

# O Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MAIO DE 2015 - ANO 6 - Nº 65

## Santa Catarina perde seu maior líder MORRE O SENADOR LUIZ HENRIQUE



*“Fui um vencedor porque combati o bom combate.”*

Santa Catarina e o Brasil perderam, no último dia 10, um de seus maiores líderes político. A morte, inesperada, do Senador Luiz Henrique da Silveira, em Joinville, deixa uma lacuna no cenário político catarinense e brasileiro. Era um homem de visão, de cultura invejável e entusiasta das causas nobres.

Espaço do Presidente - Página 3

**KOERICH**  
Gente Nossa

1  
NÚMERO  
EM MÓVEIS

**SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.**



PROIBIDO  
ULTRAPASSAR



80  
VELOCIDADE  
MÁXIMA  
km/h



RETORNO  
PROIBIDO



## EDITORIAL

# Maio Amarelo

Este mês é dedicado ao movimento mundial Maio Amarelo, que tem como objetivo chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito, que supera de longe o número de muitas guerras.

O mês de maio foi escolhido em comemoração ao Dia Mundial da Segurança Viária e do Pedestre, com a realização da Semana Mundial de Segurança do Pedestre, lançada em 2013, também é conhecida como Campanha Zenani Mandela, em memória da neta de Nelson Mandela, vítima fatal do trânsito na África do Sul em 2010, com apenas 13 anos.

Outra referência mundial ao mês é a realização do balanço das ações concretizadas desde que a Organização Mundial das Nações Unidas (ONU) decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito. Os países membros uniram esforços para reduzir em 50% o número de feridos e mortos no trânsito até 2020, através da cooperação entre o poder público e a sociedade civil.

No Brasil, semelhantemente ao que acontece em outubro, com o movimento Outubro Rosa em prevenção ao câncer de mama, e em novembro, com o Novembro Azul em prevenção ao câncer de próstata, os monumentos e prédios simbólicos do país recebem iluminação com a cor da respectiva ação.

A cor amarela simboliza atenção, fazendo menção à sinalização de advertência utilizada nas placas de trânsito. A marca do movimento é um laço na cor amarela, escolhido como símbolo da ação para despertar a necessidade de tratar o tema como verdadeira epidemia e, consequentemente, incentivar motoristas e pedestres a adotar comportamento prudente e responsável no trânsito.

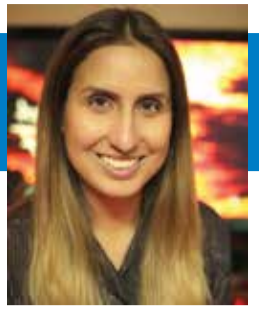
Todavia, infelizmente, temos observado que o poder público pouco tem feito além de iluminar monumentos e coordenar tímidas e pontuais campanhas de conscientização, que acabam por perder seu efeito educativo, visto que acabam por se concentrar em um único mês do ano.

Sendo assim, mais uma vez, percebe-se que quem mais pode fazer a diferença é a sociedade civil organizada, começando por um acompanhamento mais efetivo das ações do governo e uma cobrança de mudança de rumo, quando necessário.

E como afirmou, recentemente, o deputado federal Hugo Leal, “o mais importante é avaliarmos nosso comportamento em trânsito para que possamos entender que fazemos sim, parte do problema, mas também da solução”. E viva ao Maio Amarelo!

## NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



### ZAP ZAP

O Departamento Estadual de Trânsito do Amazonas (Detran-AM) lançou novas ferramentas de comunicação para a população ajudar a combater infrações no trânsito, entre elas disponibilizou um número de WhatsApp para permitir que os internautas possam enviar fotos e vídeos com o registro da placa do veículo que apresentar condutas irregulares no trânsito. Mais uma vez, a tecnologia sendo usada em favor da população.

### DNIT MÓVEL



Com apenas cinco meses de existência, o aplicativo de trânsito Dnit Móvel mantém uma média de três dias úteis para que os

problemas denunciados sejam resolvidos. Provavelmente, ainda esteja sendo pouco usado, mas pelo menos está sendo eficiente. Os principais defeitos registrados consistem em buracos e animais na pista, falta de sinalização, acidente e mato alto.

Para utilizar o aplicativo basta fazer o download gratuito do programa nas lojas do Google Play ou da Apple Store. Com o utilitário móvel, o motorista já pode pegar a estrada e, caso observe algum problema na rodovia, só precisa estacionar o carro e acionar o aplicativo.

### CAMPANHA

Qualquer tipo de distração no trânsito pode ser fatal e isso inclui se maquiar enquanto está dirigindo. Muitas mulheres aproveitam o tempo dentro do carro para retocar a maquiagem e não tem noção do quanto isso pode ser perigoso.

Para chamar a atenção sobre o assunto, a linha de cosméticos Vult criou uma campanha de conscientização para alertar suas consumidoras. Com o título “Dirigir e se maquiar causa o impacto errado”, a campanha criada pela agência WE é composta por três anúncios.



As peças mostram airbags abertos, com marcas de maquiagem borrada. A ideia é impactar a população para um problema que pode causar danos irreversíveis.

### FLAGRANTE

Embora um erro não justifique o outro, certamente, este motorista pensará duas vezes antes de estacionar em frente a uma calçada rebaixada outra vez.



 **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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

#### DIRETORIA EXECUTIVA:

**Presidente:** Roberto Alvarez Bentes de Sá

**Diretores:** José Carlos Pacheco  
Sergio Carlos Boabaid  
Luiz Mario Bratti  
Jorge Castro Reis Filho  
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:** 12.000 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.

## ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



# Adeus grande amigo!

No último dia 10 de maio, a política catarinense ficou órfã. Aliás, não só a política, como grandes projetos de cunho social, cultural, econômico e tantos outros, deixando todos nós, catarinenses, um pouco órfãos também. Deus faz dessas coisas, fabrica gênios e depois quebra o molde.

Nos últimos doze anos, tive a oportunidade de conviver um pouco mais de perto com este ser humano iluminado. Conheci um político raro, de comportamento singular, sempre atento aos problemas de quem o procurava. Não esquecia os compromissos assumidos. Sempre atencioso e respeitador. Não se negava a atender a um telefonema. Não fugia a qualquer contato. Tinha sempre uma palavra amiga, coisas raras na grande maioria dos políticos de hoje, que só aceitam um contato quando têm interesses de ordem particular e depois desaparecem. Tenho a satisfação de afirmar que ele

nunca me deixou sem uma resposta, atendendo a todos os meus pedidos de audiência, telefonemas e solicitações, nem que fosse para dizer “tenha um pouco mais de paciência, Roberto”.

Aliás, foram estas as suas palavras, em nosso mais recente e derradeiro contato quando, dentre outros assuntos, falei da minha preocupação com a demora em conseguir os recursos para a construção de nosso tão sonhado Centro de Excelência de Trânsito. “Tenha um pouco mais de paciência, pois vou te ajudar a viabilizar os recursos. É um compromisso que faço questão de cumprir, pela importância social que ele alcança”, disse.

Defensor da mobilidade e da segurança viária e admirador do projeto desenvolvido pelo MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Luiz Henrique foi o maior responsável pela cessão da área de 5.000m<sup>2</sup>, localizada no Sapiens Parque, para a construção de mais uma

iniciativa inédita no país, que englobará educação, desenvolvimento científico, tecnológico, social, ambiental, de pesquisa e de prevenção a acidentes de trânsito.

Era um mestre do tempo da administração e do tempo político. Um gigante também no cenário político nacional. Luiz Henrique marcou uma era da política de Santa Catarina e já deixa saudade para todos que tiveram a oportunidade de tê-lo também como amigo.

Político na essência, homem de visão, de cultura invejável, entusiasta de causas nobres, determinado, parceiro, amigo, irmão.

A morte pode até acabar com os encontros, porém, a memória traz de volta a vida. As pessoas continuam a existir na memória!

Perde o Brasil, perde Santa Catarina, perdemos nós.

Agora, só me resta dizer:

**Adeus, meu grande amigo!**



## Presidente do Monatran e ex-presidente do STF debatem a questão trânsito

No último mês de abril, o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Bentes de Sá, aproveitou o encontro com o ex-presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Joaquim Barbosa, para debater os principais problemas enfrentados no trânsito do Brasil.

Na companhia do Coronel Irineu Silva, novo membro da Entidade, todos concor-

daram quanto a falta de comprometimento por parte do governo federal, assim como seus órgãos competentes que, dia após dia, permitem uma verdadeira carnificina nas estradas do país, seja pela omissão ou pela abstenção de suas responsabilidades.

Barbosa ainda aproveitou para elogiar o trabalho realizado pelo MONATRAN e afirmou que compartilha dos ideais da entidade.

## DIABETES

O diabetes é uma doença séria e que, se não controlada, oferece grandes riscos a saúde do portador. E, para completar, também os motoristas diabéticos têm maior chance de se envolver em acidentes de trânsito. Só para se ter uma ideia, na evolução crônica do diabetes representam fatores de risco para a direção veicular: a retinopatia diabética, que causa perda da visão; a neuropatia diabética, com alterações motoras e de sensibilidade nos membros inferiores; a doença arterial coronária e cerebrovascular que podem se manifestar no ato de dirigir e a insuficiência arterial periférica, que pode evoluir até a amputação de membros. Mas, sem dúvida, segundo o presidente da Associação Brasileira Medicina de Tráfego (Abramet), José Heverardo da Costa Montal, o maior risco para a segurança de tráfego advém da possibilidade da ocorrência de hipoglicemia em diabéticos, que fazem uso de insulina, e suas consequências que interferem diretamente no ato de conduzir veículos.



# Governo do Estado propõe ações para melhorar mobilidade na Grande Florianópolis

Ações de curto, médio e longo prazo para melhorar a mobilidade da região metropolitana da Grande Florianópolis foram apresentadas pela equipe da Superintendência da Região Metropolitana da Grande Florianópolis no Seminário de Integração do Plano de Mobilidade Urbana da Grande Florianópolis (Plamus) no dia 23 de abril, no Centro Integrado de Cultura, em Florianópolis.

O governador Raimundo Colombo ressaltou a importância da integração entre os órgãos para colocar em prática o que foi planejado pelo Plamus. “O trabalho produz uma expectativa muito forte para o problema da mobilidade. Da parte do governo, nós vamos investir e executar o que está se planejando em termos de mobilidade nas principais cidades. Eu gostaria de pedir empenho a todas as pessoas, vamos nos ajudar. Há medidas de curtíssimo prazo, médio e longo prazo que serão essenciais para continuar tendo um Estado modelo”, ressaltou.

Entre as propostas de curto prazo estão integrar os órgãos de gestão de trânsito nos níveis federal, estadual e municipal para dar respostas rápidas a problemas de tráfego e incidentes na região metropolitana. Será elaborado um protocolo de ação para aproveitar melhor a estrutura que se tem hoje. Outra medida é melhorar a sinalização e eliminar os entrelaçamentos nas pontes. Já na Via Expressa, as sugestões de curto prazo são implantação de terceiras fai-



Jaqueline Noceti/Secom

xas, melhorias na geometria dos acessos e integração da operação com as pontes.

