

Polícia Militar Rodoviária divulga os números da Operação Alegria 2015

Alguns dispositivos usados em veículos podem trazer riscos de vida aos condutores

WORKSHOP discute planos de mobilidade urbana para o município de Florianópolis

Os acidentes de trânsito serão a nova praga do mundo emergente, alerta a OMS.

www.monatran.org.br

Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MARÇO DE 2015 - ANO 6 - Nº 63



Aumenta o perigo nas estradas

Além das consequências na manutenção das pistas, as concessionárias que cuidam das rodovias afirmam que a sobrecarga põe em risco a estrutura do caminhão, comprometendo as manobras nas estradas. (Página 9)

KOERICH
Grande Nossa

1
A NÚMERO
EM MÓVEIS

NÃO CORRA PAPAI.



PARADA
OBRIGATÓRIA



VELOCIDADE
MÁXIMA



PROIBIDO
ULTRAPASSAR



PROIBIDO
MUDAR DE
FAIXA DE
TRÂNSITO

EDITORIAL

Ética no trânsito

Dados da PRF (Polícia Rodoviária Federal), divulgados recentemente, apontam que 94% dos acidentes registrados nas BRs, em 2014, ocorreram devido a falhas humanas. Falta de atenção, velocidade incompatível e ultrapassagens indevidas são as principais causas de acidentes fatais.

Ou seja, apesar de ser evidente que a segurança no trânsito dependa de uma série de fatores, como o conhecimento da legislação de trânsito, condições legais de trafegabilidade do veículo e o conhecimento dos limites físicos e psicológicos do condutor, é importante observar que, no final das contas, o mais importante é a complexidade do ser humano em decidir ou escolher em todo momento: o que fazer. E esta escolha depende da ética, que sempre leva em conta os valores do indivíduo e do sistema no qual está inserido, que envolve ainda questões de cidadania e capacidade técnica de gestão do veículo.

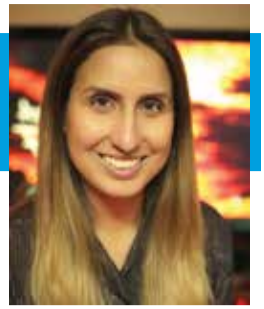
Todavia, em um país em que se clama por transparência e pelo fim da corrupção, é triste percebermos que, no fundo, a ética tem passado longe de ser um valor intrínseco à maioria. Em algum momento ou outro, grande parte da população quer levar vantagem sobre o outro, inclusive no trânsito. Mesmo que, para isso, seja necessário atropelar algumas leis e prejudicar o outro.

Muitos se sentem no direito de chutar de lado a ética, simplesmente, pelo fato de considerar a sua pressa maior do que a do outro, a sua necessidade maior do que a do outro, relativizando assim, a necessidade de cumprir as leis de trânsito a todo o momento.

Ainda assim, guardamos a esperança de que toda esta discussão em torno da ética e da corrupção, desperte o cidadão que existe dentro de cada um, contribuindo para um país mais justo e um trânsito mais humano e seguro.

NOTAS E FLAGRANTES

Por **Ellen Bruehmueller**
contato@monatran.org.br



SUPER-HERÓIS

No anúncio intitulado “Superheroes Drunk” ou “Super heróis Bêbados”, personagens invencíveis como Hulk, Superman e Wolverine, morrem após dirigirem embriagados e causarem acidentes.

Segundo o criador, Fabio Obando, a propaganda é uma alusão a sensação de que motoristas bêbados se sentem invencíveis, após uma noite de bebedeira.

Em uma tradução livre, o slogan do anúncio diz: “Não deixe seu ego conduzi-lo. Se beber não dirija”.



“MACONHÔMETRO” NA COLÔMBIA

Depois do “drogômetro” na Inglaterra, chegou a nós a notícia da criação do “maconhometro”, um dispositivo similar ao bafômetro, usado para identificar se um motorista consumiu maconha, ou outro alucinógeno.

O aparelho, que ainda está em “processo de socialização” para ser conhecido pelos moradores locais, avaliará se a pessoa consumiu maconha até oito horas antes de dirigir, na localidade caribenha de Soledad, norte da Colômbia.

Segundo Wilfrido Coronado, diretor de Trânsito na cidade, basta um sopro no aparelho para detectar se a pessoa consumiu drogas.

VOCÊ SABIA...

... **Que trinca no para-brisa pode causar multa e retenção do veículo?** Pois é! De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, trafegar com o vidro trincado pode afetar a segurança dos passageiros, além de ser considerado uma infração grave, que pode acarretar em multa de R\$ 127,69, cinco pontos na CNH e retenção do veículo até a que o problema seja resolvido.

Ainda segundo resolução 216 do CONTRAN, a área dos limpadores de para-brisa é o local em que não se devem ter trincas, ou rachaduras. Portanto, qualquer espécie de dano no para-brisa sujeita a multa. Por isso, fique atento!



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: 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



Pontes: velhos problemas

As constantes tentativas frustradas de se resolver o problema da ponte Hercílio Luz, está transformando o sonho de vê-la reformada e em pleno funcionamento, em lenda. A população, já descredenciada, parece nem levar mais a sério as soluções propostas pelo governo e se mostra com uma postura semelhante a de São Tomé, que só acredita, vendo!

A última investida do governador Raimundo Colombo foi a mesma tomada pelos ex-governadores Wilson Kleinubing e Luiz Henrique da Silveira, indo aos Estados Unidos buscar ajuda da empresa American Bridge, que construiu a ponte na década de 20, para recuperá-la. Mas será que esta é mesmo a alternativa mais viável?

O governo se mostra confiante, mas a quem observa, não parece existir nada de concreto. Mais de três semanas após a viagem internacional, não existem novidades e a expectativa fica por conta de uma prometida visita da empresa americana a Florianópolis, para realizar um estudo técnico sobre a restauração. Somente este levantamento dirá se a companhia poderá usar o projeto inicial apresentado pelo Governo de SC. Ou seja, se tudo “der certo”, é muito provável que voltemos a estaca zero.

