

Fórum sobre Mobilidade Urbana em Florianópolis termina com baixa participação de autoridades

Em sua segunda edição, o Fórum terminou sem resultados práticos para a capital catarinense, visto que seus administradores públicos, com poderes para alterar o quadro urbanístico da cidade, não compareceram ao evento.

(Páginas 8 e 9)

VIADUTO ALIVIARÁ TRÂNSITO NA SC-401

Como prometido pelo Governo do Estado, as obras para duplicação do segundo trecho da SC-401, a rodovia estadual com maior movimento no Estado, começaram no dia 25 de abril, após o feriadão. No local está sendo construído um viaduto, que segundo o Deinfra deve ficar pronto até dezembro deste ano. (Pág. 3)







Passeio experimental comprova viabilidade do **TRANSPORTE MARÍTIMO** na Grande Florianópolis

No dia 29 de abril, cerca de 90 pessoas (entre políticos, empresários e jornalistas) passearam, pelas baías Sul e Norte, a bordo da embarcação catamarã da Marinha do Brasil. (Pág. 6)

BEIRA-MAR CONTINENTAL



Obras paradas e via abandonada. Pág. 4

PRF promove I Seminário Catarinense de Segurança no

Página 13

Trânsito

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Página 3



Urgência urgentíssima!

José Roberto

de Souza Dias

Página



#PAZNOTRÂNSITO objetivo mobilizador

Colunistas de "o monatran"

Ildo Raimundo Rosa

Página



A municipalização do Trânsito

EDITORIAL

Esperança da Década

esde a primeira edição deste jornal, em novembro de 2009, temos falado sobre a *Década de Ação para a Segurança no Trânsito*, uma iniciativa da Organização das Nações Unidas (ONU) que propõe o lançamento de uma campanha que visa reduzir, em 50%, as previsões de morte nas estradas até 2020.

Ou seja, cinco milhões de vidas poupadas em dez anos, já que acidentes no trânsito matam pelo menos 1,3 milhões de pessoas a cada ano, ferindo ou mutilando outros 50 milhões no mundo. Só no Brasil, as mortes no trânsito se equivalem à queda de um Boeing lotado de passageiros, a cada dois dias.

Estamos vivendo o primeiro ano da Década, porém, temos visto pouca coisa sendo feita, em nosso país, em prol desse objetivo tão importante. O Plano Nacional de Ações de Redução de Acidentes que deveria ter sido elaborado no ano passado, para já ter sido colocado em prática a partir do último mês de janeiro, só está sendo apresentado ao governo agora.

Felizmente, em Santa Catarina, temos a alegria de acompanhar uma iniciativa louvável por parte da Polícia Rodoviária Federal (PRF). Reconhecendo seu papel para a construção de um trânsito mais seguro, a unidade catarinense da PRF está se organizando para promover o I Seminário Catarinense de Segurança no Trânsito.

Com o tema "Santa Catarina e a Década Mundial de Segurança no Trânsito: como o Estado pode tirar proveito dela", a PRF objetiva discutir o problema sob uma ótica multifacetada e, assim, despertar nas pessoas a importância da responsabilidade que todos têm para a prevenção de acidentes e a preservação da vida no trânsito.

Dentre os palestrantes, já estão confirmados Raimundo Colombo, Governador do Estado de Santa Catarina; J. Pedro Côrrea, idealizador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito; e Carlos Alberto Guglielmi Eid, médico da Abramet. Porém, todo este esforço só terá validade, se houver uma participação maciça da sociedade, a começar pelos administradores públicos, sem falar de nossos representantes do legislativo, os pesquisadores, os educadores e, claro, os envolvidos diretamente com a questão trânsito.

Nesta edição, você lerá mais sobre o assunto. Mas o que gostaríamos de destacar neste espaço é a nossa esperança em ver este movimento crescendo de forma que toda a sociedade seja envolvida e, finalmente, perceba sua indiscutível responsabilidade.

Afinal, somente através de um esforço conjunto será possível alcançarmos resultados positivos em prol da preservação da vida no trânsito.

NOTAS E FLAGRANTES

NA MARRA

Crise leva portugueses a trocar carro pelos transportes públicos

Há cada vez mais portugueses trocando o seu automóvel pelos transportes públicos, de acordo com uma sondagem realizada pela Universidade Católica.

Segundo a sondagem, a utilização dos transportes públicos é uma das soluções que as famílias portuguesas encontram para reduzir as suas despesas mensais.

Esta mudança de comportamento, ainda que "obrigada" pela crise econômica, levou a um aumento em 15% do número de utilizadores de transportes públicos. Dos questionados, 21% admitiu que reduziu a utilização do automóvel, sendo que 46% mantém o número de quilômetros que realiza, regularmente, com seu veículo.

Inscrições abertas para **atendimento gratuito** a vítimas de Acidente de trânsito em SP

A Universidade Cruzeiro do Sul, por meio do curso de Especialização em Psicologia do Trânsito, oferece atendimento gratuito a pacientes envolvidos direta ou indiretamente em acidentes. Podem participar motoristas, motociclistas, pedestres, ciclistas e vítimas de atropelamentos. Os atendimentos serão realizados no NEAP (Núcleo de Estudos e Atendimentos Psicológicos) da Cruzeiro do Sul. Mais informações pelo telefone: (11) 3385-3108.

Nota do Editor: *Iniciativa que pode ser copiada por outras universidades*

ATRASADINHO

Saiu no Visor do DC de 28 de Abril: "Coisas da mobilidade urbana. Ronério Heiderscheidt, de Palhoça, não acompanhou a comitiva dos prefeitos Dário, Djalma Berger e Castelho Deschamps (Floripa, São José e Biguaçu) à audiência com o ministro dos Transportes, em Brasília, [no dia 27 de Abril]. Disse que ficou preso no trânsito e perdeu o voo."

FLAGRANTE



Embora, estranhamente, o CTB não estipule proibição para o ato de pilotar descalço, é evidente que o condutor de motocicleta, bem como seu passageiro, correm o grande risco de machucar seus pés gravemente, caso se envolvam em qualquer tipo de acidente. A orientação dos especialistas em traumatologia é que todo motociclista use botas de couro com cano alto para proteger o tornozelo.

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) 3333-7984 / 3223-4920

E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores: Romeu de Andrade Lourenção Júnior Sergio Carlos Boabaid Luiz Mario Bratti

> Maria Terezinha Alves Francisco José Mattos Mibielli

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora: Ellen Bruehmueller - Registro

Profissional nº 139/MS - DRT **Tiragem:** 10.000 exemplares **Distribuição:** Gratuita

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

PALAVRA DO PRESIDENTE

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



Urgência Urgentíssima!

mbora redundante, a expressão do título retrata a necessidade vivida pelo trânsito da nossa querida Florianópolis. Não há mais como adiar uma atitude corajosa em prol da mobilidade na região metropolitana de Florianópolis, especialmente na Ilha.

Os problemas são visíveis a todos e, com certeza, não há quem não sofra com os intermináveis congestionamentos - hoje em dia, sem hora pra começar e, muito menos, para terminar.

As montadoras batem recordes de vendas a cada mês e parece que falta ousadia aos administradores públicos para, de fato, administrarem essa situação. Geralmente, acabam por sugerir obras de infraestrutura como: pontes, viadutos, duplicação de vias, novos estacionamentos. Mas como bem observou o especialista inglês Rodney Tolley, durante o II Fórum Internacional sobre Mobilidade Urbana, "aumentar vias e estacionamentos, em uma cidade com congestionamentos, é como alguém com obesidade afrouxar o cinto em vez de tentar emagrecer".

Exposto isto, é urgente que nossos governantes pensem em medidas alternativas para a melhoria do nosso trânsito. Afinal, infelizmente, jamais as obras de infraestrutura conseguirão acompanhar o ritmo da produção de novos veículos.

Para começar, é evidente a precisão da melhoria do transporte urbano. Isso porque as condições atuais (número insuficiente de carros, ônibus lotados e falta de conforto) afugentam muitos passageiros.

Na sequência, preciso voltar a falar sobre a implantação do transporte de massa, projeto previsto quando, por fim, for concluída a restauração da ponte Hercílio Luz, com a instalação de um Metrô de superfície.

Ecologicamente correto e também muito necessária para a mobilidade, é a implementação das ciclovias por toda a cidade, além de toda uma infraestrutura de estacionamentos e vestiários.

Finalmente, é imprescindível lutar pela implantação do Transporte Marítimo. Embora nos pareça uma opção óbvia - principalmente em se tratando de uma região litorânea, composta também por uma Ilha – ainda é vista com desdém por muitos administradores. Fato constatado *in locu* quando por ocasião do passeio demonstrativo promovido pela Prefeitura de Palhoça, no dia 29 de abril.

Não sei se por falta de espaço na agenda ou por boicote, nenhum prefeito da Grande Florianópolis compareceu ao evento, mostrando aparentemente que os interesses políticos pessoais superam as questões sociais.

Além de toda essa tarefa de casa, são necessárias ainda atitudes muito mais ousadas como a cobrança do pedágio urbano, rodízio e aumento das taxas de estacionamento no centro da capital.

Talvez esta opinião não seja vista com muita simpatia num primeiro momento, mas com certeza ela trará resultados benéficos para todos e, no futuro, será reconhecida como necessária.

Afinal, enquanto custar apenas R\$ 1,00 para estacionar no centro, mais pessoas irão preferir vir de carro a utilizar o transporte coletivo.

Por outro lado, quando falamos da implantação do pedágio urbano, não estamos pensando simplesmente em onerar ainda mais a vida dos cidadãos brasileiros, mas sim, incentivar que mesmo dentro de transportes individuais como o veículo próprio, as pessoas pensem no coletivo. Como?

Pode-se, por exemplo, privilegiar veículos cheios, isentando-os de pagar o pedágio urbano, motivando até a criação da cultura da carona solidária.

Com certeza não será fácil, mas alguém precisa começar o processo de mudança de comportamento da população.

E precisa ser agora, pois a urgência é urgentíssima!

SC 401

Viaduto fica pronto antes da temporada

Como prometido pelo Governo do Estado, as obras para duplicação do segundo trecho da SC-401, a rodovia estadual com maior movimento no Estado, começaram no dia 25 de abril, após o feriadão. A passarela existente no local foi desmontada e a travessia de pedestres ocorre na sinaleira. No quilômetro 16, foram instaladas placas indicativas de lombadas físicas e uma sinaleira. No local está sendo construído um viaduto, que segundo o Deinfra deve ficar pronto até dezembro, deste ano.

A ampliação da capacidade de tráfego da SC-401 está orçada em R\$ 15,8 milhões (além de outros R\$ 10 milhões para desapropriação de 32 imóveis) e as quatro pistas deverão estar liberadas até o início da temporada de verão 2011-2012, sem a recuperação da camada de asfalto das duas pistas antigas, quando serão interrompidos os serviços. A previsão para retomada é após o encerramento da temporada.



