KOERICH
Gente Nossa

Por um trânsito seguro

Sentido Obrigatório
PARE Pare
Proibido Pedestre

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - AGOSTO 2011 - ANO 02 - NÚMERO 21

Seminário em Santa Catarina discute Segurança no Trânsito

A unidade de Santa Catarina da Polícia Rodoviária Federal promoveu, em Lages, na Universidade do Planalto Catarinense, o I Seminário de Segurança no Trânsito. O evento, que teve a participação de mais de 400 pessoas, aconteceu nos dias 28 e 29 de julho. Despertar nas pessoas a importância da responsabilidade para prevenção de acidentes e a preservação da vida no trânsito foram os temas mais abordados. **(Páginas centrais)**

IPPUJ e **CONURB** desenvolvem campanha por mais **EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO,** em Joinville

Página 6

Governador Raimundo Colombo busca recursos junto ao BNDES para o programa **"Caminhos do Desenvolvimento"**

O programa atenderá também a revitalização de 1.2 mil quilômetros de estradas, consideradas pontos críticos do trânsito catarinense. (Página 4)

NOVA LEI EM CAMPO GRANDE/MS

Usuário de mototáxi é obrigado a usar touca

Página 13

Obras do Elevado Rita Maria

Prefeitura da Capital promete intensificar trabalhos para entregar obra antes do prazo. (Página 4)

Ministério das Cidades e Denatran lançam nova Campanha de Trânsito

Página 3

EDITORIAL

Sinal de alerta

É sabido que o Brasil tem uma das mais revolucionárias legislações de trânsito de todo o mundo. Mas isso, infelizmente, não tem impedido que o número de acidentes, vítimas e óbitos venham aumentando a cada feriado prolongado. O trânsito já é a principal causa de morte de jovens no país e o Brasil, segundo a ONU, é o quinto país com mais acidentes no mundo.

Entretanto, uma nova estatística da violência no trânsito convida a todos a uma profunda reflexão sobre o setor. Os casos de invalidez provocados por acidentes nas ruas explodiram. Eles já são a principal causa de indenizações pagas pelo Seguro Obrigatório, o conhecido DPVAT. A confirmação veio no balanço mais recente feito pela seguradora que administra o DPVAT e mostra um crescimento anual assustador.

No primeiro semestre deste ano, foram pagas 107.403 indenizações por invalidez decorrente da violência sobre rodas. Elas representaram 65% de todas as indenizações concedidas. Desde que as estatísticas começaram a ser feitas, nunca este índice foi tão alto. Em 2010, elas representaram 60%; em 2009, 46%, 2008, 32%, e em 2007, 31%. No ano passado, foram pagas 151.588 indenizações por invalidez.

O crescimento da frota de motocicletas é apontado como a principal razão para o aumento no número de acidentes. No Brasil, as motos respondem por 27% do total de veículos. Em alguns estados do Nordeste, essa proporção, entretanto, chega a 60% da frota total. Ou seja, o aumento do número de motocicletas está puxando as estatísticas de acidentes para cima.

A falta de educação no trânsito continua sendo a maior causa de acidentes. Foram gastos, nos primeiros seis meses deste ano, R$ 1,1 bilhão com o pagamento de indenizações a vítimas de trânsito. Outro dado alarmante é que o Brasil pode interromper uma sequência de três anos de queda nas indenizações por morte.

Elas passaram de 66 mil, em 2007, para 50 mil em 2010. Mas, se o ritmo do primeiro semestre se repetir nos próximos seis meses, as indenizações por morte vão passar de 52 mil. Nos casos de morte, a maioria das vítimas é pedestre (44%). Já no total de indenizações pagas (morte, invalidez e despesas médicas), o motorista aparece como principal vítima (43%). A maioria é de jovens entre 15 e 34 anos.

Até quando vamos assistir inertes a toda esta violência? É preciso dar um basta! Mais fiscalização e ensino de trânsito nas escolas já!

NOTAS E FLAGRANTES

Prefeito lituano “atropela” carro parado em local proibido

Youtube

O prefeito de Vilna, capital da Lituânia, decidiu levar ao extremo sua campanha contra os motoristas que estacionam ilegalmente na faixa dos ciclistas. Arturas Zuokas entrou em um veículo militar blindado e passou sem piedade por cima de uma Mercedes-Benz S-Class - que ficou completamente esmagada.

“Eu cansei destes motoristas que estacionam seus carros de luxo em faixas de ciclistas e de pedestres. Este tanque é uma boa ferramenta para resolver o problema de estacionamento em local proibido”, diz o prefeito.

De terno e camisa, um figurino um tanto estranho para um tanque, Zuokas sorri todo o tempo. Ele chega a cumprimentar o dono do veículo com um aperto de mão e até ajuda a varrer os cacos de vidro da Mercedes que se espalharam pela via.

A “façanha” foi filmada para um programa de TV sueco “99 coisas que você deve fazer antes de morrer”. O vídeo foi publicado na página da Prefeitura de Vilna.

Veja o vídeo no site do Monatran - ***www.monatran.org.br***

Cidade vai multar pedestre que envia torpedos

A partir de agosto, a polícia da cidade de Filadélfia, nos Estados Unidos, vai multar pessoas que enviam mensagens de texto via celular (SMS) enquanto caminham pelas ruas, segundo informou o site de notícias local CBS Philly. A publicação aponta que a decisão faz parte do programa “Ofereça respeito, receba respeito”, cujo objetivo é reduzir o número de acidentes e punir pessoas que não respeitam regras de trânsito – sejam elas condutores ou pedestres.

O projeto foi lançado oficialmente em maio deste ano, a partir de reclamações sobre pedestres que atravessam ruas e ciclovias sem prestar atenção à sinalização e, por isso, causam acidentes. As autoridades locais informaram que o valor das multas, que gira em torno de 120 dólares, será utilizado para sustentar a iniciativa durante três meses. A nova regra também será aplicada nos casos de usuários de *smartphones* e *tablets* que estiverem utilizando aplicativos sem olhar para onde vão. Se oferecer bons resultados, o programa deve ser estendido por mais dez meses. A publicação aponta que os ciclistas também estão na mira das autoridades – que já distribuíram mais de 600 advertências por falta de respeito à sinalização e trânsito ilegal pelas calçadas.

Flagrante captado na Beira-Mar Continental. Sem fiscalização, motociclista reboca ciclista, desafiando o perigo. Embora não exista legislação específica quanto à situação flagrada, o ato de "rebocar" a bicicleta pode ser enquadrado como infração de trânsito através da aplicação dos Artigos 201, 204 VI e 244 VII do CTB.

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) 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

Multiplicar ideias para poupar vidas

Muito mais do que um problema catarinense, a violência no trânsito é um mal que assola todo o 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, buscando reduzir em até 50% das mortes ocasionadas pela violência no trânsito nos próximos 10 anos.

Em âmbito nacional, gostaria de destacar o lançamento da campanha pela redução da violência no trânsito "PARE, PENSE, MUDE" uma iniciativa do Ministério das Cidades, por meio do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, que faz parte do movimento PARADA – Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito e está totalmente enquadrada na meta firmada com a OMS – Organização Mundial da Saúde.

Nós do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito fizemos questão de aceitar o convite para sermos parceiros desta campanha de conscientização e, por isso, estamos divulgando suas peças publicitárias em nosso site e jornal, convidando a todos que participem dessa corrente do bem e divulguem os materiais disponíveis no seu site cidades.gov.br ou twitter.com/MinCidades

Já em Santa Catarina, gostaria de ressaltar o seminário promovido pela unidade catarinense da Polícia Rodoviária Federal, que discutiu como o Estado pode tirar proveito da Década Mundial de Segurança no Trânsito 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.

Sem se conformar em ser apenas mais uma espectadora dessa tragédia que nos assola, a PRF/SC oportunizou a mais de 400 participantes - envolvidos e interessados em um trânsito mais seguro - a possibilidade de se tornarem multiplicadores dos conhecimentos ali apresentados. Ademais, está sendo redigida uma carta de recomendação com as proposições advindas das discussões realizadas durante o seminário, que será entregue ao Governador do Estado e demais autoridades estaduais e federais, no próximo mês de Setembro, durante a Semana Nacional do Trânsito.

Parabenizamos a todos os envolvidos por estas duas iniciativas e ficamos agora na torcida para que cada cidadão, uma vez em contato com informações que tornem nosso trânsito mais seguro, passem a ser multiplicadores dessas ideias, a fim de poupar vidas. Sem nos esquecermos jamais de que o nosso exemplo é o discurso mais claro. Afinal, como diz o slogan da campanha do Denatran, "o trânsito só muda quando a gente muda".

Vamos mudar juntos!

Ministério das Cidades e Denatran lançam nova CAMPANHA DE TRÂNSITO

Com o objetivo de reduzir as ocorrências de trânsito, o Ministério das Cidades, por meio do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, lançou mais uma campanha nacional pela redução da violência no trânsito: a PARE, PENSE, MUDE.

A iniciativa faz parte do movimento PARADA – Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito e está enquadrada na meta firmada com a OMS – Organização Mundial da Saúde. Preconizada pela Assembléia Geral das Nações Unidas para a Década de Ações para a Segurança no Trânsito (2011–2020), a meta prevê uma redução em até 50% das mortes ocasionadas pela violência no trânsito nos próximos 10 anos.

A campanha PARE, PENSE, MUDE teve início dia 30 de junho com o objetivo de conscientizar todos os brasileiros sobre a necessidade de mudança do comportamento das pessoas no trânsito. A mudança de atitude de cada um pode fazer do trânsito um espaço de convivência mais pacífico e seguro.

