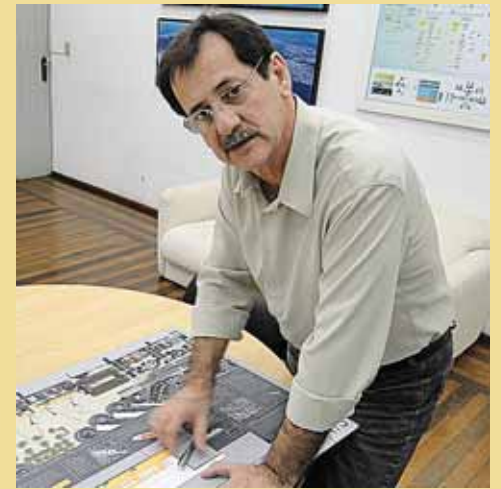




SONHO OU REALIDADE!



A Prefeitura Municipal de Florianópolis divulgou o projeto que deve dar uma nova cara ao centro da capital. Em entrevista ao jornal do Monatran, o Engº Átila Rocha (abaixo), superintendente do IPUF, afirmou que a obra deverá estar concluída em 2012. Págs. 8 e 9.



TREVO DA SETA

Inauguração só em dezembro



A garantia foi dada pelo Secretário de Obras da PMF. (Pág. 9)

Especialistas criticam duração da Campanha Nacional de Trânsito

Página 3

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Projeto que tramita no Senado prevê sua inclusão no Ensino Básico. Pág. 11

AUTO ESCOLAS com metas de aprovação



Medida visa coibir “indústria da reprovação” e elevar qualidade das aulas, mas pode estimular a prática da corrupção. (Pag. 13)

Colunistas de “o monatran”

Roberto Alvarez Bentes de Sá



Página 3

13º ano do CTB...

José Roberto de Souza Dias



Página 5

Dia mundial em memória das vítimas de trânsito

Ildo Raimundo Rosa



Página 7

A eleição da mobilidade

GRÁVIDAS AO VOLANTE

Especialistas indicam modo de usar cinto de segurança e desmistificam medo de airbag. Pág. 16

EDITORIAL

Dirigir não é direito. É concessão!

Não se sabe quantos já pensaram por este ângulo, mas o responsável pelo Laboratório de Pesquisa em Bioética e Ética da Ciência do Hospital de Clínicas de Porto Alegre, José Roberto Goldim, pensou e chamou a atenção para um detalhe que poucos levam em consideração sobre a possibilidade de dirigir veículos: Dirigir não é um direito. É uma concessão do Estado, que dá a permissão para a pessoa dirigir. E, assim como outras concessões, existem regras para a utilização do privilégio que, caso sejam descumpridas, devem acarretar na cassação da concessão.

Porém, muitos motoristas parecem achar que estão acima da lei da concessão do direito de dirigir e o fazem sem a menor responsabilidade, como se dirigir fosse seu direito irrevogável e não um privilégio autorizado pelo Governo pautado por um regimento sério.

Será que se eles soubessem da sua real e frágil situação perante as autoridades constituídas, teriam mais cuidado ao pilotar suas máquinas envenenadas? Será que eles aprenderiam, de uma vez por todas, que não se pode dirigir

depois de ingerir bebida alcoólica?

Por que será que a sociedade brasileira ainda tem o péssimo hábito de “escolher” as leis que devem ser cumpridas? Será que não entende que o prejuízo atinge a todos – seja ele sentimental ou financeiro?

Ah, se esse povo soubesse que dizer que o morticínio no trânsito brasileiro equivale a uma guerra não é apenas força de expressão. Em uma década, tombaram nas rodovias, ruas e avenidas, pelo menos, 300 mil pessoas, mais do que os soldados americanos na II Guerra Mundial (291 mil).

São números assustadores, mas mais assustadora ainda é o comportamento da nação frente a esta tragédia diária que não escolhe classe social, gênero ou idade.

É preciso fomentar uma mudança cultural urgente dentro do país! As ações educativas precisam ser reformuladas, pois as atuais não convencem os motoristas. A impunidade deve ser extinta e o brasileiro precisa entender que os benefícios advindos do cumprimento das leis serão colhidos por todos.

Conscientização já!

NOTAS E FLAGRANTES

Paulistano perde 27 dias por ano no trânsito

Os paulistanos perdem, em média, 27 dias por ano no trânsito da cidade. Pesquisa do Ibope, feita a pedido do Movimento Nossa São Paulo, mostra que o tempo médio gasto no trânsito para realizar todos os deslocamentos diários é de 2 horas e 42 minutos, um minuto a menos do que a média do ano passado. Isso significa que a cada mês o cidadão passa dois dias e seis horas no carro ou no transporte público para se locomover.

Nova Délhi usa rede social para rastrear motoristas infratores

Há três meses, a polícia de Nova Délhi criou uma página no Facebook e, quase imediatamente, os moradores se tornaram informantes digitais, publicando fotos de motoristas violando as leis do trânsito.

Com base nas imagens, a Polícia Rodoviária já emitiu centenas de multas, usando os números das placas mostradas nas imagens para rastrear os proprietários dos veículos.

Segundo o comissário de tráfego Satyendra Garg, a Polícia Rodoviária de Délhi agora tem uma equi-

pe de quatro agentes dedicada a monitorar a página no Facebook. Além de analisarem possíveis infrações, eles também publicam informações sobre estradas fechadas e engarrafamentos, respondem a sugestões e perguntas sobre o tráfego.

Garg reconheceu que é possível que as fotos sejam manipuladas para incriminar alguém que não estava realmente infringindo a lei. Mas, segundo ele, os motoristas podem contestar as multas caso acreditem que foram emitidas indevidamente.

MOTORISTAS: informações sobre o trânsito pelo celular

Os motoristas de Belo Horizonte vão ser informados sobre as condições do trânsito por meio de mensagens SMS (serviço de mensagem curta) para celular. Em breve, a BHTrans lançará novo projeto que integra a experiência da prefeitura de informatizar o trânsito da capital visando a Copa 2014, seguindo o exemplo de cidades alemãs às vésperas do Mundial de 2006.

Por meio do cadastro do número do telefone no portal da empresa, os usuários receberão, em tempo real, dados do trânsito e informações sobre acidentes e vias engarrafadas, sendo inclusive sugeridas rotas alternativas. Os dados também poderão ser vistos na internet.



Nota do Editor: Só não pode ler a mensagem enquanto dirige.

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



13º ano do CTB...

Após a vigência do novo Código de Trânsito Brasileiro (Janeiro de 1998), este é o décimo terceiro ano em que se “comemora” a **Semana Nacional do Trânsito**. É lamentável que pouco ou quase nada justifique a mais modesta comemoração. Os índices de mortes e acidentes, após avanços e recuos, continuam assustadores.

Diferentemente do que ocorre com a violência causada pelo aumento da criminalidade, que vem sendo alvo de uma obsessiva atenção das autoridades, da imprensa e do público, a brutalidade com que o trânsito mata ou estrofia vem sendo considerada levemente como um mero e acidental resultado da fatalidade. Portanto, menos carecedor de se enfrentar com o ânimo político capaz de concretizar ações efetivas para a redução de sua enorme gravidade.

Ainda não acudiu aos governos e órgãos responsáveis a imperativa urgência em agir

consequentemente para a reclamada mudança de comportamento e para a fiscalização rigorosa que patrocina o CTB, com tal objetivo criteriosamente elaborado.

Além desse quadro caótico, no Brasil só se entende por trânsito a movimentação de máquinas - automóveis, caminhões, ônibus, motocicletas e outras congêneres - relegando-se aos pedestres o papel de extras que se devem esgueirar entre veículos e, eventualmente, entregar a vida como num filme monumental de extermínio.

A comoção com a morte é mais fácil diante da TV que nos traz o conflito da Palestina, onde a matança é bem menor que a “guerra” do nosso trânsito.

Somado a tudo isso vemos a desmoralização do nosso Código, quando medidas, sem um planejamento adequado, são tomadas pelo CONTRAN, como, só para citar um exemplo, a

que recentemente ocorreu com a Resolução 277, instituindo novas regras para o transporte de crianças, onde a confusão e a dúvida impediram, deixando a população, como está até hoje, sem saber o que está certo ou errado em relação ao cumprimento das regras estabelecidas.

Depois de muitas discussões e dúvidas sobre o assunto, o CONTRAN resolveu se pronunciar e, em 6 de setembro de 2010, publicou a Deliberação nº100, de 02 de setembro findo, que altera o uso do equipamento de retenção para o transporte de crianças em automóveis que tem apenas os cintos abdominais disponível no banco traseiro. Mesmo assim, as dúvidas continuam, como também, a falta de equipamentos.

Vamos torcer para que em setembro de 2011, venhamos a comemorar uma realidade mais favorável à “**Semana Nacional do Trânsito**”.

Especialistas criticam duração da CAMPANHA NACIONAL DE TRÂNSITO

Muito pouco tempo para conscientizar motoristas sobre a importância do cinto de segurança no banco traseiro e a utilização da cadeirinha.