BEIRA-MAR CONTINENTAL Obras paradas e via abandonada



Uma das maiores obras da área continental de Florianópolis, a nova Beira-Mar, ainda não foi terminada e não há prazo para liberação de tráfego. Iniciada em 2006, a avenida já custou R\$ 43 milhões aos cofres públicos e começa a ser depredada antes mesmo da sua inauguração.

Falta de iluminação e nenhuma manutenção são alguns dos ingredientes que parecem atrair vândalos e desleixados, que não se inibem em jogar lixo e entulhos no patrimônio público. Para piorar, por falta de fiscalização, motoristas trafegam no local e colocam os pedestres em risco.

Segundo o Secretário de Obras da capital, Luiz Américo Medeiros, no entanto, pouco pode ser feito por parte da prefeitura, já que a obra ainda não foi entregue, estando sob responsabilidade da empreiteira. De acordo com ele, o sistema de iluminação está pronto, mas é encargo da Celesc finalizá-lo. Enquanto os vân-

dalos seriam uma questão de polícia, aqueles que jogam lixo na via deveriam ser denunciados pela própria população.

Medeiros explica ainda que a vegetação prevista para área é aquela que já está plantada. "Não está no projeto inicial o plantio de palmeiras, gramas, árvores e flores. O que foi previsto é apenas o plantio daquela vegetação que as pessoas chamam 'erroneamente' de mato, mas que tem sido a opção em grandes áre-

as como é o caso da beira de estradas", esclarece, dizendo ainda que bancos e deques também estão fora do projeto.

Conforme o Secretário, o término da obra depende de quatro desapropriações que estão na justiça, sem previsão para serem julgadas.

Para o presidente do MONA-TRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a Prefeitura de Florianópolis deveria aproveitar o tempo, enquanto não saem as desapropriações, para concluir o restante da obra, finalizar as sinalizações, além de prezar pela manutenção do que já foi feito. "E se não era para população utilizar a parte que já foi concluída da via, toda a área da obra deveria estar fechada por uma cerca ou tapumes", complementa.

ILUMINAÇÃO - Segundo a Celesc, os dois transformadores necessários para a ligação da energia elétrica no local já foram adquiridos e serão instalados nos próximos dias, cabendo à Prefeitura a manutenção do sistema.

Bentes observa ainda, a má qualidade do sistema de iluminação instalado pela Prefeitura. "Uma obra dessa importância merece algo mais moderno e bonito", lamenta.

40 controladores de velocidade serão instalados no Norte de SC até o fim do semestre

A viagem por rodovias estaduais e federais no Norte do Estado pode até demorar um pouco mais, mas deve ser mais segura para motoristas, ciclistas e pedestres. Até o fim do semestre, cerca de 40 dos 304 controladores de velocidade que serão colocados nas BRs e SCs de Santa Catarina virão para a região de Joinville e Jaraguá do Sul. Um estudo detalhado sobre o movimento nas estradas vai determinar o local exato onde os equipamentos serão colocados.

Porém, já existe uma pré-definição. Na BR-280, por exemplo, serão instalados 16 lombadas eletrônicas, nove radares e nove semáforos entre São Francisco e Canoinhas. O contrato de operação dos equipamentos entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a empresa vencedora, o Consórcio Esteio/Indra, de Curitiba, é de cinco anos.

Boa parte deles será colocada em trechos perto de escolas e onde há casas às margens das rodovias, como é o caso de Araquari. Dois trechos foram indicados para receber lombadas eletrônicas porque, segundo a Polícia Rodoviária Federal, neles os acidentes são constantes.

De acordo com o inspetor da PRF, Simão Edson da Cunha, a única forma para os motoristas reduzirem a velocidade é a colocação desses equipamentos. "A gente sabe que a viagem vai atrasar um pouco, principalmente aos domingos, mas vale a pena porque menos vidas serão tiradas", acredita.

Quem passa pela SC-301, na Serra Dona Francisca, em Joinville, e na SC-415, em Garuva, já percebeu que três novos redutores de velocidade estão funcionando. Moradores da região aprovaram os equipamentos e acreditam que agora todos estão mais seguros.

Na SC-301, duas lombadas foram colocadas. A no km 77,8, com velocidade máxima permitida de 50 km/h, fica perto da Escola Municipal Professor Francisco Rieper. A diretora da instituição, Mara Amaral, comemora. "Temos 87 alunos da educação infantil até o 5° ano e certamente todos se sentem bem com a lombada aqui", assegura.

Na do km 81,4, o equipamento fica perto de escola, posto de saúde e casas. No entanto, segundo o aposentado Helbert Merkle, 81 anos, que mora em frente ao redutor, os motoristas ainda passam acima do limite permitido de 40 km/h. "Em 15 minutos, a lombada apitou uma 30 vezes", lamenta.

Já a instalação de uma lombada eletrônica no Centro de Garuva tem surtido efeito positivo. O equipamento foi implantado no km 0,833, em frente a um mercado. De acordo com a balconista Adriane Bruns, 33 anos, a instalação do aparelho acabou com os acidentes em frente ao estabelecimento comercial.

Das 16 lombadas eletrônicas, dos nove radares fixos e dos nove semáforos que serão implantados na BR-280 entre São Francisco do Sul e Canoinhas, 14 serão colocados no trecho entre Guaramirim e Jaraguá do Sul. Os semáforos devem ser instalados do km 60,3 ao 65,7, entre a Weg até o Centro da cidade.

Perto de Jaraguá do Sul, a cidade de Guaramirim vai receber parte das lombadas eletrônicas e radares a serem instalados na BR-280. Entre o km 46,5 e o km 59, na zona industrial, serão colocados três redutores de velocidade. No trecho, apesar de haver poucas casas, a entrada e a saída de caminhões é intensa por causa das empresas.

Jose Roberto de Souza Dias *



#PAZNOTRÂNSITO OBJETIVO MOBILIZADOR

Guerra do Trânsito no Brasil ganha, a cada momento, novos e assustadores números. Os mais recentes foram divulgados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, DNIT, e mostram que em 2010, morreram nas estradas federais 8.517 pessoas, 15,4 por cento a mais do que em 2009.

Cenário de guerra que assusta e envergonha. A Folha de São Paulo em recente manchete, de primeira página, destacou de forma contundente, que o volume de tráfego cresceu 7,9 por cento, enquanto os óbitos dobraram no mesmo período.

Outras estatísticas confirmam que a violência no trânsito voltou a atingir patamares insuportáveis. Em 2009, para cada dez mil envolvidos morreram 112 pessoas, em 2010 foram 148, um crescimento de 32,14 por cento, quatro vezes mais do que o volume de tráfego contabilizado no período.

Cai por terra, assim, a cantilena constantemente usada de que os acidentes crescem em função do aumento da frota.

A malha rodoviária federal de Santa Catarina, com 2,3 mil quilômetros de extensão, quatro vezes menor que a de Minas Gerais, apresenta a mais elevada concentração de acidentes graves do País. Segundo o DNIT, em 2010 ocorreram em média um óbito a cada seis quilômetros, resultado absolutamente alarmante.

Note-se que estes números, que por si só são trágicos, dizem respeito única e exclusivamente às estradas federais. O quadro é muito pior quando se somam os índices das estradas estaduais, municipais e o tráfego urbano. Certamente, ultrapassam os das mais sangrentas tragédias humanas provocadas pelo terror, pelos conflitos armados e os desastres naturais.

Necessário se faz ter coragem para enfrentar e derrotar essa doença, que erroneamente se insiste em denominar de acidente de trânsito.

Em primeiro lugar é necessário estabelecer um objetivo mobilizador que agregue a sociedade brasileira como, aliás, já foi feito com sucesso no passado pelo Programa **PARE**.

Essa mobilização pode perfeitamente espelhar-se no livro branco da política de transportes da Comunidade Europeia, que se atribuiu o objetivo ambicioso de redução pela metade do número de mortos.

Que tal seguir-se os mesmos passos e se chegar à Copa do Mundo com igual diminuição no número de acidentes, de vítimas e de mortos? Mas, para trocar o título de campeões em acidentes de trânsito pelo mundial de futebol, necessário se faz atribuir uma prioridade absoluta à aplicação de medidas mais eficazes no nível comunitário, estadual e nacional.

Só ações comunitárias, supra governamentais, serão capazes de selar um compromisso dessa natureza. O combate ao acidente de trânsito é coisa muito séria e diz respeito direto a muita gente, para ser tratado, assim como as guerras, apenas pelos generais, ou neste caso, pelos especialistas do setor.

É fundamental que entidades amplas, democráticas e ventiladas, trabalhando em conjunto com os governos, lancem ações comuns que visem redução do número de acidentes, de vítimas e de mortos, tendo por horizonte chegar a 2014 dentro dos padrões internacionais aceitáveis.

Entretanto não basta estipular a meta, é preciso rigor científico no acompanhamento das ações, adotando indicadores precisos de resultados. Só assim será possível focar o trabalho e supervisionar os programas e atividades em seus múltiplos aspectos. Assim, ano a ano, poderá se avaliar os progressos em relação ao objetivo maior que é o de reduzir, no mínimo, em 50 por cento essa tragédia humana.

Em concordância com esse espírito, o Instituto de Ortopedia e Traumatologia, da Faculdade de Medicina da USP, em São Paulo, irá realizar nos dias 1 e 2 de julho próximo, um fórum de segurança e saúde voltado principalmente para os acidentes com motos.

O objetivo desse fórum, segundo a Dra. Julia Greve, coordenadora do evento, é o de encontrar soluções para a redução desses acidentes, principalmente através do envolvimento dos motociclistas em ações de preservação da vida no trânsito.

Tudo começa por um primeiro passo, assim o desafio imediato é o de usar, exaustivamente, as redes sociais e organizar um amplo movimento social pela #PAZNOTRÂNSITO.

História Econômica pela USP, Professor Adjunto da UFSC, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes e foi diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran. Secretario Executivo do Gerat, da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados e membro do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Mortes no trânsito crescem 24% em 10 anos

Acidentes com motos são os maiores responsáveis por esse crescimento, que foi maior que homicídios.

O aumento nos acidentes com motociclistas fez com que as mortes no trânsito brasileiro crescessem 23,9% entre 1998 e 2008, segundo o Mapa da Violência 2011: Acidentes de Trânsito, compilação divulgada no dia 13 de Abril pelo Instituto Sangari. Na década estudada, as mortes ocorridas em acidentes de motos cresceram 754%. As mortes de ciclistas também assustam: registraram um aumento de 308%. Ao mesmo tempo, o número de óbitos envolvendo automóveis foi proporcionalmente menor que o aumento da frota.

