



O Monatran

TRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - FEVEREIRO DE 2011 - ANO 02 - NÚMERO 16

PONTE OU TÚNEL... EIS A QUESTÃO!



O Governador Raimundo Colombo criou um grupo de trabalho para estudar a viabilidade de uma nova ligação entre a Ilha e o Continente. Ponte ou túnel? Segundo o Secretário de Infraestrutura, Valdir Cobalchini, o estudo deverá estar concluído em 60 dias. (Página 8)

Governo apresenta regras do PAC destinado a melhorar transporte

Somente municípios com mais de 700 mil habitantes podem participar e terão prazo até 3 de abril para apresentar os projetos. Página 12

Pouco caso com a vida humana?



Total desrespeito e ignorância à Lei Municipal Complementar nº 001/97, coloca em risco a vida de motoristas. Página 9



Acidentes de moto podem causar diferentes neurotraumas

No ano passado o DPVAT pagou 252.351 indenizações a vítimas de acidentes de trânsito. Mais de 60% delas foram para vítimas envolvendo motocicletas. Página 16

Colunistas de "o monatran"

Roberto Alvarez Bentes de Sá



Página 3

Humano, um animal não tão racional assim.

José Roberto de Souza Dias



Página 5

Devassa

Ildo Raimundo Rosa



Página 7

O custo das infrações de trânsito em Santa Catarina

Santa Catarina questiona lei sobre vias destinadas à mobilidade não motorizada

Página 10

EDITORIAL

Carnaval: festa para alguns, tristeza para outros

A cada feriado prolongado, o coração de muitos deve ficar apertado. Afinal, certamente, ao final do período de recesso, teremos informações sobre vidas perdidas nas ruas e estradas de nosso país. Na época de Carnaval, então, esta preocupação só aumenta. Isso porque, o álcool que alimenta a alegria de alguns pode ser o combustível da tristeza para outros.

Além do álcool, o ritmo frenético e as noites mal dormidas são alguns dos ingredientes que contribuem para a fragilização do nosso sistema de transporte que depende, totalmente, da lucidez de seus motoristas.

Nesta época, vemos campanhas governamentais de incentivo ao “sexo seguro”, mas pouco se fala sobre a segurança no trânsito, sobre a importância de utilizar o cinto de segurança e sobre a total incapacidade de se dirigir depois de ingerir álcool ou outras drogas.

Para o nosso pesar, pelo menos 213 pessoas morreram em 4.165 acidentes de trânsito registrados somente nas estradas federais do Brasil durante o feriado do Carnaval, o que transformou as festas de 2011 nas mais trágicas dos últimos cinco anos, conforme um balanço divulgado na Quarta-Feira de Cinzas pela Polícia Rodoviária Federal.

Além das 213 vítimas mortais, 2.441 pessoas sofreram ferimentos em acidentes. Os números superam os do ano passado, quando, em 3.233 acidentes registrados durante seis dias de Carnaval, 143 pessoas morreram e 1.912 ficaram feridas. Já o número de mortos deste ano também supera os 145 registrados de 2007, que era até agora o mais violento nas estradas.

Se estas mortes tivessem acontecido como consequência de um acidente aéreo, em um estádio de futebol ou por algum desastre natural, certamente, ganhariam destaque em todos os noticiários e a comoção seria geral. No entanto, como está pulverizada no trânsito de todo o país, será apenas um número citado rapidamente no Jornal Nacional e, quem sabe, até esquecido por algum outro veículo.

Jamais saberemos quem foram estas pessoas, quais eram seus sonhos e por que viajavam. Não choraremos ao assistir à reportagem e, por certo, não comentaremos o fato com os nossos colegas do trabalho. Nossa vida, simplesmente, continuará. Talvez contemos algo sobre nossas aventuras carnavalescas, a chuva que atrapalhou a nossa praia... Porém, essas 213 vítimas mortais cairão no esquecimento. Sendo lembradas apenas como números dentro das estatísticas do próximo Carnaval.

Uma triste realidade que precisa mudar com urgência. Só depende de você!

NOTAS E FLAGRANTES

PRF/SC estreia quadro educativo na Rádio Guarujá



Intitulado “Minuto craque do volante”, o novo quadro educativo produzido pelo Núcleo de Comunicação Social da Polícia Rodoviária Federal de Santa Catarina aproveita a grande influência que o futebol exerce nas pessoas para divulgar mensagens de prevenção de acidentes.

Nota do Editor: *Mais uma grande sacada do Inspetor Leandro Andrade e sua equipe. Parabéns!*

Embarcação Catamarã chega dia 20 de Março em Palhoça



A embarcação modelo Catamarã com capacidade para 120 passageiros chegará em Palhoça no próximo dia 20 de Março, para uma série de demonstrações experimentais. A intenção, segundo o prefeito Ronério Heidersheidt,

é que tanto a população como os administradores públicos da Grande Florianópolis conheçam o barco mais de perto e passem a apoiar ainda mais o projeto de implantação do Transporte Marítimo na região metropolitana.

A embarcação, que percorre 45 quilômetros por hora, é da empresa gaúcha BBBarcos, responsável pela operação náutica da travessia entre Porto Alegre Guaíba, no Rio Grande do Sul. Lá, o trecho de 40 quilômetros entre Guaíba e Porto Alegre é percorrido de ônibus em 50 minutos. Enquanto o catamarã faz em 20 minutos, já que em linha reta o percurso apresenta uma redução de 35 quilômetros. “Ganha-se tempo!”, afirma o prefeito.

Carro do futuro pode detectar nível alcoólico do motorista

Hoje já existem sistemas de bafômetros, autorizados pela corte judicial americana, que são instalados nos carros para que eles só possam ser ligados se o motorista estiver com um nível aceitável de álcool no organismo. Mas, como este aparelho é apenas um componente para o carro, uma empresa de pesquisas chamada QinetiQ decidiu desenvolver algo mais eficaz que poderá ser inserido a qualquer carro do futuro.

Segundo o site Techchee, o sistema da QinetiQ é baseado em sensores de toque incorporados no volante ou maçanetas que serão capazes de ler o nível de álcool no sangue do condutor do automóvel por meio da pele.

Isso vai evitar que os motoristas assoprem em aparelhos de bafômetro e também irá gerar resultados mais rápidos e precisos.

Até agora, a empresa desenvolvedora apresentou apenas um protótipo do sistema, mas há ainda muito trabalho pela frente para aperfeiçoá-lo. Segundo a QinetiQ, os sensores deverão funcionar com exatidão.

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

Humano, um animal não tão racional assim

Em princípio, a ciência aponta a racionalidade humana como o grande diferencial da espécie em relação aos outros animais. Afinal, nossa estrutura neurológica permite uma inigualável capacidade de elaborar pensamentos muito complexos, raciocinar, lançar mão da essência da Razão e desenvolver comunicação simbólica, ciências, filosofia e artes.

No entanto, se analisarmos o comportamento histórico do ser humano, veremos que essa diferença é muito mais tênue do que o senso comum alardeia por repetição insistente. Não somos assim tão mais racionais do que os bichos. Aliás, a verdade é que, muitos de nós têm mostrado tanto ímpeto bruto, selvagem, passional e irracional como qualquer fera temível dos *habitats* selvagens.

Provas disso são as barbáries que presenciamos no trânsito todos os dias: velocidade exagerada, descumprimento da lei, ultrapassagens perigosas, impaciência e a lamentável falta de compaixão. Para piorar o cenário, nas últimas semanas, acompanhamos o desenrolar de um fato estarrecido, ocorrido

na capital gaúcha.

Um funcionário público, de 47 anos, avançou - de carro - sobre um grupo de 150 ciclistas no centro de Porto Alegre, durante uma manifestação pacífica em prol de investimentos em ciclovias, protagonizando uma cena revoltante e mundialmente difundida. Felizmente, ninguém morreu.

Ao rever as imagens, é possível observar o furor e a determinação com que o dono de um cargo de confiança no Banco Central investiu sobre os ciclistas. Um homem aparentemente tranqüilo no dia-a-dia, mas que se transforma ao volante. De julho de 2009 a dezembro de 2010, ele foi multado cinco vezes por ultrapassar em local proibido, excesso de velocidade, por dirigir sobre a calçada, andar de ré por um longo percurso e ainda fazer conversão em lugar proibido. Como se não bastasse, o bancário ainda foi acusado por uma ex-namorada de agredir com um facão.

Após o atropelamento, o agressor abandonou o carro em outro bairro, fugiu e só se apresentou à polícia três dias depois, tentando justificar a reação

agressiva alegando uma suposta ameaça por parte dos ciclistas. Entretanto, imagens e testemunhas contrariam esta versão.

E é assim, assistindo a fatos como este, de total desrespeito à vida humana, que me questiono: ser humano é realmente uma prerrogativa de racionalidade? Certamente que não! No fundo, nem tão fundo assim, temos todos o mesmo ímpeto bruto dos animais selvagens. No entanto, diferenciam-se aqueles que conseguem se controlar.

Assim, vemos que o auto-controle - sim! é a maior virtude do ser humano "racional". Aliás, por esse motivo não é permitido dirigir depois de ingerir bebida alcoólica. Isto porque ela é uma das substâncias que levam embora qualquer possibilidade de domínio de nossas faculdades mentais (e ainda tem muita gente que teima em desafiar a química do nosso organismo).

Mais do que ser racional, o ser humano precisa aprender a utilizar a sua racionalidade em todos os momentos da vida, especialmente, no trânsito.

Sejamos racionais!

Atropelador de ciclistas no RS tem ocorrências por ameaças e multa

O motorista que atropelou dezenas de ciclistas - e feriu pelo menos oito deles - é inteligente, culto e alterna constantemente o comportamento, indo do reservado ao explosivo rapidamente, segundo descrição de pessoas que conviveram com ele.

Bancário de 47 anos, Ricardo Neis é visto por colegas de profissão como um funcionário correto no exercício de suas atribuições e eventualmente participativo em debates da categoria. "Ele coloca as coisas claramente e às vezes se exalta", relata um sindicalista.

Depois de um longo período no Banrisul, Neis ingressou no Banco Central em 2003, por concurso, e trabalha na área de meio circulante da agência de Porto Alegre. A instituição não comentou o incidente envolvendo os ciclistas, limitando-se a informar, por sua Assessoria de Imprensa, que não lhe cabe adotar medidas administrativas ou disciplinares sobre fatos não funcionais envol-



vendo servidores da autarquia.