Pesquisas do Ministério das Cidades indicam que a atitude normal das pessoas é culpar os demais pelos problemas no trânsito. De acordo com as 2.000 entrevistas, 3 em cada 4 brasileiros se enxergam como solução, em vez de problema no trânsito. E consideram não ser necessário mudar suas atitudes.

Observa-se que a maioria dos problemas é atribuída às práticas dos "outros" e quase nunca à própria conduta ao volante, nas ruas e calçadas. Apenas quando indagados de forma objetiva sobre certas atitudes (como o uso do cinto no banco traseiro, o respeito aos limites de velocidade, a preocupação em beber e dirigir, o uso da faixa de pedestre, etc.) é que alguns reconhecem falhas e passam a se ver mais como problema do que como solução.

Apenas os motoristas de carro veem em seus iguais o "principal adversário". Ciclistas e motociclistas acham que a culpa costuma ser dos motoristas de carro. Já os motoristas profissionais culpam os ciclistas.

Segundo o Ministro das Cidades, Mário Negromonte, "para melhorar o comportamento no trânsito é preciso da sensibilização de toda a sociedade e dos agentes públicos".

O conceito da campanha é: "O trânsito só muda quando a gente muda".

A iniciativa contará com comerciais veiculados nas TVs, rádios, anúncios em revistas e internet e redes sociais.

O Ministério também considera importante ocupar os espaços exteriores de grande circulação de pessoas e veículos. Para isso estão programadas mensagens educa-tivas nos postos de gasolina, pedágios, paradas de ônibus, parabrisas de taxis e ônibus e outdoors em avenidas e estradas para orientar os motoristas que sairão de férias.

O Ministério das Cidades também disponibiliza o endereço **www.rotasdascidades.com.br**, que traz informações sobre roteiros e condições das rodovias.

Governador busca R$ 470 milhões para o programa “Caminhos do Desenvolvimento”

Financiamento do BNDES pode sair em até 8 meses

Antônio Carlos Mafalda / SECOM

Em audiência no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, no dia 5 de agosto, no Rio de Janeiro, o governador Raimundo Colombo tratou sobre o investimento de R$ 470 milhões, através de financiamento, para o programa “Caminhos do Desenvolvimento”, que vai atender as áreas de logística, infraestrutura e segurança pública. Após a conversa com o presidente do BNDES, Luciano Coutinho, Colombo disse estimar um prazo de até 8 meses para que a resposta seja dada ao Governo do Estado, que complementará com mais recursos na ordem de R$ 60 milhões.

O programa, que será avaliado pela equipe técnica da instituição, podendo ocorrer modificações, contempla a instalação da rede de fibra óptica a 153 municípios de baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Na área da infraestrutura serão revitalizados 1,2 mil quilômetros de estradas, identificados como os principais pontos críticos das rodovias do estado. A segurança pública também está contemplada no programa, com a criação de 1.732 novas vagas em presídios.

O programa “Caminhos do Desenvolvimento” tem o prazo de execução de três anos, a partir da aprovação do financiamento, e está subdividido nas linhas “Caminhos da Modernidade”, “Novos Caminhos Catarinenses”, “Caminhos da Mobilidade Urbana” e “Caminhos da Justiça e Cidadania”. O governador Raimundo Colombo afirma que o projeto se enquadra nas leis de financiamento e agora se encaminha aos trâmites de administração interna.

Em nota, o BNDES informou que viu o conjunto de medidas com “bons olhos”. O plano foi desenvolvido em cinco meses, e a estimativa é de que seja totalmente implantado ainda neste governo.

Para o economista Robson Gonçalves, da Fundação Getúlio Vargas, se o governo já divulgou o programa, é porque há indícios de que o empréstimo será aprovado. “Geralmente, quando se ventilam essas informações, é porque já teve uma história de conversas antes”, disse Gonçalves.

O economista explica ainda que a solicitação de um valor alto pode ser uma estratégia para que se consiga a verba esperada, que pode ser, por exemplo, 20% menor do que o solicitado. De acordo com ele, um programa de investimento em tantas áreas - que vão da instalação de fibra ótica à construção de presídios - é menos comum, mas não pioneiro, e mostra a articulação do governo.

ELEVADO RITA MARIA: Obras em ritmo acelerado

Apenas quatro meses após o início das obras, a construção do elevado Rita Maria já está num estágio avançado e dá uma cara nova à paisagem do Centro de Florianópolis.

A obra, que pretende acabar com os congestionamentos enfrentados por quem entra na Ilha e segue em direção à Avenida Beira-Mar Norte, já está na segunda concretagem de três, da terceira e última etapa de concretagem da pista.

Depois de concluída esta etapa, ficarão faltando ainda os muros de contenção, o asfaltamento da pista e outros detalhes da construção do elevado em si, que devem ser acabados até o final do ano.

Segundo o fiscal da obra, engenheiro Rafael Hahne, depois de terminado o elevado, o trânsito será desviado para cima dele, a fim de facilitar a construção dos acessos e a conclusão do sistema viário do entorno, previstas para julho de 2012.

Executada pela empresa Sulcatarinense, a obra foi orçada em cerca de R$ 8,2 milhões, terá oito metros de largura e 390 metros de comprimento.

A Secretaria de Obras estima que aproximadamente 70 mil veículos serão beneficiados por dia ao não precisarem parar no semáforo da Avenida Paulo Fontes. Além disso, se o clima colaborar, há a expectativa de que a obra seja totalmente concluída antes de julho do ano que vem.

Jose Roberto de Souza Dias *

Transporte multimodal, já!

Governos democráticos vêm apresentando uma dificuldade cada vez maior de exprimir a vontade do cidadão. Impõem medidas, sempre confiantes na infalibilidade de seus desejos, na tecnicidade de suas decisões ou, simplesmente, em razão de seus interesses particulares.

Imperceptivelmente, como sempre ocorre com as mudanças, as estruturas de poder vão sendo contestadas, quando não representam a verdadeira vontade das sociedades que dizem ou que pretendem representar.

Não percebem, entretanto, que os tempos são outros, que o cidadão está mais informado e vigilante e exige participação, quando se trata de ações que afetem o seu cotidiano e o de sua família.

Já se foi o tempo em que os governantes podiam tomar decisões isoladas, sem consultar os eleitores contribuintes, principalmente quando recursos vultosos estão envolvidos ou a vida do cidadão possa ser afetada diretamente.

Florianópolis, capital de Santa Catarina, é uma da mais lindas cidades brasileiras de médio porte. Ultimamente essa beleza pode ser admirada com calma em vários pontos da ilha e do continente, em razão dos enormes congestionamentos que se formam nos horários de pico da manhã, da tarde e de início da noite.

O governo catarinense, preocupado com o problema, anunciou a construção de uma quarta ponte ligando a ilha ao continente. Na verdade trata-se de uma terceira, pois a primeira é um tipo de ponte museu há décadas fechada ao trânsito. A obra, inicialmente orçada em 900 milhões de reais necessitará do maior aterro já construído na Grande Florianópolis. Desde já se preveem várias dificuldades, inclusive ambientais e legais, uma vez que se pretende pagar parte da obra com a área proveniente do próprio aterro.

Mas este não é o problema principal. A ponte seguramente não resolverá o problema de congestionamento da Grande Florianópolis. Fruto de uma visão de curtíssimo prazo, apenas transferirá o congestionamento de um lado para o outro da ponte, agravando ainda mais a trafegabilidade das ruas e avenidas da Ilha e do Continente.

A impressão que se tem é que os técnicos não foram consultados. É senso comum na área técnica que em cidades de médio porte a tendência é aumentar os congestionamentos quando simplesmente se alargam ruas ou se constroem obras de arte sem complementá-las com outros benefícios viários. Por uma razão muito simples, estimula-se a demanda reprimida dos que mantinham os seus carros na garagem para não enfrentar os congestionamentos e dos novos veículos que certamente entrarão em circulação.

Santa Catarina, de marcha ré na História, volta para os idos de 1920, quando Washington Luís afirmava que governar é construir estradas. Não importa se estrada ou ponte, no século XXI governar é, entre outras coisas, possibilitar um transporte público de qualidade, nos padrões internacionais de eficiência, segurança, higiene, respeitando o meio ambiente, oferecendo uma opção ao transporte individual e poluidor.

Foge ao compreensível uma ilha, com parte significativa banhada por águas calmas, não possuir um transporte público marítimo de qualidade, como ocorre em várias partes do mundo, inclusive no Brasil, onde a conexão Rio de Janeiro a Niterói é mais do que um bom exemplo.

Uma área metropolitana de porte médio, como a Grande Florianópolis, não pode insistir em privilegiar o transporte individual e a permitir que o ônibus seja a única alternativa para os seus moradores.

As experiências urbanas em todo o mundo e no Brasil especificamente, demonstram que a multimodalidade é a única forma para alavancar o desenvolvimento de uma cidade. Monopólios são coisas do passado, de uma época em que as pessoas pouco se deslocavam.

Além do transporte marítimo público é necessário implantar o metrô leve, tipo monotrilho, que existe há mais de cem anos e hoje circula em cerca de cinquenta cidades do mundo.

O monotrilho utiliza pneus em vez de rodas de ferro, trafega em um único trilho de concreto ou metálico e pode ter composições de quatro a oito vagões e são mais leves e silenciosos que os do metrô e VLT.