O crescimento das mortes registradas nos acidentes de trânsito é maior do que a escalada de violência, se comparada a mesma época. Segundo o estudo, entre 1998 e 2008, o número de homicídios cresceu 16,2% contra os 23,9% dos acidentes de trânsito. Apesar disso, em dados absolutos, o números de mortes em homicídios ainda segue maior, com 50.113 vítimas em 2008. Em acidente de trânsito, o número de óbitos foi de 38.273.

Segundo o estudo, em 1998, os acidentes envolvendo motociclistas deixaram 1.047 mortos no País. Em 2008, o número saltou para 8.939. Os acidentes envolvendo ciclistas saltou de 396 para 1.615. Já nos acidentes envolvendo automóveis, o número de óbitos passou de 3.663 para 8.120. A única redução em números absolutos, nos últimos 10 anos, ocorreu entre os pedestres, quando em 1998 morreram 11.227 e em 2008,

9.474, uma redução de 15,6%.

"Se nada mudar, até 2015 teremos um massacre de motociclistas", disse à BBC Brasil Julio Jacobo Waiselfisz, diretor de pesquisa do Instituto Sangari e autor do estudo. Ele cita uma "reconfiguração" dos padrões de acidente desde a adoção do Código de Trânsito, em 2007.

Desde então, caíram as mortes de pedestres, e morrem menos pessoas por automóveis em circulação. Mas, no caso das motos, ocorreu o oposto: o risco de morte cresceu mais do que a própria frota, afetando principalmente a população entre 18 e 24 anos do sexo masculino.

"Se nada for feito, a tendência é que essas mortes continuem aumentando, em ritmo de 4% ao

ano", trazendo elevados custos sociais, financeiros e emocionais, diz Jacobo Waiselfisz.

Segundo o estudo, em 1970, as 62 mil motocicletas registradas no País representavam só 2,4% do total de veículos motorizados. Para 2010 já podem ser contadas 16,5 milhões de unidades, representando 25,5% dos veículos motorizados.

EDUCAÇÃO NO TRÂNSI-

TO - Para o estudioso, a redução nas taxas de mortes de pedestres se deveu a campanhas educativas e à maior fiscalização, por exemplo, da obediência à faixa de pedestres

Ele sugere medidas parecidas para lidar com o aumento na frota e nos acidentes envolvendo motos. "Faltam legislação adequada, educação no trânsito e fiscalização", diz, citando também a tensão constante entre motociclistas e os demais agentes do trânsito.

"O elevado risco-motocicleta deveria ser compensado com uma legislação que pudesse tornar mais segura a vida, não apenas dos motociclistas como também dos pedestres, vítimas dessa nova ameaça no trânsito", conclui o estudo.

"Mas isso não vem ocorrendo, e o meteórico crescimento no número de vítimas indica a magnitude dessa inadequação. Propomos políticas específicas para a formação e o treinamento dos motociclistas, a definição de requisitos específicos para serviços de entrega e o reforço das campanhas educativas."

TRANSPORTE MARÍTIMO Passeio prova viabilidade do projeto

Depois de duas remarcações, finalmente aconteceu o passeio demonstrativo proposto pela Prefeitura de Palhoça, com a intenção de provar a viabilidade técnica do Transporte Marítimo na Região Metropolitana de Florianópolis. No dia 29 de abril, cerca de 90 pessoas (entre políticos, empresários e jornalistas) passearam, pelas baías Sul e Norte, a bordo da embarcação catamarã da Marinha do Brasil.

Como não podia ser diferente, o MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito também esteve presente com sua equipe de reportagem, bem como com o seu presidente, Roberto Alvarez Bentes de Sá.

A comodidade proporcionada por quatro aparelhos de ar condicionado *split*, dois aparelhos de televisão LCD, poltronas largas e confortáveis e banheiros a bordo chamou a atenção. Porém, a velocidade desenvolvida pela embarcação foi ainda mais surpreendente: 24 nós, cerca de 46 km/h. "Uma velocidade dessas, longe dos congestionamentos, com certeza, facilitará a vida de todos nós", animou-se o jornalista Daniel Goncalves.

Segundo o prefeito de Palhoça, Ronério Heiderscheidt, a viagem de Palhoça à Florianópolis de barco levará cerca de 15 minutos, enquanto de ônibus o trajeto é feito em cerca de uma hora. Para melhorar ainda mais, o custo previsto para a viagem pelo mar é de R\$ 4,00 - apenas 45 centavos a mais do que ticket patamar quatro do transporte ro-



Passeio demonstrativo com o Catamarã nas baías Sul e Norte comprovou a viabilidade do proieto

doviário. "Sem dúvida alguma uma grande vantagem para o usuário, já que nos dias de hoje: tempo é dinheiro!", ponderou Gonçalves.

Confiante, Heiderscheidt espera inaugurar a nova modalidade num prazo de seis meses. "As avenidas das águas estão prontas. Nós não precisamos fazer grandes investimentos, não precisamos construir pontes, nem marginais. Mas, nós precisamos, sim, fazer com que os municípios envolvidos demonstrem vontade política para implantar definitivamente o transporte marítimo em nossa região", afirmou o prefeito.

Infelizmente, porém, foi justamente nesta questão do apoio intermunicipal

que o passeio quase "fracassou". Na ocasião, estava prevista a assinatura de um acordo de intenções que deveria ser assinado pelos prefeitos de Florianópolis, São José, Biguaçu e Governador Celso Ramos, juntamente com Palhoça.

No entanto, com exceção de Ronério, idealizador do passeio, nenhum prefeito convidado apareceu na viagem e apenas a prefeitura da Capital e a de Biguaçu enviaram representantes.

Para o presidente do MONATRAN, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a impressão que dá é que os demais prefeitos tiveram a intenção de boicotar o evento, a fim de não prestigiar o prefeito de Palhoça. "Lamentavelmente, fica evidente que os interesses políticos pessoais, mais uma vez, superaram as questões sociais. No entanto, sabemos que esse projeto só vai para frente se tiver um apoio efetivo de todas as cidades envolvidas. Por isso, há a necessidade de deixar as vaidades de lado e pensar no bem

comum em prol da sociedade", enfatizou Bentes.

Mesmo com as ausências citadas, assinaram o documento o senador Casildo Maldaner, representando o Senado; a deputada estadual Dirce Heiderscheidt, pela Assembleia Legislativa; o deputado federal Gean Loureiro, pela Câmara; Ramon Wollinger, vice-

prefeito de Biguaçu, e João Batista Nunes, vice-prefeito de Florianópolis.

Desde a demonstração, a Prefeitura de Palhoça tem corrido atrás da parte burocrática, visando um processo de licitação.

O catamarã usado no passeio pertence à Marinha e estava a caminho da Base de Alcântara, no Maranhão. Ronério aproveitou a passagem dele por Santa Catarina para solicitar o passeio. A embarcação suporta 120 passageiros. O prefeito de Palhoça acredita que com 10 exemplares consegue transportar 18 mil pessoas por dia entre os cinco municípios. Isso sem falar dos muitos turistas que visitam as cidades da Grande Florianópolis.

CIÚMES A BORDO

Apesar de alguns secretários e até mesmo o prefeito da capital não demonstrarem interesse com a iniciativa de Palhoça, em entrevista aos jornalistas, a bordo do catamarã, o vice-prefeito de Florianópolis, João Batista Nunes, adiantou que no final do mês de maio também montará uma apresentação.

Segundo ele, a prefeitura trará à capital catarinense exemplares de ônibus marítimos. Os modelos ficarão disponíveis por uma semana na cidade para a população de Florianópolis conhecer de perto esse tipo de transporte.

Nota do Editor: Se a prefeitura de Florianópolis agora concorda com a necessidade da implantação do Transporte Marítimo, por que não abraçar o projeto de Palhoça que já está em andamento? Será por vaidade?



Pe. Pedro Koehler, Prefeito de Palhoça Ronério Heiderscheidt, Roberto Bentes Sá, presidente do MONATRAN e o Senador Casildo Maldaner no passeio demonstrativo com o Catamarã



Ildo Raimundo Rosa *



A municipalização do Trânsito

partir da aprovação do novo CÓ-DIGO DE TRÂNSITO BRASI-LEIRO estabeleceu-se claramente sua predominante tendência municipalista, onde as cidades iriam gradativamente implantar sua JUNTA ADMI-NISTRATIVA DE RECURSO DE INFRA-ÇÃO (JARI) como também instituir sua autoridade de trânsito visando, acima de tudo, dar efetivo cumprimento a Lei então aprovada.

Infrações graves tais como avançar o sinal vermelho, andar na contramão e exceder a velocidade permitida, estavam, portanto vinculadas a existência do órgão municipal, sob pena de que, na sua falta, fossem desconsideradas as mais elementares regras de trânsito previstas na nova legislação, estimulando a impunidade e o caos em nossas vias públicas.

Assim sendo, além de surpreendente, é lamentável que num dos estados mais avançados da Federação que é o RIO GRANDE DO SUL, 263 cidades, ou seja, mais da metade de seus municípios, ainda não integrem o SIS-TEMA NACIONAL DE TRÂNSITO estando por consequência impedidos de punirem seus infratores, numa clara afronta à lei e ao bem comum.

A tendência cada vez mais acentuada de tentar atenuar tudo que diga respeito ao trânsito, consolidando o que passou a ser tratado como modalidades "culposas" criou um lamentável entendimento de que ao final tudo se resolve com "cestas básicas" ou prestação de serviços a comunidade, sendo que nos países mais avançados, não existe impunidade, sendo as infrações praticadas no trânsito severamente punidas.

A partir dessa teia de descaso e descompromisso com a coisa pública é fácil concluir o porquê das 40.000 mortes por ano provocadas pelo trânsito brasileiro em diferentes modais, onde uma lei que deveria ser prestigiada e considerada por todos, é visivelmente diminuída e desrespeitada.

A outra dúvida é a de que se no RIO GRANDE DO SUL ocorre este descaso, qual será a realidade dos demais estados da Federação.

Por outro lado, percebe-se gradativamente uma perversa transferência de competências e atribuições, tanto da União quanto do Estado, para o município que conta para tanto com a menor participação no bolo tributário, desqualificando a representatividade, o que faz com que pessoas capazes e competentes evitem concorrer a cargos municipais, deixando de por vezes, o caminho livre para "políticos profissionais" que se assenhoram do poder em detrimento da população.

Apesar do grande crescimento ocorrido no país nos últimos anos, especialmente no que diz respeito à recuperação de nossa economia e do prestígio internacional, ainda nos ressentimos de uma classe política a altura de nossas mais legítimas aspirações, convivendo diariamente com graves denúncias envolvendo gestores públicos que nem sequer se preocupam em dar cumprimento a lei no âmbito de seu próprio município.

