtiva do país. E isso apenas de janeiro a junho deste ano. O estudo foi feito com base nos indicadores do DPVAT, o seguro obrigatório contra

acidentes de trânsito.

Uma das responsáveis pelo estudo da Escola Nacional de Seguros, a economista Natália Oliveira ressalta quem são essas vítimas:

“92 por cento dos acidentados estão na fase economicamente ativa, de 18 a 65 anos, e 75% são homens. (...) Quem está trabalhando no lugar dessas pessoas que estão saindo? Então é exatamente esse o impacto econômico. Só no primeiro semestre de 2018, são 217 pessoas retiradas dos seus trabalhos por dia.”

Comparados com cálculos divulgados pela Organização Mundial de Saúde, a OMS, o prejuízo é ainda maior para o país com todos esses acidentes de trânsito, segundo Natália Oliveira:

“A OMS tem um estudo preliminar ao nosso, onde ela diz que um país perde em média 3% do seu PIB [Produto Interno Bruto] com acidentes de trânsito. E aí, sim, com saúde, engarrafamentos, socorristas, polícia... Isso daí é um custo que o país já tem em média de 3% do seu PIB. E o Brasil ainda perde [mais] 3% com a quantidade de mortes, que são essas pessoas que a gente está retirando da economia.”

Os prejuízos são divididos pelos

estados de maneira diferenciada, de acordo com Natália Oliveira:

“Os estados que mais perdem hoje São Paulo, Rio e Minas. Mas também devido ao grande volume populacional desses estados. Quando a gente compara em relação ao PIB, as regiões Norte e Nordeste perdem muito mais do que a região Sudeste.”

Para tentar reverter esses números trágicos e os prejuízos bilionários, além da educação para um trânsito melhor, a economista Natália Oliveira tem outras sugestões:

“E a solução está muito próxima da realidade, a gente não precisa inventar a roda. É só fiscalizar e punir. (...) Não pode deixar essa sensação de impunidade no trânsito. As pessoas matam no trânsito e saem ilesas, sem nenhum processo, nada muito forte. Então a gente precisa mudar isso. A gente precisa fiscalizar melhor o trânsito e precisa punir.”

A Semana Nacional do Trânsito tem atividades nas principais cidades do país, com palestras, seminários, eventos interativos nas principais avenidas, passeios ciclísticos com distribuição de cartilhas educativas e muito mais.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Espaço do Presidente Ilusão ou má-fé?

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



O Brasil na ponta do seu dedo

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR



Trânsito, fenômeno social e de saúde pública.

PÁGINA 7

ADRIANA MODESTO



E quando o assunto é mobilidade urbana?

PÁGINA 15