O superintendente da Região Metropolitana da Grande Florianópolis, Cássio Taniguchi, reforçou a necessidade de se pensar a mobilidade urbana a partir de três eixos: uso do solo, sistema viário e transporte público. “As cidades foram planejadas para o automóvel e não para as pessoas. Enquanto mais acontecer as misturas de funções de moradia, trabalho, escola e lazer, menos deslocamentos serão necessários. É preciso dar total prioridade ao transporte coletivo”, afirmou Taniguchi.

A principal proposta da Superintendência da Região Metropolitana da Grande Florianópolis é reestruturar o transporte público coletivo com im-

plantação do BRT em 87 quilômetros na região metropolitana em até cinco anos. O investimento previsto é de R\$ 1,4 bilhão. Outras medidas são oferecer maior mobilidade para pedestres com implantação de 30 quilômetros de Zonas 30 e 146 quilômetros de ruas completas (pedestres, ciclistas, transporte coletivo e automóveis), além de criar 14 quilômetros de ciclovias para ligar as existentes, formando uma rede coesa.

A longo prazo, a Superintendência da Região Metropolitana irá definir diretrizes para o plano diretor de uso do solo metropolitano com incentivos públicos para a abertura de serviços e empregos próximo a áreas residenciais.

## **SOBRE O PLAMUS**

O Plamus foi contratado diretamente

pelo BNDES, com recursos provenientes do Fundo de Estruturação de Projetos (FEP), com acompanhamento direto do Governo do Estado de Santa Catarina e dos municípios da Grande Florianópolis. O estudo técnico apresentará soluções para os problemas de mobilidade urbana dos 13 municípios da Grande Florianópolis: Anitápolis, Rancho Queimado, São Bonifácio, Angelina, Antônio Carlos, Águas Mornas, São Pedro de Alcântara, Santo Amaro da Imperatriz, Biguaçu, Governador Celso Ramos, São José, Palhoça e Florianópolis.

## **SOBRE A SUPERINTENDÊNCIA DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE FLORIANÓPOLIS**

Em setembro de 2014, a Região Metropolitana da Grande Florianópolis foi efetivamente instituída, abrangendo os municípios: Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José, São Pedro de Alcântara e Governador Celso Ramos.

A Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Suderf) é uma autarquia de regime especial, com autonomia administrativa, orçamentária, financeira e patrimonial. O papel da Suderf consiste em coordenar os serviços comuns de interesse da região, como transporte coletivo de passageiros, mobilidade urbana, saneamento básico, gestão de resíduos sólidos e meio ambiente.

## Governador e prefeito visitam obras no Norte da Ilha

O governador Raimundo Colombo e o prefeito de Florianópolis, Cesar Souza Júnior, visitaram algumas das principais obras do Norte da Ilha de Santa Catarina no dia 20 de abril. Eles conferiram os trabalhos de construção do Centro de Eventos e do elevador, ambos em Canasvieiras, duplicação da SC-403 e estradas municipais.

“Obras como essas trazem comodidade e segurança para a população. A mobilidade é o grande desafio, os grandes problemas com congestionamentos nas rodovias estão nos trechos de área urbana. Quando você melhora a logística, melhora tanto a economia como a qualidade de vida das pessoas. Nós temos que acompanhar, acelerar e entregar o quanto antes essas obras para a população”, disse Colombo.

O Centro de Eventos e o elevador, em Canasvieiras, e a SC-403, que liga a SC-401 ao Bairro Ingleses, fazem parte do Pacto por Santa Catarina e, juntas, somam mais de R\$ 100 milhões. Destes, R\$ 51 milhões estão sendo aplicados no Centro de Eventos, R\$ 12 milhões no elevador e R\$ 41,8 milhões na duplicação da SC-403.

As obras do Centro de Eventos estão na fase final. A área construída é de 17,9 mil metros quadrados e contará com espaço para shows com capacidade para três mil pessoas, auditório, lojas, camarins, salas de apoio e praça de alimentação.

Já o elevador terá 200 metros de extensão e deverá aliviar o trânsito para o Centro de Eventos e o acesso ao Sapiens Parque, que está recebendo ampliação. Na SC-403, serão duplicados 5,2



Jaqueline Noceti/Secom

quilômetros, além da construção e pavimentação de vias laterais para amenizar o problema frequente de filas na região.

“São obras históricas para a cidade e aguardadas há muito tempo. As melhorias na SC-403 e Canasvieiras vão desafogar o trânsito e dar um dinamismo na economia, no turismo, na

mobilidade, trazendo o desenvolvimento, assim como o Sapiens Parque e o Centro de Eventos. São obras essenciais em uma região que cresce muito. Foi uma manhã muito produtiva. As obras estão andando em um ritmo adequado e é isso que a sociedade espera de nós”, explicou o prefeito.

## **OBRAS MUNICIPAIS**

O governador e o prefeito também vistoriaram as obras de implantação da nova via Padre Rorh, ligação entre os bairros de Santo Antônio de Lisboa e Sambaqui. A obra tem 2,4km de extensão e investimento de R\$ 5,5 milhões, contemplados pelo PAC da Mobilidade do Governo Federal e com contrapartida da prefeitura.

Colombo e Cesar Souza Júnior ainda visitaram as obras da marginal da avenida Beira-mar Norte, que receberá o primeiro corredor exclusivo para o transporte coletivo da história de Florianópolis. A previsão é que os trabalhos estejam concluídos até o segundo semestre, com interligação completa da via marginal até o bairro da Trindade, informou o secretário municipal de Obras, engenheiro Rafael Hahne.

Jose Roberto de Souza Dias \*



# A Esperança

Os acidentes de trânsito estão entre as principais causas de óbito, no Brasil, e são a terceira causa de mortes, ultrapassada somente pelos homicídios e cardiopatias. Morre-se mais no trânsito brasileiro que nas guerras declaradas e nos atentados terroristas.

A Assembleia Geral das Nações Unidas, em função da gravidade do problema, proclamou o período compreendido entre 2011 e 2020, como a “Década de Ação pela Segurança Viária”. Estimou-se que 5 milhões de vidas poderiam ser poupadas, em todo o mundo, durante esse período.

O Brasil, de acordo com seu estilo atual, resolveu circular na contramão dos demais países e, passados cinco anos, nada realizou de concreto para reduzir os perversos resultados da guerra no trânsito. Pior ainda, estimulou o transporte individual, chegou a cobrar pelos derivados de petróleo preços inferiores ao próprio custo, vendeu automóveis e motos à se perder de vista e pouco fez pelo transporte público de qualidade.

O resultado não poderia ser outro, o caos no trânsito se espalhou por inúmeras cidades e os acidentes continuaram em sua linha ascendente, principalmente no que diz respeito ao número de feridos e de lesões permanentes.

Um pequeno exemplo: em Santa Catarina, nos três dias de feriado prolongado do Primeiro de Maio, ocorreram dezesseis mortes nas pistas federais e estaduais. Como de rotina, não há os dados precisos de feridos, de pessoas com lesões permanentes e de mortes ocorridas nos hospitais em decorrência desses eventos. O número real, provavelmente, é muito superior ao divulgado pelos meios de comunicação. A doença que erroneamente se insiste em chamar de acidente de trânsito tem sua matriz na imprudência e na imperícia do condutor, sem dúvida alguma, mas certamente não é a única causa.

O primeiro passo para a cura de um mal é a consciência da doença. Como fazer isso se os dados estão mascarados e não existe até hoje no

Brasil um instrumento para saber com exatidão o tamanho dessa tragédia humana. A febre existe, mas falta o termômetro para medi-la. No Brasil, principalmente em tempos de crise como hoje se vive, a desculpa de sempre é a falta de dinheiro. No caso específico do trânsito isso não é verdadeiro. Em recentes artigos venho insistindo que os governos, em suas várias instâncias são, também, responsáveis pelos acidentes.

Fundamento, mais uma vez, de forma clara, direta e objetiva. O Código de Trânsito Brasileiro, em seu Artigo 320, afirma que a receita arrecadada com a cobrança das multas será aplicada, **exclusivamente**, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. E, em seu parágrafo único, diz que o percentual de cinco por cento do valor das multas arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional - Funset - destinado à segurança e educação de trânsito.

Passados quase 18 anos desde a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, em 23 de setembro de 1997, e não se conhece em detalhes o quanto foi arrecadado e o que foi feito com esses valores. O Artigo 320, concebido com o intuito de preservar a vida no trânsito, foi - na maioria das vezes - solenemente desrespeitado pelos poderes públicos, ora por um motivo e ora por outro, como por exemplo o famoso contingenciamento. Importante que se diga que não falta dinheiro, mas vontade política e ética com a coisa pública. Quantas vidas não seriam salvas se houvesse um investimento responsável em nossas vias, na sinalização, na fiscalização, no policiamento e na educação para o trânsito.

No Brasil, não mais existe um trabalho respeitável e eficiente de prevenção de acidentes, quando muito o que se faz é uma publicidade caríssima e pontual, fora de um programa sistemático, e sem qualquer avaliação de resultados. Vide os parados programas federais por ocasião das festas de fim de ano, férias, carnaval, Tira-dentes, etc. e tal.

No País do lobbie pernicioso nenhum governante foi até agora capaz de proibir a propaganda das cervejarias nos eventos esportivos e nas grandes festas populares. No máximo obriga que em milésimos de segundos seja dita uma frase banal do tipo beba com moderação. A consciência pública brasileira, cada vez mais ativa, sabe muito bem que o poder público que multa é o mesmo que fecha os olhos para a propaganda perniciososa de bebidas alcoólicas. A cidadania também observa que o próprio governo descumpra o Código ao arrecadar recursos de multas de trânsito e não destiná-los conforme manda a Lei.

Dessa forma, é um equívoco atribuir a causa do acidente de trânsito, exclusivamente aos condutores e aos pedestres. Em sua complexidade, esses eventos envolvem diferentes fatores mas, não resta dúvida que o Poder Público tem um papel fundamental na prevenção de acidentes e na proteção da vida.

Apesar das circunstâncias adversas existem fortes motivos para se ter esperança. Afinal, a cidadania despertou e está mais veemente em suas reivindicações. Percebe-se com clareza que as pessoas passaram a lutar por uma sociedade íntegra e decente, onde o respeito a vida, inclusive no trânsito, prevaleça sobre todos os outros interesses. Passo a passo está se construindo uma consciência cidadã, verdadeira vacina, que ajudará a prevenir muitas coisas, inclusive vários tipos de imprudência no volante.

*\* 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, 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 de Honra do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, Membro do Conselho Deliberativo do Movimento Nacional de Educação no Trânsito-Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesusc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, Nav.*

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



### CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

**Art. 244.** Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:  
I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;  
II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral.