* Delegado da Policia Federal. Ex-presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis. Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

INFRATOR ficará com nome "SUJO"

Inadimplência faz com que órgãos de São Paulo procurem meios para obrigar o pagamento de multas de trânsito. Goiás admite intenção de copiar a estratégia

Os índices de inadimplência das multas de trânsito obrigaram os gestores a tomar medidas drásticas para garantir o pagamento delas. Hoje, o custo para expedir e enviar uma

multa do tipo leve ao motorista é maior do que o valor que será arrecadado por ela. Na capital paulista, os motoristas vão começar a ter o nome inscrito na Dívida Ativa do Município, fazendo com que a procuradoriageral assuma a responsabilidade pela cobrança, de forma amigável ou judicial. Caso o débito não seja saudado, o nome do condutor poderá ficar "sujo" para o mercado, inviabilizando a assinatura de financiamentos ou créditos em lojas. E a medida já começa a se difundir: o Departamento Estadual de Trânsito (Detran) de Goiás já admite o uso da estratégia, sem definição sobre a implantação.

Mesmo que o Superior Tribunal de Justiça (STJ) já tenha decidido que o trânsito não deve dar lucro, a atitude dos órgãos gestores de trânsito se deve à necessidade de tornar o sistema economicamente viável. Um em cada dez motoristas de São Paulo não pagaram as multas entre 2006 e 2009. No total, de acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) do município, aproximadamente 2 milhões de infrações não foram quitadas.

A situação de Curitiba não é diferente: entre 20 e 30% das multas aplicadas pela Urbs (empresa que administra o trânsito e o transporte na capital paranaense) não entraram no caixa da empresa. Mesmo assim, a Urbs afirma que não pensa em adotar a estratégia na capital paranaense.

Questionado pela reportagem se a medida está dentro da lei, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) diz não existir impedimento. "Não é matéria regida pela legislação

de trânsito e sim da execução fiscal", informou o órgão. O presidente da Comissão de Trânsito da Seção Paraná da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-PR). Marcelo Araújo, tem uma opinião semelhante a do Denatran. "Não poderia haver ilegalidade nisso. Há uma dívida e existem os meios de cobrança. É preciso garantir o pagamento."

Na avaliação de Araújo, porém, "sujar" o nome do infrator pode representar um reajuste do valor das multas. A Unidade Fiscal de Referência (Ufir), que define os valores das multas, deveria sofrer adequação diária, mensal ou trimestral para acompanhar a inflação, mas foi extinta em 2000. Como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê a reposição dos valores com base na Ufir, o valor das infrações não foi

readequado. "Se fosse levar em conta os dez anos sem aumento, o reajuste seria de 100%", revela Araújo. Conforme o Denatran, tramita no Congresso Nacional uma proposta de alteração do CTB para revisão dos valores.

Para a coordenadora do grupo de pesquisa em trânsito e transporte sustentável, a professora do mestrado em Psicologia da Universidade Federal do Paraná (UFPR) Alessandra Bianchi, a medida dá peso às multas. "Dependendo da condição econômica, as pessoas precisam de financiamento ou se cadastrar em lojas e não vão conseguir." Na avaliação de Alessandra, a proposta é bemvinda. "Aumenta a percepção do risco. Se não houver pagamento, algo constrangedor vai acontecer [ao motorista infrator]", diz.

2º Fórum sobre Mobilidade Urbana em Florianópo

"Aumentar vias e estacionamentos, em uma cidade com congestionamentos, é como alguém com obesidade afrouxar o cinto em vez de tentar emagrecer", declarou o inglês Rodney Tolley, autor de pesquisas sobre gestão de tráfego ambiental e caminhadas e uso da bicicleta em planos de transporte, ao comentar sobre os investimentos feitos na estrutura para carros.

"A mudança nem sempre se faz por consenso",

ressaltou Guillermo Peñalosa, diretor-executivo da 8-80 Cities, do Canadá, referindose à resistência dos motoristas que pressionam o poder público ao se depararem com medidas que visem diminuir o uso do carro nos centros urbanos.

"O transporte público não funciona se não se souber para onde as pessoas querem ir", afirmou Giselle Xavier, especialista e professora da Udesc (Universidade do Estado de Santa Catarina), ao defender a realização de um estudo técnico de demanda viária, executado e financiado pelo poder público.

A segunda edição do Fórum Internacional sobre Mobilidade Urbana, realizado em Florianópolis, nos dias 26 e 27 de abril, terminou sem resultados práticos para a capital catarinense, visto que seus administradores públicos, que são os que realmente têm poder de decisão para mudar o cenário da imobilidade urbana vivida na cidade, nem se deram ao trabalho de comparecer ao evento.

De acordo com a organização do evento, diversas autoridades municipais, estaduais e federais foram convidadas para participar gratuitamente do evento. No entanto, todos deviam ter coisas muito mais importantes para fazer.

Curiosamente, uma comitiva da Prefeitura da Capital está se organizando para participar do quinto Congresso Mundial da Rede Cities For Mobility, em Stuttgart, na Alemanha, entre os dias 3 e 5 de julho deste ano. Mas por que optar por discutir a mobilidade a partir de Stuttgart, ao invés da própria cidade?

Além deles, muitos realmente interessados no assunto mobilidade não puderam participar do Fórum, devido a dificuldades na hora de se inscrever pelo site, ou ainda por simplesmente não saberem da realização do evento. Mais uma vez, o Fórum Internacional sobre Mobilidade Urbana foi divulgado de forma muito restrita e a participação elitizada, já que o custo para presenciar os debates com os maiores especialistas do mundo no assunto variou de R\$ 190 a R\$ 790.

Órgãos como o Detran/SC, DNIT e até mesmo o MONATRAN- Movimento Nacional de Educação no Trânsito não foram convidados para o evento

Para a psicóloga Rosângela Bittencourt, coordenadora de Campanhas Educativas do Detran/SC e Conselheira do MONATRAN, eventos como este deveriam ter uma divulgação maior entre as pessoas diretamente envolvidas com a segurança no trânsito, pois a falta da mobilidade causa alterações graves no comportamento das pessoas que dirigem e podem gerar as mais diversas reações como a tão temida agressividade. "Além de sugestões para desafogar o trânsito, acredito que seria interessante discutir também meios para que o indivíduo não



alimente a raiva enquanto está preso no congestionamento, a fim de que não se torne uma bomba pronta para explodir - enquanto dirige, em casa ou no bar", adverte.

Já para o Dr. Ildo Raimundo Rosa, delegado da Polícia Federal e Conselheiro do MONATRAN, o que chama atenção é que um evento que tem o apoio do Governo Federal e do Governo do Estado seja tão elitizado. "Quando a iniciativa deveria ser ampliada de modo que o usuário também pudesse participar. Afinal, todas as medidas propostas dependem da ação dele e de sua influência de mobilização com os demais", observa.

Dentre todos os assuntos discutidos, o grande "xis" da questão parece ter sido a constatação da falta de um estudo de demanda viária. "Isso porque somente depois de uma avaliação quantitativa de demanda origem-destino, o poder público terá condições de escolher modais de transporte que atendam as reais necessidades. Por enquanto, o que temos é apenas especulação", acredita Ildo Rosa.

Outro tema importante foi a desmistificação em relação ao problema das críticas por parte dos motoristas que pressionam o poder público ao se depararem com medidas que visem diminuir o uso do carro nos centros urbanos. "A mudança nem sempre se faz por consenso. Mas não é por isso que vamos desistir", argumentou Guillermo Peñalosa, diretor-executivo da 8-80 Cities, do Canadá.

Para concluir, é evidente que a falta de um setor de engenharia de tráfego que seja produtivo, dinâmico e presente prejudica a formulação de uma estratégia, de fato, eficiente para a mobilidade da capital. Infelizmente, o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) parece estar à margem da Prefeitura, amargando a carência de uma estrutura política e administrativa fortes. Além disso, conforme advertiu, Ildo Rosa, "um projeto de mobilidade que deve levar 20 anos para ser concluído não pode ser administrado por agentes públicos (eles têm mandatos a cumprir), mas sim, por técnicos".

Procurada pela equipe do MONATRAN, por indicação do superintendente do IPUF Átila Rocha, a diretora de Planejamento do IPUF, Vera Lúcia Gonçalves da Silva, não quis conceder entrevista sobre a participação do órgão no evento. Fato lamentado pela equipe de reportagem do MONATRAN, bem como por sua diretoria.

olis termina com baixa participação de autoridades



"A oportunidade de conhecer ideias tão significativas no campo da mobilidade não pode ficar restrita a quem quer fazer, mas deveria chegar aos ouvidos de quem pode fazer", observou Vinicius Barbosa, especialista em arquitetura e urbanismo sustentáveis, ao comentar a ausência dos políticos no evento.

"As vertentes das propostas continuam sendo nas mesmas",

lembrou Ildo Raimundo Rosa, delegado da Polícia Federal e Conselheiro do MONATRAN, aludindo à falta de aplicabilidade das sugestões do Fórum anterior.

O Fórum segundo a visão de um Arquiteto e Urbanista

Florianópolis é considerada a capital com a melhor qualidade de vida, estando entre as quatro melhores cidades para se viver no país, de acordo com relatório da ONU. Ainda está longe de viver os maiores problemas sociais das metrópoles brasileiras, exceto um deles: a deficiente mobilidade urbana. E tendo a oportunidade de evoluirmos nesse quesito através de um fórum técnico, com informações absolutamente relevantes e compreensíveis a todas as classes profissionais, surpreendentemente não foi notada a presença de políticos, os representantes da sociedade que teriam os instrumentos para concretizar as boas ideias expostas.

E não precisamos achar que estamos longe do ideal, pois alguns gloriosos passos já foram dados em nossas terras, como a cidade de Curitiba, elogiada acertadamente pelo alemão Niklas Sieber, onde foi implantado o sistema BRT (Bus Rapid Transit), copiado em mais de 80 cidades mundo afora. Uma pena que nossos governantes não viram os gráficos do Sr. Sieber sobre a relação de custos entre o BRT, o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e o metrô, que varia não somente pelo valor de implementação do sistema, mas o de operação do mesmo, já que os gastos com mão-de-obra diferem quanto ao nível de desenvolvimento dos países.

Quando perguntei como deve ser feita a escolha do modal para uma cidade, considerando-se principalmente o orçamento (que no caso do Brasil é sempre o maior entrave), de modo que não caia na obsolescência antes da recuperação do investimento, o palestrante explicou que a melhor forma é a busca pela integração dos meios de transporte, pois a complementaridade expandiria a capacidade de desafogamento e implantação de novas opções futuras.