Ainda assim, existe também o problema da contratação direta, que passa por cima

da Lei de Licitações e faz com que todo este plano de ação nos pareça menos possível, especialmente por sabermos que, aqui mesmo em nosso país, existem empresas capacitadas para tocar uma obra deste porte.

É importante que se ressalte que não estamos jogando no time do contra. Aliás, temos a plena convicção das boas intenções de nosso governador. Todavia, tememos que ele esteja enfrentando falhas em sua assessoria, que o estejam deixando criar ilusões e que, futuramente, consequências desastrosas se voltem contra ele.

De qualquer maneira, ficamos na torcida por uma solução efetiva e rápida, apesar de toda a burocracia que emperra obras públicas, de suma importância, em todos os níveis de governo.

Por fim, não podemos deixar de cobrar uma postura mais assertiva quanto à manutenção das duas únicas ligações em funcionamento na parte insular de Florianópolis. Apesar dos recorrentes relatórios e avisos, pouca coisa tem sido feita. Para piorar, um acidente com um trabalhador que atuava na retirada da passarela de pedestres da ponte Colombo Salles, no início deste mês de março, coloca em dúvida a qualidade do serviço prestado e nos faz temer por um colapso na mobilidade da Grande Florianópolis, que já está à beira do caos.

SEDEX 12

Parece até piada, mas trata-se de uma mais pura realidade. Dias atrás, ao entrar em contato com uma agência dos correios, para saber detalhes de uma encomenda que seria enviada pelo meu irmão que mora em Belém do Pará, fiquei sabendo que, em Florianópolis, não existe a modalidade de serviço intitulada “Sedex 10”. Segundo me informaram, por conta da “imobilidade” da região, por aqui teria apenas o “Sedex 12”. A que ponto chegamos!

ITENS DE SEGURANÇA

Itens de segurança como sistema de fixação para cadeirinhas (ISOFIX ou LATCH), apoio de cabeça individual e cinto de segurança de três pontos serão obrigatórios a partir de 2018 para os novos veículos lançados no mercado, e a partir de 2020 para todos os veículos em produção.

Essa foi a decisão do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), publicada no último mês de fevereiro no Diário Oficial da União (DOU), por meio da Resolução nº 518, de 2015. Resta saber se será pra valer ou se terão incontáveis adiamentos por conta da recorrente falta de planejamento do órgão.

FARÓIS ACESOS

Não é lei, mas manter faróis acesos durante o dia pode evitar tragédias nas rodovias, pois aumenta a visibilidade do carro, principalmente para os motoristas que vêm no sentido contrário.

Um projeto de lei, já aprovado pelo Senado, determina que os motoristas liguem o farol baixo do carro mesmo sob o sol, sempre que estiverem em rodovias ou túneis. Mas enquanto não vira lei, é bom lembrar que, além de acender os faróis, quem vai viajar de carro deve sempre tomar outros cuidados para evitar acidentes como: manter uma distância segura do veículo que está à frente, evitar ultrapassar em faixa contínua, ponte ou curva; e, se possível, não dirigir à noite.

A PRF alerta ainda para que os motoristas evitem dirigir cansados.

BANIDOS EM PARIS

A prefeita da cidade luz, Anne Hidalgo (foto), está à frente de uma ideia que irá banir das ruas do centro da metrópole veículos mais velhos do que 31 de dezembro de 1996, caminhões de antes de 30 de setembro de 1997 e automóveis de uso comercial além de ônibus mais velhos do que 30 de setembro de 2001.

O plano deverá entrar em vigor no próximo verão europeu e seria apenas o primeiro passo rumo à diminuição do trânsito e da poluição. A partir de 2020, o governo local impediria que qualquer veículo anterior à 2011 possa circular. Atualmente, a prefeita já aprovou ideia radical e controversa limitando em 30 km/h a velocidade máxima em toda a cidade.



Polícia Militar Rodoviária divulga os números da Operação Alegria 2015

Foto: James Tavares / Secom

Os números da Operação Alegria 2015, realizada pela Polícia Militar Rodoviária (PMRv) nas rodovias de Santa Catarina, foram divulgados no dia 19 de fevereiro. A ação que iniciou na sexta-feira, 13 e terminou na quarta-feira de cinzas, 18, registrou 151 acidentes, sendo 58 com vítimas e 93 sem vítimas, envolvendo 266 veículos, com 87 feridos e seis mortos. Foram autuados 1.003 veículos, 10 prisões por embriaguez e foram apreendidas 21 carteiras de motoristas.

Na mesma operação realizada em 2014, foram registrados 149 acidentes, sendo 62 acidentes com vítimas e 87 acidentes sem vítimas, envolvendo 246 veículos, com 84 feridos e cinco mortos.

Para a operação deste ano estiveram envolvidos os 24 postos rodoviários da PMRv, com 588 policiais milita-



res rodoviários em escala de revezamento, estando à disposição 192 viaturas do tipo moto, guincho, ambulância e de patrulhamento, cobrindo uma malha viária de 3.911,62

quilômetros em 96 rodovias com 219 trechos do Estado.

Aliado ao trabalho de conscientização, o Batalhão da PMRv realizou uma fiscalização rigorosa nas estradas

estaduais, usando radares e bafômetros, além de fazer barreiras policiais para o combate ao porte ilegal de armas, ao tráfico de drogas e à embriaguez ao volante.

Estatísticas do batalhão demonstram que o volume de acidentes aumenta nos períodos de feriados, principalmente durante o Carnaval.

CUIDADOS

O BPMRv alerta a todos os condutores para que antes de viajar verifiquem as condições dos seus veículos, como a parte mecânica, o freio, o sistema elétrico, os pneus, bem como regularizem as suas documentações obrigatórias. E reforça aos motoristas e aos passageiros a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança.

É recomendado cuidado extra aos condutores no período noturno, quando transitam por rodovias onde há trechos com grande movimento de pessoas circulando sobre os acostamentos, como também o trânsito de bicicletas e motos.

Exame toxicológico para motoristas profissionais será exigido em abril

A partir do dia 30 de abril, motoristas que irão adicionar ou renovar a CNH (Carteira Nacional de Habilitação) para as categorias C, D ou E terão que se submeter a exame toxicológico. O prazo foi novamente adiado por meio da resolução 517/2015 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) publicada no dia 30 de janeiro, no DOU (Diário Oficial da União).