Este tipo de modal corre a uma altura de doze metros e os trilhos vencem vãos de trinta metros o que torna a construção muito mais leve e transparente do que as vias elevadas comuns. Suas linhas arrojadas e futurísticas valorizam as regiões por onde passa e compõem com o meio ambiente um quadro de exuberância, não interferindo com a dispersão dos poluentes gerados pelo tráfego de automóveis que podem continuar circulando embaixo.

Laurindo Junqueira Filho, da SPTrans, afirma que é o único meio de transporte existente que a via tem largura inferior à do veículo que, de certa forma, anda como que abraçado a esta.

Em comparação a outros meios de transporte terrestre, exige menos desapropriações, seu custo de implantação equivale a um terço do metrô e sua construção é rápida com baixo índice de interferência na vida da cidade. Sua construção leva a metade do tempo do metrô.

A ligação Continente Ilha poderia perfeitamente ser feita pela Ponte Hercílio Luz, a um custo muito inferior ao da construção de uma nova ponte, sem a necessidade de realizar um super aterro, evitando-se dessa forma, possíveis riscos ao patrimônio ambiental.

Evidente que a implantação do metrô leve, monotrilho, pressupõe a requalificação do sistema de ônibus que terá ampliado seu leque de ação, pois somente este, tem a capacidade de prestar o serviço complementar porta a porta, levando seu usuário até o destino final.

O monotrilho por suas características pode entrar dentro dos shoppings, das universidades, dos estádios e de outros centros de demanda de passageiros. As estações, terminais e pátios de manobra exigem uma mão de obra específica que será formada na região da Grande Florianópolis, o que significa um aumento substancial de vagas no mercado de trabalho. Por outro lado, estimulará a indústria catarinense nos diversos ramos de atividade. Podendo, inclusive desenvolver seus laboratórios de pesquisa científica e técnica junto ao Sapiens Parque, na região de Canasvieiras.

Neste início da segunda década do século XXI, na era das redes sociais com rápidas mobilizações populares em todo o planeta, é um equívoco interferir na vida das pessoas sem lhes oferecer a oportunidade de participar na construção de seus próprios caminhos. Transporte público é assunto muito sério para ser pensado, planejado e implantado por técnicos e governantes à revelia dos principais interessados, os cidadãos catarinenses. Em assuntos como este, necessário se faz uma consulta popular que vá muito além de uma simples audiência pública.

* *Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, Professor Adjunto da UFSC, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes 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.*

JOINVILLE

IPPUJ e CONURB desenvolvem campanha por mais **EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO**

O representante comercial Jacson Pereira, 27 anos, é realista. Ele sofre como pedestre ao tentar atravessar a rua, mas afirma que como motorista também não para nas faixas de segurança. “Falta educação, tanto do pedestre que não espera o sinal fechar para os carros, quanto dos motoristas que não param em faixas e não dão prioridade nem para os mais velhos”.

A diretora-presidente do Instituto de Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville (Ippuj), Roberta Schiessl, concorda: “ainda é raro ver os carros darem preferência para o pedestre”. Aliás, ela acredita que a maioria dos motoristas que circulam pelas ruas de Joinville não respeita as regras de boa conduta no trânsito, principalmente em relação às faixas de segurança. “Analisamos os pontos mais críticos no trânsito. Vimos que havia locais bem sinalizados. O que falta é respeito e educação”, acredita.

No entanto, toda esta falta de educação está com os dias contados. O Ippuj e a Companhia de Desenvolvimento e Urbanização (Conurb), estão desenvolvendo uma campanha que promete reverter este quadro e evitar muitas tragédias. A intenção é lançar após a Semana Nacional do Trânsito, entre 18 e 25 de setembro. A ação será focada no programa do Ministério das Cidades, chamado Pacto Nacional pela Redução de Acidentes – Parada, que tem como slogan “Pare, pense, mude”. A iniciativa será adaptada à realidade joinvilense.

A ideia é levar os agentes de trânsito às ruas para orientar os motoristas, focar a campanha nas faixas de segurança e explicar para motoristas e pedestres os cuidados que eles devem ter nesses locais. Os **trabalhos de conscientização** também devem passar pelas escolas, com orientações e distribuição de folhetos explicativos.

Para começar efetivamente a campanha, a prioridade será a pintura e a revitalização das faixas de segurança. “Muitas delas estão apagadas. Precisamos realizar este trabalho para dar o exemplo”, diz a diretora-presidente do Ippuj, Roberta Schiessl.

Desde o começo do ano, foram revitalizadas 159 faixas de pedestres em Joinville, mas ainda há muito o que fazer. “O trabalho de pintura de faixas é diário. Há uma equipe somente para isso”, destaca o presidente da Conurb, Francisco de Assis Nunes.

Ainda nesta etapa de elaboração da campanha, Ippuj e Conurb procuram parceiros, como entidades empresariais e sociais, para ajudar nas orientações e patrocínio da ideia, com a distribuição de camisetas, adesivos e, quem sabe, até bonés da campanha.

Década de Ação pela Segurança no Trânsito

Proposta de plano nacional para reduzir o número de vítimas no trânsito deverá ser concluída em agosto.

Os debates no Comitê para a formulação do plano foram iniciados na 10ª Reunião Ordinária do órgão colegiado, em 12 e 13 em julho, em Brasília. Nessa ocasião, um documento produzido em abril por membros da ANTP e por representantes de diferentes organizações, entre as quais, o Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes (Cedatt) e o Instituto de Engenharia – esforço com a participação de mais de 50 especialistas de diversas entidades do setor – foi considerado como base para a formulação do plano nacional.

Grupos de trabalho - Para discutir o texto, nessa reunião do Comitê, em julho, foram constituídos os grupos de trabalho concernentes aos ‘pilares de ação’ consignados na proposta governamental por recomendação da ONU: Fiscalização, Educação, Saúde, Infraestrutura e Segurança Veicular, e um sexto ‘pilar’, nascido da proposta da ANTP e que se refere à área de Gestão. Os grupos trabalharam nos dois dias da reunião, porém, houve tempo somente para apresentações dos resultados referentes a quatro pilares; os resultados dos grupos sobre Educação e Gestão foram debatidos em uma reunião posterior. Uma vez definido pelo Comitê, o documento deverá seguir para o ministro das Cidades, Mário Negromonte, para que seja oficializado pelo governo até a Semana Nacional de Trânsito, em setembro próximo.

Documento - A ANTP e as entidades concluíram e passaram a divulgar o seu documento nos primeiros dias de maio. Depois do lançamento, em 11 de maio de 2011, da Década Mundial de Segurança Viária - 2011/2020, convocada pela ONU e à qual o Brasil aderiu, a ANTP e organizações do setor continuam divulgando o documento com propostas para que o País enfrente, de forma efetiva e imediata, a grave realidade das ocorrências de trânsito.

O documento apresenta 44 propostas concretas de ação imediata – com objetivos, forma de implementação, metas físicas, cronograma de execução e parcerias recomendadas –, referentes a seis objetivos estratégicos, que cobrem todos os aspectos envolvidos na questão do trânsito: gestão do sistema de trânsito, fiscalização, educação, saúde, segurança viária e segurança veicular.

No Brasil, estima-se, o trânsito mata cerca de 37 mil pessoas por ano, ferindo e incapacitando em torno de outras 400 mil, com custos superiores a R$ 30 bilhões anuais para os cofres públicos, as empresas e as famílias, sem contar todo o luto e o sofrimento.

Ildo Raimundo Rosa *

O pedestre e o Código de Trânsito Brasileiro - CTB

O Código de Trânsito Brasileiro desde sua aprovação tem ensejado uma ampla discussão em torno do papel do pedestre no chamado "espaço público" onde, nas áreas centrais o trânsito de veículos, mesmo sem as características geométricas adequadas, transforma antigas ruas em vias arteriais, elevando a margem de risco dos pedestres que compartilham um mesmo espaço urbano.

A Associação Brasileira de Pedestres (Abrape) tem apresentado propostas que, infelizmente, não foram devidamente divulgadas, mas que certamente demonstram pertinência e conhecimento para a tomada de novas decisões.

Dentre as propostas apresentadas, a de classificar as infrações em dois tipos é realmente interessante, que passariam a compor as infrações que implicam em risco de vida e as que não a ameaçam. As primeiras cometidas por veículos em movimento e as segundas com ele parado.

As multas mais graves seriam uniformizadas em todo o país, as demais estariam previstas em lei, através da definição de valores mínimos, associados muitas vezes as realidades viárias pré-existentes em cada estado.

Contudo, existe todo um contexto legiferante no Brasil que acaba contribuindo para situações inéditas, onde muitas vezes determinadas normas jurídicas simplesmente são tratadas como as que "não colaram".

A fiscalização é retirada e simplesmente considera-se como uma lei inexistente.

Por outro lado, por vezes são estabelecidos limites de velocidade que, mesmo tendo o respaldo técnico para sua concessão, não condizem com as condições do número de acidentes ocorridos no local, adensamento das margens e até do comportamento dos motoristas.

As classificações de via comum e via arterial deveriam ser antecedidas de um estudo preliminar que estabelecesse claramente a largura das calçadas, a existência do canteiro central, tudo compatível com sua nova condição de trafegabilidade.

Hoje, nas grandes cidades brasileiras, avalia-se a tarifação de circulação de veículos, algo já aventado especialmente na cidade de São Paulo sem, contudo criar-se uma estrutura mínima de transporte público que absorva essa nova demanda.

Alguns estudiosos defendem que, o uso dos espaços públicos deveria ter o mesmo tratamento adotado na prestação dos serviços de água, luz e energia, onde o consumidor paga pelos serviços efetivamente prestados.