Se os representantes do povo estivessem sentados nas poltronas do Teatro Pedro Ivo, adorariam a palestra do britânico Rodney Tolley, que tirou -literalmente seus sapatos para defender a caminhada como a melhor forma para se deslocar. Em todos os aspectos, porque, não adianta, todo mundo anda! O Sr. Tolley deixou uma reflexão interessante para os arquitetos e urbanistas, que precisam projetar os espaços urbanos levando em consideração que o ato de caminhar não significa ir de A para B, mas a exploração do percurso 'entre' A e B. Disse que é preciso a reformulação desse conceito de modo a recriar o hábito das pessoas, principalmente no que concerne à saúde pública, pois no caso do sedentarismo americano já foram computadas mais de 400 mil mortes em 2010. Já em relação ao aspecto da economia, pesquisas teriam concluído que quanto mais lento é o percurso, mais a população consome produtos. Ou seja, espaços indutores da observação, contemplação e convivência - sem deixar de lado a praticidade de deslocamento – fazem um bem danado aos cofres públicos. Na ótica de Tolley, dentre as ações que devem ser tomadas para otimizar a mobilidade urbana, cinco são determinantes em relação ao trato com o pedestre: 1) Busca de informações; 2) Priorização ao pedestre; 3) Desenhos para cidades menos rápidas; 4) Elevação da imagem do pedestre; 5) Criação de política pública. O britânico concluiu que os pedestres são o reflexo da qualidade de vida de uma cidade.

O alemão Claus Köhnlein levou ao público o exemplo de Stuttgart, cidade reconstruída após a II Guerra Mundial a partir da motivação da indústria automobilística, que dos seus 1.400 km de pistas de rolamento, 900 km delas têm velocidade limitada a 30 km/h. É mais da metade da cidade andando devagar, o que não nos fugiria de fazer a pergunta: "Stuttgart não para?!". A resposta está nas bicicletas. São dezenas de ruas intituladas 'Cycle Streets', que não são exclusivas aos ciclistas (apesar de a sinalização horizontal cobrir toda a largura da pista), mas só passam carros de moradores, e ainda sim com velocidade limitada. Um modelo de transporte público só pode funcionar quando os modais se integram, o que depende da iniciativa política e da própria conscientização da sociedade. Por exemplo, não se pode implementar o sistema alemão chamado 'Call A Bike' em qualquer cidade. Trata-se do aluguel de bicicletas através do modo menos dispendioso possível em relação à mão-de-obra, pois elas são destravadas (roda traseira) com a simples inserção de um código recebido via celular. Mas, é preciso haver a conscientização social, já que as bicicletas ficam dispostas a céu aberto, dependendo única e exclusivamente do controle de retirada e entrega de quem aluga o serviço. Curiosidade: em Stuttgart, os 30 primeiros minutos são grátis!

Outro bom exemplo veio da Holanda, através da exposição de Ton Daggers que apresentou o conceito das "bicycle highways", que seriam vias rápidas para bicicletas, reflexo da seriedade com que o tema é tratado naquele país, onde 80% dos estudantes do ensino médio chegam na escola pedalando sobre duas rodas.

A oportunidade de conhecer ideias tão significativas no campo da mobilidade não pode ficar restrita a quem quer fazer, mas deveria chegar aos ouvidos de quem pode fazer

Que, pelo menos, essa coluna chegue às mãos de quem interessa...

VINICIUS BARBOSA é arquiteto e urbanista, especialista em arquitetura e urbanismo sustentáveis. Com escritório em Florianópolis e Curitiba, desenvolve projetos na Região Sul. Mais informações em www.viniciusbarbosa.com.br

JUDICIÁRIO



Negada liminar a condenado por lesão corporal culposa na condução de veículo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Ricardo Lewandowski negou pedido de liminar formulado no Habeas Corpus (HC) 108258 por Ronaldo da Costa, condenado pela justiça de primeiro grau do Rio Grande do Sul por ter provocado, em janeiro de 2003, lesões corporais a duas pessoas na condução de veículo automotor e fugido, em seguida, sem prestar socorro.

Condenado em primeiro grau pela prática do crime previsto no artigo 303 (duas vezes) do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (lesão corporal culposa na direção de veículo), em concurso formal (artigos 69 e 70 do Código Penal – CP), mas absolvido da acusação dos crimes previstos nos artigos 305 e 306 do CTB (fuga do local do acidente e embriaguez ao



volante), ele pedia a suspensão liminar dos efeitos da condenação e, no mérito, o reconhecimento da nulidade da sentenca.

RECURSOS - Tanto a acusação quanto a defesa recorreram da decisão de primeiro grau ao Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul (TJ-RS). Lá, a defesa obteve provimento parcial do seu recurso, tendo o TJ reconhecido a decadência do oferecimento da representação criminal em relação às lesões corporais.

Em contrapartida, também a acusação obteve provimento parcial de seu recurso. É que o Tribunal condenou Ronaldo pelo delito previsto no artigo 306 do CTB (direção sob influência de álcool).

Contra essa decisão, a defesa impetrou HC no Superior Tribunal de Justiça (STJ), cuja Quinta Turma o indeferiu. Em face da decisão do STJ, por sua vez, ela recorreu ao STF, via HC.

ALEGAÇÕES - Entre as alegações da defesa estão a de que ocorreu "decadência do direito de representação ou a nulidade do processo *ab initio* (desde o seu início), por ausência de representação para o processamento de ação penal pela prática do delito de embriaguez ao volante", em razão do

que dispõe o artigo 291 do CTB que, ao fazer remissão ao artigo 88 da Lei 9.099/1995, exige a representação para o desencadeamento de ação penal pela prática do referido crime.

Sustenta, também, que, tendo o TJ-RS reconhecido a decadência para o oferecimento de representação pelo delito de lesão corporal culposa, igual solução deveria ser aplicada ao crime de embriaguez ao volante.

Assim, pede que, se não for reconhecida a decadência, que o processo seja anulado desde seu início, em virtude da ausência de representação para o crime de embriaguez ao volante, o que acarretaria a prescrição da pretensão punitiva, tendo em vista que o fato ocorreu em 26 de janeiro de 2003.

Alega, ainda, atipicidade da conduta prevista no artigo 306

do CTB, sustentando que tal dispositivo passou a exigir, com a edição da Lei 11.705/2008, a comprovação da dosagem específica de álcool no sangue do agente, o que não se verificou no caso concreto.

DECISÃO - Ao decidir, entretanto, o ministro Ricardo Lewandowski observou que "a concessão de liminar em habeas corpus se dá de forma excepcional, nas hipóteses em que se demonstre, de modo inequívoco, dada a natureza do próprio pedido, a presença dos requisitos autorizadores da medida. Em um primeiro exame, tenho por ausentes tais requisitos".

Tais requisitos são a fumaça do bom direito (fumus boni iuris) e o perigo na demora da decisão. O HC ainda será julgado no mérito pela Primeira Turma da Suprema Corte.

STJ concede direito a indenização integral do DPVAT por acidente com veículo não identificado ocorrido antes de alteração em lei

A indenização devida à pessoa vitimada, decorrente do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) se identificado ou não o veículo, pode ser cobrada integralmente de qualquer seguradora que opere no complexo, mesmo o acidente tendo ocorrido antes de 13 de julho de 1992. A data marca a entrada em vigor da Lei n. 8.441/92, que alterou lei do DPVAT (Lei n. 6.194/1974), possibilitando a cobrança.

Com esse entendimento, a Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve condenação do HSBC Seguros Brasil S/A ao pagamento de indenização a um pai que teve seu filho morto em decorrência de acidente automobilístico.

O pai ajuizou, em 14 de novembro de 2002, ação de cobrança contra o HSBC objetivando o recebimento do seguro obrigatório. Sustentou que seu filho faleceu em

maio de 1987, em decorrência de um acidente de automóvel e que a seguradora não efetuou o pagamento da indenização securitária, no valor correspondente a 40 salários mínimos, e não devolveu a documentação anexada ao processo administrativo.

O juízo da Comarca de Sarandi (PR) condenou o HSBC ao pagamento do equivalente a 20 vezes o salário mínimo vigente em junho de 1987, mais juros de mora de 1% ao mês, a contar da citação, aplicando ao caso a lei anterior de regência (Lei n. 6.194/74).

O Tribunal de Justiça do Paraná, ao julgar as apelações das partes, entendeu que a indenização, decorrente do seguro obrigatório, pode ser cobrada de qualquer operadora, mesmo tendo ocorrido o acidente previamente à modificação da Lei n. 6.194/74 pela Lei n. 8.441/92.

Decidiu que, identificado ou

não o veículo envolvido, deve ser aplicado o disposto no artigo 3º da Lei n. 6.194/74, para condenar a seguradora a indenizar até o valor de 40 vezes o salário mínimo vigente quando do acidente, e juros de mora a incidir cinco dias após a apresentação da documentação necessária ao recebimento da indenização.

O HSBC recorreu, então, ao STJ. Sustentou a violação ao princípio da irretroatividade da lei, pois o veículo causador do acidente não foi identificado e o dispositivo que rege a hipótese seria o artigo 7 da Lei n. 6.194/74, pois a Lei n. 8.441/92 é posterior ao fato gerador da indenização, tendo o autor (pai da vítima) direito a apenas 50% da verba indenizatória.

Alegou, ainda, ser cabível correção monetária apenas a partir do ajuizamento da ação e que os juros de mora devem incidir a contar da citação.

Casos anteriores - Em seu voto, o relator, ministro Luis Felipe Salomão, destacou que o STJ, mesmo para casos anteriores à Lei n. 8.441/92, entende que a ausência de pagamento do seguro não é motivo para recusa ao pagamento da indenização.

"Na verdade, não se concebe que o seguro, que tem fim inequivocamente social, possa conceder a quem dele mais necessita apenas metade da indenização a que faz jus aquele que sabe a identificação do veículo e que, por conseguinte, pode mover ação em face do condutor e/ou proprietário. Ademais, a redução da indenização, em caso de o veículo não ser identificado, não se mostra razoável", afirmou.

Quanto à correção monetária, o ministro afirmou que o termo inicial de incidência é a data do sinistro coberto pelo seguro DPVAT. Já os juros de mora devem incidir a partir da citação.

RIO DE JANEIRO DÁ O EXEMPLO Lei Seca vira a melhor aliada da vida

Em dois anos, redução de 32% no número de mortos em acidentes de trânsito no estado. Bem mais que o desempenho nacional, que ficou em 6,2%, de acordo com dados do Ministério da Saúde repassados à Lei Seca. O número de flagrantes também diminuiu com o passar dos meses e, se no início, cerca de 15% dos motoristas abordados apresentavam no teste do bafômetro índice de consumo de álcool superior ao permitido, hoje esse número não passa de 7%.

A Operação Lei Seca, promovida a política pública, desponta como principal responsável pela queda nos índices. Nascida da necessidade de fazer respeitar a Lei 11.705, que praticamente proíbe que condutores de veículos consumam bebida alcoólica, para o coordenador da operação, major Marco Andrade, "o estado tem feito a sua parte e o caráter perene da atividade é fundamental para os resultados alcançados nestes dois anos. Os motoristas hoje só têm uma certeza, a de que tem blitz da Operação Lei Seca", decreta.