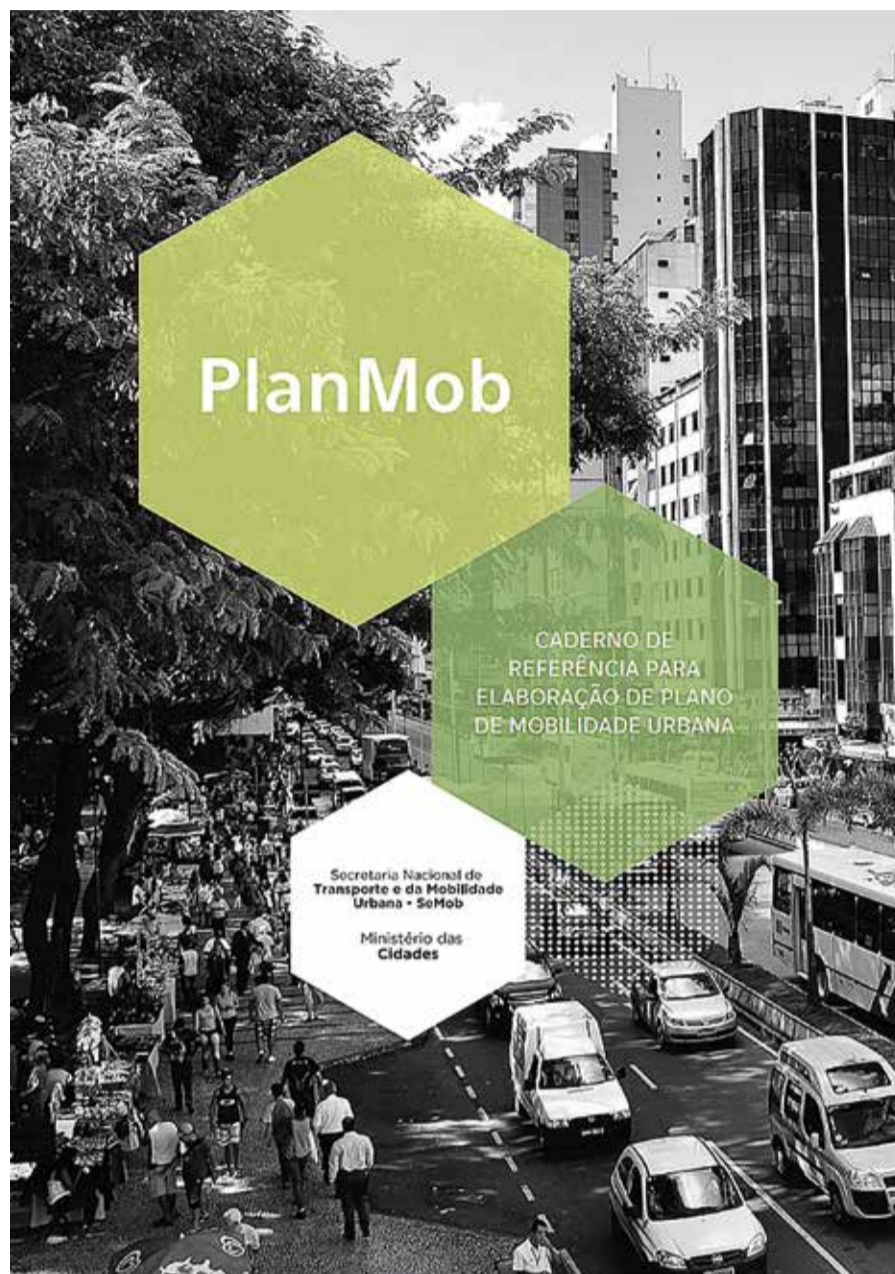
# MOBILIDADE URBANA

## Cartilha orienta municípios para elaboração de Plano

A Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana (SEMOB) do Ministério das Cidades, lançou Caderno de Referência para orientar estados e municípios e na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. O material é composto por oito capítulos que envolvem fundamentos e orientações relacionados à infraestrutura para o sistema de mobilidade no país. Os capítulos trazem orientações para a gestão da mobilidade urbana, citam os meios de transporte, as redes, as respectivas infraestruturas e a forma com que interagem com o espaço urbano.

A primeira parte conta com a apresentação do Ministério das Cidades e das atribuições da SEMOB. Os capítulos de 2 a 6 abrangem os conceitos e fundamentos sobre mobilidade. E os capítulos 7 e 8 abordam, especificamente, as informações sobre os procedimentos de elaboração, metodologia e detalhamentos do plano de mobilidade.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida pela Lei nº 12.587/2012, busca promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade da



população e cargas no território dos municípios brasileiros. A norma determina que os municípios acima de 20 mil habitantes e os demais obrigados por lei devem elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana para que recebam recursos federais a serem investidos no setor.

O prazo para que os municípios com mais de 20 mil habitantes concluam os seus respectivos planos terminou no dia 12 de abril, mas os municípios quem não concluíram e têm parcerias em andamento com o governo federal não serão prejudicados. Mas para projetos futuros, é necessário que tenham o plano de mobilidade ou serão impedidos de celebrar novos contratos.

“Os investimentos em andamento não sofrerão interrupções. Não precisa acelerar obras para acabar antes do prazo, pois o que está em andamento não será interrompido” assegurou o secretário nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, Dario Rais Lopes. Segundo ele, as cidades que tiverem dificuldades na elaboração podem recorrer à cartilha publicada no portal do Ministério das Cidades ou procurar as áreas técnicas.

## Começa a valer nova legislação para melhorar desenvolvimento urbano nas cidades



Entrou em vigor, no mês de abril, a Lei nº 12.587/12, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A Lei de Mobilidade Urbana, já sancionada no início de janeiro, tem o objetivo de integrar os modos de transporte urbanos e melhorar a acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas nos municípios.

A prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e do transporte público coletivo sobre o transporte individual de passageiros é uma das diretrizes da nova legislação. Ela determina que também deve haver integração da política de mobilidade das cidades com outras políticas que visem o desenvolvimento urbano, a construção de habitações, o saneamento básico e os planejamentos

das cidades.

Para o gerente de projetos da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, João Alencar, a nova política inova ao mostrar às unidades da federação qual foco devem ter suas políticas de mobilidade. Segundo afirmou, os beneficiados é o usuário, incluindo pedestres e pessoas com deficiência. “Os entes federados devem enxergar a lei não como mais uma obrigação, mas como uma cultura, com a consciência de que a cidade pode crescer de forma planejada, com um plano de transporte orientado para a mobilidade de sua população”, destacou João Alencar.

De acordo com o gerente de projetos, a população tem o importante pa-

pel de discutir os melhores meios de mobilidade e transporte público, dentro de sua própria realidade. “Cada localidade tem a sua realidade. À medida que a cidade cresce vai ficando mais complexa, com infraestrutura e serviço de transportes que atendam as suas demandas. O importante são as novas discussões para se encontrar a solução, dentro de cada planejamento do transporte público”.

A lei estabelece uma série de medidas que podem ser utilizadas pelas cidades para melhorar sua mobilidade, como a restrição da circulação de veículos motorizados em horários e locais predeterminados, a cobrança de tarifas

para a utilização de infraestrutura urbana – para desestimular determinados meios de mobilidade – e a dedicação de espaços exclusivos para o transporte público coletivo e para meios de transporte não motorizados.

Os direitos do usuário ganharam destaque no texto da lei que, entre outros, são os de receber o serviço adequado, participar do planejamento e da fiscalização da política de mobilidade urbana de suas cidades e receber informação sobre itinerários, horários e tarifas dos serviços nos pontos de embarque e desembarque.

Ildo Raimundo Rosa \*



## O CARRO ALÉM DA MOBILIDADE

A configuração do transporte individual em nossas cidades, além de representar uma alternativa de transporte, cada vez mais encarna uma noção falsa de “status”, sucesso e até de cidadania.

A campanha massiva divulgada diariamente pelas diferentes montadoras, por vezes, se afasta do sentido de simplesmente transportar para incutir expectativas de consumo intensas e determinantes.

Tal situação vem sepultando as opções quanto aos veículos menos potentes, consolidando as marcas mais robustas, portanto preparadas para desenvolverem maiores velocidades, o que acaba resultando num aumento considerável de acidentes.

Por outro lado, o aumento despropositado dos custos de manutenção contribui para um inesperado sucateamento da frota, muitas vezes carente dos mais elementares itens de segurança o que colabora para o aumento das infrações de trânsito e do número de crimes contra o patrimônio, especialmente para o abastecimento de desmanches através da receptação de veículos furtados.

A esperada opção pelo transporte coletivo, tão comum e usual nos países mais avançados, por aqui é considerado pelo usuário como o fim da linha, a última opção em razão do desrespeito e a desconsideração com que é tratado pelas empresas responsáveis pelo transporte.

No mês de março, a Grande Florianópo-

lis amanheceu com seus ônibus parados em decorrência de que os sindicatos de trabalhadores haviam trancado os portões das garagens, deixando os passageiros desorientados e abandonados nas paradas, tudo de forma inesperada na calada da noite, sendo obrigados a transferir compromissos quando não cancelá-los provocando revolta e desânimo junto à população.

A situação é tão grave que cogita-se a possibilidade real de promover uma ampla reunião entre todos os segmentos que envolvem o setor de mobilidade para consensuar ações conjuntas tanto de curto, médio e longo prazo, descartando políticas mirabolantes e demagógicas, mas garantindo o direito de ir e vir da própria população.

O centro de Florianópolis composto pelo seu casario e suas ruelas coloniais deve ser gradativamente restituído ao pedestre como ponto de encontro e de consolidação da cidade, próprio para outros modais especialmente o cicloviário.

Não podemos deixar de reconhecer que a natureza insular, composta pelo entorno natural que domina quase 50% de seu território, colocam nossa capital numa situação privilegiada rompendo com a visão atrasada que dominou os antigos moradores que consideravam o espelho d'água como a latrina hospedeira de toda sorte de resíduos.

O poder político aqui constituído deverá priorizar as políticas de preservação ambiental de proteção aos manguezais,

restingas e o enfrentamento da irregular ocupação da borda d'água o que coloca em risco nossos biomas e a qualidade de vida.

A manutenção e o crescimento da opção pelo veículo individual, além da poluição que naturalmente desprende, vem levando nossos hospitais a beira da exaustão, sobrecarregados com a inesperada demanda que restam vagas para os outros pacientes ao mesmo tempo que envolve especialmente jovens em época produtiva e que passam a engrossar as já concentradas fileiras da previdência social causando prejuízos a todos.

Os resultados danosos causados a todo tecido social a partir da simples mobilidade estão a chamar-nos para uma ampla reflexão, já que isto se manifesta de várias maneiras, atingindo cada um de nós, ou de forma direta quando somos pressionados pelos engarrafamentos ou até da pior forma quando nos envolvemos em acidentes ou nossos familiares.

A convivência em sociedade nos exige compromissos com nossa comunidade, adotando práticas que possam colaborar para uma melhor solução de nossos crescentes problemas.

\* 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. Presidente do Conen/SC.