Antes da nova decisão, o prazo limite era 1º de março de 2015. De acordo com a resolução, o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) deverá credenciar os laboratórios que estejam aptos para realizar as análises laboratoriais toxicológicas.

O exame tem o objetivo de identificar o uso de substâncias psicoativas no organismo do motorista e oferecer mais segurança no trânsito em relação ao transporte de cargas e vidas. O custo varia de R\$ 270 a R\$ 290.

A análise clínica poderá ser realizada pelo fio de cabelo ou pelas unhas para detectar diversos tipos de drogas e seus derivados, como a cocaína, maconha, morfina,

heroína, ecstasy, ópio, codeína, anfetamina e metanfetamina (rebite). O exame é capaz de detectar substâncias usadas em um período de tempo de três meses.

O Contran destaca que a constatação da substância psicoativa não significa, necessariamente, o uso ilícito ou dependência química por parte do condutor, já que existem medicamentos que têm, na composição, substâncias que são detectadas pelo exame. Por esta razão, a quantidade e a duração do uso identificadas no exame deverão ser submetidas à avaliação médica em clínica credenciada, que emitirá um laudo final de aptidão do candidato a condutor.

Na realização do exame, é garantido ao motorista o anonimato, o conhecimento antecipado do resultado e sua decisão sobre a continuidade ou não dos procedimentos de habilitação profissional.

Nota do editor: Mais uma resolução que é adiada, antes mesmo de entrar em vigor.

Carnaval registra 120 mortes nas estradas federais

Os acidentes nas estradas federais deixaram 120 mortos e 1.786 feridos durante o feriado de Carnaval, de acordo com balanço divulgado no dia 19 de fevereiro pela Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Em números absolutos, a queda foi de 24,5% no número de mortos e 13,5% no total de feridos em comparação com o Carnaval de 2014. Mas a Polícia Rodoviária Federal prioriza um cálculo que considera o aumento da frota. Dessa forma, o índice de mortes caiu 28% no número de mortos e o de feridos, 18%.

“Tivemos o Carnaval menos letal dos últimos oito anos. Atribuímos isso em larga medida à mudança de fiscalização feita pela PRF e a outras situações que foram desenvolvidas ao logo deste período, como o aperfeiçoamento da lei que trata do alcoolismo”, disse o ministro da Justiça, José Eduardo Cardozo, ao anunciar os dados.

Entre a sexta-feira de Carnaval e a Quarta-feira de Cinzas, ocorreram 2.785 acidentes em estradas federais. Segundo a PRF, 45% das mortes foram provocadas por colisão frontal, 12% por atropelamento e outros 12% por saída de pista.

Em Minas Gerais, que costuma ter

o maior número de acidentes fatais, a queda no número de mortes foi de 47%. Ainda assim, as rodovias mineiras aparecem no topo da lista: quatorze pessoas morreram nas rodovias federais que cortam o Estado. Em seguida, estão o Maranhão e o Distrito Federal, com dez mortes, e três estados contabilizaram nove mortes: Rio de Janeiro, Paraná e Bahia.

A PRF também multou 2.006 motoristas que dirigiam sob efeito de álcool – 372 deles foram detidos.

SANTA CATARINA

Apesar de ter registrado número de acidentes semelhante aos carnavais anteriores, o feriado de 2015 teve o menor número de mortes nas rodovias federais em Santa Catarina dos últimos cinco anos, pelo menos. Foram três mortes na sexta-feira e uma morte decorrente de acidente foi registrada no domingo, embora não esteja contabilizada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), pois não ocorreu no local, e sim posteriormente, a caminho do hospital.

Segundo o relatório da PRF, o feriado de Carnaval se encerra com 291 acidentes e 165 feridos, uma pequena redução em relação a 2014, que teve 317 acidentes e 174 feridos.

Jose Roberto de Souza Dias *



O caminho mais curto

A verdade é um bem precioso, encurta a distância entre as pessoas e permite construir um mundo melhor. Verdade, respeito e dignidade formam um tripé de sustentação social. Esses valores nascem dos exemplos e não das palavras e têm na família e na escola suas principais raízes.

O Brasil de nossos dias passa por uma grave crise de valores, tão grave que permite supor tratar-se de algo planejado com o intuito de desestabilizar a sociedade.

A televisão traz para dentro dos lares crimes hediondos que antes só se via nas páginas internas de alguns poucos jornais. Nos horários em que as crianças estão chegando da escola e vão jantar, cenas de forte apelo sexual são mostradas em novelas que invariavelmente fazem esse tipo de apelo.

Programas esportivos e grandes shows televisivos destinados ao público jovem têm o patrocínio de cervejarias que relacionam seus produtos com sucesso, beleza, praia e futebol. Algumas empresas, um pouco mais ousadas, usam e abusam do estímulo subliminar insistindo em slogans do tipo “porque sim”. A rápida inserção do beba com moderação, serve apenas para cumprir a lei e nada mais.

A crise de valores atinge, em primeiro lugar, a família e a escola, consideradas as principais vigas de sustentação da sociedade, espalhando-se como um vírus por todo o corpo social.

Um dos resultantes mais trágicos dessa quebra de valores pode ser observado nas ruas e estradas brasileiras e gostaria de tecer algumas considerações a respeito. O grave problema do acidente de trânsito não é uma eventualidade, como sugere o termo, mas uma doença social que em nosso país tem o contorno de uma grave epidemia.

Beber e dirigir, andar acima da velocidade das vias, usar os acostamentos, dirigir na contramão, não respeitar a faixa de pedestre, furar sinais, não usar capacete, levar crianças no banco da frente, falar ao celular, e pior ainda, enviar e receber mensagens de textos, entre outras atitudes de risco, são evidentes sinais de uma doença no seu estado mais avançado que causa milhares de mortos e feridos, muitos deles, com lesões permanentes.

Alguns sinais desse mal podem ser perfeitamente detectados. A pressa, a ansiedade e a sín-

drome do cavaleiro medieval, são alguns desses sintomas. O condutor entra em seu veículo como se estivesse vestindo uma armadura daqueles tempos. Por detrás do vidro escuro de seu carro passa a se considerar um super-homem ou uma supermulher. Usam seus compromissos pessoais como desculpa para infrações e imprudências. Pretensiosos, passam por cima de direitos, leis, faixas de segurança e vidas.