Semana Nacional de Trânsito

18 a 25 de setembro

Do dia 18 ao dia 25 de setembro, várias atividades educativas e de prevenção tomaram as ruas e avenidas do país na Semana Nacional do Trânsito. Analistas destacam, entretanto, que o período é insuficiente para que as campanhas de conscientização alcan-

cem o resultado esperado. Segundo o Ministério da Saúde, enquanto nos países onde o número de mortes no trânsito é de seis pessoas para cada 100 mil habitantes, no Brasil, essa proporção sobe para 19.

has de conscientização alcançam o resultado esperado. Segundo o Ministério da Saúde, enquanto nos países onde o número de mortes no trânsito é de seis pessoas para cada 100 mil habitantes, no Brasil, essa proporção sobe para 19.

Para ele, ações pontuais, com duração reduzida, surtem pouco ou nenhum efeito naqueles que dirigem há muito tempo.

Para conseguir um resultado eficaz, avalia Durães, as campanhas precisariam chocar, com imagens que mostrem que a não utilização do cinto ou da cadeirinha pode matar ou deixar as vítimas em estado vegetativo, fora o prejuízo financeiro e sofrimento para a família. “É preciso aproximar os motoristas dessas situações. É como se dissessemos: ‘Olha, este aqui pode ser você’”, diz Durães.

O diretor de relações institucionais da Seguradora Líder DPVAT, José Márcio Norton, concorda que o ideal é que as campanhas de com-

bate a violência no trânsito aconteçam mais vezes durante o ano, mas, para ele, o fato de os cidadãos já poderem contar com uma semana para discutir a violência no trânsito já é um grande passo.

Já para o presidente do MONATran – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Bentes, a Semana do Trânsito é sinônimo de profunda tristeza. “Mostra o descaso do nosso governo para com trânsito. Ao invés de uma semana, deveríamos falar sobre o trânsito durante o ano inteiro. Afinal, mais de 35 mil vidas têm sido ceifadas a cada ano no trânsito e as autoridades parecem não se preocupar de fato”, observa Bentes.

MOVIMENTO CHEGA DE ACIDENTES!

completa um ano e tem novo portal na internet

Campanha, que completa um ano, estima que durante esse período o trânsito brasileiro causou a morte de quase 38 mil pessoas e cerca de 120 mil foram hospitalizadas

O Chega de Acidentes!, movimento pela implantação de um Plano Nacional de Segurança Viária, completou um ano em setembro, que coincide com a Semana Nacional de Trânsito, e colocou disponível na internet seu novo portal (www.chega.deacidentes.com.br), com layout e conteúdo reformulado para facilitar a navegação e acesso aos materiais desenvolvidos pela campanha. E também, irá possibilitar maior integração de informações entre os apoiadores e as pessoas que queiram se manifestar em prol da causa. O movimento tem por missão reunir e mobilizar diversos segmentos da sociedade em prol da elaboração e implantação de um Plano Nacional de Segurança Viária, com metas (ambiciosas e factíveis) e prazos de redução de vítimas de acidentes, para obter um

trânsito mais seguro no País.

No site do movimento um relógio virtual estima a evolução da quantidade de vítimas fatais e não fatais no Brasil, e o impacto econômico dos acidentes e suas vítimas. Após um ano da campanha, o relógio estimou que o trânsito já provocou a morte de mais de 37.867* pessoas e cerca de 119.967* foram hospitalizadas. De acordo com dados levantados pelo movimento, o impacto econômico desses acidentes corresponde a cerca de R\$ 33,7 bilhões*. Esse valor equivaleria ao investimento em 230 km* de linha de metrô em São Paulo; 673* hospitais de reabilitação; quase 300 mil* ambulâncias; aproximadamente 950 mil* casas populares; e cerca de 140 milhões* de cestas básicas.

A ação é organizada por entidades com um histórico de envolvimento nas discus-

sões pela segurança no trânsito brasileiro que propõe a criação e a implantação de um Plano Nacional de Segurança Viária no Brasil. O movimento foi criado em 18 de setembro de 2009, e seu comitê organizador é formado pelas entidades: ABRAMET (Associação

Brasileira de Medicina de Tráfego), AND (Associação Nacional dos Departamentos de Trânsito), ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), e CESVI BRASIL (Centro de Experimentação e Segurança Viária). * *Dados da última estimativa em 22/09/2010*

Em linha com as recomendações da ONU

Desde sua criação, o movimento tem conquistado o apoio de diversas organizações do País, atualmente conta com 60 apoiadores – associações, fundações, entidades de classe, empresas privadas e veículos de imprensa. Esses apoios têm sido fundamentais para a disseminação de informações para a sociedade sobre a problemática que envolve o alto índice de acidentes de trânsito.

Com a aproximação das eleições no País, os organizadores do movimento, contando com o apoio das entidades e empresas que fazem parte da campanha, elaboraram uma carta aberta aos candidatos à Presidência da República e Governadores, apontando as necessidades urgentes para a melhoria da qualidade de vida no trânsito brasileiro, e para a redução do número alarmante de acidentes e mortes.

No cenário atual, os acidentes de trânsito no Brasil estão quase se tornando a maior causa de mortes por lesões externas. A campanha, que já antecipava ações antes mesmo da recente proclamação da ONU da Década de ações para a Segurança no Trânsito (2011-2020), pretende chamar a atenção da sociedade e das autoridades para o grande número de acidentes e mortes no trânsito, e o impacto econômico que esse cenário provoca.

Como uma grande diversidade de fatores influi na ocorrência dos acidentes, o caminho para a redução depende de uma ação coordenada que leve em conta essa complexidade. Algo que somente um Plano Nacional de Segurança Viária, feito com a participação e apoio de órgãos públicos e a sociedade em geral poderá proporcionar.

Em www.chega.deacidentes.com.br é possível participar de um abaixo-assinado eletrônico, para que a sociedade possa engajar-se em prol dessa iniciativa. Os interessados em apoiar ou divulgar esta ação podem entrar em contato por meio do próprio site, que permanecerá até que um Plano Nacional de Segurança Viária seja implantado.

PONTOS NA CNH

Registro deve ser automatizado ainda em 2010

A falta de um instrumento automatizado para o cadastro e a emissão de notificações de suspensão de CNHs por pontos, finalmente, está com os dias contados.

A boa notícia foi dada pelo gerente-geral das JARIs e de Aplicação e Imposição de Penalidades do Detran/SC, Carlos Henrique do Amaral e Silva, que há mais de dois anos luta pela modernização do sistema que facilitará o cumprimento da penalidade imposta, por lei, que determina a suspensão do direito de



dirigir para todo condutor habilitado que atingir 20 pontos, ou mais, na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), no período

de um ano.

Atualmente, todo o processo de cadastro de infrações, acompanhamento de recursos, emissão e envio de notificações de suspensão de CNH por pontos é feito manualmente no Estado, o que atrapalha a aplicação da penalidade prevista, gerando uma falsa sensação de impunidade aos infratores.

Porém, segundo Amaral, o Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasec) está concluindo um sistema exclusivo que deve

resolver o problema e ser implantado ainda em 2010. “Eu diria que 80% do trabalho já foi finalizado e que, ainda neste ano, poderemos dar início a um projeto piloto na capital”, afirmou.

Amaral esclarece também que a simulação de cadastramento dos processos por suspensão e cassação já obtiveram sucesso e que agora resta ao CIASC aprimorar as ferramentas que permitirão a emissão de notificação dos processos e das cartas respostas, relativas aos deferimentos ou indeferimentos dos recursos.

“Agilizando não somente os processos de suspensão por pontuação, como também aqueles gerados por infrações que, por si só, já implicam em suspensão do direito de dirigir como, por exemplo, dirigir embriagado, promover ou disputar rachas e trafegar com velocidade acima de 50% além do permitido”, enfatizou.

Confiante, Amaral acredita que já no mês de outubro deverá ter boas notícias vindas do CIASC para compartilhar com os leitores do jornal O Monatran.

Jose Roberto de Souza Dias *



Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito

O século XXI herdou do anterior a doença do trauma que erroneamente foi chamada, ao longo de décadas, de acidente de trânsito. Pela denominação falseava-se a própria moléstia dando-se a impressão de fatalidade. Entretanto, há vinte anos atrás, o Dr. Dário Birollini já alertava que se tratava de uma moléstia que, como outras, podem ser prevenidas, tratadas e controladas.

Os números mundiais dessa epidemia são alarmantes e superam em muito ao de vítimas de guerras e atentados políticos. No Brasil, por exemplo, a cada período de férias ou de feriados prolongados, nossas estradas transformam-se num cenário de sangue e de dor.

Por essa razão a Assembléia Geral da ONU, reunida em 26 de outubro de 2005, resolveu declarar o terceiro domingo de novembro como o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito, oficializando o que já vinha sendo feito em alguns países desde 1993. No Brasil, por exemplo, desde 1995 o Programa PARE mobilizou o Governo e a Sociedade Civil no combate a esse tipo de doença.

Neste ano, em continuidade às ações propostas pela ONU e iniciadas no Rio de Janeiro, as solenidades serão no domingo, 21 de novembro. Por sugestão das Organizações Não Governamentais, as atividades estarão concentradas na cidade de Florianópolis.

Ao contrário do que se possa imaginar, a escolha da Capital de Santa Catarina não se deu em razão de suas belezas naturais, por sua diversidade cultural ou pela amabilidade de sua sociedade. Mas sim pelo fato de suas estradas estarem entre as mais perigosas do país e onde as vítimas são

provenientes de diferentes regiões brasileiras e do MERCOSUL.