Ao encaminhar um pedido de prisão preventiva contra Neis, no dia 28 de fevereiro, o promotor Eugênio Amorim acabou revelando que o bancário já foi agressivo e ameaçador em situações de contrariedade pessoal e impaciente no trânsito. "Ele tem ocorrências por ameaças e multas por dirigir na contramão, em cima de calçadas e outras infrações graves."

Outras pessoas próximas do bancário também relataram cenas de violência. Em

ocorrências registradas na polícia entre 2008 e 2010, ex-namoradas relatam ter sofrido ameaças e tentativas de agressão do bancário, até mesmo com um facão. "Ele é agressivo e gosta de armas. E também é



inteligente e bem conceituado", afirma uma mulher, que, ao mesmo tempo, lembra de momentos em que o ex-parceiro era carinhoso. Segundo ela, o comportamento volúvel aparecia no trânsito. "Ele corria de carro e às vezes eu tinha medo."

Outra mulher, mãe do filho de 15 anos que estava com Neis no momento do atropelamento, disse ao jornal gaúcho Zero

Hora que o bancário é pai exemplar, nunca deixa faltar nada ao adolescente e mantém contato permanente com ele.

INTERNAÇÃO - Ricardo Neis permanecia até o fechamento desta edição internado no Hospital Parque Belém por determinação da Justiça. Em decisão tomada no dia 03 de março, a juíza Rosane Michels, da 1ª Vara do Júri, negou sua transferência para o Instituto Psiquiátrico Forense, como quer a Polícia Civil.

Na justificativa, a magistrada lembrou que, sem emitir uma recomendação expressa pela remoção, dois atestados firmados por médicos do hospital prescrevem a necessidade de acompanhamento psiquiátrico, devendo o investigado permanecer em local onde possa continuar em observação.

Neis deve ser indiciado por tentativa de homicídio doloso. À polícia, o bancário disse que se sentiu ameaçado por ciclistas e resolveu abrir caminho por temer linchamento.

Como salvar o carro de alagamentos

Com o grande volume de chuva nesse verão, muitos motoristas têm enfrentado alagamentos nas vias que resultaram em danos aos veículos, e até mesmo situações de risco à vida. Por isso, o CESVI BRASIL (Centro de Experimentação e Segurança Viária) apresenta, abaixo, dez recomendações para o motorista preservar o veículo em áreas alagadas.

1. Caso o motor morra durante a travessia, jamais tente dar a partida, mantenha-o desligado e remova o veículo até uma oficina. Diante da possibilidade de admissão de água, essa prática reduz o risco de danos causados ao motor por um calço hidráulico.

2. Observe a altura do nível de água do trecho alagado, a maioria das montadoras estabelece uma altura máxima para essas travessias, não podendo exceder o centro da roda.

3. É prudente que o veículo, durante o alagamento, seja dirigido em baixa velocidade, mantendo uma rotação maior e constante ao motor, em torno de 2.500 RPM, o que diminui a variação do nível da água e seu respingar junto ao motor, dificultando sua admissão indevida e a contaminação de componentes eletroeletrônicos, melhorando a aderência e a dirigibilidade do veículo.

4. No caso de veículos equipados com transmissão automática, a troca de marchas deve ser feita manualmente, selecionando a posição "1". Dessa forma, o veículo não desenvolve tanta velocidade, sendo possível imprimir uma



rotação maior ao motor. Outra possibilidade é manualmente alternar a troca de marchas entre "N" e "1", de modo a manter a velocidade do veículo baixa durante o trecho alagado, sem descuidar da rotação do motor, sempre em torno de 2.500 RPM.

5. Alguns veículos automáticos oferecem como opcional o ajuste da tração, conhecido como "WINTER" ou "SNOW". Embora sua função seja a de conferir maior segurança durante trechos de baixa aderência, como neve ou lama, evitando que o veículo patine graças ao bloqueio do diferencial, também deve ser utilizado durante alagamentos, pois beneficia o controle da velocidade do veículo e da rotação do motor.

6. Mantenha a calma nos casos em que, durante a travessia, sejam constatados sintomas como o aumento de es-

forço ao esterçar (direção hidráulica), variação na luminosidade das luzes do painel de instrumentos, alertas sonoros, flutuação dos ponteiros, luzes de anomalia da injeção eletrônica, bateria e ABS (se disponível) acesas, aumento do esforço ao acionar os freios e interrupção do funcionamento da tração 4 X 4 (veículos diesel), pois provavelmente todo esse quadro é causado pela perda de aderência entre a correia auxiliar e as respectivas polias da bomba da direção hidráulica, alternador e bomba de vácuo (veículo diesel), sendo, na maioria das vezes, um fato passageiro que não impede a dirigibilidade. Apenas reforce a cautela e mantenha o menor número possível de equipamentos ligados.

7. É recomendado desligar o ar condicionado, reduzindo assim o risco de calço hidráulico. Essa prática impede

que alguns componentes joguem água na tomada de ar do motor. Veículos rebaixados e turbinados, na maioria das vezes, apresentam maiores riscos de sofrer calço hidráulico; por isso, é aconselhável manter a originalidade da montadora. Se o veículo estiver nessas condições, redobre a atenção aos procedimentos sugeridos.

8. Para os casos mais sérios de alagamentos, é recomendado preventivamente fazer um check-up, corrigindo, por exemplo, possíveis alterações do sistema de injeção eletrônica, muitas vezes simples e imperceptíveis nessa fase, como maus contatos, mas que posteriormente podem gerar grandes transtornos.

9. Pode haver, entre outros, a contaminação do câmbio, do óleo da transmissão, do(s) eixo(s) diferencial(is), no caso de veículos com tração traseira ou mesmo quatro por quatro, o que determina a redução da vida útil dos componentes integrantes desses conjuntos, além de riscos acentuados de falhas na embreagem, suspensão e freios. Para combater os efeitos dessa possibilidade, é recomendável encaminhar-se rapidamente até uma oficina e solicitar a avaliação desses itens.

10. Havendo travessias consecutivas de alagamentos, recomenda-se uma limpeza do sistema de ventilação, pois estará sujeito à contaminação por fungos, microorganismos e bactérias, demandando limpeza de todo o sistema para a utilização segura.

UPP e Lei Seca fazem cair o preço do seguro de carro no RJ

A implantação das Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) e da Lei Seca, associada a uma mudança na estratégia repressão a roubos e furtos de automóveis, foi decisiva para baratear o custo do seguro para o carioca nos últimos meses. Dados do IBGE apontam recuo de 12,6% na apólice em 2010. Na média nacional, houve retração de 3,53%, mas o preço do seguro subiu nas regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Belo Horizonte.

Os preços dos seguros de carros na Região Metropolitana do Rio caíram em média 15,7% em 2010, de acordo com levantamento feito pelo Sindicato das Seguradoras do Rio. Em alguns casos, o valor está até 37% menor na cidade. Segundo analistas, os motivos são a implantação das

Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) e a repressão a roubos e furtos de automóveis, além da implantação da Lei Seca. Dados do IBGE confirmam o estudo e apontam recuo de 12,6% na apólice paga pelos cariocas no ano passado em relação a 2009. O número ficou bem acima da média nacional, que registrou retração de 3,53%.

Especialistas atribuem à Lei Seca, que começou a vigorar em março, a redução do número de colisões nas principais vias da cidade. Para completar o quadro, analistas afirmam que a concorrência entre as seguradoras tem aumentado, o que puxa a redução nos valores cobrados. Roberto Santos, vice-presidente do Sindicato das Seguradoras do Rio, no entanto, fala sobre a im-



José Mariano Beltrame, Secretário de Segurança do Rio de Janeiro

portância do efeito psicológico das implantações das UPPs: "Claro que há um efeito psicológico maior. Mas as UPPs não foram as únicas responsáveis pela queda nos preços. A Secretaria de

Segurança Pública passou a investir em ações para combater os desmanches ilegais de carros. Houve mais operações policiais em locais e em horários que registravam aumento nas ocorrên-

cias de roubos", destaca Santos.

Dados da Secretaria de Segurança Pública mostram que, em janeiro deste ano, houve queda de 27% no número de roubos de veículos em relação ao início de 2010: de 1.820 para 1.335 ocorrências. O diretor de uma seguradora acrescenta que a instalação das UPPs e o fato de a Lei Seca ter dado certo no Rio, diferentemente de outras cidades do país, explicam o maior ritmo de queda dos preços no Rio. Em Fortaleza, Recife, Belo Horizonte e Porto Alegre, os valores subiram em 2010.

"O efeito da UPP é imediato. E isso influencia a análise de risco dos bairros vizinhos. Basta uma seguradora baixar o preço para os concorrentes fazerem o mesmo", detalha o executivo

Jose Roberto de Souza Dias *



Devassa

Pela primeira vez na História uma fábrica de bebida alcoólica conseguiu denominar um produto de forma tão apropriada e sem qualquer tipo de escrúpulo pagou para uma jovem famosa para divulgar sua mercadoria.

A estratégia de marketing dessa empresa não deixa dúvida sobre o público alvo que pretende atingir: os jovens, principalmente de classe média, que se sentem atraídos pela beleza, candura e honestidade de princípios que a imagem pública, até então, era capaz de vender.

Difícil imaginar que empresários, marqueteiros, a cantora e seus familiares, redes de comunicação, etc., não tenham se preocupado no mínimo em recorrer ao dicionário, procurar no Google ou no Wikipédia, o significado desse novo rótulo.

Se recorressem a qualquer dessas fontes verificariam que devassa significa mulher desprovida de pudores, ordinária, vadia, permissiva, safada, e outros tantos sinônimos que se encontram nos dicionários.

Por outro lado, devasso quer dizer licencioso, libertino, e vai por aí afora, enquanto devassidão, em síntese, é a depravação dos costumes, como, aliás, afirma o jornalista Carlos Setti em sua recente coluna.

Mas, seria injusto com a nova marca colocá-la como a única fabricante de bebida alcoólica a fazer esse tipo de publicidade voltada para sol, praia e jovens bonitos. Ou, utilizar bordões, que são palavras ou frases de aceitação popular incorporada à publicidade que maciçamente invadem os lares brasileiros nos horários em que as famílias se reúnem.

Assim, de “nã nã nã na” a “experimental! experimental!” “desce redondo” e “geladaaaaaada”, crianças e adolescentes são expostos a campanhas maciças de publicidade, principalmente no carnaval e nos domingos esportivos, quando as cores das escolas de samba e dos times de fute-

bol se confundem com os rótulos das bebidas.