## Mortes no trânsito: Rede Vida inicia nova campanha

Em 2014, o trânsito de Florianópolis matou pelo menos 55% mais pessoas do que no ano anterior. A grande maioria dos óbitos está relacionada à mistura da alta velocidade com o uso de bebida alcoólica. A análise ainda é preliminar e o boletim completo deverá ser divulgado em maio, mas já mobiliza a Rede Vida no Trânsito para a criação de campanhas que visam à conscientização sobre o tema.

Os dados são levantados pelo grupo de informação formado pela Secretaria de Saúde da Capital, Samu, Instituto Médico Legal, Instituto de Planejamento Urbano (IPUF),

Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar Rodoviária, Polícia Militar e Corpo de Bombeiros, que compõem, com mais 27 organizações, a Rede Vida no Trânsito.

De acordo com o diretor de Vigilância em Saúde de Florianópolis, Leandro Pereira Garcia, o salto de 53 para 83 óbitos no trânsito da Capital já era esperado. “O ano anterior foi atípico, com menos mortes. Ainda estamos estudando alguns dos casos, mas já sabemos que a tendência é de que os acidentes mais graves se mantenham relacionados à alta velocidade e a ingestão de bebidas alcoólicas”, afirma.

As informações, que são continuamente atualizadas e analisadas, ajudarão a promover ações conjuntas de prevenção aos acidentes. Uma delas – a criação de uma campanha mostrando que a fiscalização deve ser encarada como uma ação de prevenção e proteção à vida – está em fase de planejamento.

### REDE

A Rede Vida no Trânsito de Florianópolis foi criada em 2013 com a proposta de envolver os governos, em todos os níveis e âmbitos de competência, e da sociedade civil para o enfrentamento da grave realidade da

violência no trânsito. O grupo executa as estratégias do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária, que tem a meta de reduzir em 50% a mortalidade e lesões decorrentes do trânsito em 10 anos.

O grupo de informações da Rede reúne-se quinzenalmente para análise dos óbitos relacionados ao trânsito ocorridos no município, procurando identificar os principais fatores que contribuíram para a ocorrência do acidente e da morte. Assim, as ocorrências são georreferenciadas, os fatores associados são identificados e as estratégias de intervenção são subsidiadas.



# Capital terá bicicletas públicas e Zona 30

Foto/divulgação: Petra Mafalda/PMF

## Município vai adotar iniciativas de sucesso em todo o mundo

Florianópolis está prestes a integrar o rol de cidades do mundo que adotaram dois “cases” de sucesso: o compartilhamento e aluguel de bicicletas públicas e o Zona 30, de regulamentação da velocidade para 30 km/h nas vias urbanas que necessitem aumentar a segurança do trânsito.

No dia 30 de abril, o prefeito Cesar Souza Junior anunciou o lançamento do edital de licitação, na modalidade técnica e preço, para a concessão do serviço que, localmente, foi “batizado” de Floribike. As empresas interessadas terão prazo de até 45 dias para apresentar suas propostas, e a intenção da administração municipal é a de que o serviço comece a ser oferecido à população até o mês de novembro.

Na mesma ocasião, o Secretário de Obras, Rafael Hahne, anunciou que já no próximo mês de maio as comunidades do Ribeirão da Ilha e de Santo Antônio de Lisboa devem ser contempladas com o Projeto Zona 30. “Com pequenos ajustes a gente consegue implantar”, comentou Hahne.

Vale lembrar que em maio de 2011, as Organizações das Nações Unidas (ONU) declarou o período até 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito” e, em razão disso, surgiu o Movimento Internacional Maio Amarelo.

### Floribike

De acordo com a autora do Floribike, a arquiteta Vera Lúcia Gonçalves da Silva, do Instituto de Planejamento Urbano de Flo-

rianópolis (IPUF), em todos os lugares do mundo onde a iniciativa foi adotada – Veneza, Roma, Barcelona, Rio de Janeiro, São Paulo entre outras - foi registrada uma diminuição do volume de carros dentro das cidades e uma melhor taxa de saúde. “Estamos colocando em prática o que se chamaria de cidade saudável”, festejou Vera, haja visto tratar-se do serviço de transporte com a menor emissão de carbono.

Já o edital lançado leva em conta as necessidades de implantação da primeira etapa do projeto, bem como a expansão do sistema em mais três etapas, mediante demanda pública e de acordo com a viabilidade econômica.

O Floribike, que será gerenciado pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, prevê, num primeiro momento, a implantação, ao todo, de 85 estações, 850 bicicletas e 1.190 suportes, sendo que, em cada estação, serão colocadas 10 bicicletas e 14 suportes para “estacionamento” dos veículos. Além disso, haverá um serviço de redistribuição de bicicletas para que não haja acúmulo em determinadas estações, e carência em outras, principalmente após horários de “pico”.

Na primeira etapa, três áreas da cidade serão contempladas com o Floribike: a região central, a Bacia do Itacorubi (abrangendo os bairros do Itacorubi, Santa Mônica e Trindade) e Coqueiros. Isto em razão da infraestrutura parcial de ciclovias de que dispõem, da baixa velocidade de trânsito



permitida nestas regiões, e por tratarem-se de “polos geradores de viagens”, tendo em vista o fluxo de estudantes universitários, por exemplo.

Na fase piloto, serão 30 estações, totalizando 300 bicicletas e 420 suportes. Já para a segunda etapa, estão previstas 22 estações, 220 bicicletas e 308 suportes; na terceira etapa, 20 estações, 200 bicicletas e 280 suportes, e na quarta etapa, 13 estações, 130 bicicletas e 182 suportes.

Os usuários, por sua vez, precisarão efetuar um cadastro de acesso ao sistema (que poderá ser feito de forma presencial ou pela web e pelo qual será cobrado taxa de adesão) e optar por um plano de tarifas, conforme a preferência da periodicidade de uso. Mas a tarifa será gratuita no caso de “viagem” de até 40 minutos, que poderá ser repetida, novamente sem custo, após um intervalo de 20 minutos sem utilização da bicicleta pública, quantas vezes por dia o usuário desejar.

### ZONA 30

O diretor de Vigilância em Saúde e membro da rede Vida no Trânsito, Leandro Garcia, salienta que o Projeto Zona 30 (que foi executado pela primeira vez em 1983 pela cidade alemã de Buxtehude) trouxe redução no número de acidentes de trânsito onde foi implantado.

Segundo ele, a implantação do projeto envolve uma série de ações. Entre elas, a fixação de placas indicativas, a distribuição à população de flyers explicativos, ações em conjunto com a comunidade de educação no trânsito e sinalização horizontal da via.

O vereador Edmilson Pereira ficou de realizar uma audiência pública com a comunidade da Lagoa da Conceição para discutir a possibilidade de, posteriormente, a região também vir a ser beneficiada com a medida.

### CICLOFAIXA DE DOMINGO NA ILHA

Outra novidade anuncia-

da pelo prefeito é a ampliação, dentro de 60 dias, para o lado da Ilha, do Projeto Ciclofaixa de Domingo, sendo que, desta vez, a contemplada será a avenida Madre Benvenuta.

A iniciativa vem sendo adotada com êxito num trecho de cinco quilômetros entre a Praia do Itaguçu e a Beira-mar Continental (no Estreito) desde julho de 2013. No Continente, a ciclofaixa é devidamente sinalizada com faixa vermelha de rolamento e cones para uso exclusivo de ciclistas e pedestres.

Ao tratar do assunto, Cesar Junior fez questão de ressaltar que estão sendo previstas ciclovias em todas as novas implantações e requalificações de vias da cidade. É o caso da avenida Osni Ortiga (na Lagoa da Conceição), da avenida Beira-mar Norte, do elevador do Rio Tavares, da rua Padre Rohr (que liga Santo Antônio de Lisboa à Barra do Sambuqui) e da avenida Ivo Silveira (em Capoeiras).

Foto/divulgação: Tiago Schmitt



## RIO TAVARES: começam demolições para elevado

Enquanto isso, prossegue pesquisa arqueológica na área próxima

Começaram a ser demolidas no último dia 4 de maio as casas que foram desapropriadas para dar lugar ao Elevado do Rio Tavares, no Sul da Ilha. A limpeza do terreno onde será instalado o canteiro de obras já começou. Enquanto isso, em paralelo, o arqueólogo Osvaldo Silva realiza sua pesquisa para identificar a eventual presença de sítios arqueológicos na área.

O Elevado do Rio Tavares terá 220 metros de extensão e fará a ligação, em forma de anel, entre a SC-405 e a rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga, que une o Rio Tavares e o Campeche à Lagoa da Conceição. O projeto contempla ainda para o entorno ciclovias e calçadas. O investimento é de aproximadamente R\$ 15 milhões e a previsão de entrega é de 18 meses.





## Redução de investimentos agrava a situação das rodovias federais

Setenta e sete obras em rodovias federais previstas no orçamento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) deixaram de ser executadas em 2014, comprometendo ainda mais o estado da malha viária brasileira. Ao mesmo tempo, a construção de novas estradas avançou em marcha lenta. Estudo feito pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) aponta que seriam necessários pelo menos 10 mil quilômetros novos de vias a cada ano para acompanhar o crescimento da frota nacional — são cerca de 3,5 milhões de veículos zero km comercializados todos os anos. No entanto, o país tem mantido a média de apenas 700 quilômetros anuais de novas estradas.

Comparado com 2013, o ano passado registrou uma redução nos investimentos na malha viária federal. De acordo com o Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (Siafi), em 2014 o orçamento previsto foi de R\$ 11,9 bilhões, dos quais R\$ 9 bilhões foram empenhados, ou seja, foram contratados. Deixaram de ser pagos R\$ 3,8 bilhões. No ano anterior, o orçamento chegou a R\$ 12,3 bilhões, sendo R\$ 11,1 bilhões empenhados.

Para o diretor executivo da CNT, Bruno Batista, as estradas federais brasileiras enfrentam sérios problemas na manutenção, que são agravados pelo excesso de veículos.

“As rodovias no Brasil não comportam mais o número de veículos, em especial nos principais corredores. São estradas das décadas de 1970 e 1980. A qualidade das obras, que não é boa, somada ao trânsito pesado, faz com que o pavimento se deteriore mais rápido e dure menos tempo que o

previsto. Hoje, 49,9% das rodovias pavimentadas no país têm algum tipo de problema”, afirma Batista, ao ressaltar que mais de 43 mil quilômetros estão com o pavimento desgastado.

A pesquisa mais recente sobre rodovias federais feita pela CNT (em 2014) apontou que o número de pontos críticos aumentou de 250 em 2013 para 289. São considerados pontos críticos quedas de barreira, pontes destruídas, erosões na pista e buracos grandes. Segundo o estudo da CNT, é de 26% o acréscimo médio do custo operacional no setor de transportes em função da qualidade do piso das rodovias brasileiras. Nos estados da Região Norte, onde a malha viária tem maior deficiência, o mesmo índice chega a 37,6%.

Ainda de acordo com a CNT, os recursos destinados ao transporte são considerados insuficientes para melhorar a qualidade das vias. A confederação aponta que seriam necessários R\$ 293,88 bilhões para recuperar as estradas.