Talvez as maiores dificuldades advenham da aparente impossibilidade de mensurar o serviço prestado, o que poderá ser superado com a adoção de tecnologias que permitam tal procedimento.

Os maiores questionamentos dizem respeito à justiça de tal procedimento que afetaria os mais pobres, contudo, os valores arrecadados com a medição poderiam ser destinados para a melhoria do transporte público, inclusive com a redução das tarifas.

Enfim, presumo que mais que ousar é necessário criar condições efetivas de dar um melhor encaminhamento aos nossos, hoje aparentemente insolúveis, problemas de mobilidade urbana, que acabam comprometendo nossa própria qualidade de vida.

* *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.*

Ter carteira de habilitação não significa ser bom motorista

Desinformado e mal-educado, o condutor brasileiro insiste em criar suas próprias regras e, por isso, causa acidentes

Estudo do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito (INST) demonstra como o ser humano corre perigos que poderiam ser evitados se não fosse nossa teimosia em achar que o ruim só acontece com os outros.

O albatroz mergulha à velocidade que mais lhe convém para apanhar um peixe. O morcego dá guinchos ultrassônicos para descobrir se está perto ou longe de um obstáculo. Mas o homem, cujo organismo não tem nenhum velocímetro embutido, depende praticamente só dos olhos para calcular se corre perigo quando dirige seu automóvel. Diariamente, milhões de pacatos cidadãos ligam o motor do automóvel e saem de casa rumo às estatísticas, transformados em verdadeiros monstros atrás do volante. Por isso, diz o estudo: ter carteira de habilitação não significa ser bom motorista.

Por mais que se tenha esforçado nas aulas da autoescola, ao enfrentar o complicado trânsito da cidade ou mesmo uma estrada movimentada, o condutor precisa entender que a experiência ensina a dirigir melhor, mas o respeito ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e, principalmente, ao próximo, é atitude cotidiana. Por esta razão, no dia 25 de julho, quando é comemorado o dia do motorista, órgãos de trânsito aproveitam a data para conscientizar a sociedade da necessidade de restaurar a paz no trânsito.

Na visão do presidente da Associação dos Psicólogos de Trânsito do Ceará, José Wagner Paiva, não existe cidadão educado somente para o trânsito, e sim para a vida. "Aí se inclui o respeito ao meio ambiente, às leis em geral e não querer levar vantagem em tudo", salienta.

A diretora da Escola de Educação para o Trânsito do Detran-CE, Ana Cláudia Reis Sales, destaca que educar e conscientizar a criança desde cedo é uma das saídas a longo prazo para reduzir as tristes estatísticas. Por isso, o órgão mantém uma escolinha para o futuro condutor. Por dia, 100 crianças são orientadas a serem bons motoristas.

PRF promove seminário para dis

Mais de 400 pessoas participaram do I Seminário Catarinense de Segurança no Trânsito, realizado nos dias 28 e 29 de julho, na Universidade do Planalto Catarinense, em Lages/SC.

Promovido pela unidade catarinense da Polícia Rodoviária Federal, o Seminário discutiu como o Estado pode tirar proveito da Década Mundial de Segurança no Trânsito 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.

Para tanto, o evento foi 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. Além de contar com a participação de autoridades no assunto como: o Procurador Geral de Justiça do Estado, Lio Marin; o deputado Hugo Leal, autor da Lei Seca; o idealizador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, J. Pedro Côrrea; o médico da Abramet, Carlos Alberto Guglielmi Eid; o engenheiro do Labtrans da UFSC, Hélio Goltsman; o analista técnico do CESVI Brasil, Gerson Burin; o psicólogo do Laboratório de Comportamento Humano da UFSC, Roberto Cruz; e o Inspetor da PRF/SC, Magno Júnior.

Na ocasião, J. Pedro Correa discorreu sobre a grande oportunidade de se aproveitar a Década para desencadear várias ações capazes de mudar o cenário trágico das estradas catarinenses. “Basta colocarmos em prática o que já sabemos, basta ter vontade de política para pôr em real funcionamento os instrumentos disponíveis relativos à segurança no trânsito”, afirmou o especialista em sistemas de segurança no trânsito.

Seguindo este mesmo direcionamento, o Procurador Geral de Justiça do Estado colocou o MPSC à disposição da sociedade para trabalhar efetivamente em ações que venham a contribuir para um trânsito mais seguro, comprometendo o MPSC a ser mais atuante nesta área.

Patrulheiros Rodoviários Federais presentes ao evento.

Ainda ligado ao tema gestão, o deputado federal Hugo Leal participou de maneira brilhante mostrando como foi o começo desta etapa de conscientização e ação global e radiografou o que está sendo feito em nível de Congresso Nacional para se alavancar ações práticas que retirem a Década do papel, tornando-a presente no dia-a-dia dos brasileiros.

Traçando um raio-x da situação da infraestrutura viária no Estado, Hélio Goltsman mostrou como pode ser abordado o pilar da Década intitulado “Infraestrutura Viária” para contribuir na redução de acidentes e mortes nas vias de Santa Catarina.

Já a importância de termos veículos mais seguros foi abordada com maestria pelo analista do CESVI Brasil, Gerson Burin, que mostrou que além da importância de itens seguros nos veículos, é necessário informar aos usuários como utilizá-los da forma mais eficiente.

Em relação ao aspecto psicológico, o Dr. Roberto Cruz abordou o comportamento das pessoas de uma ótica diferenciada, remetendo a uma discussão sobre valores básicos de convivência em sociedade e ainda mostrou que a mudança é possível. “Não vai ser fácil, por isso as ações devem ser contínuas e educação e fiscalização devem estar sempre alinhadas”, completou.

O último pilar proposto pela Década, referente ao atendimento às vítimas, foi abordado pelo Dr. Carlos Alberto Eid, diretor de APH da Abramet, que relatou a importância do atendimento de urgência. “Sabe-se que é impossível zerar os acidentes, mas manter as pessoa vivas após a ocorrência deles é alcançável com boas práticas de atendimento de socorro, boa base hospitalar e in-

scutir SEGURANÇA NO TRÂNSITO

formação para população", enfatizou.

O tema também foi inserido na apresentação da Dr. Anelise Masiero, pró-reitora da UNIPLAC, que mostrou como a universidade pode contribuir para a Década, incluindo a problemática no contexto universitário.

Para o Inspetor PRF Magno Júnior, idealizador do seminário, o pilar mais importante, levando-se em consideração a sua abrangência e a capilaridade das ações baseadas nele, é o Comportamento Humano. Durante sua palestra, Magno discutiu a situação de fiscalização e atuação da PRF no Estado, onde o mostrou o que está sendo feito pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal, especificando as ações da PRF em SC relativas à prevenção e repressão às atitudes não seguras efetuadas pelos usuários das Brs que cortam o Estado.

O Inspetor enfatizou ainda a deficiência de pessoal das polícias rodoviárias, em especial a situação do Estado, onde a chance de um condutor reincidente em práticas não seguras ser abordado em posto PRF não chega a 0,03% em um plantão policial.

Um marco importante do evento foi a discussão promovida nos intervalos das palestras, quando a plateia teve a oportunidade de interagir com os palestrantes fazendo perguntas.

Para dar continuidade às ações da Década, está sendo redigida uma carta de recomendação que será entregue no próximo mês de Setembro, durante a Semana Nacional do Trânsito, para autoridades estaduais e federais, em especial ao Governador de Santa Catarina, Raimundo Colombo, que acabou faltando no evento, por dificuldades meteorológicas que impediram seu voo. A carta resumirá todo o conteúdo do seminário e divulgará as proposições advindas do público participante.

AGRADECIMENTO A EQUIPE DO MONATRAN COM RELAÇÃO AO 1º SEMINÁRIO CATARINENSE DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

A SOCIEDADE CIVILIZADA ESTÁ PERPETUAMENTE AMEAÇADA DE DESINTEGRAÇÃO PELA HOSTILIDADE PRIMITIVA QUE OS HOMENS DEMOSNTRAM COM RELAÇÃO UNS AOS OUTROS (S. FREUD).

Começo meus agradecimentos refletindo sobre o pensamento de Freud, para poder dizer que, com certeza, contribuímos efetivamente para amenizar a hostilidade que nós seres humanos, exprimimos por nossos pares.

O trânsito marca bem esta faceta da nossa sociedade, dita civilizada, porque nada mais hostil do que termos acidentes de trânsito como a 5ª causa de morte de pessoas no mundo, caminhando para o 3º lugar, nada mais insolente do que 100 brasileiros assassinados nas estradas todos os dias.

Mas, estamos fazendo a nossa parte, estamos trabalhando na semeadura de uma nova era, de um tempo em que a vida prevalecerá em nossas estradas, onde as pessoas tenham seu maior bem, a vida, assegurada no seu convívio diário com o trânsito.

Sonhamos alto, ousamos, pois sabemos que somos capazes, que podemos fazer o "algo mais", e melhor, fizemos.

A prova disso foi o sucesso do 1ª Seminário Catarinense de Segurança no Trânsito: Santa Catarina e a Década Mundial de Segurança no Trânsito – Como o Estado Pode Tirar Proveito Dela.

Recebemos inúmeros elogios, de diversos setores da sociedade, de vários participantes, de todos os palestrantes, elogios os quais estendo a todos vocês, equipe do Monatran, que tanto ajudaram na divulgação do nosso seminário, vocês foram uma engrenagem indispensável na construção deste sucesso todo.