Dizem os historiadores e os demais cientistas sociais que o povo que esquece o passado está condenado a revivê-lo. Isto vale para quase tudo, para a democracia, a liberdade de imprensa, os direitos individuais e para a Paz no Trânsito.

Lembrar os que morreram ou foram feridos no trânsito é, acima de tudo, um ato de caridade com as pessoas e as famílias envolvidas, mas tem principalmente o objetivo de criar e expandir a consciência social sobre essa doença que silenciosamente ceifa sonhos e vidas.

O terceiro domingo de novembro, 21, é o dia de suavemente, mas com muita energia, se dizer basta. Lembrar, por exemplo, que pequenas medidas pessoais são capazes de mudar o mundo. Pequenos sacrifícios individuais podem ser um verdadeiro antídoto no combate a essa doença que acomete o ser humano há dois séculos.

Deixar de usar o cinto de segurança, que outra foi tão criticado, hoje envergonha até mesmo quem eventualmente esquece de fazê-lo. Crianças no banco de trás, adequadamente acomodadas nas cadeirinhas de segurança, já se transforma em um hábito e os pais sabem que quem tem dinheiro para ter um carro e abastecê-lo não pode economizar colocando em risco a vida dos pequenos.

Mas, o Dia pela Lembrança é o momento de reverenciar as vítimas dessa guerra fratricida e a melhor homenagem, a mais caridosa de todas, é a mudança de hábitos pessoais. Começando por um dos mais perigosos que é o beber e dirigir. Aqui é necessário ser radicalmente cidadão, não se deixar levar por campanhas publicitárias ou pela falsa idéia da quantidade ingerida.

Nos dias de hoje, neste fim da primeira década do século, outros riscos rondam as pessoas que estão no volante e o uso do celular ao dirigir é um dos mais perigosos.

Nos Estados Unidos, onde as pesquisas de trânsito são mais rigorosas, as estatísticas mostram que a distração causada pelo uso de celulares, principalmente mensagens de texto, resultou na morte de 16 mil pessoas entre 2001 e 2007. Esse número se agrava quando se considera que em 2002 eram enviados um milhão de mensagens de texto, em 2008, o número subiu para 110 milhões.

No Brasil, onde ainda não existem pesquisas suficientes, esse número não deve ser muito diferente. Assim, um dos grandes objetivos do Dia Mundial Pela Lembrança é o de participar de um movimento mundial pelo uso consciente dos celulares. Afinal, como diz a neurocientista Suzana Houzel, da UFRJ, falando ao celular você não dirige o carro, mas é levado por ele.

Dia 21, terceiro domingo de novembro, vamos nos vestir com as cores da paz e participar na Beira Mar Norte, em Florianópolis, na Bela e Santa Catarina, dos atos em homenagem as vítimas do trauma no trânsito e, simultaneamente, de onde estivermos elevar o nosso pensamento ao Grande Arquiteto do Universo, formando uma egrégora mundial de paz, amor e caridade.

* 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.

FISCALIZAÇÃO é o nome do jogo

Especialistas defendem maior fiscalização e punição de motoristas infratores para coibir a violência no trânsito

Não é de hoje que o alto número de acidentes graves nas vias urbanas e rurais brasileiras preocupa os especialistas e as autoridades de trânsito. Mesmo com muitas relativamente altas e muitos pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), muitos motoristas ainda se colocam em risco no Brasil.

Recentemente, um estudo realizado pelo engenheiro civil Nikael Almeida, da Universidade Federal do Ceará (UFC), apontou que há relação entre infrações e acidentes, mas não aprofundou como se dá esse vínculo.

“Para realizar a pesquisa, cruzamos as placas de veículos multados com as de envolvidos em acidentes, e encontramos uma relação; mas, para termos resultados mais precisos, seria necessário analisar cada acidente e identificar o culpado”, explica o professor Mário Nunes de Azevedo Filho, orientador do estudo.

No entanto, ainda que pesquisas como estas não

sejam prática constante, especialistas apontam as infrações como um fator claro de risco para acidentes graves. Para evitar esses riscos, Azevedo vê como importante a aplicação efetiva do conceito dos três “E” (engineering, education and enforcement/engenharia, educação e fiscalização). “A engenharia está presente nos projetos de vias, veículos, sinalização e operação do trânsito; a educação entra no processo de treinamento e conscientização dos usuários; e a fiscalização para fazer cumprir as normas”, explica.

Segundo ele, o avanço de sinal vermelho e o excesso de velocidade são as principais infrações, e também as principais causadoras de acidentes. “Qualquer criança sabe que a luz vermelha significa ‘pare’, mas o que fazer com um adulto de 50 anos, com 32 anos de CNH, que ainda não ‘aprendeu’ isso?”, comenta.

Presidente do Conselho Regional de Psicologia do



Espírito Santo, a psicóloga Andréa Nascimento destaca que os infratores no trânsito são pessoas comuns. “São pais, mães, professores, advogados, engenheiros, mas que – no trânsito – se sentem autorizados a infringir a lei por justificativas do âmbito pessoal, como estar atrasado ou estar estressado por brigas com familiares”, explica.

Para ela, as pessoas não são educadas a conviver no coletivo adequadamente, então acabam por sobrepor o individual ao coletivo. Para resultados positivos em longo prazo, ela defende que é preciso investir desde a Educação Infantil até depois do Ensino Superior. “Não se pode parar de reforçar a mensagem e não basta apenas um tipo de ação para coibir infrações. Há que ter uma grande ação coletiva em favor da preservação da vida, seja em relação ao trânsito, ao meio ambiente ou a qualquer outro aspecto.”

Fiscalizar, punir e educar

Já o especialista em trânsito e diretor de Negócios Internacionais da Perkons S.A., José Mario de Andrade coloca que, para modificar comportamentos, já está provado que é preciso realizar uma fiscalização abundante, coerente e ostensiva. “Nada disso sugere, entretanto, que se devam abandonar os esforços de comunicação e educação para o trânsito, mas manter o indivíduo educado é um caminho, e não um ponto a atingir”, ressalva.

Segundo a psicóloga Andréa Nascimento, se a preservação da vida e os direitos humanos forem profundamente trabalhados com todas as idades, a tendência é o comportamento do infrator ser modificado. Ela afirma ainda que há que aliar a palavra à ação: “Não basta eu falar que se deve atravessar na faixa se não há faixa; não adianta eu falar ao meu filho que não se deve beber dirigir e eu faço isso; e não adianta eu dizer que não se deve atuar dessa forma se um conhecido meu comete uma infração e eu tolero e acoberto”, comenta. “Nossas atitudes devem se utilizar do bom senso e devem ser pautadas para além do que está na lei”, completa.

A engenheira civil Maria Elisabeth Moreira, especialista em engenharia de transportes e também professora da UFC, defende que infrações que representem riscos sérios à vida de outros condutores e passageiros sejam tratadas como crime. “Quando você avança um semáforo na fase vermelha você está conscientemente colocando a vida de muitas pessoas em risco, e isto não pode ser resolvido apenas com punições administrativas. Se o ato foi inconsciente também está errado, pois um condutor com problemas não deve dirigir um veículo motorizado”, afirma.

José Mario de Andrade completa que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) já prevê a criminalização de algumas atitudes com consequências graves, mas ainda não se conseguiu utilizar essa previsão como uma regra tácita para a sociedade. “O rigor na aplicação da lei atual já traria ótimos resultados para a mudança de comportamento dos usuários do trânsito”, finaliza. (Fonte: Perkons)



Transporte leva 19% da renda. Saúde, 7%

Em 30 anos, a fatia do orçamento familiar mensal destinada aos custos de deslocamento saltou de 11,2% para 19,6%

O brasileiro nunca gastou tanto dinheiro com transporte. Em 30 anos, a fatia do orçamento familiar mensal destinada aos custos de deslocamento saltou de 11,2% para 19,6%. Das chamadas despesas de consumo - categoria que inclui também alimentação e habitação - o gasto com os deslocamentos foi o que apresentou curva de crescimento mais acentuada. É o que aponta um estudo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) do IBGE revelou que gasta-se mais com transporte do que com saúde e educação. As despesas com saúde, aliás, comprometem apenas 7% do orçamento médio mensal das famí-



lias brasileiras - quase três vezes menos do que o gasto com transporte.

A facilidade de acesso a crédito e o aumento da oferta de financiamentos para a compra de automóveis pode explicar a elevação brusca do gasto com deslocamentos. A aquisição de carro está incluída na conta das despesas de consumo mensuradas pelo IBGE. As vendas de automóveis no Pará nos últimos três anos, por exemplo, dão uma amostra disso.

O balanço parcial do Sindicato de

Concessionárias e Distribuidoras de Veículos do estado (Sincodiv-PA) aponta uma elevação expressiva nos últimos três anos - período em que mudanças na lei dos consórcios ocorreram e em que houve uma redução do Imposto sobre Produtos Industrializados: as vendas de veículos novos em 2010 tiveram um aumento de 21,2% em relação ao seis primeiros meses de 2009, e de 23,8%, ao serem comparadas com 2008.