O egoísmo, a competitividade e a baixa estima pela vida alheia funcionam como combustíveis que ajudam a diluir a percepção do risco. Mais grave ainda, quando consomem álcool e outros tipos de drogas e perdem a capacidade de distinguir as fronteiras do perigo.

O primeiro passo para a cura é a consciência da enfermidade. Na doença do trânsito, três são os principais vetores. Em primeiro lugar as próprias vítimas: condutores e pedestres, em segundo, o Estado com toda sua estrutura de poder e em terceiro a sociedade: empresas, meios de comunicação, organizações não governamentais, entre outras.

A Escola tem um papel fundamental para a cura da doença do trânsito. Urgente se faz que a educação abandone o viés ideológico e compreenda que sem valores éticos não se forma o cidadão. Mais importante que dividir a sociedade entre ricos e pobres é dotá-los de instrumentos que os capacitem a compreender que todos, indistintamente, são iguais em direitos e o que se quer para si, se quer para os outros.

Impossível se faz transformar um mau cidadão em um bom e consciente condutor, pois antes da educação para o trânsito vem a educação formal e comprometida com os valores universais do ser humano.

Os governantes, nesse sentido, são os principais responsáveis por essa doença mortal que ceifa vidas, como nenhuma outra. Ao governo cabe desenvolver e estimular um amplo e permanente programa de redução de acidentes. Para isso existe dinheiro de sobra proveniente das multas de trânsito e que não pode ser desviado para outras finalidades mas, antes disso necessário se faz dotar o cidadão de informações precisas para evitar situações de perigo e, importante que se diga, sem dourar a pílula.

Ao se anunciar os resultados da operação

carnaval deste ano, apressou-se em dizer que nas estradas federais houve uma redução de 30% no número de mortes e 20% no de feridos.

Ótimo, principalmente considerando que foi fruto do trabalho incansável dos policiais rodoviários federais que se desdobram para compensar o baixo efetivo e a insuficiência da estrutura operacional.

Entretanto, ainda não existe motivo para se comemorar. Os números falam por si mesmos: durante a operação de carnaval morreram 120 pessoas nas estradas federais e 1786 ficaram feridas.

Basta comparar esses números com o atentado da França para se perceber a gravidade dessas estatísticas. Em dois dias morreram 11 pessoas e 10 ficaram feridas, apesar do forte armamento utilizado e de se envolverem milhares de policiais e militares. Os números apresentados pelas autoridades francesas são absolutamente precisos.

No Brasil, nem sequer existe uma ferramenta eficiente de acompanhamento desses eventos, visto que após a vítima ser encaminhada a um hospital não se sabe mais o que aconteceu, se morreu, se teve alta hospitalar, se o quadro foi grave ou simples e se ficou ou não com algum tipo de comprometimento. Assim, as estatísticas oficiais não representam a realidade como um todo. Sem um termômetro confiável, é impossível medir a extensão e a gravidade da situação e isso compromete a avaliação e o planejamento de futuras ações.

Considerarei apenas um aspecto dos desajustes de valores, entre os milhares que existem. A verdade é o caminho mais rápido e seguro entre governantes e governados para que soluções seguras possam ser apresentadas. Chegaremos lá! Espero!

** 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. 238 -** Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade.
- Art. 240 -** Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irreversível ou definitivamente desmontado.



Denatran anuncia para junho o chip que vigia a frota

Sistema vai rastrear qualquer veículo em todos os lugares do país, para reprimir furto e roubo. Mas há dúvida se o Siniav vai mesmo sair

Depois de oito anos de postergação, o sistema que monitora a frota brasileira por meio de chips nos veículos pode enfim entrar em operação no próximo dia 30 de junho, segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). O Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos (Siniav) foi criado para prevenir, fiscalizar e reprimir o furto e o roubo de veículos e cargas, além de possibilitar ações para contribuir na melhoria do trânsito nas grandes cidades. De concreto até agora, apenas a lentidão e a polêmica em torno do sistema.

O Siniav é composto por placas de identificação eletrônica a serem instaladas nos veículos, antenas leitoras, equi-



pamentos de configuração e sistemas informatizados que formarão as bases de dados. Segundo o Denatran, a implantação começou em todo o país em 1.º de janeiro de 2013 e deve ser concluída até 30 de junho. Caberá ao Detran de cada estado instalar o chip da sua frota – no país, há 87 milhões de veículos, incluindo carros, motos, caminhões, ônibus e reboques – e criar

a estrutura que alimentará a base de dados. É nesse ponto que pode haver mais atrasos.

BASE DE DADOS

Sem essa estrutura não há Siniav. O chip que contém as informações do veículo será lido sempre que ele passar por antenas leitoras, móveis ou fixas em estradas e avenidas. Essa leitura vai gerar registro de passagem do veículo em

cada antena. As informações serão enviadas à base de dados do órgão responsável pela instalação da antena e à base nacional de dados, mantida pelo Denatran. Mas os estados não avançaram na instalação dos equipamentos nas estradas e avenidas. O Denatran contribui com sua cota de letargia.

Para o diretor-geral do Detran do Paraná, Marcos Traad, questões de ordem

operacional e de criação ou interligação de sistemas de informação criam obstáculos ao cumprimento pelo Denatran dos prazos que ele próprio anunciou. O Denatran já havia anunciado pelo menos três vezes o início das operações do Siniav. “Esses elementos de caráter técnico são imprescindíveis para que as medidas previstas através da resolução do Conselho Nacional de Trânsito sobre o Siniav possam ser efetivamente executadas pelos Detrans de todo o Brasil”, diz.

O Denatran já iniciou reuniões com os estados para tratar das pendências de efetivação pelo Sistema Nacional de Trânsito. “Não há, portanto, programação para instalação de pórticos e o governo do estado estuda um modelo de projeto diferenciado do nacional para não onerar o cidadão. Isso porque o Siniav depende da instalação de dispositivos eletrônicos (chip), cujos custos – no modelo do Denatran – são transferidos aos proprietários dos veículos”, diz Traad.