### Promessas não cumpridas

A manutenção precária e as obras de recuperação ou duplicação de estradas não concluídas se transformaram em um problema crônico enfrentado pelo Dnit. Das oito obras consideradas prioritárias pelo governo federal para a infraestrutura viária, e incluídas na lista de ações do PAC-2, apenas uma foi concluída: a recuperação da BR-060, que liga Rio Verde (GO) a Brasília.

Promessa de campanha da presidente Dilma Rousseff em 2010, a duplicação das BRs 116 e 386, no Rio Grande do Sul; e a restauração das BRs 110 (RN), 470 (SC) e 381 (MG) e das estradas Manaus-Porto Velho e Cuiabá-Santarém ainda não foram

concluídas.

Segundo Bruno Batista, a falta de cuidado do governo na condução das licitações de estradas contribui para o atraso nas obras:

“São observados erros nos projetos, o que afasta os interessados em participar das concorrências. Falhas nos textos das licitações atrasam os processos de concessões. O governo acaba perdendo muito tempo com a correção dos projetos”, alerta.

O Dnit informou, por meio de nota, que dos 210 quilômetros da BR-116 a serem duplicados, no trecho do Rio Grande do Sul, 30 já foram concluídos. As obras começaram em julho de 2012 e deverão terminar no segundo semestre de 2016. Também no Rio Grande do Sul, a duplicação da BR-386 tem previsão de entrega para o segundo semestre deste ano. Dos 33,8 quilômetros, 28 foram concluídos.

Conhecida como rodovia da morte, a BR-381 (MG) começou a ser duplicada apenas este ano. O trecho entre os municípios de Governador Valadares e Belo Horizonte, com uma extensão de 303 quilômetros, foi dividido em 11 lotes, sendo que nove foram contratados e dois aguardam nova licitação. O prazo previsto para o término das obras é novembro de 2017.

A BR-470, trecho de Santa Catarina, teve as obras de recuperação iniciadas há um ano. São quatro lotes, sendo o 3 e o 4 parados por contestações nas desapropriações. O término da obra está previsto para o primeiro semestre de 2018. Já a BR-110, no Rio Grande do Norte, está com 93% das obras prontas. O prazo de entrega termina no segundo semestre deste ano.

## Projetos mal feitos comprometem aplicação de recursos para mobilidade

### Obras executadas sem planejamento acabam judicializadas, barrando investimentos

A falta de qualidade nos projetos para obras de mobilidade urbana é um dos problemas que vêm sendo enfrentados na aplicação e recursos públicos destinados ao setor. Estimativa da Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana, ligada ao Ministério das Cidades, aponta que, dos R\$ 154 bilhões já disponibilizados pelo governo federal para construção de estruturas voltadas ao transporte de passageiros, cerca de R\$ 10 bilhões estão congelados. Isso porque, com as falhas nos projetos, os trabalhos não podem ter continuidade e, em alguns casos, as questões vão parar na Justiça.

Foi o que ocorreu, por exemplo, com a implantação do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) em Cuiabá (MT), que tem custo de mais de R\$ 1,4 bilhão. A Justiça Federal determinou a suspensão do contrato entre o governo do estado e o consórcio responsável, até que o poder público apresente um diagnóstico dos processos de desapropriação de imóveis, necessários para implantação da linha. O problema tem sido apontado como uma das principais causas para o atraso nas obras, que deveriam ter sido encerradas para a Copa do Mundo de 2014.

“A necessidade que temos hoje é resgatar as etapas de planejamento e de projeto. A gente tem que dispender mais tempo nessas fases preliminares”, diz o secretário Nacional de Transportes e Mobilidade, Dario Rais Lopes. “É compreensível que, no afã de dar uma resposta mais rápida às manifestações de 2013, que cobraram transportes de mais qualidade, haja pressa na execução. Mas a consequência é que estamos em um lamentável processo de judicialização e a alocação de recursos públicos fica longe de ser concretizada”, explica. O tema foi destacado em uma palestra voltada para gestores municipais durante o III EMDS (Encontro de Municípios com o Desenvolvimento Sustentável), realizado nos dias 8 e 9 de abril, em Brasília (DF).

Para ele, o momento de ajuste fiscal, que limita a liberação de verbas da União para prefeituras e estados, é o ideal para os governos locais voltarem as atenções para o planejamento e, depois, pleitearem novos recursos.

### GOVERNO ESTUDA CRIAÇÃO DE FUNDO PARA ESTIMULAR PPPS

Conforme o secretário, está em análise, no Ministério das Cidades a criação de um fundo garantidor para ajudar prefeituras e estado a firmarem Parcerias Público-Privadas (PPPs) para obras de mobilidade.

A existência desse fundo é um requisito para que investidores assumam projetos cujas tarifas não cobrem todo o custo operacional. Nesses casos, a diferença deve ser compensada com dinheiro público. “Como são projetos longos, de 20, 30 anos, as empresas têm que ter a garantia que essa verba estará disponível”.

No entanto, nem todas as cidades e estados têm condições financeiras de compor esse fundo. “Estamos fazendo um levantamento de todos os recebíveis, recursos que a União tem para receber, e que podem ser dados como garantia”.

A ideia é priorizar projetos de transporte de passageiros de alta capacidade. Se for efetivado, o primeiro uso do fundo será para o metrô de Porto Alegre. A obra demandaria R\$ 7,5 bilhões em recursos públicos para garantir a operação ao longo de 20 anos.





# JUDICIÁRIO

## BMW não indenizará por acidente ocorrido no ano em que cinto se tornou obrigatório

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou o pedido de indenização do proprietário de um veículo da marca BMW envolvido em acidente em 1998. O airbag e o cinto de segurança não funcionaram, segundo o motorista, e ele se feriu ao chocar-se contra o para-brisa.



Ministro João Otávio de Noronha

De acordo com o relator, ministro João Otávio de Noronha, não seria possível presumir que o condutor usava o cinto de segurança, pois a lei que tornou obrigatório o seu uso entrou em vigor naquele ano, mas “a utilização do cinto demandou alguns anos de alteração de postura e conscientização de motoristas”, ponderou.

No caso julgado, a sentença negou o pedido de indenização. Considerou que o proprietário não provou ter feito as manutenções periódicas do veículo em concessionária autorizada. Também não teria ficado clara a responsabilidade da BMW.

O Tribunal de Justiça de São Paulo reformou a sentença para que o proprietário produzisse prova pericial. A corte estadual entendeu que, apesar de a prova não poder ser realizada diretamente no veículo acidentado – porque fora reparado –, ainda poderia ser feita indiretamente.

### PERÍCIA

A Terceira Turma restabeleceu a sentença, entendendo que é desnecessário realizar perícia cuja conclusão, mesmo que favorável ao proprietário, não modificará o resultado da demanda em seu favor, uma vez que será impossível desconstituir outros elementos suficientes ao não acolhi-

mento dos argumentos apresentados por ele no pedido inicial.

O ministro Noronha observou que o proprietário não demonstrou ter adquirido o veículo diretamente da BMW ou por meio dela, portanto não foi comprovada a relação de consumo. Além disso, o único documento do veículo juntado aos autos data de 1993. Contudo, a importação oficial desses veículos pela BMW do Brasil teve início apenas em 1995.

Somado a esses fatos, os autos demonstram que o autor vendeu o carro no decorrer do processo. Para o ministro, o ato de vender o veículo inviabiliza qualquer decisão acerca da inversão do ônus da prova. “De forma alguma pode o consumidor inviabilizar a prova a ser realizada pelo fornecedor para obter resultado positivo na lide, seja esse ato intencional ou não”, disse Noronha.

## Lei sul-mato-grossense que parcela multas de trânsito é questionada em ADI



O procurador-geral da República, Rodrigo Janot, ajuizou Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5283 no Supremo Tribunal Federal (STF), com pedido de liminar, contra a lei sul-mato-grossense que permitiu o parcelamento, no estado, de multas por infrações ao Código de Trânsito Brasileiro, que é uma lei federal (Lei 9.503/1997).

Segundo Janot, a Lei 2.131/2000, do Mato Grosso do Sul, usurpa a competência privativa da União em legislar sobre trânsito. “A disciplina da matéria por estados-membros dependeria de prévia edição de lei complementar federal, nos termos do artigo 22, parágrafo único, da Constituição de 1988. Essa lei, até o momento, não

existe”, afirmou. O procurador-geral da República pede liminar para suspender os efeitos da lei estadual até o julgamento do mérito da ADI.

“O perigo na demora processual decorre do fato de que, enquanto não suspensa a eficácia dos atos normativos, seguirá possível que o Estado de Mato Grosso do Sul, de forma antijurídica, conceda parcelamento de multas por infrações ao Código de Trânsito Brasileiro, o que tem reflexos na eficácia dessa lei federal, mantém a usurpação da competência federal para regular o tema e debilita os efeitos pedagógicos e de respeito ao ordenamento do trânsito de veículos automotores”, enfatizou Janot.

A ADI cita dados do Ministério da Saúde que apontam a ocorrência de 41.645 óbitos no trânsito em 2013. “Qualquer facilidade que possa enfraquecer o subsistema jurídico da legislação de trânsito, como é o caso do parcelamento de multas, deve ser analisada com extrema cautela, devido a suas repercussões sociais, sanitárias e econômicas, e não pode, obviamente, fazer-se com ofensa à repartição constitucional de competências”, concluiu.

A relatora da ADI é a ministra Rosa Weber.

## Ação pede que STF declare constitucionalidade de dispositivo do Código Brasileiro de Trânsito

O procurador-geral da República, Rodrigo Janot, ajuizou a Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 35, no Supremo Tribunal Federal (STF), na qual pede que a Corte declare que o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – que tipifica como crime a conduta do motorista que foge do local do acidente para não ser responsabilizado penal ou civilmente – não ofende qualquer princípio constitucional.

Na ação, Janot explica que, embora se presuma que toda a legislação brasileira seja compatível com a Constituição Federal, há casos em que a existência de dúvidas ou controvérsias de ordem judicial a respeito de determinadas leis ou atos normativos federais justifica o ajuizamento de ADC no Supremo, a fim de que a Corte uniformize o entendimento a respeito da matéria. Segundo ele, é o que acontece no caso do artigo 305 do CTB (Lei 9.503/1997)

Isso porque os Tribunais de Justiça de São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Santa Catarina, assim como o Tribunal Regional Federal da 4ª Região têm declarado a inconstitucionalidade do dispositivo do Código de Trânsito. “Os referidos tribunais declararam a inconstitucionalidade do artigo 305 do CTB sob o entendimento de que, ao tipificar como crime ‘afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída’, o referido dispositivo legal terminaria por impor ao motorista a obrigação de colaborar com a produção de provas contra si, o que ofenderia os princípios constitucionais da ampla defesa e da não autoincriminação”, explicou.

Essa, contudo, não é a solução mais adequada para a questão jurídica, segundo Janot, porque a observância do dispositivo não implica autoincriminação. “Os condutores, ao serem proibidos de fugir do local do acidente para facilitar a apuração do acontecimento, não necessariamente sofrerão qualquer responsabilidade penal ou civil, podendo até mesmo, após a averiguação, receber reparação civil ulterior e contribuir com a produção de provas criminais não contra si, mas contra outrem”, argumenta o procurador-geral.