Segundo o Sincodiv, foram emplacados 29.035 motocicletas e 21.613 carros, 20% a mais que em 2009. O Sindicato aponta como fatores para este aumento, além da facilidade de acesso ao crédito, a melhora no nível de empregos, as inovações

tecnológicas do setor automobilístico e o fim da crise econômica.

No estudo do IBGE também foram levados em consideração o aumento dos preços de combustíveis e associado a isso o dos custos de deslocamento na modalidade transporte público.

Um trabalhador autônomo que trabalha de segunda a sábado e consegue ao final de um mês um salário mínimo (R\$ 510) compromete 17,4% do seu salário se tiver que fazer apenas dois deslocamentos por dia, para ir e voltar do trabalho em Belém. Serão gastos R\$ 88,8 com passagens - isso, desconsiderando custos adicionais de deslocamentos para os filhos ou de eventual uso de transporte alternativo.

A Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP) monitora os gastos em deslocamentos nas capitais. No quesito tarifa, Belém apresenta um aumento de 60% em cinco anos. Em 2005, a tarifa dos ônibus urbanos da capital era de R\$ 1,15. Hoje, paga-se R\$ 1,85 por deslocamento na capital.

Ildo Raimundo Rosa *



A eleição da mobilidade

Na última edição do nosso "Jornal do MONATRAN" publicou-se uma ampla discussão em torno das idéias dos candidatos ao governo do estado quanto as políticas previstas para a mobilidade da capital.

As propostas, apesar de serem induzidas pelas próprias perguntas, em nenhum momento enfrentaram o mais elementar dos problemas, qual seja, o de definir antes de tudo, uma avaliação técnica, objetiva e isenta do quadro atual do trânsito em Florianópolis, o que somente poderá ser feito a partir de uma pesquisa origem-destino, onde a demanda posta em alguns eixos de mobilidade nos irá assinalar quais os ti-

pos de transportes urbanos seriam mais indicados, aliás o que já é feito em todas as grandes cidades do mundo.

A própria natureza insular da Capital, longe de nos acarretar dificuldades insolúveis como alguns teimam em afirmar, deverá levar-nos a adotar eixos de mobilidade que sejam compatíveis com essa própria natureza geográfica, o que convenhamos, com a eleição do transporte individual, está cada vez mais distante dessa realidade.

A visão metropolitana exige de forma concreta a adoção do sistema integrado, onde a partir das arteriais, o acesso aos bairros seja otimizado com ações compatíveis com a demanda e com a conformação de no-

vas centralidades que evitem o congestionamento em alguns pontos em determinados horários.

Por outro lado, a visão proposta no sentido de harmonizar as relações entre mobilidade, trânsito e planejamento, uma das razões da criação do Instituto de Planejamento Urbano da Capital na década de 70, é cada vez mais atual e necessária.

A Gerência do Sistema Viário de Florianópolis, encravada no próprio IPUF - Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis, tem sofrido nos últimos tempos um visível sucateamento, onde as ações técnicas propostas para os grandes eixos de mobilidade passaram a serem concebidas

pelo poder político ao arripio do planejamento urbano, resultando na falta de alternativas que hoje cercam a mobilidade do centro histórico da Capital.

As discussões havidas em torno do novo Plano Diretor de Florianópolis, onde todas essas grandes preocupações foram amplamente discutidas, em nenhum momento fez parte das propostas dos candidatos, desconhecendo uma das poucas iniciativas legítimas e democráticas surgidas em Florianópolis nos últimos anos, o que gerou uma onda de otimismo

no seu momento mas que hoje é certamente motivo de preocupação e de frustração das mais de 4000 pessoas que chegaram a participar das audiências em torno do nosso plano diretor.

As propostas enfim apresentadas pelos candidatos, mesmo que formuladas de forma objetiva, exprimem de forma preocupante a repetição de conhecidos erros e ao mesmo tempo nada oferecem de arrojado e que se proponha a enfrentar de forma corajosa a caótica realidade da mobilidade urbana de Florianópolis.

* 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.

PAULO FONTES

Novela está longe de acabar

Nem reabre para os carros, nem têm início as obras. Projeto que promete humanizar o entorno do Mercado Público e o trecho fechado da avenida ainda está longe de sair do papel.

Quase um ano depois do fechamento da Avenida Paulo Fontes, finalmente, a Prefeitura Municipal de Florianópolis divulgou o projeto que deve dar uma nova cara ao centro da capital, resgatar a história da cidade, valorizar o pedestre e ainda devolver o acesso ao sul da Ilha naquela região para os veículos.

A notícia é boa! Porém, a imprecisão quanto ao início das obras, a viabilidade técnica e econômica do projeto, a origem dos recursos para a execução da ideia e a permissão da União faz até os mais otimistas desanimarem.

O projeto vencedor do Concurso Nacional de Arquitetura e Urbanismo para revitalização do Boulevard do Mercado Público (promovido pela prefeitura) foi elaborado pelo

escritório Vigliecca & Associados, tendo sido premiado no último dia 24 de setembro.

Orçado em R\$ 25 milhões, o projeto conta com a criação de um gran-

de hall urbano rebaixado, que funcionaria como estacionamento de veículos, daria acesso às lojas do shopping popular e ao mercado, pontos de táxi, vans de turismo,

bicicletário, sanitários, depósitos e áreas técnicas.

Segundo a equipe vencedora, a construção da fresta recupera o antigo traçado da borda do cais e fortalece o visual da fachada oitocentista do mercado.

No nível do mercado, o escritório Vigliecca & Associados idealizou uma grande praça, que será arejada com frestas de acesso ao plano inferior, ilhas de vegetação e áreas de sombreamento.

Tudo muito bonito. Porém, o que o povo quer mesmo saber é quando e como tudo isso estará pronto. A fim de responder estas e outras questões, a equipe de repor-

tagem do jornal O Monatran esteve com Átila Rocha, superintendente do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis, órgão responsável pelo desenvolvimento do plano.



ENTREVISTA

O Monatran: Quando as obras terão início de fato?

Átila Rocha: A empresa vencedora do Concurso tem quatro meses para desenvolver o projeto, a partir da data de 24 de setembro. Enquanto isso, nós vamos trabalhar, em paralelo, na questão do edital de concessão da área e fazer também o estudo de viabilidade técnica e econômica/financeira da obra.

O Monatran: Quando seria lançado o edital para concessão e qual seria o período concedido para a exploração da área?

Átila Rocha: O tempo de concessão depende ainda do resultado do estudo de viabilidade técnica e financeira. Porém, normalmente o tempo que se utiliza é um prazo de 30 anos para o

contrato de concessão. Mas nós precisamos saber se realmente, em 30 anos, o concessionário vai ter esse retorno, por isso o estudo. Quanto ao lançamento do edital de concessão, dependemos da conclusão do projeto pelo escritório vencedor e da conclusão do estudo de viabilidade.

O Monatran: Dependendo do resultado desse estudo de viabilidade técnica, corre-se o risco do projeto não ser executado?

Átila Rocha: Não. O estudo de viabilidade técnica e econômica servirá apenas para que o concessionário tenha a noção exata de quanto ele terá que investir e qual o tempo que ele precisará para recuperar aquele investimento e também para que a gente possa definir um prazo mínimo ou

máximo de concessão.

O Monatran: O que o concessionário irá explorar durante a concessão além do estacionamento? Os boxes do shopping popular?

Átila Rocha: A situação dos boxes ainda precisa ser discutida com o Patrimônio da União, pois ela deu uma cessão dessa área aos boxes do shopping popular. O ideal seria que esses boxes também entrassem na concessão, mas essa questão jurídica ainda está sendo discutida com o Patrimônio da União para sabermos se existe algum direito adquirido para esses boxes, em função da permissão de uso dada para aquelas pessoas que exploram aquele comércio. A solução será se esses boxes vão entrar na concessão ou não.

O Monatran: Existe algum problema que possa impedir a execução desse projeto?

Átila Rocha: Não. Eu acho que não. Tem problemas que ainda têm que ser discutidos.

O Monatran: Mas a União ainda precisa autorizar?

Átila Rocha: Sim. A União precisa autorizar, mas eu acredito que ela não vai negar. Até porque nós já tivemos conversas com o Patrimônio da União e eles são favoráveis ao projeto, pois eles entendem a necessidade da ideia, que vem trazer uma melhora para essa região da cidade por onde circula o maior contingente de população da cidade. Nós temos agora apenas que discutir os aspectos jurídicos disso, de como seria essa concessão. Se essa concessão será gra-

tuita ou onerosa. Mas nós temos ainda quatro meses para encaminhar essa discussão. Então, não vejo assim um problema.

O Monatran: Se tudo der certo, quando a obra estaria pronta?

Átila Rocha: Em 2012. Nós estaríamos começando a obra no primeiro trimestre de 2011 para concluí-la em 2012. Mas o prazo vai depender também daquele estudo que nós vamos fazer, pois a obra poderia levar de 12 a 18 meses para ser concluída. No estudo de viabilidade técnica e financeira nós vamos avaliar dois prazos: o prazo do investimento e o prazo da concessão.

O Monatran: As pessoas se preocupam muito com a questão da água, existente a poucos metros abaixo do asfalto,

já que a área foi aterrada. Existe alguma definição para a solução desse problema?