Interessante notar que, para cumprir a Lei, todas as marcas, no final da peça publicitária, em rapidíssimas palavras, alertam para “se beber não dirija”. Tão igual e inútil que a maioria das pessoas nem se quer percebe a recomendação. Funciona como que aquelas letrinhas pequenas que em anúncios de jornal só se lê usando lupa.

É fácil de prever o que resulta de tudo isso. No último carnaval, aconteceram 4.165 acidentes de trânsito nas estradas federais brasileiras, 28,7 por cento a mais do que em igual período do ano anterior. Esses acidentes geraram 213 óbitos, crescimento de 50 por cento se comparado com 2010. O número de feridos atingiu a impressionante cifra de 2.441 pessoas, registrando-se um aumento de 27,4 por cento.

Assim, ano a ano, 50% de todas as mortes em acidentes de trânsito são provocadas pela ingestão de álcool. Mas, o que isso significa? Por que as autoridades são tão permissivas a esse respeito?

Em primeiro lugar deve-se considerar que a cerveja é uma das campeãs de carga tributária. Independente de ser vendida em lata ou garrafa, 54,8% do seu preço é de impostos e contribuições. Até aí tudo bem, afinal não se trata de um produto de primeira necessidade. Poderia se compreender, também, como uma forma de conter o consumo exagerado. Mas essa não é exatamente a realidade. Por ser uma mercadoria relativamente barata, explica-se apenas pela sanha arrecadatória nos diferentes níveis de governo.

Mesmíssima explicação serve para as empresas de comunicação que vendem seus espaços e estão preocupadas única e exclusivamente com os resultados financeiros.

Assim, nem empresários, nem governos, parecem estar preocupados com os acidentes de trânsito que dizimam vidas, interrompem sonhos e lotam hospitais. Afinal, os lucros empresariais e a arrecadação de impostos parece ser o

que mais interessa.

Por essa razão é que no final de uma operação de verão, de fim de ano ou de carnaval se ouvem sempre as mesmas explicações. Os acidentes ocorreram por que choveu, o número de veículos aumentou e as estradas não comportam mais o crescimento do tráfego.

Praticamente não se ouve por parte das autoridades uma autocrítica do tipo... falta sinalização, a população não foi avisada dos riscos em determinados trechos rodoviários, o número de policiais é insuficiente, muitos estão em desvio de função.

O discurso oficial já está pronto antes mesmo dos feriados prolongados: a culpa é do condutor. Em muitos casos é uma verdade absoluta, mas não em todas as situações. Deixar de considerar as outras variáveis é no mínimo temeroso.

Impossível aceitar que em cinco dias de carnaval se assista um banho de sangue, uma carnificina relativamente superior aos conflitos e acidentes naturais que estão ocorrendo, neste momento, em outras partes do mundo.

Necessário se faz exigir que o acidente de trânsito faça parte da agenda nacional, que seja tratado como prioridade absoluta, mesmo que fira interesses privados. Só assim se poderá comemorar a VIDA.

** 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. Secretário Executivo do Gerat, da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados e membro do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.*

Mortes no trânsito cresceram 31% em 10 anos. Maioria das vítimas é jovem

Motoristas jovens nas ruas brasileiras durante os fins de semana. Eis o cenário que culmina em uma grande quantidade de mortes no país, segundo o Mapa da Violência, divulgado no dia 24 de fevereiro pelo Ministério da Justiça. O documento mostra um crescimento de 31% de óbitos por acidentes de trânsito. O estudo, que reuniu dados de 1998 a 2008, aponta também que são os domingos os dias em que se registram mais mortes dessa natureza, principalmente de jovens.

Segundo o sociólogo Júlio Jacobo Waiselfisz, autor do documento, nos últimos anos houve uma oscilação em torno das mortes por acidentes de trânsito. No estudo, ele aponta que, a par-



José Eduardo Cardozo, Ministro da Justiça

tir de 1997, quando houve a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, ocorreu um decréscimo de mortes causadas por veículos que durou três anos, quando o número de óbitos caiu em quase 5 mil. Mas, a partir de 2004,

os números voltaram ao patamar anterior, chegando em 2008 a 39,2 mil vítimas. Os dados representam um aumento de 20,8% dos casos em 10 anos, 3,6% a mais que o crescimento da população brasileira no mesmo período.

Outro dado preocupante assinalado por Jacobo é o aumento do óbito entre jovens com idade a partir de 13 anos principalmente em Santa Catarina, na Paraíba e na cidade de São Paulo. O fenômeno, observado a partir de 2004, fez com que o Brasil passasse da 30ª posição para a 14ª entre os 100 países do mundo analisados pela Organização Mundial de Saúde (OMS). E os fins de semana são o

período em que a juventude é a principal vítima dos acidentes de carro. Nas segundas, os jovens representam 12,3% dos óbitos, quase 1% a menos que os mais velhos. Os índices permanecem no mesmo nível até sexta-feira, passando para 19,3% no sábado – 2% a mais que o de outras idades – e atingindo 25,1% aos domingos, 6% maior que as demais categorias por faixa etária.

“Temos que desenvolver políticas para diminuir as mortes”, observou o ministro da Justiça, José Eduardo Cardozo, durante o lançamento do Mapa da Violência, feito com o Instituto Sangari. Ele atribuiu os dados ao uso de álcool e drogas. “Isso coloca o problema sobre os nossos ombros, dos governadores e dos prefeitos. No que for da nossa competência, vamos tomar as medidas necessárias”.

Brasileiros adotam sistema de CARRO COMPARTILHADO

Ser dono do próprio carro não é mais tão importante para alguns paulistanos. Seja por causa do custo com estacionamento, IPVA, seguro e multas, pela dificuldade em parar o carro em alguns bairros da cidade e até pela ideia de contribuir para a diminuição do número de automóveis nas ruas, cerca de 300 pessoas decidiram abrir mão de seus automóveis para usar o serviço, que, no Brasil, por enquanto está disponível apenas na capital paulista.

Comum na Europa há cerca de dez anos e crescente em lugares como China e Estados Unidos, o serviço de car sharing estreou no Brasil há um ano e meio, em São Paulo, com 13 carros que atendem cerca de 300 pessoas.

O que difere o sistema de car sharing difere do aluguel tradicional de carros é a flexibilidade no uso e facilidade de agendamento. O usuário contrata um plano de acordo com a frequência com que vai usar o serviço, paga uma taxa por hora e a quilometragem rodada acima de 100 km.

Em caso de acidente, a franquia é por conta do motorista. O combustível já está no preço e o pagamento é mensal, debitado do cartão de crédito.

Para os defensores do sistema, o car sharing é uma opção que permite utilizar transporte individual de forma mais racional, usando o carro apenas quando realmente necessário. Eric Britton, cientista político e especialista em mobilidade sustentável, defende que um sistema de transporte eficiente precisa oferecer opções. Para ele, São Paulo precisa de três coisas para o car sharing funcionar: regulamentação clara, que qualquer empresa possa seguir, estacionamentos com vagas preferenciais para o sistema e incentivo massivo. “A prefeitura tem que dar o exemplo; em vez de apenas carros oficiais, ter dois ou três carros na frente da prefeitura, usados constantemente. O prefeito tem que se deslocar assim”, afirma.

A vantagem para a cidade é enorme: em Shanghai, na China, por exemplo, estima-se que cada carro compar-



tilhado tire seis carros da rua; o sistema ZipCar, disponível em diversas cidades dos Estados Unidos e em Londres, retira das ruas entre 15 e 20 veículos particulares por carro coletivo. “Números expressivos de car sharing representam menos gente estacionando em vagas públicas e circulando”, afirma Britton. De acordo com um estudo do Instituto de Políticas de Transporte de Victoria, no Canadá, quem adere ao compartilhamento de carro passa a depender entre 40% e 60% menos do automóvel. “Você transforma custo fixo em variável; ou seja, você mede de forma objetiva o valor do deslocamento. Ao longo do tempo, você utiliza menos o carro”, afirma o sócio da Zaz Car.

Além de benefícios para a cidade, a economia pessoal pode valer a pena.

Segundo Felipe Barroso, sócio da Zaz Car, para quem usa o carro por menos de 20 mil quilômetros por ano, a troca já é interessante. “Vamos estimar que manter um carro custe cerca de R\$ 10 mil por ano. Um jovem casal pode economizar muito sem perder qualidade de vida abrindo mão de um dos veículos e usando um carro compartilhado eventualmente”, diz Britton. “É difícil mudar a mentalidade das pessoas, mas 13 carros já é um excelente começo”.

Atualmente a taxa de uso da única empresa do Brasil é de três horas por dia em média, por carro, o que torna fácil encontrá-los disponíveis a qualquer hora. Mas, com um uso mais intenso, isso pode se tornar uma dificuldade para o usuário, que pode ficar na mão em emergências e ter de recorrer a uma alternativa como o táxi.

Adesivos nos carros viram febre e revelam particularidades das famílias

Especialistas alertam para exposição exagerada

Virou febre. Nas ruas da cidade, não é difícil avistar veículos que exibem os engraçadinhos adesivos “My Family”, que revelam os membros das famílias de seus proprietários, incluindo a figura de animais de estimação.

Aliás, as opções são tantas que fica difícil escolher. Além do casal, tem a opção da mulher grávida, os filhos de várias faixas etárias, o vovô, a vovó, alguns são personalizados com a cor da pele, outros com as cores do time de futebol... sem contar a infinidade de animais de estimação, que vai desde o cachorro até o peixinho dentro de um aquário.

Com as figuras do marido e dos dois filhos com seus skates, a coordenadora pedagógica Nathália Córdia, 28, diz que acha a moda interessante para decorar o carro. “Meu marido e eu colocamos as figurinhas em nossos carros. Acho bonito”.

Para especialistas em segurança pública, no entanto, a moda pode ser uma ameaça à população por expor informações importantes. O pesquisador criminal Jorge Lordello explica que

adesivos nos veículos, chamados por ele de “currículo no carro”, fornecem dados aos criminosos, como idade, número de pessoas na família, tipo de atividades e padrões de vida. Isso ocorre até com o uso de outros tipos de adesivos, como os de escolas e academias.

“Infratores que praticam golpes de falso sequestro pelo telefone podem usar estas informações, por exemplo”, diz.