DISPOSITIVOS QUE TRAZEM RISCOS AO CONDUTOR

Carros que possuem telas sensíveis ao toque, GPS, sistema multimídia e mecanismo para fazer e atender ligações; veículos com potências que possibilitam chegar a velocidades superiores às permitidas; condutores que instalam películas com visibilidade superior à regulamentada. Esses são alguns dos exemplos de itens encontrados nos automóveis que distraem o motorista e instigam à imprudência no volante.

Quando um carro é fabricado no Brasil, ele deve atender aos requisitos mínimos de segurança e às normas nacionais e internacionais. O consultor automotivo e especialista em segurança veicular e viária, Marcus Romaro, explica que não há legislação sob quais critérios os veículos devem ser fabricados, “mas sim, sobre o conteúdo mínimo – cinto de segurança, extintor de incêndio, farol, além de freios ABS e duplo airbag frontal, que passaram a ser obrigatórios a todos os veículos fabricados no país a partir de 2014 – e sobre como eles devem se comportar em nível de performance, emissões, economia de combustível, segurança (ativa e passiva) e outros itens”.

A ausência de regulamentação específica para a fabricação de automóveis e a dificuldade em fiscalizar possibilita o

uso equivocado de acessórios que podem comprometer a segurança dos ocupantes do veículo, como o uso de equipamentos com telas sensíveis ao toque e sistema que permite atender ao telefone pelo painel do carro. No caso de dirigir e usar o celular, por exemplo, Julyver Modesto, especialista em direito do trânsito e comentarista no site CTB Digital, explica que os sistemas de telefonia instalados em alguns veículos

são proibidos. O artigo 252, inciso VI, do Código de Trânsito Brasileiro diz que é infração: dirigir o veículo utilizando-se de fones nos ouvidos conectados à aparelhagem sonora ou de telefone celular. Julyver explica ainda que o modo viva-voz não é permitido. “Se separarmos as duas condutas constantes deste artigo, teremos: dirigir o veículo utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem

sonora; dirigir o veículo utilizando-se de telefone celular. A utilização de telefone celular, enquanto dirige, será infração de trânsito independente se o condutor está segurando o aparelho com as mãos, no viva-voz, ou no sistema de conexão remota (bluetooth)”.

É comum motoristas dirigirem falando ao celular, isso ocorre, de acordo com Julyver, porque há dificuldade de fiscalizar. “Não é possível, ao agente de trânsito, saber se o condutor está falando com alguém pelo sistema do veículo, cantando uma música, falando em voz alta. Por não ser fiscalizado, dá-se a impressão que é permitido, mas é proibido”, esclarece. O Cesvi Brasil (Centro de Experimentação e Segurança Viária) acredita que o CTB, quando concebido, em 1998, não previa que o telefone celular seria usado com a função viva-voz. Hoje, com o comando por voz, o motorista não precisa retirar a mão do volante. Assim como Julyver, o Cesvi explica que utilizar algumas funções do aparelho celular sequer serão percebidas pelos agentes de trânsito. No entanto, reconhecem que muitos fatores – qualquer dispositivo, paisagem, pensamento – podem provocar riscos de acidentes e comprometer o desempenho do motorista.



Ildo Raimundo Rosa *



As estradas transformadas em arenas

Como se não bastasse o caos instalado em nossas rodovias, o que projeta para 2015 a macabra cifra de cerca de 60 mil mortes, a propalada crise econômica que ronda nossas vidas, a partir da inesperada elevação dos combustíveis, transportadores foram impelidos a ocuparem de forma espontânea o mais confiável cenário onde se desenvolve seu cotidiano, as estradas, em busca do amparo quanto ao custo do transporte da carga que nem sequer cobre suas despesas num ato de total desespero que vem se refletindo no desabastecimento das cidades, o que levou o governo federal, objeto das reclamações, a adotar ao mesmo tempo medidas duras para o enfrentamento da questão, sem descuidar-se do aceno com algumas propostas que ponham fim ao movimento.

Este incidente em si, já teria uma importância significativa na vida de todos nós mas, basta darmos uma rápida olhada para o que já vem acontecendo em nosso entorno para realmente antevermos dias sombrios, em que colocaremos a prova nosso nível de civilidade e de convivência em sociedade.

O movimento por sua vez, se num primeiro momento aparentava estar condicionado as conhecidas reivindicações da categoria, começa a apresentar forma e conteúdo até pela ousada estratégia como foram surgindo os bloqueios, todos próximos das áreas de produção o que rapidamente provocou desabastecimento e gran-

des prejuízos a estrutura portuária com a retenção dos terminais de containers.

As comunidades do entorno dos gargalos, começam a manifestar-se claramente em apoio ao movimento ao mesmo tempo em que recorrem a outras demandas quais sejam, o fim da impunidade, da corrupção exposta e endêmica bem como a crescente revolta com a classe política que de forma alienada e insensível continua cercado-se de mordomias e facilidades enquanto propõem a população medidas de “austeridade”, elevando a carga tributária o que fez com que, somente no mês de janeiro tenhamos perdido 81 mil empregos, os quais certamente irão onerar o seguro desemprego quando não a preocupante escalada dos crimes contra a propriedade e contra a vida.

O curioso de tudo isto é que seis meses atrás o quadro aparentava ser bem outro, a Petrobrás era nosso relicário de empresa séria e organizada, apesar dos injustificáveis patrocínios de clubes de futebol e o preocupante loteamento de cargos eminentemente técnicos e que de forma criminosa foram cooptados por uma máfia que duvido se circunscreva tão somente a empresa tida atualmente como a bola da vez, mas as criminosas manobras para a distribuição de cargos em estatais e empresas públicas poderão apontar para outras fraudes até mais graves e volumosas o que irá demonstrar porque um país que arrecada mais de um trilhão de reais por ano em tributos não consegue suprir ca-

rências básicas de seus cidadãos, voltadas a saúde pública a segurança e, acima de tudo a educação.

No ano de 1972, durante o governo de Salvador Allende no Chile, incentivado e patrocinado pelos Estados Unidos, os caminhões pararam o país, estrangulando a economia, o que contribuiu para sua derrocada em 1973.