Átila Rocha: Esses estudos que serão realizados nos próximos quatro meses é que definirão isso. Porém, muito provavelmente, tenha que se executar um tipo de parede diafragma – uma espécie de parede dupla com um sistema que bombeia a água para fora, caso a água venha subir entre essas duas paredes, evitando uma inundação.

O Monatran: Por que o fechamento da avenida Paulo Fontes se deu há quase um ano atrás, se só agora se sabe o que fazer naquela região?

Átila Rocha: Na realidade, a iniciativa do fechamento foi do então secretário de transportes e vice-prefeito, João Batista Nunes, que precisava de um tempo para testar as conseqüências do fechamento da via, já que muitos achavam que seria um caos. Nós precisávamos saber se o fechamento era viável ou não. Nós poderíamos ter feito essa avaliação em um período de seis meses, porém, como foi decidida a realização de um concurso para a definição do projeto de humanização no entorno do Mercado Público, esse processo aca-

bou demorando um pouco mais.

O Monatran: Por que privilegiar o pedestre e penalizar o motorista que já sofre com a escassez de vias no centro da cidade?

Átila Rocha: O movimento diário de pedestres naquela região gira em torno de 250 mil pessoas. Na avenida Paulo Fontes circulavam cerca de 15 mil veículos por dia. O tempo da sinalização estava cada vez mais curto para os carros o que tornava o trânsito muito lento. Pensou em se fazer uma passarela. Porém, hoje nós invertemos a prioridade. O pedestre vai ficar em nível e os carros passarão por baixo, humanizando a região que é muito acessada pelos pedestres e restabelecendo a ligação de um lado ao outro da cidade para os carros. Além disso, a área de animação do centro da cidade será ampliada, extrapolando os limites do vão central do mercado, na medida em que se criará mais um espaço no vão da futura obra que também terá conexão com o mercado.

O Monatran: O que destacou o projeto vencedor dos demais?

Átila Rocha: Esse projeto ganhou, por unanimidade, espe-



O Superintendente do IPUF, Eng. Átila Rocha, mostrando o Projeto vencedor

cialmente, por ele ter recomposto o antigo cais do Mercado, resgatando esse detalhe histórico da cidade e, de certa forma, devolvendo ao florianopolitano a lembrança do contato que aquela região já teve com o mar. Para compor este resgate histórico, o estacionamento e o shopping popular também irão para o subsolo, liberando a visão do casario histórico localizado na frente do mercado. Além disso, a obra finalmente irá resolver o conflito entre pedestres e veículos.

NOTA DO EDITOR

Não queremos ser pessimistas ou agourentos, mas, nos parece pouco provável que uma obra desse porte fique pronta em 2012, ainda mais depois de conhecermos todos os trâmites a serem realizados antes do início da mesma. De qualquer maneira, deixamos registrada nossa indignação quanto aos modos de operação do poder público que parece sempre colocar a carroça na frente dos bois: fechando a avenida sem ao menos ter organizado o concurso; ocupando uma área que envolve o Patrimônio da União sem uma posição concreta da instituição; e alardeando a ideia da concessão pública sem ao menos ter feito o tal estudo de viabilidade técnica e financeira. Desejamos sorte aos envolvidos e registramos aqui nossas felicitações ao escritório autor do projeto vencedor.

Elevado do **TREVO DA SETA** só em *dezembro*

Previsões otimistas anunciadas no início do ano indicavam a inauguração do elevado do Trevo da Seta ainda em setembro. Porém, o Secretário de Obras do município, engenheiro Luiz Américo Medeiros, afirmou, no dia 08 de setembro, que a obra, em fase de construção no Sul da Ilha de Santa Catarina, em Florianópolis, só deve ser liberada em meados de dezembro.

Segundo o secretário, o **cronograma da obra**, que deve diminuir os congestionamentos para os motoristas que se deslocam entre o Centro da cidade e a região nos horários de pico, “está sendo seguido” e, por isso, há a “possibilidade” da liberação das vias ocorrer antes da temporada.

Mesmo sem ter encontrado problemas nas negociações com os donos de imóveis que tiveram de ser desapropriados para a construção da estrutura, a



Prefeitura de Florianópolis, mais uma vez, irá atrasar a conclusão de uma obra.

Ainda segundo o secretário, após a conclusão do elevado, a prefeitura deve

dar início às desapropriações de outras residências na região, para o alargamento das alças de acesso aos bairros Carianos, Rio Tavares e Costeira do Pirajubaé.

NOTA DO EDITOR

Fica a dúvida: por que a prefeitura só dará início às desapropriações de outras residências na região, para o alargamento das alças de acesso aos bairros, depois da conclusão do elevado? Não seria melhor concluir a obra de uma vez, ao invés, de entregar a obra aos pedaços? E mais: Por que ainda não deram início aos processos de desapropriações que, geralmente, são tão complexos e, muitas vezes, usados como desculpa para o atraso da conclusão.

JUDICIÁRIO



CARTEIRAÇO

CNJ arquiva processo envolvendo desembargadora de Santa Catarina

O Conselho Nacional de Justiça (CNJ) arquivou o processo que investigava a desembargadora do Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJ), Rejane Andersen. Ela havia se envolvido numa confusão com policiais militares em uma blitz, em abril deste ano, em Florianópolis, quando o seu filho teve o carro apreendido por transitar com a documentação vencida.

A investigação corria em segredo de Justiça. O arquivamento saiu no dia 8 de setembro pelo ministro Gilson Dipp, que na época ocupava o cargo de corregedor nacional de Justiça. A decisão já foi comunicada ao presidente do Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJ), desembargador José Trindade dos Santos.

Segundo o presidente do TJ, a



pena que a desembargadora estaria sujeita era desproporcional ao fato — Rejane poderia ser colocada em disponibilidade (proibida de exercer as funções) ou sofrer a aposentadoria compulsória. Trindade afirmou que, com base no arquivamen-

to pelo CNJ, irá arquivar o caso também no TJ.

A confusão entre a desembargadora e os PMs aconteceu na noite de 15 de abril, na avenida Luiz Boiteux Piazza, no bairro Cachoeira do Bom Jesus, Norte

da Ilha de Santa Catarina.

Os policiais faziam a blitz quando abordaram um Celta. A versão dos PMs é que o motorista não tinha documento. Na consulta do sistema, os policiais constataram que o veículo estava com débitos. Eles informaram ao motorista que o carro seria apreendido. Foi então que ele telefonou para a sua mãe, a desembargadora Rejane, que foi ao local.

Um dos soldados gravou um vídeo no celular. Nele, a magistrada aparecia exaltada e ressaltando a função que exerce no TJ. Os policiais afirmaram na época que ela não queria que o carro do filho fosse apreendido. A desembargadora negou que tivesse cometido abuso de autoridade ou interferido na ação policial. (Fonte: *Diário Catarinense*)

LEGISLATIVO



Projetos facilitam defesa e recursos contra multas

Um deles pleiteia o aumento do prazo para o motorista recorrer das multas de trânsito de 30 para 90 dias



O PLS 148/04, apresentado pelo senador Antônio Carlos Valadares (PSB-SE), visa facilitar a revisão de multas pelo condutor, possibilitando o julgamento desses casos pelos juizados especiais cíveis e criminais dos estados e municípios. A proposta altera a Lei 9.099/95.

Segundo Valadares, os motoristas estariam hoje diante de "uma furiosa multiplicação das multas de trânsito, impostas mediante utiliza-

ção de aparelhos eletrônicos, cujo produto é rateado em elevados percentuais com as empresas cedentes dos aparelhos". Para ele, o Estado deve facilitar o acesso dos cidadãos ao Judiciário, possibilitando a revisão de uma decisão administrativa, em que a instância revisora seja distinta da que proferiu a decisão.

O projeto conta com voto favorável do senador Gilvam Borges (PMDB-AP). Ele considera pertinente a utilização do rito sumaríssimo dos



Senador Raimundo Colombo

juizados especiais para facilitar o acesso à Justiça nesses casos.

Já o PLS 403/09, do senador Raimundo Colombo (DEM-SC), aumenta de 30

para 90 dias o prazo para o motorista recorrer das multas de trânsito. Ele argumenta que um prazo maior favorecerá a ampla defesa do cidadão.

LEGISLATIVO



PEDESTRE INFRATOR Projeto triplica multa

A Câmara analisa o Projeto de Lei 7616/10, do deputado Eliene Lima (PP-MT), que eleva a multa aplicada contra o pedestre infrator de R\$ 26,60 para R\$ 85,13.

Atualmente, o Código de Trânsito (Lei 9.503/97) prevê que o valor seja 50% da multa por infração leve (R\$ 53,20). Pelo projeto, o pedestre passará a pagar 100% do valor da infração média.

O pedestre é proibido, segundo o código, de cruzar ruas, viadutos, pontes ou túneis em áreas não permitidas; atravessar cruzamentos sem sinalização; perturbar o trânsito em agrupamentos (desfiles, esportes, etc.) sem licença prévia; andar fora da faixa própria e desobedecer à sinalização.

No lugar da multa, o texto prevê a opção de a punição ser a frequência obrigatória em curso de educação de trânsito - o que deverá ser disciplinado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A alterna-



tiva, diz Lima, se justifica pelo fato de o pedestre geralmente pertencer à população menos favorecida economicamente.