Já Niv Steiman, que atua na área de segurança patrimonial, considera que os adesivos são uma ameaça, somente àqueles com atividades específicas, como policiais, investigadores ou advogados, ou aos que lidam com grandes valores ou informações importantes no trabalho, como executivos. “Para a população, de maneira geral, não acho que possa causar problemas”, disse.



Ildo Raimundo Rosa *



O custo das infrações de trânsito em Santa Catarina

A divulgação recente dos números das multas aplicadas pelos órgãos de trânsito em JOINVILLE e FLORIANÓPOLIS leva-nos necessariamente a uma profunda reflexão quanto a tão propalada desídia dos órgãos de fiscalização.

Em JOINVILLE, no ano de 2010, foram lavradas e efetivamente pagas, 111.300 multas, o que corresponde a 39% do total da frota que é de 286 mil veículos, com um valor arrecadado de 10,8 milhões de reais.

Em FLORIANÓPOLIS, por sua vez, foram lavrados e efetivamente cobrados, 141.484 multas, perfazendo um total arrecadado de 15.820 milhões de reais.

Os fotocensores e radares respondem pela metade dos valores arrecadados, depois aparecem as multas aplicadas pelos agentes de trânsito e PMs, sendo as autuações em decorrência de estacionamento proibido 20% do total das infrações.

Os valores divulgados, além de demonstrarem claramente uma abrangente aplicação das normas de trânsito, tendo em vista que se tratam de infrações lavradas e efetivamente pagas, sus-

cita, num segundo momento, uma ampla discussão quanto ao destino dos valores arrecadados.

Em FLORIANÓPOLIS, a gerência do sistema viário do IPUF mantém convênios com a SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA DO ESTADO, DETRAN e GUARDA MUNICIPAL DA CAPITAL, além dos custos representados pela gestão do próprio sistema viário.

Os repasses, por serem de natureza vinculada, deverão ser aplicados em atividades associadas ao próprio trânsito tais como sinalização, logística policial e compra de veículos e equipamentos de segurança.

A comprovação de que as penas previstas no CÓDIGO DE TRANSITO BRASILEIRO são devidamente aplicadas, especialmente as de natureza administrativa, demonstram-nos que devemos concentrar nossos esforços noutro sentido, qual seja, a prevenção e a educação de trânsito, que apesar de contar com valores volumosos tanto por parte dos municípios, estados e do próprio governo federal, ainda é muito incipiente, resumindo-se a algumas campanhas que em pouco tempo se tornam inócuas e sem sentido.

O forte investimento de países do primeiro mundo na educação infantil, talvez esteja a demonstrar a trilha a ser seguida, mas tudo deve estar vinculado a uma política desenvolvida pelo governo federal visando elaborar um plano nacional de educação e prevenção aos acidentes de trânsito de forma continuada, envolvendo nessa discussão todos os segmentos da sociedade civil que, de forma às vezes improvisada, tentam dar o melhor encaminhamento para o problema, mesmo não dispondo de recursos nem da formação necessária para um melhor resultado.

A mudança no nível de protagonismo e de participação popular apresenta-se hoje como fundamental, sem que tenhamos que necessariamente recorrer a propostas pré-concebidas sem o apoio e a legitimidade da sociedade civil.

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

Reportagem da RBSTV desmascara máfia da multa no Sul do Brasil

Como consequência, Tribunal de Contas de Santa Catarina suspendeu licitação de pardais em Rio do Sul e investiga editais de Criciúma, Florianópolis e Palhoça

Muito ainda deve ser desvendado, mas uma reportagem do jornalista Giovani Grizotti exibida no Fantástico, mostrou o retrato escandaloso de como funciona a indústria das multas no Sul do país.

Os fatos documentados pela reportagem, que mostrou as relações entre prefeituras e empresas fabricantes de controladores eletrônicos de velocidade, evidenciaram uma série de irregularidades por meio de contratos direcionados, pagamento de propina, brechas que permitem até mesmo a anulação de multas, vantagens inexplicáveis para os fornecedores de equipamentos, além da total falta de critério sobre os locais de instalação.

Dentre outras empresas e prefeituras da Região Sul, foram citadas na matéria a prefeitura de Rio do Sul e a empresa CSP

de Florianópolis. A prefeitura teria direcionado o edital a fim de favorecer a empresa Eliseu Koop, enquanto um vendedor da empresa CSP foi flagrado negociando propina e oferecendo edital direcionado.

A partir das denúncias, o Tribunal de Contas do Estado resolveu suspender a licitação de pardais em Rio do Sul, além de fazer auditoria em todos os contratos realizados pelos municípios com empresas que atuam com radar e lombada eletrônica. A ação já está sendo realizada em Palhoça, Criciúma e Florianópolis, e será intensificada em todas as regiões.

Para complicar ainda mais o caso da empresa CSP, foi divulgado pela RBSTV imagens do filho do proprietário da empresa, Tiago Rodrigues, negociando o pagamento de propina para

direcionar os editais com o suposto funcionário de uma prefeitura - que na verdade era um repórter.

Nas imagens, Rodrigues diz que “lombada eletrônica, radar a laser e blitz eletrônica, não tem concorrente que faça os três serviços”, evidenciando o esquema de direcionamento de contratos, já que os editais seriam produzidos com especificações de serviços que só a empresa catarinense pode executar, ou seja, neste suposto esquema fraudulento, a empresa CSP vence qualquer concorrência para a contratação de aparelhos de controle de velocidade.

Em seguida, Tiago menciona a “venda” do mesmo edital que foi publicado pela prefeitura de Florianópolis para o município de Palhoça. E, para finalizar, ele oferece ao suposto

funcionário da prefeitura o pagamento de propina, no valor de 13 a 15 % do total repassado pela prefeitura. *Uma ENORME vergonha!*

Para o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, o poder público tem o dever de moralizar o uso de controladores eletrônicos de trânsito, fazendo com que a prioridade seja reduzir o número de mortos e de acidentes com veículos, não simplesmente a de arrecadar. “Nossa grande preocupação é que a frouxidão nos sistemas de fiscalização dê margem a uma velha questão que tem atrapalhado o efeito educativo das punições: a indústria da multa – onde só quem ganha são os corruptos, enquanto a população continua a padecer”, lamenta Bentes.



GRUPO de Trabalho ESTUDARÁ uma nova LIGAÇÃO entre a Ilha e o Continente

Ser ponte ou ser túnel... eis a questão!



Paulo Meller, do DEINFRA



Cássio Taniguchi, Paraná



João Batista Nunes, vice-Prefeito

Até o início de Maio, o governo do Estado pretende terminar o pré-projeto da nova ligação entre Ilha e Continente, em Florianópolis. Quanto à necessidade urgente, não existe dúvida. Porém, a grande questão é se esta quarta alternativa de travessia será por cima do mar ou por baixo dele. O certo é que a obra vai unir a Avenida Beira-Mar Norte com a Beira-Mar Continental, na altura da Ponta do Leal.

Uma ótima notícia para os motoristas dos cerca de 170 mil veículos que cruzam as duas pontes todos os dias!

No último dia 05 de março, em pleno sábado de Carnaval, o governador Raimundo Colombo promoveu uma reunião para tratar do assunto. O diretor de Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), Paulo Meller, participou do encontro e apresentou os projetos existentes para Florianópolis ao secretário de Planejamento do Paraná, Cássio Taniguchi, que é considerado um dos responsáveis por transformar Curitiba numa das cidades com melhor sistema de transporte do país.

No final da reunião, foi criado um grupo de trabalho formado por engenheiros da Secretaria de Obras, que estudará a nova proposta. Todas as conclusões serão entregues à cúpula

do governo que analisará se é mais viável aplicar recursos estaduais ou buscar uma parceria público privada (PPP).

Segundo o secretário de Infraestrutura, Valdir Cobalchini, o estudo seria concluído em até 60 dias e, posteriormente, uma empresa seria contratada para fazer o projeto final. Cobalchini falou que estimar custo da obra neste momento seria chute. Em relação ao prazo para construção, pretende concluir os trabalhos antes do final do mandato de Colombo. “Não há mais como esperar para uma alternativa, porque a mobilidade da Capital está bastante complicada”, disse.

Cobalchini explicou ainda que a nova prioridade do governo estadual pode afetar outras obras. A proposta do metrô de superfície continua em pé, mas será avaliada mais tarde. A reforma da Ponte Hercílio Luz está mantida, mas sem prazo e com busca por recursos do Ministério do Turismo, fundo de pensões ou parcerias com fundações ligadas a cultura e patrimônio. A ideia da ponte estaiada entre as duas existentes perdeu força, já que é uma obra do governo federal, “que até o momento não garantiu que ela sairá do papel”.

De acordo com o vice-prefeito e secretário dos Transportes de

Florianópolis, João Batista Nunes, esta última opção é justamente uma das alternativas defendidas pela administração da Capital. Ele afirmou que a alternativa de construir o túnel é bem vista, mas reforçou que é preciso haver diálogo entre o governo estadual e a prefeitura, além do respeito aos projetos locais.

Para o presidente do MONATran – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a iniciativa do governador, mais uma vez, mostrou o interesse do administrador público em encontrar uma solução para o trânsito na Ilha. “Esperamos que a equipe escolhida para compor este grupo de trabalho seja, de fato, competente e comprometida com a cidade de Florianópolis”, afirmou Bentes de Sá que ainda fez questão de ressaltar a importância desse grupo.



Roberto Alvarez Bentes de Sá, MONATran

PAULO FONTES

Aberta para nunca mais fechar!

Com estas palavras, o prefeito da capital catarinense, Dário Berger, anunciou a reabertura da Avenida Paulo Fontes para o trânsito de carros

Depois de 17 meses fechada para o tráfego de veículos e muitas declarações desencontradas entre prefeito e vice-prefeito, a Avenida Paulo Fontes foi finalmente reaberta, com o intuito de dar maior fluidez ao trânsito na região central, durante as obras do elevado Rita Maria.

Para variar, a obra do elevado começou sem que a prefeitura tivesse definido um esquema para organizar o fluxo de carros. Posteriormente, o acesso para carros na Avenida Paulo Fontes estava previsto para ser reaberto no dia 12, foi adiado para o dia 15 e, por fim, para o dia 16 de Março.

De acordo com informações da prefeitura, as chuvas dos últimos dias atrasaram as obras de readaptação da via para receber o tráfego de veículos.

Com a liberação, os semáforos da Paulo Fontes foram reativados e os blocos de concreto, que impedem a passagem dos carros, retirados. A avenida foi aberta para o tráfego nos dois sentidos, mas com apenas uma faixa em direção à avenida Beira-Mar Norte. No sentido oposto, as três pistas foram liberadas, uma delas como corredor para ônibus.