A multa para motoristas flagrados excedendo o limite de 0,2 grama de álcool por litro de sangue custa R\$ 957 e, em dois anos, foram aplicadas mais de 76.580 infrações, das quais 31.830 por excesso de álcool no sangue.

Exemplo – O desempenho da Lei Seca está motivando outros estados a fazerem o mesmo. Há um mês, o Rio Grande do Sul enviou equipe sob coordenação do vice-governador para conhecer a estrutura da operação. Um mês antes, o governo de Minas

Gerais já havia enviado pessoal com o mesmo propósito: conhecer a operação para adaptá-la às necessidades do estado.

Linha dura – Durante estes dois anos, uma série de figuras públicas, como artistas e políticos foram detidos pela blitz, que tem a fama de não aceitar "carteirada". O último deles, justamente o senador e ex-governador de Minas, Aécio Neves.

O político se recusou a fazer o teste do bafômetro e estava com a carteira de habilitação vencida. Por isso, foi multado em R\$ 957. A assessoria de Aécio informou que o exame não foi

feito porque a carteira vencida já o impossibilitava de dirigir e que um taxista foi chamado para conduzir o veículo no trajeto de volta para casa.

Segundo o ex-coordenador da Operação Lei Seca, Carlos Alberto Lopes, este também é um dos fatores de sucesso da operação, "fazendo valer o Art. 5º da Constituição Federal que diz que "todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza...", escreveu ele em recente artigo

Conscientização – Além do braço punitivo da operação, existe a preocupação em convencer as pessoas dos perigos da mis-



tura direção e álcool. Para isto, 26 cadeirantes trabalham visitando diariamente bares e casas noturnas. Todos foram vítimas de acidentes de trânsito e dedicam parte da vida a tentar evitar que a história se repita com outras pessoas.

Eles fazem parte da alarmante estatística de meio milhão de pessoas feridas todos os anos em acidentes de trânsito. A meta é convencer as pessoas de que acidentes não acontecem apenas com os outros.

"A intenção por trás de todo o trabalho é fazer com que as pessoas reflitam e nos ajudem a salvar vidas. Todos podem se divertir, mas é muito importante ter consciência de que não se pode pegar a direção caso você tenha bebido. São cerca de 35 mil mortes por ano no Brasil em acidentes de trânsito e em 75% dos casos, o motorista estava alcoolizado", explica o major Marco.

Segundo o coordenador, o papel dos cadeirantes é fundamental, pois ajuda a prevenir os acidentes. "Eles são provas vivas de que tudo pode acontecer a qualquer pessoa. Faz com que jovens e pessoas de mais idade tenham em mente que ninguém está imune a acidentes de trânsito, mas que boa parte deles pode ser evitada obedecendo as leis e seguindo as regras", finaliza.

Pena para **ESTACIONAMENTO INDEVIDO** em vaga de idoso ou deficiente pode aumentar

A Câmara analisa o Projeto de Lei 131/11, do deputado Antonio Bulhões (PRB-SP), que torna infração grave (cinco pontos na carteira de habilitação) o uso indevido de vagas de estacionamento para idosos e portadores de deficiência física. Hoje, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97)

não prevê punição específica para o caso, e determina apenas que estacionar o carro em desacordo com a sinalização para vagas exclusivas seja considerado infração leve (três pontos na carteira), punida com mul-



ta e remoção do veículo.

A proposta também inclui os estacionamentos, externos ou internos, de prédios públicos ou de uso coletivo entre os locais sujeitos a fiscalização. Atualmente, esses estacionamentos

não são considerados vias terrestres abertas à circulação pública, e, por isso, não são fiscalizados pelos órgãos de trânsito.

O autor do texto diz que seu propósito é garantir o direito das pessoas idosas e portadoras de deficiência física de estacionarem nas vagas a elas destinadas. "Não é preciso ser muito perspicaz para perceber que essas vagas são muitas vezes ocupadas por pessoas que estão longe de atender aos requisitos necessários", ressalta. "Para que os reais detentores do direito não se vejam obrigados a estacionar em locais distantes do seu destino, e das rampas que lhes permitem a acessibilidade, é que propomos essas alterações", acrescenta Antonio

Bulhões

Em setembro de 2007, a Câmara aprovou projeto semelhante (PL 4124/98), do ex-deputado Paulo Rocha, que considera infração de natureza gravíssima o estacionamento irregular em vaga destinada a portador de deficiência física. A proposta ainda aguarda análise da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado.

TRAMITAÇÃO - O PL 131/

11 tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Seguridade Social e Família; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

DÉCADA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

COMO CONTRIBUIR PARA A REDUÇÃO DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Algumas infrações de trânsito são previstas no código como crimes. São as de alto poder ofensivo, que ameaçam a vida e a integridade das pessoas.

Destacam-se nesse elenco, o homicídio e a lesão corporal na direção de veículos, não prestar socorro à vítima, fugir do local do acidente, dirigir alcoolizado, dirigir sem habilitação ou com ela vencida, dirigir com habilitação suspensa, participar de pegas ou rachas, entregar a direção de veículo a pessoas não habilitadas, entre outras.

As penalidades aplicadas, além das sanções administrativas como multas pecuniárias, multas reparatórias, suspensão temporária ou cassação definitiva da CNH, preveem também a privação de liberdade, com detenções que variam de seis meses a quatro anos de prisão.

Ocorre que a legislação penal permite que as penas de prisão, com prazo inferior a quatro anos, sejam convertidas pela autoridade judicial, que determina ao condenado um outro tipo de compensação à sociedade pelo mal provocado.

Essa prática é comumente conhecida como PENA ALTERNA-TIVA. Há algumas formas já convencionadas, mas a que é mais intensamente aplicada é o pagamento de cestas básicas para instituições beneficentes.

Essa penalidade sempre soou como mais uma ofensa à já tão ofendida família de vítimas de trânsito que veem na medida uma "precificação" das preciosas vidas irremediavelmente perdidas que passam a valer, na visão da sociedade, o mesmo que alguns poucos quilos de arroz, feijão ou farinha.

Para corrigir essa interpretação

Projeto de
Lei já
aprovado
na
Câmara
dos
Deputados
cria Penas
Alternativas
para
Crimes de
Trânsito



equivocada o projeto de lei 798/07 do Deputado Hugo Leal (foto acima) que já foi aprovado na Câmara dos Deputados e encontra-se no Senado, institui como pena alternativa para os crimes de trânsito a prestação de serviço público nas equipes de resgate e de socorro em acidentes, nos hospitais públicos de emergências e nas instituições de recuperação e reabilitação motora.

Segundo as associações de vítimas e alguns especialistas, o projeto de lei, tem três grandes virtudes.

A primeira delas é uniformizar em todo o país a aplicação das penas alternativas aos condenados no trânsito dando base legal e legítima às decisões judiciais.

A segunda, garantir à sociedade a compensação social pelo delito cometido, através da prestação de efetivo serviço em atividades públicas de extrema importância.

Por fim, conferir à penalidade um conteúdo pedagógico, através do contato cotidiano do condenado com as situações de dor e desespero de outras vítimas, que certamente influenciarão definitivamente no seu comportamento futuro como motorista.

TRÂNSITO

Homens mais distraídos que as mulheres

Segundo pesquisa, homens estão duas vezes mais propensos a bater o carro por distração do que as mulheres

Às mulheres que se cansaram de ouvir ofensas no trânsito, a revanche: os homens são piores motoristas e duas vezes mais propensos a bater o carro por distração, de acordo com uma pesquisa da seguradora de carros Santander, divulgada no jornal Daily Mail.

O levantamento constatou que apenas 5% das pessoas do sexo feminino causaram um acidente por não prestar atenção, contra 11% das do sexo masculino. Além disso, 30% deles e 20% delas confessaram quase colidir por não ficarem alertas.

Entre os motivos de distração estão ajustar o som do carro, comer, barbear, retocar maquiagem, ler livro. Beijar o passageiro e falar ao celular também figuraram na lista. Embora 96% admitiram que escrever mensagem ao volante é um comportamento perigoso, cerca de 20% disseram ter cometido o erro.

O estudo foi feito após a constatação de que os homens têm, em média, seis vezes mais pontos em suas carteiras do que as mulheres. Mas apesar das evidências de que o sexo masculino é mais "barbeiro" que o feminino, recentemente o Tribunal de Justiça Europeu decidiu que era injusto que eles pagassem mais pelo seguro de carro. Segundo a publicação inglesa, a partir de dezembro de 2012, o valor pago por ambos os sexos será o mesmo.

Plano Nacional de Ações de Redução de Acidentes é apresentado ao governo

No dia 29 de abril, a Associação Nacional de Transportes Públicos, o Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transporte, o Instituto de Engenharia se reuniram para finalizar o Plano Nacional de Ações de Redução de Acidentes como proposta brasileira para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020), instituída pela ONU.

O documento - elaborado com a contribuição de ministérios, secretarias, Poder Legislativo, órgãos públicos estaduais e municipais, além de ONGs e outras instituições da sociedade civil - constitui a proposta de estabilizar e em seguida reduzir em até 50% o número de mortos e feridos decorrentes de acidentes de trânsito.

Segundo informações disponibilizadas pela OMS - Organização Mundial da Saúde - como referência aos organizadores desta ação global (nos documentos Plano Mundial para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 e Conjunto de ferramentas para organizar os eventos de lançamento), os países que conseguiram atingir os maiores ganhos em segurança viária o fizeram com o envolvimento de todos os setores relevantes da sociedade.

Proposta estima a estabilização e consequente redução de 50% do número de acidentes.



O lançamento da Década, aconteceu no dia 11 de Maio, quando o governo federal, por meio dos Ministérios da Cidade e da Saúde, apresentou o Pacto Nacional para a Redução dos Acidentes de Trânsito. Segundo a presidente Dilma Rousseff, "o plano, com medidas para reduzir as lesões e mortes no trânsito, vai prever ações de fiscalização, educação, saúde, infraestrutura viária e segurança veicular. "Esta iniciativa está alinhada com a Resolução das Nações Unidas que proclamou o período de 2011 a 2020

como a década de ações para a segurança viária, com o objetivo de diminuir drasticamente os acidentes de trânsito em todo o mundo", disse a líder maior da nação brasileira.

Para o gerente de Educação no Trânsito da CET/SP, Luiz Carlos Néspoli, que também integra o grupo de trabalho, um dos aspectos mais relevantes do plano apresentado é a proposta de um sistema de gestão e de um observatório nacional sejam os mais importantes do Plano. "Nele, está sugerido que cada órgão do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) tenha um planejamento de ações locais que ataquem os principais fatores de risco: álcool, velocidade, avanço de sinal, ultrapassagens proibidas; e este planejamento local precisa ser conhecido pelo Observatório. É importante ter um sistema de gestão de informações, em especial a estatística de acidente de trânsito confiável, para servir como base para avaliar a evolução das ações", afirmou.