Tenham absoluta convicção que suas marcas estão vinculadas a atitudes pró-ativas, e desejáveis para a construção de um mundo melhor, sabendo que sua participação edificou o começo de uma nova realidade do nosso trânsito, e por que não dizer, de nossas vidas.

Obrigado, sinceramente é o que a comissão organizadora quer lhes passar, coadunando com a gratidão de todos que participaram e de outros tantos que saberão do nosso evento.

Insp PRF **Carlos MAGNO Da Cruz JUNIOR**
Presidente da Comissão Organizadora
5ª Delegacia de Polícia Rodoviária Federal – Lages – SC

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
8ª SUPERINTENDÊNCIA –SC
NÚCLEO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

Inspetor Silvinei Vasques é o novo Superintendente da PRF/SC
Nomeação foi publicada no Diário Oficial da União

Desde hoje, a unidade catarinense da Polícia Rodoviária Federal (PRF) está sob a gestão do Inspetor Silvinei Vasques, 36 anos. Sua designação faz parte do processo de reestruração da PRF em todo o país, iniciado no último mês de março com a nomeação da Inspetora Maria Alice Nascimento Souza para o cargo de Diretora-Geral.

No primeiro momento, o Inspetor Vasques pretende realizar um diagnóstico detalhado do atual estágio da PRF no Estado e, gradativamente, promover alguns ajustes no sentido de aprimorar a qualidade e a eficiência dos serviços prestados aos cidadãos usuários da malha rodoviária federal barriga verde.

Em reunião realizada pela manhã na Sede da PRF/SC com parte do efetivo, o Inspetor Vasques enfatizou a necessidade premente de reforçar o policiamento ostensivo das rodovias federais com o fim de coibir e reprimir condutas capazes de comprometer a segurança no trânsito, bem como de contribuir para a conteção do cresimento da criminalidade relacionada ao tráfico de drogas e de armas de fogo.

Florianópolis, 18 de agosto de 2011

Núcleo de Comunicação Social
Telefones: (48) 3251-3206 / 3207 / 8812-0076
E-mail: nucom.sc@dprf.gov.br
twitter.com/PRF191SC

JUDICIÁRIO

NEGADO pedido de HABEAS CORPUS para Jaime Lerner

A Quinta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou habeas corpus pedido em favor do ex-governador do Paraná Jaime Lerner (foto), que havia sido condenado a três anos e seis meses de detenção, mais multa, pelo crime de dispensa ilegal de licitação. Apesar da decisão, o ex-governador está livre do processo: menos de um mês antes do julgamento do pedido pelo STJ, o juiz de primeira instância reconheceu que o crime já havia sido atingido pela prescrição e declarou extinta a punibilidade no caso.

Lerner foi condenado em razão de um aditivo contratual que estendeu a concessão obtida pela empresa "Caminhos do Paraná S/A" em 80 quilômetros, incluindo trechos da BR-476 e PR-427 não previstos na licitação original. A rodovia federal estava delegada ao estado do Paraná por meio de convênio.

Segundo a denúncia, o aditivo teria sido iniciado por proposta da empresa para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Essa proposta teria sido protocolada no Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER/PR) um dia antes da assinatura do termo aditivo. Todo o trâmite teria ocorrido em "tempo recorde".

O termo aditivo foi assinado em 25 de outubro de 2002. Em agosto de 2003, o Ministério dos Transportes declarou a nulidade da prática de condicionar a delegação de novo trecho de rodovia federal ao fato de ser concedida sua exploração a empresa determinada, sem realização de licitação específica.

Para a defesa, a denúncia do Ministério Público seria nula, por não descrever as condutas individuais dos acusados, impedindo o contraditório. Mas o ministro Jorge Mussi discordou.

Conforme o relator do habeas corpus, a denúncia trazia narrativa congruente dos fatos correspondentes ao crime previsto na Lei de Licitações e Contratos, permitindo o exercício da ampla defesa pelo recorrente. Sobre o ponto, o Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) havia afirmado que "não há imputação individualizada de conduta porque todos com ela contribuíram".

No entanto, em 7 de julho, o juiz substituto da 3ª Vara Federal Criminal de Curitiba declarou extinta a punibilidade em relação a Jaime Lerner, em razão da prescrição. Segundo ele, a pena aplicada ao ex-governador foi de três anos e seis meses, portanto o prazo prescricional seria de oito anos. Como o réu já tem mais de 70 anos de idade, o prazo é reduzido à metade – quatro anos –, conforme determina o Código Penal.

O juiz assinalou que o fato criminoso atribuído ao ex-governador ocorreu em outubro de 2002 e a denúncia, que interrompe a prescrição, foi recebida em 22 de outubro de 2008. Assim, considerou o magistrado de primeira instância, entre a data do fato delituoso e o recebimento da denúncia, transcorreu período superior a quatro anos.

Cobrança do seguro DPVAT pode ser ajuizada no local do acidente, do domicílio do réu ou do autor

A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ) considera que o autor de ação para receber o seguro DPVAT pode escolher entre qualquer dos foros possíveis para ajuizamento de ação decorrente de acidente de veículo: o do local do acidente, de seu domicílio ou ainda do domicílio do réu.

Apesar desse entendimento consolidado, os ministros do STJ ainda julgam conflitos de competência para decidir qual juízo deve julgar esse tipo de ação. Foi o que ocorreu com o caso de uma moradora de São Paulo, que ajuizou ação no Rio de Janeiro, local de domicílio da seguradora. De ofício, o juiz rejeitou a competência por entender que a ação deveria ser proposta onde a autora reside.

O Juízo da 6ª Vara Cível de Santo Amaro (SP), para onde foi enviado o processo, também rejeitou a competência para julgar a ação e submeteu o conflito negativo de competência ao STJ. O relator, ministro Paulo de Tarso Sanseverino, observou que esse é um caso de competência relativa com base em critério territorial.

Como a exceção de incompetência não foi apontada pela seguradora e a incompetência foi reconhecida de ofício pelo juízo, o ministro aplicou a Súmula 33 do STJ: "A incompetência relativa não pode ser declarada de ofício."

Segundo Sanseverino, ainda que a incidência da súmula tivesse sido superada, o juiz do Rio de Janeiro não estaria com razão, tendo em vista a faculdade do autor da ação de escolher onde quer ajuizá-la.

Com essas considerações, em decisão individual, o relator conheceu do conflito para declarar a competência do juízo de direito da 16ª Vara Cível do Rio de Janeiro.

Lei que regulamentou profissão de motoboy no DF é inconstitucional

O Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) declarou, por unanimidade de votos, a inconstitucionalidade da Lei Distrital 2.769/2001, que regulamentou a profissão de motoboy no Distrito Federal. Os ministros acompanharam voto do ministro Cezar Peluso, que julgou procedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 3610), tendo em vista que é da União a competência para dispor sobre regras no campo das relações trabalhistas, bem como condições para o exercício de profissões.

Na ADI, o procurador-geral da República alegou que a lei distrital contraria o disposto no artigo 22, incisos I e XVI, da Constituição Federal, que dispõe sobre a competência privativa da União para legislar sobre direito do trabalho, organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões. Nas informações que prestou ao STF, a Câmara Distrital alegou que a lei tem natureza municipal, na medida em que regulamentou, no âmbito do Distrito Federal, matéria de seu legítimo interesse, tendo em vista a "omissão" do Executivo local na implantação da campanha educativa de trânsito.

Por sua vez, o Governo do Distrito Federal alegou que a lei não trata de normas relacionadas a direito do trabalho (como jornada de trabalho ou salário) ou à organização do sistema nacional de empregos, mas sua preocupação foi estabelecer um mínimo de requisitos relativos à segurança daqueles que exercem a profissão de motociclista, limitando inclusive o tamanho do veículo e impondo obrigação de realizar cursos de primeiros socorros e segurança no trânsito.

LEGISLATIVO

Lei sobre proibição de postos venderem bebidas

Proibição em estabelecimentos às margens das rodovias federais pode ser ampliada

Os postos de venda de combustíveis e as lojas de conveniência existentes nesses estabelecimentos, independentemente da localização, poderão ser proibidos de vender bebidas alcoólicas em condições de pronto consumo. É o que determina proposta aprovada no dia 10 de agosto pela Comissão de Assuntos Sociais (CAS) do Senado e que segue, agora, para votação na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), em decisão terminativa, antes de ser encaminhada para análise da Câmara dos Deputados. A Lei 11.705/2008, mais conhecida como "Lei Seca", que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de bebidas alcoólicas, entre outros itens, já proíbe a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas na faixa de domínio com acesso direto à rodovia, para consumo no local, com exceção da área urbana.

O projeto de lei amplia a proibição da venda de bebidas alcoólicas em postos às margens das rodovias federais, mesmo que

Senador Marcelo Crivella (PRB-RJ)

esses locais estejam em área urbana, com o objetivo de inibir o consumo dessas bebidas por condutor de veículo automotor.

A matéria também substitui a expressão "para consumo local" por "em condições de pronto consumo", para evitar interpretação equivocada de que bebidas alcoólicas prontas para o consumo possam ser vendidas nos locais proibidos desde que o consumo aconteça fora das dependências do estabelecimento que as vendeu.

Segundo o autor da proposta, senador Marcelo Crivella (PRB-RJ), o objetivo é eliminar impropriedade da lei em vigor, que tolera a venda ou a oferta de bebidas alcoólicas, em condições de consumo imediato, nos postos de venda de combustíveis automotivos.