Segundo o Executivo, apesar da decisão de reabrir a Paulo Fontes ter acontecido para dar fluxo ao trânsito durante as obras do Elevado Rita Maria, a medida não será temporária. O prefeito não assu-



Dário Berger, prefeito de Florianópolis

miu que a decisão tomada há um ano e meio foi um equívoco, mas garantiu que a avenida só voltará a ser fechada em caso de novas obras, para ser liberada logo a seguir.

“A ideia é que a Paulo Fontes nunca mais seja fechada. Com a conclusão das obras do elevado do Rita Maria, já passa a ter um novo desenho urbano na região e também com as obras do Boulevard – que são as obras de reestruturação e revitalização do entorno do mercado público – está previsto um rebaixamento da pista para os carros e um canteiro central direto do terminal até o centro da cidade para os pedestres, facilitando a vida de quem precisa utilizar o carro e também facilitando a vida das pessoas”, disse o prefeito em entrevista para o canal da RBS TV.

TRAVESSIA ÀS CEGAS

Apesar da Lei Municipal Complementar Nº 001/97, republicada em 18 de fevereiro de 2007, determinar que nos terrenos de esquina os muros de vedação ou edificações no alinhamento devam ser construídos de forma chanfrada ou semicircular, a estrutura metálica montada em volta das obras do Elevado Rita Maria vai até o limite do cruzamento, tirando toda a visão tanto dos motoristas que entram na Ilha em direção à Beira-Mar Norte, quanto daqueles que seguem pela Avenida Paulo Fontes.

“Passo aquele cruzamento com medo”, confessa o presidente do MONATRAN, Roberto Alvarez

Bentes de Sá, que complementa alertando para o perigo causado pela impossibilidade de enxergar os carros que vêm pela via perpendicular. “É de uma falta de sensibilidade e irresponsabilidade tremendas. Ao cruzar a Avenida Paulo Fontes, não sabemos se vem algum carro tentando furar o sinal ou uma ambulância às pressas, sem contar a possibilidade de pane nos semáforos que poderia ocasionar uma tragédia”.

Segundo Bentes de Sá, o MONATRAN encaminhará um ofício ao superintendente do IpuF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis), Átila Rocha, alertando sobre esta questão.



JUDICIÁRIO



Santa Catarina questiona lei sobre vias destinadas à mobilidade não motorizada

O Estado de Santa Catarina ingressou com Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 4573) no Supremo Tribunal Federal (STF) para questionar a Lei Estadual nº 15.168/2010, de origem parlamentar, que trata da infraestrutura viária e seus equipamentos, além do planejamento e a gestão das formas de mobilidade não motorizadas no estado. Na ação é pedida liminar para impedir a aplicação das obrigações previstas na lei.

A lei regulamenta os direitos de deslocamento de pedestres, ciclistas e cadeirantes. Estabelece critérios de planejamento para a implantação de vias a eles destinadas em rodovias estaduais, como ciclovias,



Ministro Luiz Fux

ciclo faixas, passeios, vias de tráfego não motorizado compartilhado e passarelas. Dispõe que toda obra rodoviária estadual, seja de construção, pavimentação ou recapeamento deverá incluir, obrigatoriamente, a partir da vigência da lei, a criação de vias para o deslocamento das formas de mobilidade não autorizada, conferindo a estas a mesma importância das estradas.

Na ação, o estado informa

que a lei foi vetada em razão de sua inconstitucionalidade, mas o veto foi derrubado pela Assembleia Legislativa de Santa Catarina. Colombo enfatiza que a competência para instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, abrangendo transportes urbanos, abrangendo transportes urbanos. “A Lei Estadual nº 15.168/2010 se afigura ainda mais inconstitucional por violar frontalmente o disposto nos incisos IX e XI do artigo 22 da Constituição que trata da competência privativa da União para legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes e sobre trânsito”, salienta.

O relator da ADI é ministro Luiz Fux.

Liminar garante liberdade a acusado por acidente que matou cinco pessoas

O desembargador convocado Celso Limongi, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), concedeu liminar para libertar Leonardo Faria Hilário, acusado de ter sido o responsável pelo acidente que matou cinco pessoas e deixou outras 12 feridas no anel rodoviário de Belo Horizonte, em 28 de janeiro. Hilário estava preso por decisão do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG).

O motorista entrou com habeas corpus no STJ requerendo o direito de aguardar o julgamento em liberdade. Segundo ele, houve constrangimento ilegal no ato do TJMG que negou um pedido de habeas corpus ali impetrado e determinou sua prisão, porque o juiz de primeira instância já lhe havia concedido liberdade provisória.

Relator do caso no STJ, Celso Limongi considerou que o pedido de habeas corpus formulado perante o TJMG, e que acabou sendo negado, com a consequente expedição de mandado de prisão, ficou prejudicado pela decisão da primeira instância, a qual deve prevalecer.

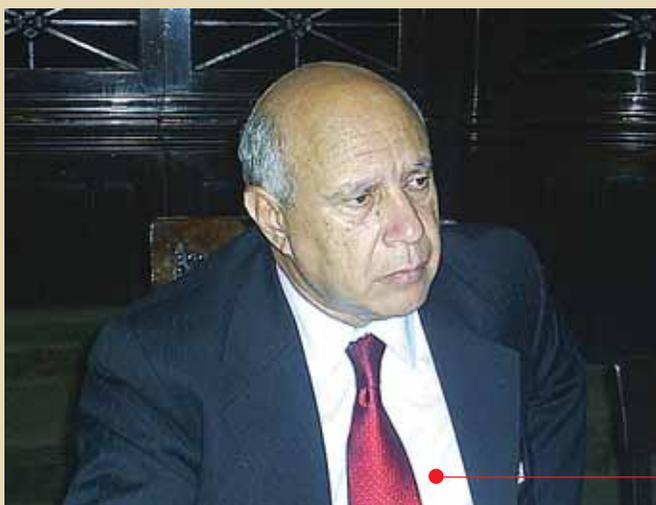
A liminar garante a liberdade do acusado pelo menos até o julgamento do mérito do habeas corpus pela Sexta Turma do STJ, o que só ocorrerá após o TJMG prestar informações e o Ministério Público Federal (MPF) emitir seu parecer sobre o caso. Como condição para a liberdade, Hilário terá de comparecer a todos os atos do processo em que é acusado.

Bafômetro substitui exame de sangue para comprovação de crime de embriaguez ao volante

O artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) não exige expressamente o exame toxicológico de sangue para comprovar a embriaguez do motorista. Este foi o entendimento da Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que acompanhou integralmente o voto do relator, desembargador convocado Celso Limongi, em pedido de habeas corpus originário do Rio Grande Sul.

O habeas corpus foi impetrado em favor de motorista preso em flagrante, em 2009, por dirigir embriagado. Ele foi denunciado pelo crime descrito no artigo 306 do CTB – conduzir veículo com concentração de álcool no sangue em valor superior a 0,6 grama por litro ou sob influência de outra substância psicoativa.

Em primeira instância, a denúncia foi rejeitada, por falta de materialidade. O juiz entendeu que seria necessária a realização de exames clínicos, o que não ocorreu no



Desembargador Celso Limongi

caso. Não haveria margem para a interpretação do juiz na matéria e o réu deveria ser liberado.

O Ministério Público apelou ao Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS), que decidiu que a comprovação da concentração pelo etilômetro, conhecido popularmente como bafômetro, seria suficiente para comprovar a quantidade de álcool na corrente sanguínea. A decisão TJ gaúcho determinou o regular processa-

mento da ação contra o motorista.

No recurso ao STJ, a defesa do réu alegou que a decisão de primeira instância estaria de acordo com as normas do direito criminal e que não haveria comprovação nítida do delito. Afirmou que o etilômetro não seria meio válido para comprovar a concentração do álcool no sangue, nos termos do artigo 306 do CTB. A defesa pediu a rejeição da denúncia e o trancamento da ação penal.

No seu voto o desembargador Celso Limongi considerou que o etilômetro seria suficiente para aferir a concentração de álcool. No caso específico a concentração medida pelo aparelho seria de 1,22 miligramas de álcool por litro de ar expelido dos pulmões, quando o máximo admitido seria de 0,3 miligrama por litro, conforme regulamentação do Decreto n. 6.488/2008.

O relator apontou que a Lei n. 11.705/2008 introduziu no CTB exigência de quantidade mínima de álcool no sangue para configuração do delito. “É desnecessária a demonstração da efetiva potencialidade lesiva da conduta do paciente, sendo suficiente a comprovação de que houve a condução do veículo por motorista sobre a influência de álcool acima do limite permitido”, concluiu. O desembargador também destacou que essa é a jurisprudência estabelecida do STJ. Com essas considerações o habeas corpus foi negado.

Ação pede o fim da regulamentação da profissão de mototaxista

O Supremo Tribunal Federal (STF) começou a analisar a ação direta de inconstitucionalidade que pede o fim da regulamentação da profissão de mototaxista.

A ação foi proposta pelo procurador-geral da República, Roberto Gurgel, no fim de dezembro. Em fevereiro, a Câmara dos Deputados, o Senado e a Presidência da República foram oficiados pelo STF para prestar informações sobre o contexto da lei que garantiu a atuação profissional de mototaxistas que transportam passageiros. O ofício com a posição da Câmara chegou ao STF no dia 08 de fevereiro.

Para a Procuradoria-Geral da República (PGR), a lei 12.009 — que regulamentou a profissão de mototaxista a partir de 2009 — gerou um problema de saúde pública, ao estimular uma atividade altamente suscetível a acidentes. “Os evidentes riscos, inclusive para a vida dos usuários dos serviços deficientemente regulamentados, confirmam a urgência na suspensão de tal atividade”, argumentam o procura-



dor-geral, Roberto Gurgel, e a vice-procuradora-geral da República, Deborah Duprat, na ação proposta ao STF.

Até se transformar em lei, o projeto que propôs a regulamentação das profissões de motoboy e mototaxista tramitou

por oito anos no Congresso. O autor da proposta foi o então senador Mauro Miranda, do PMDB de Goiás, que atendia à reivindicação de uma liderança que passou a ter trâmite fácil no Congresso e no Ministério do Trabalho e Emprego (MTE)

assim que o texto foi aprovado: Robson Alves Paulino, representante dos mototaxistas no estado do senador.