O deputado argumenta que o valor da multa precisa ser atualizado para manter seu caráter educativo. Ele ressaltava que o comportamento errado do pedestre contribui de forma significativa para a ocorrência de atropelamentos, muitos dos quais resultam em vítimas fatais.

Tramitação - O projeto, que tramita em caráter conclusivo, será examinado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Proposta tem o objetivo de contribuir para formação de motoristas conscientes e responsáveis, argumenta Flávio Arns, autor da iniciativa em exame na CCJ

A inclusão da educação para o trânsito como tema nos currículos da educação básica, com o objetivo de formar motoristas conscientes e responsáveis, é o objetivo do projeto (PLS 30/10) de Flávio Arns (PSDB-PR), em tramitação na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

Para o senador, apesar dos programas educativos promovidos pelos órgãos responsáveis pelo controle do trânsito, o comportamento de significativa parcela dos motoristas brasileiros no volante não prima pela cortesia, civilidade e respeito às normas de tráfego.

Exame de déficit de atenção pode ser obrigatório para motociclistas

A Câmara analisa o Projeto de Lei 7483/10, do deputado Osmar Terra (PMDB-RS), que obriga os motociclistas a realizar o teste para diagnóstico do Transtorno de Déficit de Atenção e/ou Hiperatividade (TDAH).

Conforme o projeto, esse teste será realizado junto com o exame de aptidão física e mental, que é obrigatório antes da expedição da carteira de habilitação e nas renovações desse documento, a cada cinco anos.

A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), que não prevê exame para detectar nenhum transtorno em particular.

O objetivo do projeto, segundo o deputado, é reduzir o número de acidentes de trânsito com motociclistas, por meio do diagnóstico precoce do TDAH - que permitirá o tratamento dos portadores desse transtorno.

Segundo Osmar Terra, pesquisa realizada com motoboys

de Porto Alegre, publicada recentemente na revista "European Psychiatry", mostra que há relação entre o TDAH e os acidentes com motos. "Desatenção, dificul-

dade de concentração, agitação, impaciência ou gosto pelo risco, entre outros, são fatores de indução à direção perigosa e potencializam a ocorrência de acidentes", disse o deputado.



Deputado Osmar Terra, autor do projeto

Tramitação - O projeto será analisado em caráter conclusivo - Rito de tramitação pelo qual o projeto não precisa ser votado pelo Plenário, apenas pelas comissões designadas para analisá-lo. O projeto perderá esse caráter em duas situações: - se houver parecer divergente entre as comissões (rejeição por uma, aprovação por outra); - se, depois de aprovado pelas comissões, houver recurso contra esse rito assinado por 51 deputados (10% do total). Nos dois casos, o projeto precisará ser votado pelo Plenário, pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Educação para o trânsito pode ser incluída no ensino básico



do ensino básico a educação para o trânsito. Os temas transversais não constituem disciplinas autônomas, mas permeiam outras áreas curriculares, por representarem assuntos que necessitam ser trabalhados de forma mais aprofundada na escola.

"É bem verdade que a legislação do ensino valoriza, no desenvolvimento curricular, temas como ética, cidadania e respeito às leis. Todavia, julgamos que o direcionamento desses valores para o ato de dirigir veículos automotores constituiria grande avanço na formação de cidadãos mais

plenos e na consolidação da paz no trânsito", argumenta Flávio Arns.

O senador disse sugerir a abordagem transversal por ser um recurso que possibilita a construção de uma ponte entre os conhecimentos aprendidos e as questões da vida real. Além disso, explica ele, evita-se a sobrecarga curricular.

Flávio Arns considera necessário o conhecimento sobre as regras do trânsito não apenas pelos condutores, mas também por pedestres e passageiros. E resalta que a educação sobre o tema deve começar na infância.

CADEIRINHA INFANTIL

Contran descarta uso em táxis e obriga em vans

O Contran afirma que está seguindo regulamentações internacionais sobre o tema, que também liberam táxis e ônibus da obrigatoriedade

O Contran (Conselho Nacional de Trânsito) vai exigir que as vans escolares também usem cadeirinhas para transportar crianças de até sete anos de idade, a partir de 2011. Porém, táxis e ônibus continuam descartados dessa obrigação.

Segundo o Contran, o órgão estaria seguindo regulamentações internacionais sobre o tema, que também liberam táxis e ônibus da obrigatoriedade. Afinal, ôni-

bus urbanos são exemplos que permitem transportar passageiros em pé, sem uso do cinto de segurança. Para o Contran, se a lei de trânsito não obriga o uso do cinto nesses casos, não tem como obrigar que o ônibus disponibilize equipamento para transporte de crianças. Já nos táxis, o Contran entende que é complicado obrigar o taxista a disponibilizar três tipos de equipamento.

A lei que obriga a implantação das cadeirinhas em carros de passeio foi aprovada no primeiro semestre deste ano e passou a valer no início deste mês e já está dando o que falar.

Em uma blitz realizada em São Paulo no início do mês, por exemplo, um policial militar reteve carro sem o equipamento de segurança, chamou táxi para a mãe e recém-nascido de quatro dias seguiu sem o bebê conforto.

Para especialistas no trânsito, o transporte de criança no táxi sem cadeirinha é inseguro e também transmite uma mensagem antipedagógica. “O espírito da legislação é de proteger a criança, e não de multar”, enfatiza José Montal, da Abramet (associação de medicina de tráfego), que defende duas medidas para atenuar a situação: 1) ampliar a obrigatoriedade da cadeirinha para os táxis; 2) treinar os policiais para que orientem de maneira mais adequada os motoristas barrados

em uma blitz.

Os agentes podem recomendar ao infrator que, inicialmente, tente chamar um conhecido - que tenha a cadeirinha ou possa comprá-la. “Não é sensato dar a instrução de pegar um táxi sem cadeirinha”, afirma Montal. Alessandra França, da ONG Criança Segura, também considera a situação antipedagógica, mas por culpa da lei, que precisaria mudar. “O policial agiu conforme a resolução, embora a exposição ao risco seja a mesma”. Para França, a retenção do carro pela fiscalização é uma forma de pressionar os infratores a adquirir a cadeirinha - porque apenas multá-los seria ainda mais frágil.

Embora defenda a exigência da cadeirinha em táxis, França reconhece que ela não existe em diversos países, por entraves práticos. Na Alemanha, diz ela, a responsabilidade de ter a cadeirinha é do próprio passageiro, e não do taxista.



Rebocar carro sem cadeirinha é ilegal, afirmam advogados

O motorista que desrespeitar a norma está sujeito a multa, mas não pode ter o carro rebocado, já que a punição não está prevista no Artigo 168 do CTB

A lei obrigando que crianças de até sete anos e meio andem de carro somente em cadeirinhas está dando carona para muita polêmica. De acordo com advogados especialistas em trânsito, o motorista que desrespeitar a norma está sujeito a multa, mas não pode ter o carro rebocado, já que a punição não está prevista no Artigo 168 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que classifica como infração gravíssima transportar crianças em veículo automotor sem observar as normas de segurança.

A polêmica foi levantada no programa Loureiro Neto, da Rádio Globo.

“O indicado é que a criança seja retirada do carro. O veículo pode seguir, mas o responsável terá que levar o menor de táxi ou num ônibus”, disse o advogado Paulo Afonso Cunha.

O presidente da Comissão de Estudos sobre Legislação de Trânsito da Seção Rio de Janeiro da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-RJ), Fábio João Soito, acrescentou que a lei não prevê o reboque: “A lei tem muitas brechas. Os carros de passeio têm a obrigação de ter o equipamento, mas os transportes escolares, não”.

Já o presidente da Comissão de Direito Viário da Seção São

Paulo da OAB, Cyro Vidal, afirmou que a fiscalização das autoridades precisa ser feita com bom senso. “Um agente não pode multar um carro com um bebê recém-nascido, por exemplo. Esta criança não tem como ser colocada numa cadeirinha”, argumentou.

PUNIÇÕES - As punições estabelecidas pelo CTB para quem andar com crianças fora da cadeirinha são a aplicação de uma multa de R\$ 191,54, a perda de sete pontos na carteira de habilitação (devido à falta gravíssima) e a retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada, por meio da retirada do

menor do carro ou da instalação de uma cadeira no veículo.

PAIS APROVAM USO

Mãe de dois filhos de um e quatro anos, a advogada Cíntia Delgado apoia o uso da cadeirinha, pela segurança, mas discorda da imposição por lei. “A gente sempre usou, desde que eles saíram da maternidade. Acho que todo pai deve tê-la porque é seguro, mas isso deveria ser critério da gente, não do governo.”

Camila Assunção, de nove anos, nem precisaria mais usar a cadeirinha, mas os pais dela mantêm o hábito, porque o cinto fica numa altura mais adequada, sem alcançar o pescoço da criança.

AUTOESCOLAS terão meta de aprovação

Medida visa coibir "indústria da reprovação" e elevar qualidade das aulas, mas pode estimular a prática da corrupção



Os centros de formação de condutores (CFCs) de todo o país deverão ter um índice de aprovação de 60% entre os alunos – em exames práticos e teóricos – para poderem renovar o cadastro anual junto aos departamentos de trânsito estaduais. É o que determina a Resolução 358, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

O órgão alega que a medida visa controlar a qualidade

das autoescolas no processo de formação de condutores. A inovação, no entanto, já é alvo de questionamentos.