O relator na CAS, senador Benedito de Lira (PP-AL), apresentou parecer favorável à aprovação da matéria, sem qualquer modificação na proposta original. Para ele, o projeto busca resolver dois problemas: o primeiro é a violência no trânsito e, o segundo, o consumo abusivo de bebidas alcoólicas.

Durante a discussão da matéria, vários senadores ressaltaram a importância da iniciativa, Para Casildo Maldaner (PMDB-SC), o projeto vai gerar economia com gastos de hospitais, assistência médica e seguros de saúde. Jayme Campos (DEM-MT) afirmou que os postos de combustíveis se tornaram verdadeiros pontos de encontros de jovens para beber. Waldemir Moka (PMDB-MS) e Ana Rita Esgario (PT-ES) também elogiaram a iniciativa.

MULTAS DE TRÂNSITO

Câmara aprova divulgação de valores arrecadados

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania aprovou, no dia 10 de agosto, proposta que obriga os órgãos de trânsito a divulgar, a cada três meses, relatório com os valores arrecadados com multas aplicadas no trânsito. Por tramitar em caráter conclusivo, o texto seguirá para o Senado, a menos que haja recurso para sua análise pelo Plenário da Câmara.

A proposta aprovada é um substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei 849/07, do deputado Neilton Mulim (PR-RJ). O texto insere a medida no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) e altera a redação para tornar menos rigorosa a elaboração dos relatórios, que não deverão apresentar tantas informações quanto as previstas na proposta original.

As informações serão divulgadas de acordo com regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que determinará os veículos nos quais deverão ser publicadas. Os relatórios terão de conter pelo menos os seguintes dados: valor total arrecadado; valor arrecadado por via; valor arrecadado por equipamento controlador; valores repassados a empresas prestadoras de serviços referentes às multas de trânsito; valores impugnados em razão de recurso administrativo; e percentual dos valores arrecadados em relação ao total de multas impostas.

O relator na CCJ, deputado Hugo Leal (PSC-RJ), foi favorável à aprovação. A comissão analisou apenas a admissibilidade da proposta.

Pena menor para quem dirige moto com farol apagado de dia

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania aprovou nesta quarta-feira o Projeto de Lei 7149/06, do deputado Jair Bolsonaro (PP-RJ), que classifica como infração média a condução de motocicleta com faróis apagados durante o dia. A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), que atualmente considera essa infração gravíssima, independentemente do horário em que ocorra. As infrações médias são punidas com multa; e as gravíssimas, além de multa, são punidas com a suspensão do direito de dirigir.

O projeto foi aprovado em caráter conclusivo e será encaminhado para o Senado, a menos que haja recurso para ser votado pelo Plenário da Câmara.

O relator da proposta, deputado Hugo Leal (PSC-RJ), apresentou parecer favorável. O PL 7149/06 tramita apensado ao PL 2940/04, do ex-deputado Cabo Júlio, que foi rejeitado pela comissão. A proposta de Cabo Júlio suspende a apreensão da carteira do motociclista que conduz o veículo com o farol apagado. Hugo Leal considerou o projeto injurídico.

Dez estados preveem adotar inspeção veicular

Teste que mede emissão já é adotado no RJ e na capital paulista. Na maioria dos casos, projetos dependem de aprovação em conselhos

Dez estados preveem adotar a inspeção de veículos, assim como já é feito no estado do Rio de Janeiro e na cidade de São Paulo. A elaboração das propostas foi determinada aos estados pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), órgão ligado ao Ministério do Meio Ambiente (MMA). Os estados tinham prazo até 30 de junho para apresentar suas propostas de inspeção baseados em planos de controle de poluição veicular (PCPV).

Diante da baixa adesão e da falta de dados sobre quando e como o processo será iniciado, o Ministério do Meio Ambiente avalia que a ausência de informações sobre a frota e a qualidade do ar e falta de estrutura nos estados são os principais entraves para a adoção da medida para combater a poluição nas cidades.

Na maior parte dos casos, as propostas ainda dependem de aprovação dos conselhos estaduais de meio ambiente e de aprovação de leis nas assembleias legislativas para serem implantadas. Em alguns casos, estados que não estimam prazos para adotar a medida afirmaram que não têm dados precisos sobre a emissão de poluentes que justifiquem a medida.

A elaboração dos planos foi determinada pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) de forma obrigatória, mesmo que o estado decidisse não implantar a inspeção veicular. O estudo deveria conter um inventário de emissões de poluentes. Isso serviria para saber como está o nível de poluição do ar e o que deveria ou poderia ser feito a respeito.

Os estados tinham prazo até 30 de junho para entregar os planos de controle de poluição veicular para os conselhos estaduais de meio ambiente. De acordo com o Conama, o estado que optou pela inspeção tem que implantar o programa até o dia 25 de abril de 2012. No entanto, muitos dos estados que pretendem adotar a vistoria dizem que farão isso provavelmente após esse prazo.

A inspeção veicular consiste em medir a emissão de poluentes pelos veículos e verificar se os níveis estão dentro de padrões definidos como aceitáveis. Carros, motos e caminhões podem passar pelos testes.

No Rio de Janeiro e no município de São Paulo, a inspeção é anual e vale para toda a frota. Nos dois casos, a aprovação no teste é uma condição para licenciar o veículo no Departamento Estadual de Trânsito (Detran).

De forma geral, os planos apresentados pelos estados também preveem exames anuais e atrelam os testes ao licenciamento dos veículos nos Detrans. As taxas ainda não foram definidas.

Cada governo tem a liberdade de definir as regras de inspeção e quais veículos passarão por testes. Para evitar que os programas se transformassem em instrumentos "caça-níqueis", o Conama determinou que os planos de controle de poluição deveriam ser embasados por estudos técnicos sobre qualidade do ar, fontes de emissões de poluentes (que podem ser desde veículos, indústrias até aterros sanitários) e características da frota (tipos de veículos, idade, tipo de combustíveis mais utilizados, regiões de concentrações de veículos etc).

Os dez estados que preveem adotar a inspeção veicular são: Goiás, Espírito Santo, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraíba, Paraná, Rio Grande do Sul, São Paulo, Sergipe e Tocantins. Além deles, outros seis apresentaram um plano, mas não identificaram necessidade de implantar a inspeção veicular no momento. São eles: Acre, Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão e Piauí.Outros sete estados e o Distrito Federal ainda não elaboraram ou finalizaram o Plano de Controle da Poluição Veicular: Mato Grosso, Pará, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Rondônia, Roraima e Santa Catarina. Já o Amapá e o Amazonas nem se deram ao trabalho de responder.

Aumenta número de casos de invalidez por acidente

As novas regras dos planos de saúde podem ajudar também as vítimas da violência no trânsito. As estatísticas são chocantes. O resultado de tanta imprudência e imperícia ao volante aparece nos números das indenizações pagas por invalidez.

No balanço do primeiro semestre do ano, os casos de invalidez já são a principal causa de indenizações pagas pelo DPVAT, o seguro obrigatório. Os motociclistas e os pedestres atropelados por motos ocupam o primeiro lugar nesse ranking assustador. Tudo ainda pode ser pior, porque não é todo acidentado que recorre, ou seja, que pede o benefício.

Ao todo, o seguro DPVAT pagou este ano R$ 1,1 bilhão em indenizações a vítimas de acidentes provocados por excesso de velocidade, imperícia ou imprudência no trânsito. Só no primeiro semestre deste ano, foram 147 mortes indenizadas por dia.

Além das vítimas fatais, chama a atenção o aumento de casos de pessoas que saíram dos acidentes com sequelas que vão ficar para a vida toda. O número de indenizações por invalidez permanente só vem crescendo nos últimos anos. Em 2008, elas representavam 32% das indenizações. Subiram para 46% em 2009, 60% em 2010 e chegaram a 65% este ano.

"O mais preocupante é que são pacientes jovens. Normalmente são pacientes jovens, principalmente os de acidentes de moto. Isso vai trazer uma invalidez permanente ou uma sequela permanente para esses pacientes", afirma o ortopedista Érico Filgueira, membro da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia.

O crescimento da frota de motocicletas é uma das principais razões para esse aumento do número de acidentes no trânsito.

NOVA LEI EM CAMPO GRANDE/MS
Usuário de mototáxi é obrigado a usar touca

Uma novidade curiosa no trânsito de Campo Grande: quem for andar de mototáxi agora vai ter de usar algo além do capacete: uma touca, que tem o desenho do capacete e é feita de TNT (Tecido Não Tecido). A lei, de autoria da deputada estadual Dione Hashioka (PSDB), foi publicada na edição do dia 10 de agosto do Diário Oficial.

De acordo com a nova lei, o mototaxista tem que dar a touca para o passageiro, garantindo mais higiene no serviço e prevenção de doenças. O profissional que descumprir a norma estará sujeito a multa de 10 Uferms, o equivalente na cotação atual de R$ 158,90. Já os usuários do transporte passam a ser os fiscalizadores do serviço, devendo recorrer ao Procon ou à delegacia do Consumidor.

Segundo informações do Sindicato dos Mototaxistas de Campo Grande (Sindmototaxi), o custo de cada touca de aproximadamente R$ 0, 13. Embora ainda não seja um consenso entre os trabalhadores, a novidade ganhou a simpatia dos usuários.

"Correto, é questão de higiene, uma vez eu deixar de trabalhar durante uma tarde porque eu lavei o capacete que um passageiro com gel usou", disse Marcos Moraes, 43, que trabalha como mototáxi há 3 meses.