Ao longo de toda a tramitação, Robson Alves fez lobby pela aprovação do projeto, no Senado e na Câmara. Em ju-

nho de 2009, o então presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou o texto validado no Congresso.

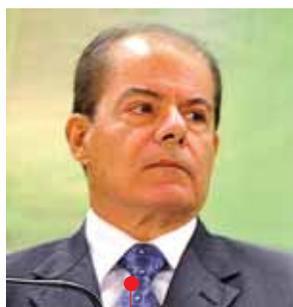
Robson Alves fundou em 2003 e preside desde então a Federação Interestadual dos Mototaxistas e Motoboys Autônomos (Fenamoto), com sede em Goiânia (GO). No início do mês de fevereiro, o *Journal Correio Brasiliense* apresentou reportagem que mostrava a relação de proximidade entre o presidente da Fenamoto e o ministro do Trabalho, Carlos Lupi. A entidade foi beneficiada com um convênio de R\$ 1,5 milhão para capacitar 2 mil motofretistas no Distrito Federal (DF). Aos interessados, a Fenamoto diz que o curso é certificado pelo Departamento de Trânsito (Detran) do DF. Os cursos, porém, são irregulares, e nenhum dos motofretistas recebeu certificado de participação.

Cláusula que impede agravamento de risco do seguro se estende a terceiros condutores

A proprietária de um veículo envolvido em acidente não conseguiu ver reformada decisão do Tribunal de Alçada do Estado de Minas Gerais que isentou a seguradora do pagamento da indenização. Ela alegava que não teria contribuído para a ocorrência do sinistro, já que era o seu marido quem conduzia – inabilitado e sem a sua autorização – o veículo no momento do acidente.

A Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), seguindo o voto do relator, ministro Aldir Passarinho Junior, entendeu que rever a questão implicaria reexame de cláusula contratual e de provas, o que viola as Súmulas n.ºs. 5 e 7 do Tribunal.

A proprietária ingressou com ação de cobrança com a alegação de que a cláusula de aumento dos riscos dirigia-se unicamente ao segurado e que o princípio da responsabilidade solidária não se aplicava ao contrato de seguro. Segun-



do a proprietária, o marido não exercia a guarda do veículo e a absolvição dele na esfera penal autorizaria a cobertura do sinistro. Ela alegava, ainda, que não foi a responsável direta pelo acidente e que o evento ocorreu e numa situação emergencial.

O Tribunal de Alçada do Estado de Minas Gerais entendeu que a proprietária violou cláusula contratual e que, mesmo que ela não tenha compactuado com terceiro, não cabe o pagamento de indenização. Para o tribunal, o reconhecimento da isenção de responsabilidade na esfera criminal não implica isenção na esfera civil, porque esta se funda na culpa.

Segundo cláusula contratual geralmente pactuada, há perda do direito do prêmio se o veículo for conduzido por pessoa que não tenha habilitação legal, ou que esteja sob o estado de embriaguez.

Revendedora e fabricante respondem por defeito apresentado em carro zero

Empresa revendedora e fabricante respondem solidariamente por defeitos apresentados em veículo durante o prazo de garantia. O Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu a questão em um caso no qual o consumidor do Paraná teve de recorrer dezesseis vezes à concessionária para sanar as falhas apresentadas em um carro de fabricação da empresa General Motors.

O Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR) entendia que a concessionária não poderia responder à ação, pois só existiria a responsabilidade solidária nos casos em que não fosse possível identificar o fabricante. A Quarta Turma do STJ entendeu que se aplica, no caso, o artigo 18 do Código de Defesa do Consumidor (CDC), e não o artigo 13 da mesma lei, que exclui da lide o comerciante.

O STJ decidiu, ainda, na ocasião que o início da contagem do prazo de decadência para a reclamação de vício no veículo se dá após o encerramento da garantia contratual, desconsiderando assim a alegação de que o uso impró-

prio do veículo ou a ausência de revisões periódicas afastariam a responsabilidade. O veículo foi adquirido em 5 de fevereiro de 1997 e poucos dias depois começou a dar defeito.



A relatora, ministra Isabel Gallotti (foto), determinou em seu voto o rejuízo da apelação pelo TJPR. Em casos de violação ao artigo 18 do Código do Consumidor, a vítima tem a faculdade de pedir a restituição dos valores pagos ou exigir outro veículo. A parte reclama ainda indenização por danos morais.

Governo apresenta regras do PAC destinado a melhorar transporte

Representantes de 24 cidades e 18 estados se reuniram no Planalto. Projetos para PAC da Mobilidade podem ser apresentados até o dia 03 de abril

O governo federal apresentou, no dia 16 de fevereiro, as regras do PAC da Mobilidade Urbana, que destinará R\$ 18 bilhões a projetos relacionados à melhoria dos meios públicos de transporte.

Representantes de 24 cidades e 18 estados se reuniram no Palácio do Planalto com os ministros do Planejamento, Miriam Belchior; das Cidades, Mario Negromonte; e de Relações Institucionais, Luiz Sérgio, para tratar do programa.

Segundo Maurício Muniz, coordenador do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Ministério do Planejamento, municípios e estados contemplados pelo projeto poderão apresentar projetos até o dia 03 de abril.

A expectativa do governo é selecionar as melhores pro-

postas até 12 de junho. Apenas os municípios com mais de 700 mil habitantes podem participar do PAC da Mobilidade Urbana, que está previsto na segunda edição do PAC, o chamado PAC 2.

As cidades contempladas são divididas em três categorias: Mobilidade 1, Mobilidade 2 e Mobilidade 3. Cidades com mais de 3 milhões de habitantes pertencem à primeira categoria - as que têm entre 1 milhão e 3 milhões fazem parte da segunda e as de 700 mil a 1 milhão, à terceira.

De acordo com o Ministério do Planejamento, cada grupo tem uma quantidade limite de propostas a apresentar. No Mobilidade 1, cada cidade pode apresentar até quatro propostas. No Mobilidade 2, o limite é de três propostas por cidade. Na terceira categoria,

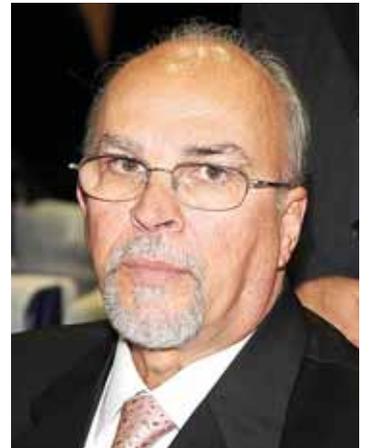
cada cidade pode apresentar dois projetos.

“Apresentamos os critérios e o que vamos priorizar. Podem ser propostas de novos sistemas de transportes, intervenções estruturantes, voltadas para a população de baixa renda. Queremos propostas com sustentabilidade”, afirmou Maurício Muniz, enfatizando a necessidade de os municípios apresentarem estudos de viabilidade, juntamente com os projetos.

Dos R\$ 18 bilhões reservados para o PAC da Mobilidade, R\$ 6 bilhões constam do Orçamento Geral da União e R\$ 12 bilhões serão liberados por meio de financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) ou da Caixa Econômica Federal.



Miriam Belchior, Planejamento



Mário Negromonte, Cidades

Em 10 anos, frota de veículos cresce 119%

O total de veículos no país mais que dobrou nos últimos dez anos e atingiu 64,8 milhões em dezembro de 2010, segundo levantamento do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) divulgado no dia 10 de fevereiro. Em dez anos, o aumento acumulado é de 119%. Mais de 35 milhões de veículos chegaram às ruas no período. Em São Paulo, que tem a maior frota do país, o crescimento foi de 95,5%. O Estado tinha 10,503 milhões de veículos em 2000 e passou para 20,538 milhões.

O levantamento soma carros, motos e caminhões

cadastrados desde 1990, mas não registra eventuais proprietários que cadastraram o veículo, mas pararam de circular e não deram baixa.

Com base nos números do Censo 2010, que indicou uma população de 190,732 milhões, o país tem uma média de um carro para cada 2,94 habitantes. As cidades no topo do ranking de veículos são São Paulo (6,390 milhões), Rio de Janeiro (2,063 milhões) e Belo Horizonte (1,340 milhão).

A cidade de Afuá, no Pará, tem o menor número: são apenas quatro veículos para 35.017 habitantes. Mas

nenhum deles circula no município, que é todo construído sobre palafitas. A prefeitura informou que os registros são de carros da administração que circulam em Macapá e Belém. O meio de transporte local é a bicicleta.

Poluição - Para neutralizar as emissões de gás carbônico da frota, o Brasil teria de aumentar em mais de 11 vezes a cobertura de mata atlântica existente hoje no território nacional, de acordo com cruzamento de dados do Denatran realizado por pesquisador da Universidade Católica de Brasília (UCB).



Fones e celulares põem em risco a segurança dos pedestres

Som alto, mensagens, ligações e a arte de se atravessar a rua com segurança. Para os americanos, a combinação pode ser mortal e começa a ser proibida.

Fones de ouvido e celulares são apontados por especialistas no trânsito como fatores de risco aos pedestres. Em Nova York, um projeto de lei que aguarda aprovação proíbe o uso de telefones celulares, iPods ou outros aparelhos eletrônicos durante a travessia nas ruas.

No Brasil, este tipo de proibição está longe de acontecer, porém, algumas cidades já trabalham com o objetivo de alertar sobre os perigos. Em São Bernardo do Campo, por exemplo, desde o ano passado, o departamento de trânsito do município realiza uma campanha junto aos estudantes da rede



municipal para diminuir o número de atropelamentos. “O público mais jovem é o que mais usa os aparelhos eletrônicos. Por isso, precisa ser o foco do programa de humanização no trânsito”, explica o educador de trânsito, Florentino Marques dos Santos.

Segundo ele, a principal causa dos atropelamentos é a falta de atenção. “O uso de fones e celulares é um grande perigo para motoristas e pedes-

tres. A diferença é que o pedestre será sempre o lado mais frágil em um acidente”, alerta.

Lei - O CBT (Código Brasileiro de Trânsito) só estipula multa para pedestres que atravessam fora da faixa, passarela, passagem aérea ou subterrânea. O valor da infração é de R\$ 26,60. Mas a penalidade é raramente aplicada por conta da dificuldade de se identificar o pedestre. No caso dos carros, isto é feito através da placa.