O relator da ADC é o ministro Marco Aurélio (foto abaixo).







# LEGISLATIVO

## CCJ aprova projeto que permite indicação de condutor principal de veículo

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) aprovou parecer favorável ao Projeto de Lei da Câmara (PLC) 60/2013, do deputado José Mentor (PT-SP), que altera o Código de Trânsito para possibilitar ao proprietário indicar ao órgão executivo de trânsito o principal condutor do veículo.

Por ter recebido substitutivo do relator José Pimentel (PT-CE), a proposta voltará a ser analisada pela própria CCJ em turno suplementar, antes de retornar à Câmara.

Para o relator, a medida vai beneficiar muitos donos de carros e motos que são habitualmente usados por terceiros, como filhos, parentes ou profissionais.

O principal condutor pode ser apontado pelo dono em comunicação ao principal órgão executivo de trânsito. O motorista indicado deve aceitar expressamente a indicação para que ela tenha validade. Depois disso, seu nome será inscrito no cadastro do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam).

O principal condutor registrado assume a presunção da responsabilidade pelas infrações de trânsito cometidas com o veículo, responsabilidade que hoje cabe ao proprietário. Assim, não é mais necessário que o proprietário atravesse a atual burocracia necessária para transferir as sanções devidas — elas já serão aplicadas diretamente ao principal condutor. Esse procedimento só precisará ser executado se o infrator real não for o condutor e nem o proprietário.

Caso o veículo seja vendido, o principal motorista indicado tem seu nome automaticamente desvinculado do Renavam. Outras hipóteses para a exclusão do nome do condutor são a indicação de outra pessoa para a condição ou um requerimento do próprio condutor ou do proprietário.

### ALTERAÇÕES

O trecho referente à retirada do condutor do cadastro foi incluído por Pimentel, por meio de substitutivo:

“Não pode o principal condutor ficar vinculado ao veículo até que o proprietário resolva modificar sua situação, sem meios de se desvincular por conta própria. Basta pensar no caso do motorista profissional que deixou o emprego e precisa se desvincular da responsabilidade pelo veículo do antigo empregador”, argumentou o relator.

Pimentel também modificou a forma inicial de identificação do principal condutor. O projeto original falava em inscrição do nome no documento do veículo, sendo necessária a emissão de um novo documento sempre que houvesse a nomeação de um condutor. Para Pimentel, esse procedimento não seria prático.

“Implicará custos desnecessários e maior burocratização no procedimento de inscrição e alteração do principal condutor”, avaliou Pimentel, sugerindo a inscrição no Renavam, que é um sistema virtual.

## CDH quer urgência para PEC que torna o transporte direito do cidadão

A Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) aprovou um pedido de urgência, a ser encaminhado ao presidente Renan Calheiros, para a apreciação da PEC 74/2013. Essa PEC inclui o transporte como um direito social. O requerimento foi aprovado por sugestão de Paulo Henrique Santarém, do Movimento Passe Livre (MPL) que citou pesquisas que demonstram que um grande número de mortos no trânsito são de jovens negros das periferias.

Segundo o senador Paulo Paim (PT-RS), as questões relativas à mobilidade urbana estão entre os principais problemas da sociedade brasileira. Ele presidiu audiência pública interativa sobre o tema na CDH que contou com a participação de gestores e especialistas. Paim lembrou que a mobilidade esteve no centro dos protestos ocorridos nas ruas brasileiras em junho de 2013.

“É pelo direito às cidades, à mobilidade que a nossa juventude se mobiliza. Não foi por R\$ 0,20, mas por cidades mais humanizadas”, disse o senador.

Paim lembrou ainda que o Brasil é o país onde mais gente morre no trânsito, cerca de 50 mil pessoas a cada ano.

“É uma média de 136 mortes diárias, quase um avião boeing por dia, é índice de guerra”, afirmou.

Como uma das alternativas para um trânsito mais civilizado, Paim acredita que as capitais deveriam investir mais em ciclovias. O senador ainda lamenta que iniciativas nesse sentido tomadas pela Prefeitura de São Paulo estejam enfrentando resistências locais. O investimento em ciclovias também foi uma das principais reivindicações lembradas por internautas de todo o país que colaboraram nos trabalhos da audiência.



Paulo Henrique Santarém, do Movimento Passe Livre

### EXPANSÃO DA FROTA

Edison Nunes, representante da Polícia Rodoviária Federal (PRF) na audiência, lembrou que a frota brasileira tem crescido cerca de 8% ao ano, tendo sofrido um aumento de 136% nos últimos dez anos. Isso estabelece uma tendência de aumento em acidentes graves e mortes, que a PRF tem conseguido reverter com a campanha “Rodovida”, adotada, por exemplo, durante as festas de fim de ano e no Carnaval.

Nos estados onde ocorrem mais desses casos houve quedas significativas durante o mais recente Carnaval. No Paraná foram 67% menos mortes, em Minas Gerais, 47%, e na Bahia, 39%, se comparados com os números de 2014.

Maria Rosa Ravelli, professora da Universidade de Brasília (UnB), relembrou que a velocidade média no trânsito de São Paulo hoje está em torno de 8 km/h, devido aos grandes engarrafamentos. Acredita que a solução para esse gargalo passa necessariamente pelo que chamou de “renascimento do transporte sobre trilhos”, com a priorização de metrô, VLTs e trens.

Carlos Tomé, da secretaria de Mobilidade Urbana do DF, observou que nenhuma cidade no mundo resolveu seus problemas de

mobilidade urbana priorizando o transporte individual. Ele lembrou ainda que outro grande problema das metrópoles, como Brasília, é o fato de um grande contingente da população habitar em locais com déficits de infraestrutura, que levam a longos deslocamentos para trabalhar ou estudar, entre outras atividades. Tomé lembra que esse fato é comum pois no Brasil o Estado está sempre “correndo atrás” da ocupação territorial irregular, e que essa lógica precisa ser modificada.

Já Uirá Lourenço, da ONG Mobilize, considera contraditório o fato de o Detran-DF, no período de 2012 a 2014, ter arrecadado R\$ 356 milhões em multas, tendo destinado apenas 3,5% deste montante para campanhas educacionais no trânsito.

### INCENTIVOS

O senador José Medeiros (PPS-MT) reiterou que, devido à crise, as empresas automobilísticas já têm reivindicado junto ao governo federal novas políticas de incentivo fiscal. O senador indaga se essas políticas, caso adotadas, serão tomadas em conjunto com o Ministério das Cidades e outros órgãos ligados ao tráfego nas grandes capitais.

Medeiros também lamenta o grande número de mortes no trânsito e acredita que a opção pelo transporte coletivo, por parte dos usuários que já possuem automóveis, passa necessariamente pela melhoria da infraestrutura nesse setor.

O senador Helio José (PSD-DF) propôs que os senadores em cada estado articulem sempre emendas coletivas ao Orçamento da União, voltadas para a mobilidade urbana. Afirmou que tomará essa iniciativa em relação ao Distrito Federal, apresentando emendas voltadas para a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e de ciclovias.

## Comissão de Transporte aprova projeto que isenta motocicletas de pedágio

**Benefício é válido apenas para os pedágios das vias federais.**

A Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados aprovou substitutivo à proposta que isenta o pagamento de pedágio em via federal aos veículos automotores de duas rodas, como motocicletas e motonetas. O objetivo da proposta é melhorar a fluidez do trânsito na rodovia, além de facilitar a movimentação das motos.

A proposta consta do Projeto de Lei 1410/11, do deputado Washington Reis (PMDB-RJ), que tramita em conjunto com o PL 1473/11, do deputado Ronaldo Benedict (PMDB-SC). O substitutivo aprovado tem o intuito de adequar a matéria das duas propostas em apenas uma e deixá-las de acordo com as técnicas legislativas e ao parecer do colegiado da comissão.

Pelo texto do relator, deputado Aureo (SD-RJ), ficam isentos do pagamento apenas as motos que não estejam conectadas a um sidecar (dispositivo de uma única roda preso a um lado da motocicleta) ou a um semirreboque. O projeto prevê ainda que

esses veículos serão isentos do pedágio em todas as vias que façam parte do sistema rodoviário federal.

### REVISÃO DAS TARIFAS DE PEDÁGIO

De acordo com o texto aprovado, o concessionário pode reivindicar a revisão da tarifa de pedágio para que o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato de concessão não seja violado. Caso isso ocorra, a isenção a que se refere o projeto, só valerá após a decisão do poder concedente quanto à manutenção ou à revisão dos valores.

Além dessa possibilidade, nas hipóteses de improcedência do pedido de revisão de tarifa, o concessionário também poderá solicitar a solução da divergência contratual por meio de processo amigável.

Pela proposta, o concessionário poderá invocar a resolução do conflito com base no contrato de concessão; porém, durante esse período não pode haver o prejuízo do benefício gerado aos veículos isentados.

As regras expressas no texto vão valer

após 90 dias da data de publicação da lei no Diário Oficial da União.

### TRANSTORNOS NOS PEDÁGIOS

O deputado Aureo explicou que seu parecer baseou-se no substitutivo do ex-relator da Comissão de Viação e Transportes, deputado Anderson Ferreira (PR-PE).

Segundo os motivos expostos pelos autores do projeto, Ferreira disse que “os transtornos causados pela cobrança de pedágio dos veículos de duas rodas, tanto para os motociclistas quanto para os demais usuários da via, não justificam a continuidade dessa cobrança”. Para o deputado Aureo, a matéria foi tratada com muita propriedade no parecer anterior, “com argumentos consistentes possibilitando a avaliação abrangente dos aspectos com os quais a proposta se envolve”.

### TRAMITAÇÃO

As propostas ainda serão analisadas, em caráter conclusivo, pelas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



# Dicas de direção defensiva em dias de chuva

Dirigir em dia de chuva nunca é bom, mas pode ser que você tenha realmente um compromisso importante ou ainda esteja no trânsito quando a chuva começar. Veja então como é importante seguir algumas dicas de direção defensiva em dias de chuva e evitar qualquer tipo de acidente.

O principal perigo em dias de chuva é a aquaplanagem, aquela poça bem rasa de água que fica sobre o asfalto e deixa o chão bem escorregadio e que pode fazer com que os pneus não entrem em contato com o asfalto e o carro derrape.

Para evitar qualquer problema em relação a esta armadilha nos dias chuvosos, além de diminuir a velocidade é bom ter em mente que seus freios devem estar em perfeito estado, bem como seus pneus.

Fique sempre de olho nos tamanhos das poças formadas nestes dias dando uma boa distância do veículo que está a sua frente e vendo a quantidade de água que espirra. Quando houver poça, mas não espirrar nada é sinal de aquaplanagem, então fique com a atenção redobrada.