Além disso, Néspoli destaca a proposta de fortalecimento da gestão federal, com a criação da autarquia Denatran, ou até mesmo, como uma secretaria de um Ministério, já que é o órgão da coordenação do SNT.

I Seminário Catarinense de Segurança no Trânsito

Polícia Rodoviária Federal promove seminário para discutir década global pela segurança

Muito mais do que um problema catarinense, a violência no trânsito é um mal que assola todo Brasil e também outros países. A preocupação com essa temática alcança tamanha proporção que a Organização das Nações Unidas (ONU) decidiu intervir e proclamou o período entre 2011 e 2020 como a Década Mundial de Ações de Segurança no Trânsito. O objetivo principal é fomentar a reunião de esforços para conter a crescente tendência de vitimização em acidentes no trânsito.

Diante desse cenário e reconhecendo seu papel para a construção de um trânsito mais seguro, a unidade catarinense da Polícia Rodoviária Federal (PRF) está se organizando para promover o I Seminário Catarinense de Segurança no Trânsito.

Com o tema "Santa Catarina e a Década Mundial de Segurança no Trânsito: como o Estado pode tirar proveito dela", a intenção é discutir o problema sob uma ótica multifacetada e, assim, despertar nas pessoas a importância da responsabilidade que todos têm para a prevenção de acidentes e a preservação da vida no trânsito.

O evento, organizado pela 5ª Delegacia da PRF em Lages, será realizado nos dias 28 e 29 de junho no auditório



da Universidade do Planalto Catarinense (Uniplac).

Lançamento – No último dia 9 de maio, na Sede da 8ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal aconteceu o lançamento oficial do "1° Seminário Catari-nense de Segurança no Trânsito".

O seminário está organizado com base nos cinco pilares propostos pela ONU: gestão do sistema de trânsito, infraestrutura viária, segurança veicular, comportamento das pessoas e atendimento às vítimas

Dentre os palestrantes, já estão confirmados Raimundo Colombo, Governador do Estado de Santa Catarina; J. Pedro Côrrea, idealizador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito; e Carlos Alberto Guglielmi Eid, médico da Abramet.

As inscrições são gratuitas e podem ser feitas por meio do site <u>www.uniplac.net/transito</u>. Os participantes que tiverem frequência integral ao evento receberão um certificado.

Participe! Você pode fazer a diferença!

ESPAÇO LIVRE

Luiz Graziano *



TRANSPORTE COLETIVO DE QUALIDADE E QUANTIDADE SUFICIENTE PODE RESOLVER O PROBLEMA DO CAOS NO TRÂNSITO?

ivemos um tempo em que o caos no trânsito é provocado pela imprudência de motoristas estressados, sobretudo pelos constantes congestionamentos e filas.

Todo brasileiro sonha atingir 18 anos de idade, obter sua habilitação e comprar seu carro próprio. Acredita ele que assim adquirirá independência e não mais sofrerá com o caótico transporte coletivo.

É uma doce ilusão. O brasileiro está realizando seu sonho de comprar o carro próprio, mas não pode desfrutar porque está vivendo um inferno nas vias urbanas e rurais (rodovias). Os congestionamentos são uma constante e, infelizmente, a continuar esta venda crescente de veículos, a situação irá se agravar nos próximos anos.

Verifica-se que, em média, cada automóvel que entra na Ilha de Santa Catarina transporta uma ou duas pessoas. O automóvel é um meio de transporte eminentemente individual. Não há vias para tantos automóveis e não há estacionamentos para todos estes veículos.

A solução para este problema passa, necessariamente, por uma melhoria significativa do transporte coletivo, tanto em termos de qualidade quanto em quantidade.

As denúncias de excesso de passageiros nos ônibus que fazem o transporte intermunicipal de passa-

geiros entre Itajaí e Porto Belo/Tijucas, parando ao longo da BR 101 para embarque e desembarque, levaram a PRF a fiscalizar este tipo de transporte. Apesar dos ônibus estarem lotados nos horários de pico, poucas vezes a PRF pode fazer algo, já que a legislação do DETER (Instrução Normativa nº 07/ 1991) permite que estes ônibus transportem até 60% da lotação de passageiros sentados, em pé. Assim, a maioria destes ônibus possui capacidade para transportar 50 passageiros sentados e, em conseqüência, 30 passageiros em pé. Estes passageiros normalmente são transportados quando se dirigem ao trabalho ou no final de um dia de serviço, de forma totalmente desconfortável, sem qualquer segurança, em franca contradição aos princípios da dignidade humana e da segurança. Vale ainda lembrar que a legislação permite que os ônibus que fazem o transporte dentro da cidade transportem 100% da lotação de passageiros sentados, em pé. Assim, um ônibus com capacidade para 45 pessoas sentadas, pode transportar mais 45 pessoas em pé.

Uma fiscalização do DETER realizada recentemente no posto da PRF de Itapema confirmou esta situação e, questionados, os próprios fiscais do DETER afirmaram que esta legislação tem que ser alterada imediatamente, mas disseram que as empresas possuem grande influência política e econômica

e dificilmente a legislação será alterada.

Os passageiros não possuem outra opção de transporte e têm que se sujeitar a esta situação degradante. Além disso, a contradição da legislação é flagrante. Enquanto todos os veículos, em regra geral, devem possuir cinto de segurança para todos os ocupantes e crianças são obrigadas a serem transportadas em assentos especiais, neste tipo de transporte permite-se viajar em pé, sem as mínimas condições de conforto e segurança e este tipo de veículo está isento da obrigatoriedade do cinto de segurança.

Conclui-se, então, que não há qualquer incentivo para o transporte coletivo, somente fazendo uso dele aqueles quem não têm condições de adquirir o seu veículo próprio, o que servirá para agravar o problema do caos no trânsito.

O PASSAGEIRO DESTES ÔNIBUS SÃO MENOS IMPORTANTES DO QUE OS OCUPANTES DOS OUTROS VEÍCULOS OU ESTAS EMPRESAS ESTÃO ACIMA DOS PRINCÍPIOS DA LEI? SE TIVÉSSEMOS UM TRANSPORTE COLETIVO DECENTE, TERÍAMOS MENOS AUTOMÓVEIS CIRCULANDO E CAUSANDO TANTOS CONGESTIONAMENTOS?

* Este artigo foi escrito pelo Inspetor Luiz Graziano, Policial Rodoviário Federal, a pedido do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.



CARTAS

Ao Presidente

"Ao receber o Jornal O Monatran, ano 02, número 17, me deparo com a matéria sobre viabilidade para futura construção de um Centro Educacional de Trânsito. Como coordenador do Fórum Catarinense pela Preservação da Vida no Trânsito (FCPVT), fiquei muito feliz por esta conquista do MONATRAN. Quero pois, parabenizar aos atuantes colaboradores da diretoria desta corajosa entidade tão bem dirigida por V. Sa. Queremos ainda nos irmanar com V. Sa. para buscar alternativas para viabilizar este sonho acalentado há dez anos e colaborar no que for possível para sua efetivação."

End^o Edemar Martins - Coordenador do FCPVT

Convênio

"Confesso que senti uma pontinha de inveja ao saber que o Centro do MONATRAN será construído em Florianópolis. (rs) No entanto, não poderia deixar de externar minha satisfação por saber que um Centro importantíssimo como este será instalado dentro do nosso país. Parabenizo a todos e aproveito para desejar que esta iniciativa extrapole os limites territoriais de Santa Catarina e beneficie a todos nós."

Osmar Cunha – Brasília/DF

Trânsito na escola

"Fiquei muito feliz com a notícia do Centro de Estudos sobre o Trânsito. Espero que esta iniciativa motive outras ações como a obrigatoriedade da disciplina de trânsito no currículo escolar, desde a educação infantil."

Dalva Muniz – Florianópolis/SC

Outra Ponte

"Daqui a pouco, vão querer aterrar as Baías Norte e Sul até emendar a Ilha ao Continente. Porém, se não houver conscientização em prol do coletivo, qualquer iniciativa será ineficaz."

Luís Lima – Florianópolis/SC

MAZIRO MOTORISTA: DOCUMENTOS, POR FAVOR!

Quarta Ligação

"Também não acredito na eficácia da construção de mais uma ligação com a Ilha. Pra mim, a única solução é a reeducação comportamental da população. Afinal, só ela tem poder para cobrar um transporte coletivo de mais qualidade. Porém, antes, é necessário que as pessoas se convençam da necessidade de se deixar o carro na garagem."

Roberto Lavras - São José/SC

Símbolo Catarinense

"De fato, a Ponte Hercílio Luz é muito mais do que uma ligação entre a Ilha e o Continente. É um símbolo para todos nós catarinenses. Ainda bem que o governo do Estado tem consciência disso e vai continuar com as obras de restauração"

Ulana Borges - Jaraguá do Sul/SC

Congestionamento

"Tenho minhas dúvidas se um dia esse problema de congestionamento será resolvido em nossa capital. Enquanto não houver uma mudança de paradigmas, qualquer solução proposta será rapidamente desbancada pelo aumento da frota de veículos."

Carlos Brantes – Florianópolis/SC

Edifício-Garagem

"Apesar de curioso para conhecer a tecnologia desse tal edifício-garagem, acredito que o local escolhido para sua instalação vai incentivar que um número bem maior de carros acesse o centro, provocando ainda mais congestionamentos."

Sérgio Ricardo - Florianópolis/SC

Transporte Rodoviário

"Realmente é inaceitável que um país do tamanho do Brasil e com os recursos hídricos que possui, baseie seu transporte apenas no modal rodoviário. Espero que eu ainda viva para presenciar o dia em que nossos governantes irão resolver mudar de estratégia. No entanto, até 2016, pouca coisa deverá ser feita se não estiver relacionada com a Copa ou, posteriormente, com as Olimpíadas. O jeito é tentar viver saudável. (rs)"

Juliana Aparecida – Campo Grande/MS

Cultura da Paz

"Sem dúvida alguma, a opção pela paz não significa fraqueza. Além do fortalecimento do Estado e do Império da Paz, toda a sociedade sai fortalecida, em especial as gerações que estão por vir."

Tiago Alves – Joinville/SC

PARABÉNS, GOSTEI!

"Brilhante este trabalho dos senhores! A seara é imensa e a colheita, às vezes, é rala. A educação no trânsito fica cada vez mais complicada à medida que mais veículos são colocados em circulação num espaço com poucas chances de ser ampliado. Nossa bela Floripa poderia ser diferenciada das demais capitais insulares, se adotasse um sistema moderno de transporte marítimo como é em Veneza, Itália e Fort Lauderdelle, na Flórida. Anos atrás, um candidato esboçou esta ideia mas ninguém mais tocou no assunto. Será que é o mesmo caso de nossas estradas assassinas? Fabricantes de pneus descartando a ampliação da rede ferroviária, enquanto em outros países a modernização é uma constante neste transporte bem mais seguro. Abraços à todos."