Em tese, um índice mínimo de aprovação é uma maneira de pressionar os estabelecimentos a melhorar a qualidade dos cursos e a obrigar os alunos a cumprir a jornada mínima de 45 aulas teóricas e 20 práticas para tirar a carteira de motorista.

Além disso, a regra é cita-

da por autoridades e especialistas de trânsito como uma forma de combater as críticas às autoescolas que fazem da reprovação de alunos um negócio - sem treiná-los da forma adequada e lucrando com seguidas taxas cobradas a cada insucesso.

PREOCUPAÇÕES

Por outro lado, a obrigação motiva preocupações. Uma delas é que, num ambiente his-

toricamente marcado por desvios de conduta, como a venda de CNHs, as autoescolas se sintam motivadas a manter acordos com examinadores para aprovações automáticas de condutores despreparados - até para sobreviver na atividade.

Já os estabelecimentos que repudiam as práticas ilícitas têm outro temor: as deficiências dos próprios exames. "Em geral, a autoescola hoje não prepara. Serve para adestrar. Infelizmente. O cidadão entra na autoescola para tirar a carteira, não para aprender a dirigir. Ele finge que aprendeu, e ela finge que ensinou", diz José Guedes Pereira, presidente do sindicato das autoescolas de SP.

O Contran afirma que, apesar de ser novidade como regra nacional, a cobrança de um índice mínimo de aprovação nos exames para motorista já

era feita por Detrans (departamentos estaduais de trânsito) de alguns Estados.

Em São Paulo, por exemplo, onde as autoescolas não tinham que cumprir essa exigência de cota mínima, a aprovação era de 60%, em média, nas provas práticas e de 63% nas avaliações teóricas em 2008.

Pela nova legislação, as autoescolas deverão ser alertadas de que estão abaixo da cota mínima a cada três meses e terão de passar por reciclagens na tentativa de evitar a suspensão das atividades ao completar um ano.

A criação da cota mínima de aprovados é só uma das mudanças impostas pela resolução 358, já em vigor. Outras são a fixação do teto de aulas diárias e a mudança na idade máxima dos veículos usados nas aulas.

BABÁ ELETRÔNICA

GPS "inteligente" monitora filhos ao volante

Equipamento instalado no carro delata embriaguez do motorista e recebe ordens, à distância, para impedir ignição do motor, por exemplo.



A partir deste mês de setembro, qualquer automóvel com rastreador GPS poderá ser conectado a um bafômetro (até então, a venda era restrita a veículos de carga). Caso o aparelho [R\$ 750] detecte que o condutor está alcoolizado, o proprietário do veículo pode receber uma mensagem no celular e, por exemplo, limitar a velocidade ou não permitir a partida do motor, de acordo com a empresa fabricante do Alcooldrive.

Segundo o executivo, um

público-alvo da empresa é o de pais que emprestam seu carro para os filhos. Em pesquisa do Ministério da Saúde, 2% dos jovens afirmaram que dirigem após "consumo abusivo de álcool" - de 30% a 50% das vítimas de trânsito beberam.

O controle paternalista pode chegar ainda ao posto de gasolina. Na região de Campinas/SP, a CTF fechou uma parceria com a rede de postos BR para instalar nos carros um chip de abastecimento. Funciona como

o Sem Parar, de pedágios, e permite pagar o combustível em apenas 8s. A diferença é que o cliente pode escolher cotas pré ou pós-pagas. A bomba trava assim que o valor é atingido. "Se o pai quiser controlar os gastos do filho, por exemplo, pode definir uma cota semanal de combustível", conta Ariê Halpern, presidente da CTF.

A meta é ampliar a tecnologia para a capital paulista a partir de janeiro e para todo o Brasil até 2012.

ATROPELAMENTO é o que mais mata crianças, aponta DPVAT

Seguro do Trânsito indenizou 1.045 crianças atropeladas no 1º semestre. Alta velocidade e embriaguês aparecem como principais causas.

Estatísticas do Seguro do Trânsito – DPVAT divulgadas no dia 09 de setembro apontam que no primeiro semestre deste ano famílias de 1.045 crianças entre 0 e 10 anos receberam indenização por atropelamento. Do total, 530 foram para mortes; o restante, por invalidez.

Segundo a Seguradora Líder, responsável pela administração do DPVAT, essa é a principal causa de morte de crianças dessa faixa etária no trânsito. No caso de acidentes com crianças dentro de automóveis, foram registradas no mesmo período do ano 450 indenizações pelo DPVAT.

As principais causas dos acidentes apontadas pela seguradora são alta velocidade, imprudência e embriaguês. Outro tipo de atropelamento frequente é o causado quando o motorista entra ou sai de uma vaga, seja em garagens ou em casa. "Esses acidentes ocorrem, porque o motorista não enxerga a criança que está atrás ou em volta do veículo," explica o diretor-presidente da Seguradora Líder, Ricardo Xavier.

Para evitar acidentes, a seguradora recomenda nunca deixar a criança sozinha dentro do carro, verificar se o dispositivo de segurança é utilizado de acordo com as normas de segurança, olhar em volta do carro antes de ligá-lo e deixar as crianças aguardando em lugar seguro e visível, além de alertar os menores de 10 anos a nunca brincarem dentro ou perto de veículos, não permitir que brinquedos fiquem no caminho do estacionamento ou garagem, e trancar o carro se estiver parado, para que as crianças não entrem sozinhas.

CARTAS

“Parabéns pela edição nº 10 de O ‘Monatran’, em especial à intitulada como ‘Crimes de Trânsito – Subjetividade na avaliação leva a diferentes sentenças’. Trouxe para nós profissionais da área administrativa/técnica da SMTT/Maceió, um maior conhecimento na parte criminal do trânsito e suas possibilidades de enquadramento das ações de todos nas vias públicas. Um abraço.”

Caroline Machado e Aldinete Dantas - Maceió/AL

“Realmente é uma tristeza observar o que tem sido feito com a nossa Florianópolis. Como escreveu o presidente, precisamos protestar em voz alta! Já basta de tanta impunidade!”

Carlos Nogueira - Florianópolis

“Impressionei-me ao saber da quantidade de recursos que é ‘roubada’ do país pelos acidentes de trânsito. Além da perda imensurável que já atinge milhares de famílias, todo o país acaba perdendo e muito pouco parece estar sendo feito para reverter esta situação.”

Aline Quadros - Joinville/SC

“Gostaria de parabenizar a equipe pelo espaço dedicado às propostas de nossos candidatos ao governo do Estado. Sem dúvida, o nosso trânsito precisa de uma atenção especial das autoridades constituídas.”

Roberto Dias - Palhoça/SC

“Gostei de ver Campo Grande no jornal O Monatran! Tenho o maior orgulho de viver nesta cidade, mas confesso que só aprendi valorizá-la quando morei em outro estado que também tem muito a aprender com a nossa Cidade Morena.”

Henrique Cunha - Campo Grande/MS

Gentileza gera Gentileza.

Muito bem elaborado. É o que mais falta em nosso trânsito. É impressionante o egoísmo com que dirige os nossos motoristas, aqui em Curitiba. Não respeitam nem a sinalização, quanto mais os idosos, deficientes, principiantes, etc.. São os donos do pedaço.

Guilherme Taveira - Curitiba/PR

Proteste em voz alta, Florianópolis!

Até parece que o Presidente do Monatran adivinhou os meus pensamentos. Escreveu tudo que eu gostaria de ter escrito. É lamentável o que estão fazendo com a nossa querida ilha. Que amor que nada presidente, eles, em sua maioria, só pensam em seus interesses pessoais. É preciso que chegue alguém para dar um basta nessa desordem.

Jefferson Custódio Alves - Florianópolis/SC

Ponte Hercílio Luz
Admiro o otimismo dos que acreditam na conclusão do nosso maior símbolo em 2012. É verdade que o ex-governador Luiz Henrique teve a coragem de tornar a recuperação irreversível, como afirma o presidente do Monatran em seu artigo, mas, sua recuperação dentro desse prazo, vai depender muito de quem será o próximo governador ou governadora.
Kleber P. Lins - Florianópolis

O artigo do Dr. José Roberto, **Vote pela Vida**, é um alerta para os eleitores. Só tenho dúvidas se a grande maioria do nosso povo está pensando no futuro, para avaliar positivamente a mensagem contida no artigo. Penso que a maior parte da nossa sociedade é imediatista e só pensa em seus interesses, não levando em conta que devemos pensar, também, no que ficará para os nossos filhos e netos. A guerra do trânsito não faz parte das suas preocupações. E é esse o sentimento que reflete em grande parte dos nossos políticos.

Alcides Danton - Rio de Janeiro/RJ

A LENDA DO FIAT 147 !

Certo dia, eu estava na estrada com o meu FIAT 147 e, como era de se esperar, a jabiraca quebrou.

Então, encostei o ‘podrão’ no acostamento e fiquei esperando alguém passar.

Apareceu um Porsche Boxter bi-turbo, a 170km/h.

Nisso, o cara do Porsche dá marcha-ré e volta até o FIAT.

Ele se oferece para rebocar o pobre do FIAT, e eu aceitei a ajuda, mas pedi para não correr muito senão a jabiraca desmontava (óbvio).