UM BIG BROTHER PARA O TRÂNSITO

Sistema criado por pernambucano permite que população denuncie infrações. Uma ajuda para reduzir os congestionamentos.

Cansado de ver motoristas infringindo as leis de trânsito na cidade, o bacharel em ciência da computação pela UFPE, Rafael Donato Loureiro, criou um aplicativo batizado de Sparrow (pardal, em inglês). O programa, que está em fase de estudos, pode ser baixado da internet diretamente para o celular. Assim, qualquer pessoa que veja irregularidades como o estacionamento em locais proibidos pode tirar uma foto ou fazer um vídeo da cena e enviar as imagens, através do aplicativo, direto para os órgãos responsáveis pela regulamentação do trânsito. Caberá à CTTU ou ao Detran-PE a responsabilidade para multar ou não o motorista pego em flagrante.

Segundo Rafael, os motoristas já sabem onde ficam os pontos de fiscalização. Com o

Sparrow, a situação seria diferente, já que o fiscal passa a ser a própria população. Como numa espécie de Big Brother do trânsito. Para garantir a veracidade da informação, o programa estará conectado com o GPS do celular, fornecendo a localização da denúncia, o horário e a data. No projeto do pardal digital, também há uma sugestão para que as pessoas que colaborarem mais com o sistema recebam incentivos fiscais semelhantes ao adotado hoje pelo governo estadual, como o Todos com a Nota.

“Com o aumento do número de multas, já que todos podem ser agentes de trânsito, vai aumentar a arrecadação dos órgãos. Esse dinheiro poderia custear benefícios aos maiores colaboradores do sistema”, opina o inventor do Sparrow, que

está em São Paulo em busca de patrocinadores. Para não atrapalhar as negociações, ele ainda não quis revelar o valor do seu projeto.

Questionado se a ideia poderia funcionar para a realidade de Recife, o chefe de fiscalização do Detran/PE, Geraldo Magela, elogiou a iniciativa. Mas fez algumas ponderações ao formato do sistema. “A ideia dele é muito boa e inteligente. Mas ele precisa apresentar o projeto ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran), responsável pela regulamentação desse tipo de tecnologia. Isso aconteceu com os pardais (câmeras que registram a passagem dos carros). Hoje, não tenho como dizer se o projeto será aprovado. Para ser agente de trânsito, é preciso muito treinamento e capacitação”, disse.

ESPAÇO LIVRE

Beatriz Alves Bentes de Sá
Estudante, 17 anos



Justiça não tão justa

É o que hoje os brasileiros podem pensar a respeito da justiça do seu Brasil.

Dias atrás, em Florianópolis, acompanhamos um caso revoltante, e ‘um prato cheio’ para um estômago bem embrulhado.

Um cidadão bêbado e indisciplinado, pega o carro de um amigo, sem a autorização do mesmo, e anda loucamente pelas ruas de uma das mais famosas praias da capital. Sem se conter com a maluquice insana e a violação de todas as regras de trânsito já existentes no mundo, atropela uma turista argentina, que veio a nossa cidade para se divertir e, certamente, descansar na ‘ilha da magia’. Porém, como todos sabem, não foi isso que aconteceu com a pobre mulher.

Primeira pergunta a se fazer: O que a carteira de motorista fazia nas mãos desse ser? Mais um para a lista dos ‘motoristas escolhidos por amor ao próximo’? Não me venha com esse papo... amor ao próximo é o que mais falta aos que realmente precisam.

A criatura protagonista do acidente foi presa certamente, mas, tão mais certamente ainda, pagou fiança, foi solta, e está por aí, circulando normalmente e acreditem: ‘barbarizando’ pelas ruas da cidade.

Daí eu me pergunto: Isso é algo em que um cidadão de responsabilidade, que presa pelos bons modos, pela sua segurança e das outras pessoas ao seu redor, que respeita as leis, e nem uma multa se quer possui na carteira, engolir, degustando com prazer, como se fosse seu alimento preferido?

Não caro leitor, a resposta é não! Não é possível conseguir engolir esses tipos de atitudes, que só fazem cada vez mais, o povo ter vergonha da realidade que enfrenta. Infelizmente, pessoas como eu, caros humanos, que usam a palavra para desabafar, que não são chefões poderosos por aí, que não usam o dinheiro para comprar e muito menos subestimar a inteligência de alguém, não têm vez nesse mercado sujo.

Este caso é apenas mais um, entre inúmeros casos semelhantes que se espalham a uma velocidade inumana pelo país a fora.

Escrever ou abrir a boca para reclamar? Tentar mostrar aos nossos superiores que as coisas estão erradas? Lamentar todos os dias pelo rumo que a justiça toma? Com certeza não sou a única a fazer. Mas o que minhas palavras resolvem? Desde quando o cidadão normal, sem influências, ou mais transparentemente dizendo, sem condições para encher os bolsos dos supremos por aí, consegue resolver alguma coisa? Aparentemente, ainda não chegou o dia em que isso aconteceu. Infelizmente, não chegou ainda o dia em que a justiça é de fato imparcial e não pende só para o *status*.

Enfim, faço meu desabafo, lamentando a situação, lamentando a injustiça, e demonstrando o nojo, tão grande quanto o mundo, em relação à podridão existente no nosso tão... ‘puro’ país.

CARTAS

Segurança no Trânsito

“Sugiro a colocação de placas nas rodovias e em instituições como bancos, etc. Com os seguintes dizeres: ‘DIRIJA COM VELOCIDADE MODERADA E MANTENHA DISTÂNCIA DO VEÍCULO A SUA FRENTE’. Acredito que com esta conscientização, aliada a um eficiente sistema de controle e fiscalização, conseguiremos reduzir os acidentes no trânsito.”

Jorge M. Schommer – Florianópolis/SC



Transporte Marítimo

“Estou super ansiosa com a instalação do Transporte Marítimo em Palhoça/SC. Tenho certeza que será a solução de muitos de nossos problemas de mobilidade e um exemplo super positivo para toda a região metropolitana.”

Clara Nunes – Palhoça/SC

Esperança Renovada

“Também estou bem otimista em relação ao governo Colombo. Tomara que não sejamos decepcionados. Mas como bem salientou o presidente do Monatran, no seu início de mandato, ele já mostrou que promessa pode ser sinônimo de realização. Vamos ficar na torcida!”

Augusto Ferrari – Joinville/SC

Tragédia Anunciada

“Gostei muito do Editorial da última edição. De fato, nunca consegui entender porque as mortes no trânsito parecem ter menos importância do que outras tragédias. Aproveito a oportunidade para comentar sobre o carnaval. Nesta época em que centenas perdem a vida no trânsito, principalmente em consequência da embriaguês de motoristas, que viraram a noite nas festas e correndo atrás dos Trios Elétricos, o governo se limita a conscientizar apenas quanto ao risco das doenças sexualmente transmissíveis e nada faz com relação a preservação da vida no trânsito. Lamentável!”

Débora Arcanjo – Campo Grande/MS

Propaganda

“A legislação que rege a publicidade e a propaganda em nosso país é uma verdadeira vergonha. Mais uma vez, o Dr. José Roberto Dias foi direto ao ponto. Fico na esperança de que as autoridades competentes tenham contato com esses artigos e tomem alguma providência urgente.”

Claudia Marques – Brasília/DF

Congratulação

“Gostaria de dar os parabéns a toda a equipe do Jornal O Monatran. Leio cada edição na íntegra e sempre fico esperando ansioso pelo próximo número. Continuem assim!”

Júlio Cesar – São José/SC

Articulista

“Aprecio demais os comentários do Delegado da Polícia Federal, Dr. Ildo Rosa. Sempre ligado em suas participações na Rádio CBN, é um privilégio para mim poder acompanhar sua coluna no Jornal O Monatran. Parabéns por sua dedicação e muito obrigada por compartilhar sua preciosa opinião conosco.”

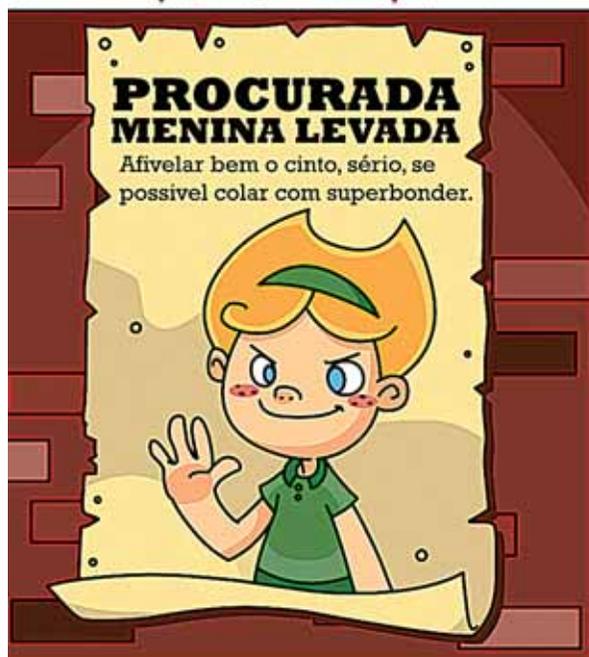
Alex Baggio – Florianópolis/SC

Internet

“Fiquei bem satisfeito por ter sido esclarecida a questão da dispensa da multa de trânsito em alguns casos. Infelizmente, circulam na internet informações incompletas a esse respeito que podem confundir os cidadãos. Parabéns pela matéria!”

Carlos Araújo – Florianópolis/SC

MAURO MOTORISTA:



Pedra defende desoneração tributária para conter aumento no transporte coletivo

O vereador Paulo Pedra (PDT - Campo Grande/MS) defendeu a desoneração tributária a fim de conter o grande aumento no transporte coletivo da capital sul-matogrossense. Isso porque, a partir do dia 28 de fevereiro, começou a vigorar o valor de R\$ 2,70 no passe do transporte coletivo, fazendo com que a cidade tenha a quarta tarifa mais cara do Brasil.

Na ocasião, o parlamentar citou que Campo Grande é a capital da gratuidade, além dos estudantes (que deve ser mantida), tem o passe livre uma série de outras categorias como, carteiros, policiais militares, bombeiros entre outros.

Sendo assim o valor da ta-

rifa é lançado em cima da divisão do custo total do sistema (aquisição de ônibus, óleo diesel, peças, demais insumos e salários dos trabalhadores) com os usuários que pagam a passagem. Quem anda de graça não entra nesse rateio.