Antonio Andre Soro - Lages/SC

Congratulação

"Parabenizo o Monatran pelas futuras instalações a serem construídas no Sapiens Parque. Parabéns, sucesso e contem conosco!"

Inspetor Leandro Andrade - NUCOM/SC - DPRF

Futuras Instalações

"Meu coração se encheu de alegria ao ler a matéria sobre o convênio com o Sapiens Parque. Ficarei na expectativa para que a construção do Centro de Estudos e Pesquisas sobre o Trânsito inicie o mais rápido possível. Parabéns a todos!"

Euclice Santos – Florianópolis/SC





BIKEBOYS se espalham pelas ruas (e rápido)

Magrelas ganham mercado de frete de SP com apelo sustentável e tempo competitivo

Já está virando moda! Segundo o Sindimotosp, hoje há 2 mil cicloboys (bikeboys) na capital paulista ante 200 mil motoboys. A explicação é simples: além de, em muitos casos, o bikeboy conseguir fazer a entrega em menos tempo que a moto, ainda existe o adicional de não poluir o ar e não acrescentar ruído à já ruidosa São Paulo.

De olho nesse mercado, a Carbono Zero Courier nasceu há pouco mais de cinco meses e já triplicou a sua equipe. "Nascemos com três bikers courier (nome preferido pelo ramo), agora já temos nove", diz Mambretti, chefe dos bikers. "Comparada a uma moto, que polui mais que carro, a bike evita a emissão de 72,9 gramas de CO2, segundo dados do departamento britânico de tráfego."

Dentre suas contas fixas, se destacam a BM&F Bovespa,



conquistada no final do mês de Abril. Helder Ribeiro, de 30 anos, vai ser o primeiro bikeboy a trabalhar no setor de malote da BM&F, que preferiu uma bike a ampliar seu quadro de três motoboys.

"Temos a meta de neutralizar nossas emissões de gases do efeito estufa até 2012, ter um bikeboy integra essa estratégia", explica a gerente de sustentabilidade da bolsa, Sonia Favaretto. "E poderemos ter mais."

Verde e eficiente - Foi também a preocupação ambiental que fez a empresa de soluções em tecnologia 24\7id substituir um dos seus quatro motoboys por um cicloboy. "Quando soube do serviço, fui logo atrás", diz o presidente, Ioshito Yagura, que é ciclista.

O que ajudou Yagura a convencer toda sua equipe que a iniciativa não era apenas "verde", mas eficiente, foi o tempo do profissional no trajeto da

Avenida República do Líbano até a Chucri Zaidan, ambas na zona sul. "Ele levou 31 minutos, enquanto o comum é o motoboy fazer em 1 hora", conta a diretora administrativa Vitória Hoffmann.

O titular dos pedais, Fabrício dos Santos Lima, de 28 anos, explica: "A bike permite mais mobilidade, dá para ir pelo meio-fio, se há muito trânsito, dá para descer e caminhar com ela pela calçada, fora que é mais

fácil estacionar." Quanto à convivência com seu par motorizado, garante que é tranquila. "Eles até dão passagem para a gente. Só taxista que acha que a gente está fazendo exercício", conta.

Corpo atlético - Exercício, aliás, é algo para o qual o bikeboy que se preze tem de estar preparado. Preparo físico, comer carboidrato e beber muita água são pré-requisitos.

LÁ TEM...

Estados Unidos - Os bicycle messengers ou bike couriers são comuns nos grandes centros americanos. A atividade é bastante antiga no país. Surgiu pouco depois da criação do velocípede, em 1860. Conta com associações como a New York Bike Messenger Association, que organiza até eventos.

Europa - Foi a partir da década de 1980 que a atividade ganhou mais expressão em cidades europeias, especialmente após campanhas de troca de combustíveis por pedaladas. Em Londres, os bikeboys são muito comuns.

Táxi terá mais importância no cenário urbano

Facilidade, custo, restrição veicular. Especialistas avaliam o uso do táxi e da carona como transportes individuais que ganharão espaço com o aumento do congestionamento urbano

Não é novidade para quem vive nos grandes centros urbanos do Brasil: está ficando caro andar sozinho de carro. Mas muitos não abrem mão do transporte individual. Quais as alternativas então? Carona e táxi são duas delas. "O táxi vai ter no futuro um papel importante. Não só pelas restrições de circulação, mas também pela facilidade de comunicação e proximidade", opina Rogério Belda, conselheiro da ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos.

Mil reais por mês em táxi parece muito. Mas não é.

Há três anos, o Cefipe (Centro de Estudos de Finanças Pessoais e Negócios) levantou todos os custos que incidem sobre um carro de R\$ 40 mil - impostos, gastos com manutenção e seguro, combustível, depreciação, rendimento se o dinheiro estivesse aplicado etc. – e conclui ser muito mais barato andar de táxi que de carro: as corridas de táxi custariam aproximadamente R\$ 1 mil por mês enquanto o custo mensal com veículo próprio é de cerca de R\$ 1.900.

A jornalista Milena Miziara é uma que faz uso constante do táxi. "Como posso ir a pé para meu trabalho e em meu prédio não tem garagem, seria muito caro manter um veículo para este ficar parado em estacionamentos", conta. Ela diz que em algumas situações faz falta não ter um veículo próprio, mas já encontrou alternativas. "Quando vou ao supermercado pego um táxi para trazer as compras e quando recebo visitas em casa eu alugo um carro", explica.

Mais que economia

Richard Darberá, autor do livro Ou vont les taxis (sem edição brasileira, traduzido por onde estão os táxis), analisa a história e o contexto atual do serviço de táxi e afirma que não é só preço que define seu uso. Para ele, rapidez no atendimento é fundamental e por isso o serviço de centrais de atendimento com uso de GPS estão atraindo cada vez mais clientes.

Rogério Belda explica que no Brasil algumas prefeituras já limitam o número de táxis que podem estar ligados a uma empresa de geoprocessamento para não virar monopólio. Quanto ao uso, Belda explica que há dois tipos de uso do táxi. Famílias que optam por ter apenas um carro na garagem no qual um dos membros faz o uso do táxi e também aqueles que são mais radicais e não têm nenhum carro. "Um veículo acaba sendo um membro da família porque também exige cuidados especiais, seguro, manutenção e às vezes precisa ir até no 'hospital'", brinca.

Projeto incentiva carona

Desde 2008, o projeto Carona Brasil batalha para implantar uma cultura de carona no Brasil por meio de um site que usa ferramentas de geoprocessamento para auxiliar os usuários a encontrarem a melhor carona para o seu trajeto. E tudo de graça. "A grande dificuldade é o problema da segurança. As pessoas ainda têm muito receio de dar e pegar carona com quem ainda não conhecem", diz Fernando De Bellis, um dos criadores do projeto. Ele explica que esse é o motivo de o site ter um sistema de verificação de CPF e RG, além de uma série de dicas de segurança aos usuários. "Até hoje, mais de dois anos

depois de ir ao ar, nunca tivemos nenhum incidente. Isso, em minha opinião, prova que dar carona é muito seguro e é a solução mais rápida e eficaz para o iminente colapso no transporte nas grandes cidades", afirma.

Mais de 15 mil pessoas já se registraram no site. Quase metade (49%) é habitante em São Paulo, onde o projeto surgiu, mas o projeto tem abrangência nacional. Além de proporcionar o encontro entre pessoas que podem dividir um carro, há também como dividir um táxi. A ferramenta de busca é a mesma, apenas se clica no ícone do táxi e coloca a origem e destino e a data, o resto o site faz sozinho. "Ele vai encontrar pessoas dispostas a fazer um trajeto semelhante e mostrar tudo num mapa, aí é só escolher com quem se quer dividir a corrida e mandar uma mensagem. Esse recurso é muito útil para idas e vindas de aeroportos, shows e eventos", conta De Bellis.

<u>Serviço</u>: para participar do Carona Brasil, acesse <u>www.caronabrasil.com.br</u>

Campanha de trânsito da ONU 'pinta' Cristo Redentor de amarelo

O Brasil aderiu à campanha da ONU (Organização das Nações Unidas) para reduzir pela metade, até 2020, o número de vítimas de acidentes de trânsito. A campanha foi lançada mundialmente no dia 11 de maio. No Brasil, o Cristo Redentor foi iluminado de amarelo, cor de algumas placas do trânsito.

De acordo com a OMS (Organização Mundial de Saúde), o trânsito mata, por ano, 1,3 milhão de pessoas e deixa cerca de 50 milhões de feridos em todo o mundo. "É exatamente para celebrar este lançamento mundial que o Cristo Redentor, a Torre Eiffel em Paris, a Muralha da China, a Times Square em Nova York e outros pontos do mundo vão ficar iluminados de amarelo", explicou o consultor da OMS no Brasil para a área de traumato-ortopedia, Marcos Musafir.

Em setembro, o governo anunciará um pacote de medidas para tentar atingir a meta proposta pela OMS. O Brasil é o quinto país no ranking mundial de acidentes de trânsito, atrás de Índia, China, Estados Unidos e Rússia.

De acordo com dados do Ministério da Saúde, 145,9 mil pessoas, vítimas de acidentes de trânsito, foram internadas no ano passado e tiveram tratamento coberto pelo SUS (Sistema Único de Saúde). Um custo de cerca de R\$ 187 milhões. Dos acidentados, 78,3% eram homens e

a maioria das pessoas internadas no período tinha entre 15 e 59 anos. A região Sudeste concentrou quase metade dessas internações (44,9%).

As estatísticas revelaram ainda que, para cada grupo de 100 mil brasileiros, 76,5 foram internados em 2010 em decorrência de acidentes de trânsito. As maiores taxas estão entre motociclistas: 36,4 vítimas para cada 100 mil habitantes.

O ministro da Saúde, Alexandre Padilha, disse que o país vive uma epidemia de acidentes envolvendo motociclistas. "O pacto de hoje é para conscientizar estados e municípios. Na saúde, vamos reforçar as ações de vigilância, de organização da rede de atenção de urgência e emergência. O mais importante é que a gente possa ter regras e maior fiscalização", disse.

Padilha defendeu ainda a aprovação de leis que estabeleçam metas de redução de acidentes de trânsito para estados e municípios e que determinem, inclusive, a redução de repasses financeiros para quem não alcançar os objetivos. "Pintar a faixa de pedestre é mais barato do que ter que atender pessoas no pronto-socorro", afirmou.

O ministro das Cidades, Mário Negromonte, cobrou o endurecimento das penas para infratores no trânsito. Ele acredita que o país é capaz, na próxima década, de alcançar a meta proposta pela OMS e reduzir pela metade o número de mortes por ano, das atuais 38 mil para 19 mil mortes por ano. "Queremos fazer um PAC [Programa de Aceleração do Crescimento] pela vida", concluiu.