"É bom, eu já fiquei com mau cheiro no cabelo por causa do capacete", lembra-se a estudante Viviane Moraes Ferreira, (17). "Passageiro não pede [a touca], é uma lei que não vai vingar", afirma Edilson dos Santos, 32, mototaxista há 10 anos.

"Tem passageiro que deixa de usar pela falta. Acho que toda a lei no início tem rejeição, mas acredito que o beneficiado será o passageiro", argumenta Idelucia Boaventura, tesoureira do sindicato.

Na cidade, são 446 alvarás, o que deve representar cerca de 600 trabalhadores, entre proprietários e auxiliares.

Para o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a iniciativa é fantástica e deveria ser copiada por outros estados. "Cada usuário deve se conscientizar da importância da utilização desse material descartável ou até criar o hábito de levar sempre consigo a sua touca a fim de evitar problemas", sugere.

Já o médico Dirceu Rodrigues Alves Júnior, Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, alerta para os perigos da utilização de capacete coletivo sem os devidos cuidados. "Na pele, couro cabeludo, nariz, olhos, boca temos milhões de microrganismos e o interior do capacete armazena esses microorganismos que para o indivíduo que os deixou ali não fazem mal, o organismo dele já reconhece e sabe se defender dos mesmos, mas para qualquer outra pessoa pode ser extremamente agressivo causando infecções localizadas ou generalizadas. Além da oleosidade da pele, do couro cabeludo, o suor, a chuva, a umidade do ar que tornam o ambiente propício para que este ambiente se torne um ninho de microrganismos, possibilitando o aparecimento de doenças", avisa.

Falta de visibilidade nos veículos aumenta os riscos de acidentes no trânsito

Uma das questões determinantes para garantir a segurança no trânsito é a visibilidade oferecida pelo veículo ao motorista. Muitos acidentes são provocados pela falta de visibilidade do motorista, seja na parte traseira ou relacionada aos pontos cegos do carro.

O CESVI BRASIL (Centro de Experimentação e Segurança Viária), preocupado com a disseminação de informação para a população em relação à segurança no trânsito, desenvolveu um estudo que classifica os veículos de acordo com a visibilidade proporcionada ao motorista – o Índice de Visibilidade.

O estudo apresenta os elementos que contribuem para uma boa visibilidade em uma série de aspectos, e os procedimentos utilizados para os testes. Foi medido o índice de visibilidade dos veículos de grande número de vendas no mercado nacional, que foram separados por categoria.

Para o cálculo da visibilidade total do veículo, foi realizada uma média aritmética dos resultados dos três tipos de visibilidade: traseira, lateral e dianteira. A classificação é apresentada em um intervalo de 0,5 a 5 estrelas, podendo intercalar notas com 0,5 estrela (2 estrelas e meia, por exemplo). Quanto maior a nota, melhor a visibilidade do veículo.

A lista completa pode ser visualizada no site www.cesvibrasil.com.br

CARTAS

Mensagem ao presidente

"Caro Sr. Roberto,

Recebo com muito entusiasmo o Jornal O Monatran. Ficaram muito interessantes suas matérias e só vêm a nos acrescentar em conhecimentos, de Segurança de Trânsito e assuntos a ela ligados. Parabéns a Diretoria, ao Dr. José Roberto de Souza Dias e ao Dr. Ildo Rosa, da PF. Como mencionou o manifesto do Dr. Veloso do DNIT, nós queremos é ser técnicos por excelência e patriotas, para como ENGENHEIROS que somos CONSTRUIR melhores caminhos para esse nosso PUJANTE país."

Eng. Edemar Martins - Supervisor de Operações do DNIT - Santa Catarina

Números da Morte

"Fiquei pasma ao quantificar as mortes no trânsito pela ótica apresentada no editorial da última edição. Os dados são realmente assustadores. Já passou da hora de nosso governo e da sociedade em geral se atentar para esta silenciosa tragédia."

Luciana Saraiva – Curitiba/PR

Estresse

"Como bem enfatizou o Dr. Daltro Halla, o trânsito tem sido um grande fator de estresse. Quando não são os congestionamentos irritantes, somos agredidos pelo ensurdecedor ruído dos escapamentos turbinados."

João Kuntz – Brasília/DF

Incompetência ou...

"Realmente, não é fácil entender o que está envolvido nessas ações discrepantes de certos órgãos públicos e autoridades. Não faz sentido que num mundo globalizado como nosso, ainda existam tantas iniciativas isoladas que, geralmente, acabam fracassando ainda nos primeiros passos. Jogo de interesses, falta de visão global? Não podemos afirmar. O jeito é esperar!"

Inácio Gomes – Florianópolis/SC

Beira-mar Continental

"Concordo com o presidente da Associação de Moradores do Estreito. Se for para inaugurar a Beira-mar Continental, despejando todo o trânsito dentro do bairro Balneário, seria melhor nem ter feito a obra."

Agnaldo Lemos – Florianópolis/SC

Miopia Política

"Perfeita a definição miopia política para explicar o estímulo ao transporte individual e a total falta de comprometimento com a formação e reciclagem dos condutores de veículos. Se o Estado realmente cumprisse seu papel de fiscalizar, orientar, instruir esse tipo de atividade, as coisas seriam muito diferentes."

Jorge Henrique – São José/SC

Corrupção

"Foi muito bom refletir sobre o Trânsito e a Corrupção, segundo o pensamento do Dr. Ildo Rosa. De fato, tanto o acidente de trânsito que acontece perto da nossa casa, quanto a nova denúncia sobre fraudes do poder público no BRASIL dependem de todos nós que, através do voto, legitimamos esse estado de coisas e a própria classe política brasileira."

Lídia Cardoso – Palhoça/SC

Centro de Excelência

"Gostaria de parabenizar ao MONATRAN pelas futuras instalações da entidade, bem como pelos magníficos projetos a serem desenvolvidos ali. Aproveitando a oportunidade, parabenizo também ao Sapiens Parque pela atitude visionária de ceder uma área para uma utilização tão nobre. Tomara Deus que todos estes esforços culminem num trânsito mais humano e seguro para todos nós."

Luciano Souza – Florianópolis/SC

Placar da Vida

"Em princípio, achei um pouco absurdo as pessoas comemorarem apenas sete dias sem morte no trânsito da capital do Mato Grosso do Sul. Porém, depois de ler os números aterrorizantes do editorial, percebi que estes sete dias foram realmente uma grande vitória. Que possamos todos fazer a nossa parte em prol de um trânsito mais seguro."

Arthur Nogueira – Campo Grande/MS

Saiba quando é hora de escolher álcool ou gasolina

Etanol tem que custar até 70% do derivado do petróleo

O sobe e desce do preço do etanol já fez muito consumidor ficar confuso com o combustível que vai usar na hora de encher o tanque do carro. Para quem não tem carro flex, não há dúvida - ou usa álcool, ou gasolina. Mas você que tem como escolher, sabe quando é mais barato usar um ou outro no motor?

O motorista já deve ter ouvido que, para ser vantajoso, o etanol tem que valer até 70% do preço da gasolina. Funciona assim: se o litro da gasolina sai por R$ 3, o álcool só será bom para o bolso se custar menos de R$ 2,09 (ou 70% do outro combustível). Acima desse valor, o derivado do petróleo é mais interessante.

Mas como fazer a conta? É simples: basta dividir o preço do álcool pelo da gasolina. Se o resultado ficar abaixo de 0,70, vale a pena escolher o etanol. Acima disso, fique com a gasosa.

A explicação é a seguinte: o motor a álcool tem rendimento menor. Essa diferença é baseada no poder calorífico, ou seja, o quanto de energia cada combustível gera para mover o veículo. Se seu carro anda 10 km com 1 l de gasolina, com etanol ele andaria 7 km com a mesma quantidade de combustível.

A forma de dirigir e o modelo do veículo influenciam no consumo de combustível do carro. O grande inimigo da economia de combustível é a aceleração desnecessária. Como regra geral, quanto mais alta a rotação do motor, maior o consumo de combustível.

Em um ano, dirigir de forma suave, sem arrancadas e a altas velocidades, por exemplo, pode economizar uma boa grana. Os gastos de combustível podem diminuir entre 25% e 30%. Em um veículo a gasolina com tanque de 50 litros, essa variação é equivalente a R$ 145 por mês, ou um tanque inteiro - considerando um abastecimento por semana, com o litro do combustível a R$ 2,91.

É uma boa grana, certo? Agora multiplique esse valor por 12 e veja que, em um ano, você pode economizar até R$ 1.740 ao seguir dicas simples na hora de dirigir seu carro.

Veja dicas para economizar combustível

- Evite arrancar bruscamente. Prefira a aceleração progressiva. Isso é especialmente verdade no trânsito congestionado, com muito anda e para. Se puder escolher entre marcha mais baixa e mais alta, fique sempre com a mais alta.
- Faça mudanças de marchas dentro da chamada "faixa verde" de rotações, entre 2.000 e 3.000 rpm. Se seu carro não tem conta-giros, preste atenção ao barulho do motor, que começa a "chorar" no momento de mudar a marcha. Evite reduções desnecessárias.
- Quando vir um sinal vermelho ou encontrar trânsito parado, em vez de frear, pare de acelerar. Deixe o carro rodar engatado até o ponto de freada (sim, você vai ter que frear em algum momento).
- Use freio-motor em descidas. O princípio é o mesmo do ponto anterior. Ao descer com o carro engatado, o próprio movimento das rodas mantém o motor funcionando. O gasto de combustível, dessa maneira, é virtualmente zero.
- Quando parado em subidas, não "segure" o carro na embreagem. Além de causar desgaste excessivo de peças - especialmente do disco de embreagem -, essa prática aumenta o consumo de combustível.
- Não suba o giro do motor para trocar de marcha.
- Não acelere o carro antes de desligá-lo. Essa prática, muito comum no tempo do carburador, não traz qualquer benefício para os carros modernos.
- Mantenha as janelas fechadas para diminuir o atrito com o ar. Use o ar-condicionado com moderação.
- Se seu carro é automático, mude o câmbio para neutro sempre que encontrar uma parada um pouco mais prolongada.
- Escolha trajetos em que você sabe que há mais chances de manter a velocidade constante, ainda que o percurso seja um pouco maior, como em vias expressas.