Com isso quem sofre com as tarifas cada vez mais elevadas são os empresários e trabalhadores quem pagam o vale-transporte. Para Pedra o Poder Público deveria assumir suas responsabilidades, já que se trata de uma ação de caráter social. “Os trabalhadores e empresários não devem bancar os custos com a gratuidade. O Poder Público tem que arcar com isso. Mesmo mantendo as gratuidades o valor da passa-



Vereador Pedra na Tribuna da Câmara Municipal de Campo Grande/MS

gem seria menor se a prefeitura desonerasse as empresas concessionárias do Imposto Sobre Serviço - ISS, no todo ou em parte”, afirmou.

Pedra citou ainda que com a vigência do valor de R\$ 2,70, a cada passagem a prefeitura

irá arrecadar algo em torno de R\$ 0,13, que equivale a 5% de ISS, e também R\$ 0,023 (tornando de 2 centavos) que irá compor o Fundo Municipal de Transporte e Trânsito – FMTT.

“Levando em consideração somente o ISS e o FMTT, a

cada passagem a prefeitura fica com R\$ 0,15. Se a tarifa subiu de R\$ 2,50 para R\$ 2,70 conclui-se que caso a prefeitura desonerasse as empresas em 100% do ISS e do FMTT, a passagem subiria para R\$ 2,55”, destaca.

Para finalizar o vereador relatou ainda o alto custo do óleo diesel onde a carga tributária é de 17% em Mato Grosso do Sul, enquanto em outros estados é de 12%. “O governo do estado deveria também auxiliar o prefeito desonerando o ICMS no diesel. Abrindo mão dos tributos (ISS, FMTT e ICMS), como também os custos das empresas, nossa capital com em todo o estado teria uma tarifa reduzida”, conclui.

Como funciona o novo chip de identificação dos automóveis

Até 2014, todos os veículos brasileiros passarão a receber uma identificação eletrônica embarcada

A partir de junho deste ano, a frota de veículos brasileira começa a receber um chip eletrônico de identificação. A previsão do Departamento Nacional de Trânsito é que o processo de instalação seja concluído até meados de 2014. Esse sistema de identificação de veículos será composto basicamente por antenas leitoras, que identificarão os chips instalados nos carros, motos e caminhões.

Cada carro recebe um identificador eletrônico única e que não pode ser removida de um veículo para

outro. “E cada uma dessas placas eletrônicas é fechada à comunicação com qualquer outro tipo de antena que não seja no Sinia”, explica Dario Thober, diretor do Centro de Pesquisas Wernher Von Braun.

Instaladas em postes ou placas de sinalização, essas antenas são bastante simples e até sete vezes mais baratas do que o atual sistema de câmeras que lê a combinação de letras e números das placas dos carros. Por meio de ondas de rádio, em uma frequência para aplicações de curto alcance, essas antenas poderão identificar cada veículo que passar a uma velocidade de até 160 quilômetros por hora. O tempo de “conversação” entre o chip e a antena é de apenas 10 milissegundos – quase dez vezes mais rápido do que um piscar de olhos.

A placa eletrônica trará informações como número da placa, modelo, cor, número do chassi, código Renavam e nome do proprietário. Todos esses dados serão transmitidos, em tempo real, para as centrais de processamento dos Detrans

onde serão analisadas. Além de inibir furtos e roubos, os principais objetivos do Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos são identificar veículos com IPVA em atraso e multas vencidas e contribuir no controle e monitoramento de congestionamentos.

Há espaço também no chip para que ele seja explorado pela iniciativa privada. Postos de gasolina, shoppings, pedágios e estacionamentos, por exemplo, podem usá-lo para controlar o acesso e, mediante autorização prévia do usuário, efetuar a cobrança no cartão de crédito.

Parece ótimo, mas o receio de que tal chip comprometa a privacidade dos cidadãos em seus automóveis é grande. Muita gente se diz contra o sistema, pelo fato dele controlar o ir e vir das pessoas através de informações em um banco de dados.

“A placa que os veículos têm hoje, representa a identidade explícita daquele veículo. Isso é a mes-

ma coisa, só que fechado em um chip e encriptado. Quer dizer, é mais seguro do que o que já existe”, conclui Dario.

A instalação desse chip, que inicialmente virá numa caixinha preta e em um futuro próximo passará a ser apenas um adesivo colado no pára-brisas do veículo, será feita junto com o licenciamento do veículo. Ainda não se sabe quem vai arcar com os custos da novidade. Mas depois da implementação total do sistema, quem não possuir a etiqueta eletrônica estará cometendo infração grave, sujeita à multa de R\$ 127 reais, cinco pontos na carteira e retenção do veículo.

O problema é que, em se tratando de Brasil, não há muita dúvida de que a conta vai acabar no bolso da população. E se, por um lado, a tecnologia pode ajudar a melhorar alguns aspectos do nosso dia-a-dia, esse parece ser mais um exemplo de instrumento para apenas fiscalizar e arrecadar mais, sem que o cidadão receba qualquer contrapartida.

ACIDENTES DE MOTO podem causar diferentes neurotraumas

O neurotrauma é um grave problema de saúde pública no País, que pode ocorrer em diversas situações traumáticas, principalmente em desastres automobilísticos.

No último ano, o Dpvat (Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) pagou 252.351 indenizações a vítimas de acidentes de trânsito, sendo 50.780 ressarcimentos por morte, 151.558 por invalidez permanente e 50.013 reembolsos de despesas médicas e hospitalares. Em 2010 foram destinados R\$ 2,296 bilhões a despesas de pagamentos de indenizações. O valor superou em R\$ 261,6 milhões o total pago no ano de 2009.

Mais de 60% das indenizações foram pagas a vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, veículo que representa só 26,38% da frota. Motociclistas lideram também as estatísticas de invalidez permanente e de reembolso de despesas. Mais de 68% das pessoas que receberam indenização por invalidez permanente estavam envolvidas em acidentes com motocicletas e 65,63% dos que



receberam reembolso de despesas médico-hospitalares foram vítimas de acidente com moto. Em 69,10% dos acidentes em motos, a vítima é o próprio condutor.

Segundo a Sociedade Brasileira de Neurocirurgia (SBN), aproximadamente R\$ 9 bilhões são destinados anualmente ao atendimento de casos de trauma, o que representa quase um terço de tudo que é investido em saúde pública no País. Em 2005, o governo investiu, em média, R\$ 300,00 por cidadão na saúde, sendo que cada víti-

ma grave de trauma custou cerca de R\$ 100 mil aos cofres públicos. Estima-se que ocorreram 10 mil novos casos de lesão medular no Brasil por ano.

No valor revertido ao atendimento de casos de trauma, já estão inclusos tratamento pré-hospitalar e hospitalar, gastos consequentes das seqüelas, despesas indiretas, perdas de anos de vida e de produtividade, reabilitação e custos das perdas materiais.

PROJETO PENSE BEM

Com o objetivo de conscientizar a população a

pensar nas suas atitudes antes de executá-las, para prevenir acidentes além de evitar traumas e seqüelas, principalmente no cérebro e na medula, a SBN mantém o Projeto Pense Bem.

O projeto engloba apresentação de pesquisas e palestras, além de distribuição de folhetos com casos e depoimentos de vítimas. A ideia de criar o projeto surgiu após a constatação de um alto índice de neurotrauma decorrente de diversos tipos de acidentes no dia a dia, como soltar pipas em lages das casas, subir em árvore sem verificar a segurança dos galhos, pular em rios, lagos, piscinas e mar sem verificar a profundidade, sentar na cadeira inclinada sobre duas pernas, subir escada sem corrimão, colisões no trânsito e outras situações semelhantes. A campanha oferece dicas de como praticar estas atividades sem correr riscos.

Motos são 26% da frota e 60% das indenizações do Dpvat

Em 2010 foram destinados R\$ 2,296 bilhões a despesas de pagamentos de indenizações. O valor superou em R\$ 261,6 milhões o total pago no ano de 2009.

O Dpvat (Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) pagou no último ano 252.351 indenizações a vítimas de acidentes de trânsito, sendo 50.780 indenizações por morte, 151.558 por invalidez permanente e 50.013 reembolsos de despesas médicas e hospitalares. Em 2010 foram destinados R\$ 2,296 bilhões a despesas de pagamentos de indenizações. O valor superou em R\$ 261,6 milhões o total pago no ano de 2009.

Mais de 60% das indenizações foram pagas a vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, tipo de veículo que representa só 26,38% da frota. Motociclistas lideram também as estatísticas de invalidez permanente e de reembolso de despesas. Mais de

68% das pessoas que receberam indenização por invalidez permanente estavam envolvidas em acidentes com motocicletas e 65,63% dos que receberam reembolso de despesas médico-hospitalares foram vítimas de acidente com moto. Em 69,10% dos acidentes em motos, a vítima é o próprio condutor.

O Dpvat (também conhecido como seguro obrigatório) é um seguro de caráter social que indeniza vítimas de acidentes de trânsito, sem apuração de culpa. Estão cobertos pelo seguro todo cidadão, seja motorista, passageiro ou pedestre, vítima de acidente de trânsito. Há cobertura para morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares.

Do total arrecadado pelo Seguro

DPVAT, 44% são destinados ao pagamento de indenizações e à constituição de suas reservas técnicas, 4% são destinados ao custeio das despesas gerais de operação, como processamento de dados e pagamento de pessoal, 2% é a margem das seguradoras, 45% são destinados ao SUS (Sistema Único de Saúde) para o custeio da assistência médico-hospitalar de vítimas de acidentes de trânsito em todo o país e 5% ao Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) para aplicação em programas destinados à prevenção de acidentes e de educação no trânsito.

MOTOS: UM QUARTO DA FROTA, MAIORIA DOS ACIDENTES

Uma das maiores fontes de golpes, o Dpvat não requer intermediários para

dar entrada no pedido de indenização. “Há seguradoras em todo o Brasil para receber as vítimas de trânsito. Basta apresentar os documentos na seguradora escolhida no prazo de três anos a contar da data da ocorrência do acidente”, afirma o diretor-presidente da Seguradora Líder Dpvat, Ricardo Xavier.

Ele explica que o pagamento das indenizações é feito diretamente na conta da vítima ou de seus beneficiários em até 30 dias da apresentação de toda a documentação. O valor da indenização é de R\$ 13.500 no caso de morte e de até R\$ 13.500 nos casos de invalidez permanente, variando de acordo com o grau da invalidez, e de até R\$ 2.700 em reembolso de despesas médicas e hospitalares comprovadas.