Além deste perigo número um, há muitas coisas que pode fazer para dirigir com mais precaução nos dias de chuva. Veja só:

1. Diminua a velocidade e acenda o farol baixo, mesmo se ainda estiver claro, pois isso facilita aos demais veículos verem que tem alguém passando e permite que enxergue melhor as poças e outros carros.
2. Mantenha uma distância



**Precisa dirigir, mas está chovendo? Veja como se proteger e evitar acidentes em dias de chuvas, cuidando de sua segurança e da dos demais motoristas**

3. Não se esqueça de ligar o desembaçador traseiro e escolher a velocidade correta do limpador do para-brisas, que deve estar compatível com a

- intensidade da chuva.
4. Nada de manobras duvidosas, então se ficar na dúvida se é possível passar em um ponto muito alagado, prefira mudar seu caminho do que ficar parado no meio de um alagamento.
5. Ande bem devagar para evitar freadas bruscas, pois isso pode ocasionar até engavetamentos e acidentes perigosos. Andando devagar consegue frear a tempo de ver alguma coisa ou de algum carro frear

- na sua frente.
6. Nada de querer limpar o vidro com as mãos, pois isso só piora a visibilidade por deixar o vidro embaçado. Use sempre um pano limpo e próprio para isso. No caso de ter um ar condicionado, ligue-o e posicione o ar na direção correta. O ventilador do carro também ajuda. Caso o vidro já esteja embaçado quando for ligá-los, use sempre o ar quente.
7. Na dúvida, sempre pare no

acostamento quando a chuva estiver forte e em caso de neblina use as luzes de neblina ou o farol baixo também.

Não é preciso nem dizer que não se deve realizar ultrapassagens em dias de chuva, pois sua visibilidade é bem menor do que em dias comuns, mas vale aqui deixar este alerta para que fique atento e tenha atenção redobrada quando precisar usar seu veículo seguindo estas dicas de direção defensiva em dias de chuva.

## O que o seguro automotivo cobre e o que não cobre?

Ao contratar um seguro automotivo, as dúvidas mais recorrentes aos motoristas são referentes à quais itens são cobertos pelo seguro ou não e, também, sobre os tipos de cobertura indicados para as necessidades de cada segurado.

Diante disso, a corretora Bidu.com.br levantou algumas informações essenciais para que os usuários contratem uma seguradora com mais segurança e tranquilidade.

O seguro automotivo costuma proteger somente o “casco” do veículo, que inclui chassi,

carroceria, motor e caixa. Demais acessórios, como rodas esportivas, aparelhos de som e blindagem, costumam ficar fora das coberturas oferecidas. Nesses casos, é indicado contratar coberturas específicas para cada item, que elevam o valor do seguro.

Em relação a acidentes, são cobertos, apenas, os provocados pelo homem ou pela natureza como, por exemplo, acidentes de trânsito, enchentes, terremotos e quedas de árvores.

Já quanto aos tipos de cobertura, o mais indicado é adquirir

a Cobertura Compreensiva ou Total, que protege contra colisão, incêndio e roubo e, dessa maneira, garante mais segurança ao segurado. Porém, é possível, também, contratar seguro com cobertura apenas contra incêndio e roubo, indicado somente para pessoas que tem carros antigos ou importados, já que o seguro contra colisão teria um custo muito elevado devido às peças de reposição.

Há também o seguro de Responsabilidade Civil Facultativa (RCF), que protege contra danos materiais, físicos e morais



causados a terceiros.

Demais situações como vandalismo, danos provocados por tumulto, guerras, participações

em competições ou até mesmo contaminação por radioatividade não são cobertos pelas seguradoras.



# Detran alerta sobre a ilegalidade de repassar pontos na CNH

O Departamento de Trânsito (Detran) orienta os motoristas: é ilegal comercializar ou assumir pontos de multas na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), livrando o verdadeiro responsável.

A prática é crime de falsidade ideológica, de acordo com o artigo 299 do Código Penal. O dono do veículo também pode ser prejudicado.

“Repassar os pontos para outra pessoa que não foi a real infratora é contra a lei. E é ainda mais grave comercializar estes pontos”, diz o diretor-geral do Detran do Paraná, Marcos Traad. “Trabalhamos para coibir a fraude e contamos com um sistema que faz o cruzamento de dados dos condutores e o monitoramento constante.”

Quem assume os pontos sem ser o real infrator pode ser penalizado com reclusão de até cinco anos e multa. Negociar a pontuação é um grande risco maior

para quem compra, pois determinadas infrações levam a outras penalidades que podem gerar a cassação da CNH.

Os casos são apurados pela Controladoria de Inspeção e Auditoria do Detran. As redes sociais também têm sido constantemente vigiadas pelo Departamento, que busca anúncios sobre compra e venda de pontos.

## RECICLAGEM

A comercialização e transferência de pontuação, em geral, tem como objetivo evitar a suspensão da CNH para o motorista que atinge a marca de 20 pontos em um período de 12 meses.

Quando ocorre a suspensão, o condutor precisa fazer um curso de reciclagem de 30 horas e perde o direito de dirigir por, pelo menos, 30 dias. Se for constatado que conduziu qualquer veículo neste período a CNH será cassada e o tempo



sem habilitação subirá para dois anos.

Há, ainda, a suspensão “direta”, que pode culminar na perda do direito de dirigir do infrator pelo período mínimo de 30 dias até 12 meses. Quando houver reincidência em um período de 12 meses, a CNH será cassada.

## NOTIFICAÇÃO

Caso o condutor não seja notificado no momento da infração, a notificação vai para o proprietário do veículo por

correspondência enviada ao endereço cadastrado no Detran.

Após a notificação, o Departamento dá um prazo de 15 dias para a identificação do infrator. Se o prazo de defesa e recursos for ultrapassado, os pontos vão para o dono do veículo.

Quando a multa é assumida por terceiros, os pontos deixam de ir para a CNH do proprietário, assim, livrando o verdadeiro infrator de possível processo administrativo.

# Homens alcoolizados causam mais acidentes no trânsito

**Pesquisa realizada na Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto (EERP) da USP aponta que 92% dos acidentes de trânsito, envolvendo consumo de bebidas alcoólicas são causados por homens, de baixa renda (79,3%), e baixa escolaridade (52,4%).**

Para a pesquisadora Carla Andrea Gondim Lemos, a prevalência do sexo masculino entre as vítimas de acidentes de trânsito, principalmente aqueles que envolvem álcool, “é fruto da cultura brasileira, pois os homens apresentam comportamento mais arriscado no trânsito e consumo habitual de álcool mais frequen-

te que as mulheres”.

O estudo, que coletou dados no Hospital Público Universitário de Uberlândia, em Minas Gerais, entrevistou 279 pessoas vítimas de acidentes de trânsito que estavam internadas nas enfermarias de traumatologia entre os meses de abril e novembro de 2013. Dessas, 63 haviam consumido álcool

antes do acidente.

Entre as vítimas de acidentes de trânsito predominaram homens, 82,4%, com média de idade de 34 anos e que cursaram o ensino médio, revelou o estudo. “Quanto aos acidentes que envolveram o consumo de álcool, a maioria envolveu motociclistas, 74,9%, e 88,9% dos causadores dos problemas haviam bebido cerveja”, conta a pesquisadora.

## BEBEDORES DE RISCO

Com a aplicação de um instrumento elaborado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) para identificação do uso excessivo de álcool (AUDIT), Carla também detectou que 41,6% dos entrevistados foram identificados como bebedores de risco. “O instrumento contém 10 questões que avaliam quantidade, frequência, embriaguez, sintomas de dependência e risco de consequências danosas ao usuário”, diz a pesquisadora, ao lembrar

que a bebida traz danos para a saúde física, mental e impactos sociais para o indivíduo ou terceiros.

“Além disso, a maioria dos acidentes aconteceu nos finais de semana”, ressalta a pesquisadora, que vê o dado como fruto das atividades de lazer em que o consumo de bebidas alcoólicas é frequente. “A desatenção dos condutores que teoricamente encontram-se mais relaxados e as chances de desrespeitar as leis do trânsito em função do menor movimento das ruas também devem ser considerados”, completa a fisioterapeuta.

Carla fala que os impactos dos acidentes envolvendo bebidas alcoólicas não se limitam apenas a saúde das vítimas. Para ela, os custos sociais e econômicos produzem grande impacto para o País. “Temos que considerar que as vítimas mais frequentemente acometidas são homens, jovens e se encontram em plena atividade produtiva”.







## CARTAS

### NADADORA SARAH

“Refletindo sobre o episódio do atropelamento que matou a nadadora Sarah Corrêa no Rio, percebo que não entra na minha cabeça esse povo que acha que dirigir embriagado não gera riscos. Enquanto as pessoas continuarem a ter esse pensamento EGOÍSTA e ESTÚPIDO, vai ter gente morrendo por nada. Pena que a Sarah não foi a primeira, nem será a última...”

**Liana Feitosa – Campo Grande/MS**

### TRAGÉDIAS REPETIDAS

“É lamentável acompanhar pelo noticiário, repetidamente, tragédias envolvendo ônibus nas estradas de nosso Brasil. Infelizmente, nos estados que, em seu relevo, as serras estão presentes, esse tipo de acontecimento se torna ainda mais comum, ora pela imprudência dos condutores, ora pela falta de manutenção das vias. Me compadeço dos familiares destas vítimas e faço um apelo para que fiquemos cada dia mais vigilantes, no intuito de evitar que notícias como esta voltem a estampar as capas dos jornais.”

**Lucas Mendes – Joinville/SC**

### APRENDE BRASIL!

“Assistindo ao noticiário em outro país: uma jovem drogada bateu o carro. Duas outras jovens morreram no acidente causado por ela. A pena: 24 anos de prisão. Nem preciso comentar mais nada, eu acho.” #aprendeBrasil

**Ligia Ramos – São Paulo/SP**

### VOZ DO POVO

“Como bem observou o presidente do MONATRAN, Roberto Bentes, nem sempre a voz do povo é a voz de Deus. Aliás, parece que a sociedade está com seus valores cada vez mais deturpados. De qualquer forma, também fiquei decepcionada com o resultado do julgamento do dentista que tirou a vida de uma jovem de apenas 20 anos de idade. Além da pena branda, pior é saber que os ínfimos dois anos e quatro meses de prisão, em regime aberto, ainda podem ser substituídos por 12 cestas básicas e prestação de serviço à comunidade.”

**Joana Sanches – Florianópolis/SC**

### DÉCADA PERDIDA

“Infelizmente, como escreveu o Dr. José Roberto Dias, apesar da aparente boa vontade com a resolução da ONU, o Brasil não foi além da intencionalidade. Aliás, como a maior parte das boas intenções expressas pelo governo. Por estas e outras, podemos perceber a grande verdade expressa no dito popular de que ‘de boa intenção, o inferno está cheio’. O que precisamos é de ação! Tanto por parte do poder público, quanto pela sociedade civil. De outra maneira, infelizmente, temo que a nossa década seja realmente, perdida.”