ESPAÇO LIVRE

*Laércio L. Moser**

Motorista no Trânsito - Faça Diferença - Valorizando as Boas Atitudes

Diariamente, pelas ruas e estradas que cortam as cidades, vemos todo o tipo de cenas do comportamento de motoristas ao volante. E não tem muita diferença se é amador, profissional do táxi, do ônibus, homem, mulher, madame ou "choffeur"....

A sensação que passa é que estamos numa grande competição por espaço e tempo!

Dentre as muitas coisas que acontecem no dia a dia do trânsito, uma atitude chama a atenção: é quando um motorista, homem ou mulher, agradece por uma gentileza que outro motorista lhe fez. Tipo assim: cedeu a vez para você convergir à direita ou à esquerda. Ou então, esperou você dar marcha à ré, saindo de um estacionamento na frente de uma loja, por exemplo.

O aceno, uma "buzinadinha", o sinal de OK com a mão é imediato, genuíno, de bom tom. E você que fez essa gentileza não se sentiu bem depois disso? Não te dá aquela sensação de que ficou com "crédito na casa?" E olha que você nem perdeu muito tempo; aliás, quase nada, digamos, uns 10 ou 15 segundos! É muito? De jeito nenhum!

Não estamos falando de gentilezas "burras", tipo parar bruscamente para alguém atravessar a rua fora da faixa de pedestre. Isso, com certeza, põe em risco outros motoristas que vêm atrás de você. Sem falar das motos que passam "voando" pelo teu lado...

Então, senhores motoristas, está aí um gesto bem positivo, legal, que pode fazer diferença quando você fizer o balanço do seu dia. Deram a preferência pra você naquela hora e agradeceste. Você também cedeu a certa altura e alguém, que você não conhece, acenou, agradecendo.

Pergunta-se: será que o somatório de atitudes simples como essa não ajudariam a humanizar nosso trânsito?

Se você está sempre com pressa e não enxergar mais as pessoas dentro dos carros, daqui a pouco os carros serão mais importantes que as pessoas

As normas do trânsito são vitais, mas a gentileza, a paciência e o bom senso são virtudes que impactam mais do que a lei. Afetam a vida das pessoas.

** Presidente do Circolo Trentino di Florianópolis*
moserll@brturbo.com.br - Florianópolis - SC

Deficiente poderá trabalhar como motorista

O juiz federal Danilo Almasi Vieira Santos, da 10.ª Vara Cível de São Paulo, liberou que portadores de deficiência física trabalhem como condutores de veículos no País. A sentença permite que eles possam obter habilitação para dirigir veículos destinados a transporte de carga, de passageiros e veículos conjugados - caminhões, vans, micro-ônibus, ônibus, carretas e trailers, por exemplo.

A sentença proíbe o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) de fazer qualquer restrição aos portadores de deficiência em relação a atividades remuneradas na direção de veículo automotor. Como base para a decisão, o juiz federal evocou princípios constitucionais que garantem a igualdade de tratamento e exercício pleno de direitos individuais e sociais aos portadores de deficiência, incluindo o direito ao trabalho.

Por causa de liminar de dezembro de 2007, depois de uma ação civil pública movida pela Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão do Ministério Público Federal em São Paulo, o Contran já havia sido obrigado a publicar uma resolução em 2008 alterando proibições feitas anteriormente - que vedavam habilitação de pessoas com deficiência para as categorias profissionais da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) "C", "D" e "E".

LEI SECA

Mulheres ainda são minoria nos flagrantes

Quando se trata de álcool e sexo, as pesquisas têm resultados surpreendentes. Os médicos garantem que o organismo feminino é mais sensível aos efeitos do álcool. Elas metabolizam a bebida mais lentamente e ficam mais embriagadas do que eles, com doses iguais. E, mesmo assim, as mulheres se mostram responsáveis e evitam dirigir depois de beber.

Com vida social agitada, as brasileiras estão aumentando as doses: segundo o Ministério da Saúde, entre 2006 e 2010, a quantidade de mulheres que admitiu ter já exagerado na bebida passou de 8,2% para 10,6%. A pesquisa considerou "excesso" quatro ou mais doses de bebida para elas e a partir de cinco doses para eles. No que se refere ao trânsito, porém, só 0,2% das brasileiras confessaram ter dirigido após beber demais, contra 3% dos homens. A comparação surpreendeu até os pesquisadores do Ministério da Saúde.

Segundo a medicina, a bebida afeta o sexo feminino mais rapidamente do que o masculino. O consumo de uma dose por um homem de 70kg produz uma concentração de 0,2 gramas de álcool por litro de sangue (g/l), em média. Numa mulher de 60kg, a mesma dose resulta em 0,3 g/l.

Não que todas sejam fracas para beber. É que, normalmente, a mulher tem menos água no corpo (o etanol se dilui em água) e o fígado feminino demora mais a metabolizar o álcool.

"Além de ficarem embriagadas mais facilmente, elas sofrem mais de doenças relacionadas ao abuso de bebidas", diz Camila Silveira, do Instituto de Psiquiatria da USP e do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa).

O médico José Montal, vice-presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego explica ainda que, além de menos água, as mulheres têm percentual de gordura maior que os homens. Como as moléculas de água são essenciais para eliminar a bebida do organismo, elas ficam mais tempo com o álcool na corrente sanguínea.

Nas batidas de fim de semana da Lei Seca entre junho e agosto de 2010, em Botafogo, Copacabana e Barra, 20% das pessoas paradas eram mulheres. Para nenhuma delas o bafômetro deu diferente de zero, segundo estudo feito por uma equipe do Departamento de Saúde Pública da Escola de Enfermagem da UFRJ. Os homens se mostraram cautelosos, mas em menor medida: o aparelho acusou teor alcoólico acima do permitido para 2,7% deles. A cautela ocorre, sobretudo, quando elas saem com eles. "A gente percebe que algumas delas estão no volante porque eles beberam além do permitido", conta o coordenador da Operação Lei Seca, major Marco Andrade.

É preciso reconhecer, porém, que há casos alarmantes de mulheres no volante, como o da nutricionista Gabriela Pereira, que no início do mês atropelou e matou um jovem em São Paulo. Ela alegou ter bebido apenas um drinque à base de tequila e que disse que só assumiu a direção porque o namorado havia bebido mais do que ela. Mas Gabriela é a triste exceção que confirma uma regra, altamente favorável para as mulheres.

A maioria das brasileiras que bebe é adulta, mas a preocupação recai sobre as adolescentes. Uma pesquisa feita em 2007 pela Secretaria Nacional Antidrogas, em parceria com a Unidade de Pesquisa em Álcool e Drogas da Unifesp, mostrou que a diferença da quantidade de álcool consumida entre homens e mulheres de 14 a 17 anos é menor que nas outras idades. Vinte por cento das meninas disseram beber pelo menos uma vez por mês.

"As mulheres que bebem costumam ser mais cuidadosas ao dirigir. Mas se o índice continuar aumentando, você terá uma quantidade maior de mulheres dirigindo alcoolizadas", avalia Ronaldo Laranjeira, professor da Unifesp.

Mesmo em dose pequena, álcool altera comportamento

Jovens com até 0,2 g/l tem 1,5 vezes mais de chances de sofrer acidentes graves. E, a partir de 0,2 g/l, o risco aumenta para 2,5 vezes, em todas as idades. Com 0,5 g/l, as chances são seis vezes maiores em comparação ao motorista sóbrio. A maioria dos desastres de trânsito envolvendo álcool e direção ocorre entre adultos de 21 a 45 anos, e chega a 57% na faixa de 21 a 29 anos, segundo o Cisa.

Leonardo Gama Filho, chefe do serviço mental do Hospital Municipal Lourenço Jorge, diz que o álcool faz as pessoas perder a noção do que é perigoso e também de suas limitações. "É uma sensação de onipotência chamada de pensamento mágico: a pessoa tem uma ideia infantil em relação às situações e acha que tudo vai dar certo".

Não é difícil ser pego no teste do bafômetro. Uma dose padrão de bebida alcoólica (350 ml de cerveja, 150 ml de vinho ou 50ml de destilada) contém cerca de 10g de álcool puro. E o permitido no Brasil é até 0,2g/l. E o medo de ser flagrado faz com que motoristas tentem burlar a lei pagando R$ 100 a taxistas que se oferecem para dirigir e passar pela blitz com o carro. A multa por guiar sob efeito de álcool é de R$ 957, além da perda de sete pontos na carteira e um processo que pode suspender a habilitação por um ano. Sem contar a eventual apreensão do carro.

Colunistas de "o monatran"

ROBERTO ALVAREZ BENTES DE SÁ

Multiplicar ideias para poupar vidas

Página 3

JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS

Transporte multimodal, já!

Página 5

ILDO RAIMUNDO ROSA

O pedestre e o Código de Trânsito Brasileiro-CTB

Página 7