As propostas de golpismo e quebra da ordem democrática deverão ser prontamente repelidas, certos de que ainda mantemos os poderes do Estado em pleno funcionamento o que vem sendo claramente demonstrado pela condução da “Operação Lava Jato” tanto pela Polícia Federal quanto pelo Ministério Público Federal mas acima de tudo pelo poder judiciário que através do Juiz Sérgio Moro vem sabendo conduzir os trabalhos do que já vem sendo considerada como a mais brilhante operação contra a corrupção e a fraude realizada no Brasil.

Não podemos permitir que as reivindicações, mesmo que justas e necessárias, descambem para a anarquia e a quebra da autoridade, essenciais a manutenção e preservação da ordem num país continental como é o Brasil.

* 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.

Amapá tem o menor número de mortes no trânsito do país, diz estudo

Dados do Retrato da Segurança Viária 2014 mostram que o Amapá tem o menor registro de mortes no trânsito no país. Os números apontam para 124 acidentes fatais em 2012, nas rodovias e área urbana dos 16 municípios do estado. O levantamento foi produzido pelo Observatório Nacional de Segurança Viária e faz referência às estatísticas de 2012.

O número representa uma taxa de 17,7 óbitos para cada grupo de mil

habitantes. Em 2011, O Amapá registrou 154 mortes no trânsito, resultando em uma taxa de 22,5. De acordo com a pesquisa, a maioria das vítimas fatais era de pedestres (41%). A lista é completada por motoristas de automóveis (27%), motociclistas (23%) e ciclistas (9%).

Apesar do registro da queda no número de mortes, o Amapá teve aumento em casos com feridos, passando de 566 para 832 vítimas entre 2011 e 2012, respectivamente.

As cidades com maiores taxas de mortes em 2012 foram Macapá (22%), Santana (7,7%) e Laranjal do Jari (7,2%). Os três municípios têm ao mesmo tempo as maiores populações e frotas de veículos, segundo o estudo.

Os registros de mortes e feridos no trânsito do Amapá causou um custo de R\$ 54.432.318 aos cofres públicos do estado. Os números também tiveram como base informações cedidas pelo Datasus, do Ministério da Saúde.



Workshop discute planos de mobilidade urbana em Florianópolis

Mais de R\$ 750 milhões serão investidos em obras de mobilidade urbana



Foi realizado, nos dias 3 e 4 de março, o workshop 'Alinhamento Estratégico para Projetos de Mobilidade', promovido pela Secretaria Municipal de Obras da capital catarinense, em parceria com o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), a Secretaria de Mobilidade Urbana e a Embarq Brasil, com o apoio da Embaixada Britânica.

O objetivo do evento foi alinhar as ações para aprovação e implantação dos projetos de mobilidade no município de Florianópolis, englobando as atividades, os prazos, as responsabilidades e a aprovação do sistema.

No mês de setembro do ano passado, o município de Florianópolis assinou um termo de cooperação técnica com a Embarq Brasil, uma organização sem fins lucrativos que auxilia governos e empresas na elaboração e implantação de soluções sustentáveis para os problemas de transporte e mobilidade nas cidades brasileiras.

No evento de abertura do workshop, Antonio Lindau, diretor presidente da Embarq Brasil, falou sobre a satisfação e o desafio de poder ajudar a implementar soluções sustentáveis para a mobilidade urbana da Capital. "Acompanho há tempos todo o desenvolvimento da cidade e o impacto que a mobilidade causa sobre a mesma. Neste encontro, vamos discutir entre outros assuntos sobre os desafios da implantação dos corredores exclusivos para ônibus."

Michael Delaney, cônsul honorário do Reino Unido, falou da importância em se melhorar a mobilidade das grandes cidades e torná-las mais atrativas para a vida. "Estamos satisfeitos em apoiar a cidade de Florianópolis neste novo projeto a ser implantado", disse.

O arquiteto Dalmo Vieira Filho, secretário municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, falou a respeito das várias reuniões e discussões técnicas que foram realizadas

sobre o Plano Diretor e concluiu que a mobilidade é o principal limitador de desenvolvimento da cidade. Porém ele acredita que "a mobilidade tem solução", enfatizou.

O secretário de Mobilidade, Vinicius Coffferri, discorreu sobre o SIM - Sistema Integrado de Mobilidade, que foi licitado no ano passado. Ele mostrou o antes e depois, em números, sobre a frota operante, usuários e os horários por região.

Já o secretário de Obras, Rafael Hahne citou os mais de R\$ 750 milhões que serão investidos numa melhora futura na mobilidade urbana da cidade. "Nós estamos trabalhando para melhorar o nosso município. O desafio gera oportunidade."

Hahne explicou ainda que entre as obras contratadas estão oanel viário central, com mais de 17 km, nos dois sentidos, de faixa exclusiva para o transporte público e o teleférico. Nos projetos selecionados estão: o corredor

Norte, Sul, Leste, o do Continente e alimentadoras. Com recursos via Badesc estão o elevador do Rio Tavares e a requalificação da avenida Ivo Silveira.

As obras iniciais para a implantação do corredor exclusivo para ônibus já iniciaram em dois trechos da avenida Beira-mar Norte, as obras vão da altura do Direto do Campo até a sede da Polícia Federal, e, no segundo trecho, do Titri até a altura da Secretaria Municipal de Saúde, em frente ao Shopping Iguatemi, na Trindade.

Também estiveram presentes Cassio Tanigushi, Superintendente de Desenvolvimento da Grande Florianópolis, e o arquiteto Maurício Feijó, da LOGIT, que apresentou aos presentes o Plamus - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis.

Feijó explicou que o plano, que levou um ano para ser elaborado e está sendo finalizado, tem como objetivo propor soluções para a mobilidade local.

Reunião discute obras de acesso ao aeroporto de Florianópolis

O governador Raimundo Colombo esteve reunido com deputados do Fórum Parlamentar Catarinense, no último dia 2 de março, na Casa d'Agrônômica, em Florianópolis. O grupo tratou das obras de acesso ao novo terminal do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, no Sul da Ilha de Santa Catarina.