**Michael Kulpa – Rio de Janeiro/RJ**

### DIA DE CICLISTA

“Achei sensacional a iniciativa do Consórcio Fênix, que colocou os motoristas do transporte coletivo andando de bicicleta e tendo que enfrentar a falta de sensibilidade de um ônibus passando ao lado em alta velocidade e buzinando. Sem dúvida, a dinâmica de se colocar no lugar do outro fará a diferença para o trânsito da região. Aliás, como em qualquer aspecto da sociedade, quando alguém consegue sentir empatia pelo outro, a convivência fica muito melhor!”

**Meire Custódio – Palhoça/SC**

### CORRUPÇÃO

“Gostei demais da abordagem do delegado Dr. Ildo Rosa em seu mais recente artigo. Muitas vezes, não nos atentamos para as consequências da corrupção, mas ela atinge a todos, através de diversas maneiras, inclusive a questão mobilidade, especialmente, quando paramos para pensar nas enormes cifras envolvidas nas obras que deveriam trazer soluções para a população. E como finalizou o articulista, ‘a mudança não diz respeito somente a políticas públicas, mas também ao comportamento de cada um de nós’, especialmente, rejeitando os políticos associados a práticas criminosas de qualquer ordem e em qualquer nível.”

**Rhay Teixeira – São José/SC**





# Alerta: maioria dos passageiros descarta o cinto no banco traseiro

Pesquisa recente da Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) revelou que 53% dos passageiros não usam cinto de segurança no banco traseiro. O levantamento, feito nas 45 rodovias do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo, mostra ainda que 15% dos passageiros no banco da frente também não usam o cinto e 13% dos motoristas trafegam sem o equipamento.

De 2012 até outubro de 2014, 69,4% dos passageiros de bancos traseiros que morreram em acidentes nas rodovias estavam sem cinto de segurança. As vítimas fatais no banco da frente de passageiro sem cinto chegam a 38,4% e 50,1% dos motoristas. Dados sobre a quantidade de vítimas de acidentes nas rodovias sob concessão que não usavam cinto de segurança apontam para a necessidade de constantes campanhas de conscientização dos motoristas e passageiros.

Para alertar os motoristas, a Artesp iniciou uma campanha publicitária mostrando as desculpas dos usuários para não utilizar o cinto de segurança no banco de trás. A campanha está sendo veiculada na televisão, nas rádios e na internet. As ações se estenderão até o mês de junho.

A campanha também está sendo veiculada no aplicativo de trânsito "Waze". Além disso, foram instaladas 94 faixas nas rodovias chamando atenção para o uso do cinto e estão sendo distribuídos mais de um milhão de folders nas praças de pedágio. Os painéis eletrônicos de mensagem instalados nas rodovias também estão reforçando a adoção do hábito de usar o cinto.

A não utilização do cinto de segurança é considerada infração grave pelo Código de Trânsito Brasileiro (artigo 167), e rende multa de R\$ 127,69 por passageiro sem cinto, além de cinco pontos na carteira de habilitação.



**Quem não utiliza o acessório de segurança comete uma infração grave que rende multa de R\$ 127,69**

## ESPAÇO LIVRE

Idaura Lobo Dias\*



## Campanhas de segurança viária precisam ser constantes e atrativas

O número de mortes em consequência de acidentes de trânsito é de aproximadamente 1,3 milhões de pessoas por ano, segundo dados da OMS. Entre as principais causas de acidentes e mortes estão o excesso de velocidade, a combinação de álcool e direção e a falta de capacetes para motociclistas, cintos de segurança e sistemas de retenção infantil. Muitos destes acidentes poderiam ser evitados através de campanhas de conscientização contínuas e integradas que promovessem mudança de comportamento. Mas, para isso, as campanhas de segurança viária precisam ser entendidas como um conjunto de ações e materiais planejados após a construção de uma vasta e completa análise do que precisa ser comunicado.

Apesar de a legislação brasileira de trânsito estabelecer a execução de campanhas para a segurança viária - artigo. 75 do Código de Trânsito Brasileiro - e o Conselho Nacional de Trânsito definir os procedimentos para a realização das ações na resolução 314/09; ainda temos muito a fazer para a promoção de uma convivência mais pacífica entre todos no trânsito.

A comunicação deve compreender ações para todo o ano e não somente nas datas festivas. As mensagens devem ser elaboradas a partir de dados e indicadores que mostrem quais são os comportamentos problemáticos. Uma mensagem eficaz deve ter credibilidade aos olhos do público, ser honesta e transmitir

um comportamento que seja possível alcançar. Além disso, deve ser de fácil compreensão e ouvida repetidamente.

Os materiais devem ser atrativos e objetivos, ter um público e tema bem definidos, possuírem uma identidade visual e, sempre que possível, ter ampla divulgação para potencializar seu alcance. Além de tratarem de condutas seguras, as campanhas podem abordar alterações na legislação ou novas leis; aumentar o conhecimento sobre novos sistemas de segurança embarcados nos veículos e os riscos que previnem.

Após a divulgação do material, é importante a adoção de controles para entender o que dá mais certo e pode ser repetido e o que não funciona para o público-alvo e deve ser repensado. No Brasil, ainda temos poucos indicadores históricos atualizados que representem de fato a realidade do trânsito. Por isso, muitos gestores têm dificuldade em elaborar campanhas a partir de um levantamento estatístico.

Alguns países já são conhecidos pela continuidade das ações de comunicação na área de trânsito. Na Austrália, a Transport Accident Commission, uma instituição do estado de Victoria, preocupada com os altos índices de acidentalidade lançou campanhas televisivas, que começaram em 1989 e ajudaram a reduzir pela metade, até 2011, o índice de acidentalidade. Algumas peças são agressivas, com

imagens fortes e têm a finalidade de causar comoção para a fragilidade da vida humana e exploram o trauma para as famílias das vítimas do trânsito, por exemplo.

Campanhas com imagens mais chocantes têm sido adotadas também em outros países. Na África do Sul, por exemplo, beber e dirigir pode levar o condutor à cadeia. Com esse mote, a campanha Dry Drive, lançada em 2013, mostra uma cela cheia de presos esperando para dar boas-vindas ao novo detento. Para dar continuidade ao apelo da ação, além do vídeo, foram usadas peças impressas, o Facebook (perfil Drivedry), e a rádio, com anúncios que contam a história de quatro personagens relacionados ao tema central da campanha.

A escolha da informação, da emoção, da comoção, do choque ou do medo como linha de criação para uma campanha deverá ser feita em função da mensagem que se quer passar e do público receptor dessa mensagem. Não há como afirmar que um modelo é melhor ou mais eficiente que o outro, mas sim que a escolha do estilo é determinante para ativar os mecanismos de persuasão capazes de gerar a mudança necessária ou informar com qualidade a mensagem.

\* Publicitária, especialista Marketing e Trânsito, co-idealizadora e responsável pelos sites Trânsito Ideal, Vias de Sucesso, Boas Práticas e CTBDigital da Perkons



## ESPECIAL DIA DAS MÃES:

# A luta de quem perdeu um filho no trânsito

De onde vem à força? Já se perguntou o que o/a move diariamente? Certamente muitos vão dizer o trabalho, a família, os sonhos, a sobrevivência, os filhos. Ah, os filhos. São gerados, criados e amados, mas e quando eles se vão antes do tempo, ou ainda de uma forma inesperada? As mães vão entender. Apesar de se ter inúmeros motivos para continuar, para caminhar, para se ter força, quando se perde um filho, existe algo mais importante para se continuar tendo força? Em meio a controvérsias, muitos dirão que sim, outros que não, mas o fato é que com força, ou sem ela, a vida segue abalada. Em meio a uma situação como essa, é difícil se manter vigorosamente, mas um exemplo, do qual muitos vão se lembrar é de uma mãe que, no dia 7 de maio de 2009, às 02h30 da madrugada de uma quinta-feira em Curitiba viu essa força desabar ao receber a ligação de um agente funerário sobre a morte do seu filho em um acidente de carro.

O acidente foi causado pelo então deputado estadual do Paraná Fernando Ribas Carli Filho, que na época possuía 130 pontos na carteira, a maioria por excesso de velocidade, havia ingerido álcool e, de acordo com a perícia, trafegava entre 161



km/h e 173 km/h. Gilmar Rafael Yared, 26 anos, e Carlos Murilo de Almeida, 20, morreram na hora. Na colisão, os carros foram parar em uma via lateral a mais de cem metros do local e com o impacto da batida, Gilmar teve a sua cabeça decepada. O acidente aconteceu na Rua Ivo Zamlorenzi, quase esquina com a Rua Paulo Gorski, no bairro Mossunguê, em Curitiba.

Christiane Yared é o exemplo de uma mãe que, a partir daí não só manteve essa

força, mas também a potencializou para, desde então, lutar contra a impunidade no trânsito. Ela afirma que seu filho já está morto e não precisa de justiça, mas a sociedade sim e é desde 2009 que Christiane passou a viver pela paz no trânsito. Yared fundou em 18 de junho de 2010, o Instituto Paz no Trânsito (IPTRAN) com a missão de “Reduzir o número de vítimas de acidentes de trânsito por meio da promoção e do incentivo a práticas sustentáveis de mobilidade urbana” e criou também a campanha “190 km/h é crime”, que ganhou repercussão nacional, com a distribuição voluntária de 500 mil adesivos e o registro de

19 milhões de pesquisas em sites de busca, segundo informações do próprio Instituto.

“Gritamos todos os gritos, choramos todas as dores, vivemos a revolta, a aceitação e a saudade. Nossos sonhos desfizeram-se diante dos nossos olhos”, escreve ela no blog em que mantém desde a sua vitória ao cargo de Deputada Federal pelo Paraná nas Eleições 2014 quando, inclusive foi à candidata mais votada do Paraná (200.144

votos).

A principal luta da atual deputada federal é a busca de um trânsito mais seguro para todos os brasileiros, defendendo a punição rigorosa para os criminosos do trânsito, além de defender e representar movimentos sociais que buscam melhoras nas estradas, sinalizações em centros urbanos considerados perigosos, tratamento e acompanhamento das vítimas de trânsito e seus familiares.

Yared e a família ainda aguardam para que a data do julgamento seja marcada. Carli Filho irá a júri popular e vai responder por duplo homicídio com dolo eventual, ou seja, quando se assume o risco de matar.

Christiane é o exemplo de uma mãe que não descansa e nem vai descansar enquanto não ver o fim da impunidade. Enquanto ela tiver forças vai lutar pela justiça, assim como vem demonstrando durante esses anos. Yared mostra a força das mães, figuras que, simplesmente, não tem explicação. Não há texto nem palavras no mundo que consigam traduzir o que elas significam. Mães, exemplos de força, e ponto. Assim como a mãe de Gilmar, a sociedade deve parar de dizer Amém.



Restauração da Ponte do Limão, São Paulo

**QUANDO SE TRATA DE SEGURANÇA,  
CONSERVAR É TÃO IMPORTANTE  
QUANTO CONSTRUIR.**

Restauração de patrimônio histórico e arquitetônico  
Retrofit | Recuperação estrutural | Obras especiais

[www.concremat.com.br](http://www.concremat.com.br)



**CONCREJATO**  
obras especiais

Líder em obras  
de restauração  
e estrutura.