E combinei que piscaria o farol toda vez que o Porsche estivesse correndo demais.

Então, o Porsche começou a rebocar a jabiraca e toda vez que passava de 60km/h, eu fazia sinal com o farol (no singular mesmo), porque para variar um deles estava em curto e não funcionava.

E o cara do Porsche ia puxando a ‘batedeira’ a 60 km/h no máximo, morrendo de tédio...

Então aparece um Mitsubishi 3000 GT, que intima o Porsche. Este não deixa barato e vai pro pau! 120, 130, 150, 190, 210, 240 km/h...

Eu já estava desesperado, piscando o farol que nem um louco, e os dois alinhados...

Os caras passam por um posto policial, mas nem vêem o radar, que registra impressionantes 240 km/h! Então, o policial avisa pelo rádio o próximo posto:

Atenção, um Porsche vermelho e um Mitsubishi preto disputando racha a mais de 240 km/h na estrada e... juro pela minha santa mãezinha... um FIAT 147 colado na bunda deles dando sinal de luz para ultrapassar!



Polícia Rodoviária Federal põe fim a **NOVO RACHA**

Conforme já ocorrido em abril deste ano, novamente a PRF pôs fim à prática de racha nas rodovias federais na região da grande Florianópolis. Desta vez, o fato ocorreu na tarde de 14 de agosto de 2010 quando um grupo de oito motociclistas, acompanhado por três homens em um automóvel, participavam de disputa automobilística, primeiro na BR 282 e, posteriormente, na BR 101.

Após o recebimento de denúncias, policiais rodoviários federais da Unidade operacional de Rancho Queimado se deslocaram ao local indicado pelos denunciadores e visualizaram três motocicletas, mas não conseguiram abordar as pessoas que utilizavam daquele ponto da rodovia como “pista de corrida”. Na sequência, novas informações indicaram que os motociclistas

estavam indo em direção à BR 101.

Diante disso, as equipes de plantão nas unidades de Palhoça e Biguaçu se mobilizaram visando a abordagem dos infratores, sendo que na altura do km 200 da BR 101, em São José, oito motocicletas de elevada potência e um automóvel foram observados realizando manobras perigosas que configuravam a prática de racha.

Na tentativa de abordá-los, houve perseguição policial, sendo possível a interceptação de um automóvel Vectra, de cor preta, conduzido por um homem de 21 anos e, ainda, tripulado por outros dois homens. Todas as oito motocicletas, em altíssima velocidade, partiram em fuga no sentido norte da BR 101, exibindo novas manobras ilícitas e desrespeitando a ordem

policial de parada. Por questões de segurança, não foi possível a abordagem das motocicletas e a identificação imediata de seus condutores. Porém, os policiais conseguiram identificar as placas de seis motocicletas, sendo apenas duas evadidas sem qualquer identificação.

Em poder do condutor do Vectra preto e seus acompanhantes, os policiais localizaram diversos equipamentos audio-visuais e arquivos de imagens contendo o registro das manobras, confirmando, assim, as denúncias recebidas. Para efetuar alguns trechos das filmagens, um dos passageiros do Vectra, um empresário de 27 anos, se posicionava na parte externa do veículo por meio do teto solar e, ainda, estimulava os motociclistas a realizar mais manobras.

Projeto tira Detran/SP do controle da Polícia Civil

Projeto que tira o Detran/SP (Departamento Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo) do controle da Polícia Civil deve ser apresentado ao governador Alberto Goldman (PSDB) na segunda semana de outubro, após o primeiro turno das eleições.

Segundo o jornal Folha de São Paulo, o governo já tem desenhada proposta pela qual o Detran seria subordinado, ainda este ano, a duas secretarias estaduais, saindo da esfera da Segurança Pública, com o intuito de combater a corrupção no departamento, que ficaria sob o comando das duas secretarias até a criação de uma autarquia exclusivamente destinada a sua administração. “A separação poderá ser fixada por decreto. Mas a criação da autarquia requer aprovação na Assembléia”, afirma a matéria.

O jornal informou ainda que, como prevê a informatização dos serviços prestados por despachantes, o projeto deverá enfrentar também a resistência de escritórios especializados. “A idéia do governo é informatizar o serviço, a exemplo do que aconteceu com o IPVA. O tamanho do negócio pode ser medido pelo número de veículos registrados no Estado: 19,3 milhões”.

Recentemente, o governo transferiu para a Prodesp - empresa estadual - o processamento de dados antes realizado pela iniciativa privada. Em acordo com o Ministério Público, a Prodesp começou a executar o serviço na Grande São Paulo. Depois, assumirá interior e capital.

**A PONTE HERCILIO LUZ VAI FAZER MAIS DO QUE ENFEITAR
NOSSA PAISAGEM. EM BREVE ELA VOLTARÁ A SER IMPORTANTE
ARTÉRIA PARA O TRÂNSITO DA GRANDE FLORIANÓPOLIS**

**A CONCREMAT GERENCIA
COM ORGULHO AS OBRAS
DE RESTAURAÇÃO DA
PONTE HERCILIO LUZ**

CONCREMAT
SOLUÇÕES INTEGRADAS DE ENGENHARIA
A SERVIÇO DA ACESSIBILIDADE HUMANA

GRÁVIDAS AO VOLANTE

Condução assumida por dois

Especialistas indicam modo de usar cinto de segurança e desmistificam medo de airbag.

As vovós quase morrem de preocupação, mas de acordo com a ginecologista Márcia Rovená de Oliveira, referência técnica em saúde da mulher, da Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo, se a mulher já está habituada a dirigir, e não existe nenhuma complicação clínica decorrente da gravidez, pode dirigir até a última semana. Ela, no entanto, acrescenta que, como no trânsito há um risco natural de maior exposição da mulher, é interessante, nos últimos três meses, evitar os momentos de trânsito mais intenso.

Já a diretora da Associação dos Ginecologistas e Obstetras de Minas Gerais, Cláudia Lourdes Soares Laranjeira, recomenda aposentar o volante no último mês. “Com a barriga grande, a mulher perde a mobilidade no trânsito”, diz. “Também pode haver certa desatenção. Neurologistas falam que os reflexos podem estar diminuídos. Então recomendo que a direção seja evitada, principalmente à noite e em viagens longas”, completa. Com relação aos trajetos curtos, ela considera a possibilidade, desde que a gestante esteja se sentindo bem.

CINTO - Embora algumas gestantes reclamem de desconforto, as médicas são enfáticas em relação ao cinto de segurança. “É fundamental o uso do cinto, que reduz complicação grave em caso de acidente”, afirma Márcia Rovená.

Segundo especialistas da Abramet, o cinto de segurança de três pontos confere maior proteção à mãe e ao feto do que o subabdominal; Deve ser posicionado da seguinte forma: a faixa subabdominal tem que ser posicionada o mais abaixo possível da protuberância abdominal, ao longo dos quadris e na parte superior das coxas; a faixa diagonal deve passar entre a mamas e no terço médio da clavícula, posicionando-se lateralmente ao útero (barriga). Nunca so-

bre a barriga. No caso de uso de cinto abdominal apenas, deve pegar abaixo do útero.

O diretor de segurança veicular da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), Harley Bueno, acrescenta que, além de nunca dispensar o cinto, é importante que não haja nenhum tipo de folga. “O uso do cinto é lei. E isso é válido não só para grávidas, mas para qualquer pessoa. E não pode estar frouxo, pois em caso de colisão, causa um efeito elástico, resultando no dobro da carga”, explica.

O assunto, inclusive, foi alvo de estudo da Associação Brasileira de

Segurança Veicular, apresentando maior probabilidade de gerar filhos com baixo peso ao nascimento e partos 48 horas depois do acidente. Também dobra o risco de hemorragias no parto, além do aumento do risco, em 2,8 vezes, de morte do feto.

AIRBAG - Há alguns anos, quando os airbags ainda eram raridade nos veículos, Cláudia Laranjeira lembra que havia dúvidas com relação a prováveis traumatismos no bebê, o que gerou certo medo em relação à condução (ou mesmo uso como passageira) de carros com airbag. Mas a médica esclarece que não existe ne-



Medicina de Tráfego (Abramet), e resultou num projeto de diretrizes para o uso do cinto de segurança durante a gravidez. Conforme o estudo, “durante a gravidez, os acidentes de trânsito constituem-se na etiologia mais frequente de mecanismo de trauma, de hospitalização e a principal causa de óbito fetal relacionada a trauma materno”. Mas “as mães que usam cinto de segurança sofrem menos ferimentos do que aquelas que não usam, reduzindo o risco”. Ainda de acordo com a Abramet, as mulheres grávidas que não usam cinto de segurança, quando envolvidas em aci-

nhum estudo afirmando que a abertura do airbag possa causar problemas à gravidez. “Não precisa desativar os airbags”, garante.

O engenheiro Sérgio Ricardo Fabiano, membro do Comitê de Veículos Leves, da Sociedade de Engenheiros da Mobilidade (SAE Brasil), concorda: “O airbag não faz mal à gestante. Nunca vi nenhuma recomendação de fabricante”. Segundo os estudos da Abramet, os benefícios do uso do airbag na gravidez superam os riscos, desde que a gestante use corretamente o cinto de segurança, recuando o banco o máximo possível.