Colombo informou que o Fórum Parlamentar Catarinense conseguiu dar um passo importante em relação à construção da nova estação



Colombo e parlamentares reunidos na Casa d'Agrônômica

de passageiros do aeroporto durante reunião em Brasília, quando a Infraero informou

que a segunda colocada na licitação vai assumir as obras. "Diante dessa posição, nós

precisamos sincronizar a obras do acesso ao aeroporto com a do terminal. A construção da ponte sobre o Rio Tavares, por exemplo, está indo bem. O mesmo não acontece com o restante da rodovia. Estamos rescindindo o contrato com a empresa responsável para, em seguida, fazer um novo edital. Queremos ter um cronograma ajustado de obras, de tal forma que a estação de passageiros no aeroporto e o acesso sejam concluídos juntos", explicou Colombo.

O coordenador do Fórum, deputado federal Esperidião Amim, destacou que a Infraero já resolveu o problema do novo contrato do terminal e do pátio: "Agora, precisamos ter a certeza de que as obras de acesso caminhem juntas".

Também participaram da reunião o senador Dário Elias Berger, deputados federal Carmen Zanotto, Celso Maldaner, Geovania de Sá, João Rodrigues e Jorginho Mello e um representante do deputado Jorge Boeira.

Duas cidades brasileiras escolhidas para Iniciativa Global para a Segurança Viária

Todos têm direito a viver, e no trânsito não poderia ser diferente. Mas ele continua a matar 1,2 milhão de pessoas todos os anos, equivalente a queda de 8 aviões Boeing 747 por dia, além de ferir gravemente entre 20 e 50 milhões. Se não frearmos esta epidemia, a tendência é que em 2030 ela suba para a quinta posição do ranking das causas de morte global.

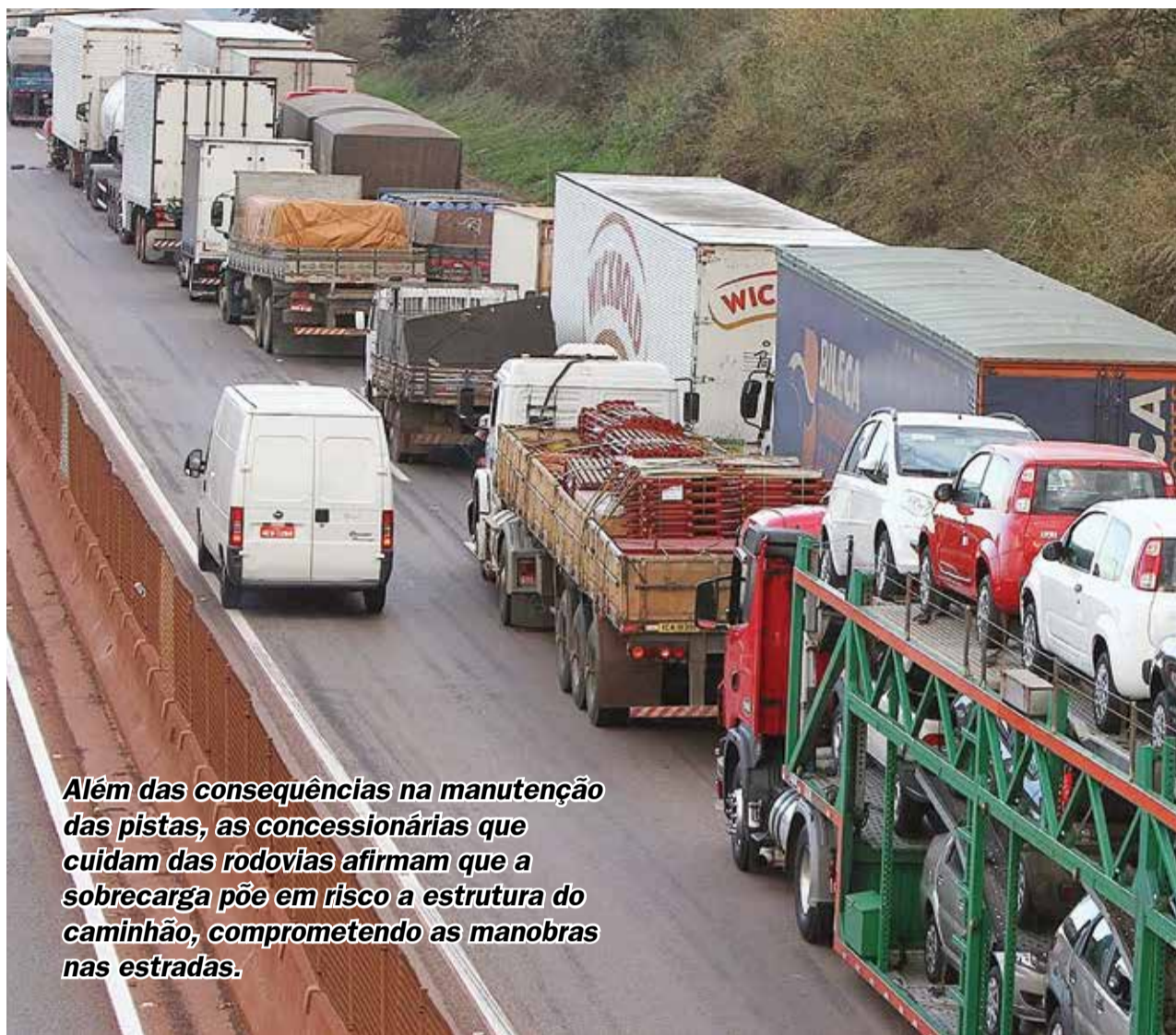
Salvar vidas é essencial e é possível. Para isso, a Bloomberg Philanthropies firmou um compromisso de U\$ 125 milhões ao longo de cinco anos, por meio da Iniciativa Global para a Segurança Viária, e acaba de anunciar as dez cidades selecionadas de um grupo de 20 para integrarem este esforço. A lista engloba municípios de países de baixa e média renda, e o Brasil é o único país da lista a ter duas cidades contempladas.

As cidades selecionadas são:

01. Acra, Gana; 02. Addis Ababa, Etiópia; 03. Bandung, Indonésia; 04. Bangkok, Tailândia; 05. Bogotá, Colômbia; **06. Fortaleza, Brasil**; 07. Ho Chi Minh, Vietnã; 08. Mumbai (Bombaim), Índia; **09. São Paulo, Brasil**; 10. Xangai, China.

A Iniciativa é uma oportunidade ímpar que as cidades têm para impulsionar os avanços nas medidas para salvar a vida de pedestres, ciclistas, motoristas, passageiros do transporte coletivo, enfim: todos os usuários das vias públicas.

Pelo programa, cada uma delas vai receber uma equipe sênior para atuar em tempo integral com os governos da cidade nas iniciativas de segurança viária por pelo menos cinco anos; assistência técnica abrangente das organizações mundiais líderes em segurança viária; treinamento para policiais e outros relevantes profissionais do município; apoio para a criação de campanhas midiáticas de massa contundentes.



Além das consequências na manutenção das pistas, as concessionárias que cuidam das rodovias afirmam que a sobrecarga põe em risco a estrutura do caminhão, comprometendo as manobras nas estradas.

Aumento de carga dos caminhões pode afetar segurança dos motoristas

O aumento do peso do caminhão terá consequências diretas na manutenção das pistas. É o que diz a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias. E gasto maior com manutenção tem a ver com pedágio, que pode ficar mais caro para todo mundo.

“Não tem almoço de graça. Quer dizer, então esse custo alguém vai pagar. Então de fato há uma transferência de custos, que sai de um bolso, mas outros pagarão”, diz Ricardo Pinheiro, presidente da ABCR.

As concessionárias dizem também que o aumento do peso pode afetar a segurança dos motoristas. A sobrecarga põe em risco a estrutura do caminhão, comprometendo as manobras nas estradas.

Imagens, feitas em rodovias no interior de São Paulo e amplamente divulgadas na internet, têm mostrado como é difícil controlar um caminhão cheio de mercadoria ao fazer uma curva, por exemplo. E não

é só o caminhoneiro que corre perigo, quem passa perto também pode sair ferido.

O engenheiro de trânsito Luiz Célio Bottura lembra que o asfalto das cidades também pode sofrer com o excesso de peso.

“Se você tiver o excesso de carga nas rodovias, esse excesso de carga vem para as vias urbanas, que são densamente usadas, tem tubulações embaixo, tem infraestrutura, tem uma série de coisas que vai sofrer”, explica o engenheiro de trânsito Luiz Célio Bottura.

Já a ampliação das áreas de descanso, que devem ser implantadas em cinco anos, foi bem recebida por todos.

“Acho que isso está até dentro do espírito da lei de melhores condições de vida para os motoristas”, afirma Ricardo Pinheiro, presidente da ABCR.

O ministro Miguel Rosseto, da Secretaria-Geral da Presidência, disse que a sanção da lei, sem vetos, atende a reivin-

dicações históricas da categoria e valoriza o trabalho do caminhoneiro.

“Nós estamos seguros que todas essas medidas asseguram a normalidade da atividade do transporte do país – o que é muito importante – Ampliam a eficiência da nossa atividade de transporte de carga no nosso país e portanto é um ganho econômico muito importante para o país”, afirma o ministro Miguel Rosseto.

Prazo – Todavia, o governo federal já anunciou que a nova lei dos caminhoneiros só vai começar a valer 45 dias depois da publicação no Diário Oficial, ocorrida em 3 de março. Alguns pontos ainda precisam ser regulamentados, como a isenção do pagamento de pedágio para caminhões vazios com eixos suspensos e o perdão das multas por excesso de peso aplicadas nos últimos dois anos. O Ministério dos Transportes informou que está escolhendo os pontos de parada para descanso.



JUDICIÁRIO



Demora para fazer teste do bafômetro não anula multa

Se uma pessoa se recusa a fazer o teste do bafômetro, não é possível pedir anulação de multa de trânsito decorrente de depoimento de agente de trânsito que viu sinais de embriaguez no condutor do veículo. Assim determinou o 1º Juizado da Fazenda Pública do Tribunal de Justiça do Distrito Federal, ao julgar o caso de um homem que se recusou a fazer o teste do bafômetro ao ser flagrado em blitz. Ele tentara anular a multa porque o oficial demorou mais de meia hora para trazer o aparelho para o teste, logo após ter se recusado a fazer o teste de níveis de álcool no sangue.

De acordo com a decisão, “a prova da infração administrativa prevista no artigo 165, do Código de Trânsito Brasileiro, não se vincula à existência do teste de alcoolemia [teste do bafômetro]”. Desta forma, a Justiça determinou como improcedente o pedido de anulação de multa de trânsito. O motorista recorreu. A ação foi distribuída à 1ª Turma Recursal do Tribunal de Justiça do Distrito Federal, mas não chegou a ser julgada, pois não preencheu os requisitos necessários para uma reanálise.

O autor afirmou que, em julho de 2011, foi abordado por uma blitz realizada pelo Batalhão da Polícia de Trânsito do Distrito Federal, ocasião em que foi questionado se havia consumido bebida alcoólica. A despeito da resposta negativa, o policial o informou que ele deveria realizar o teste do bafômetro. Alega que desceu do carro no intuito de fazer o teste, mas que o policial pediu que aguardasse por alguns instantes. Após sucessivas esperas de mais de 30 minutos, o autor disse que não esperaria mais e que o policial poderia lavrar a multa.

AUTUAÇÃO REGULAR

Imediatamente após essa situação, o policial

apareceu com o aparelho do bafômetro. Contudo, o autor manteve sua decisão de não fazer o teste, sustentando que a demora na disponibilização do bafômetro teria sido proposital. Assim, pleiteou a anulação da multa aplicada, bem como das sanções administrativas relacionadas à autuação.

O Detran-DF apresentou contestação, na qual defende que a autuação do motorista foi absolutamente regular, uma vez que caberia a ele demonstrar o desvio de finalidade ou falsidade dos motivos do ato de infração.

INDÍCIOS LEGAIS

A decisão explica que, conforme se depreende do disposto no artigo 277, parágrafo 2º, do Código de Trânsito Brasileiro — o qual determina que “a embriaguez poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em Direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor”.

As observações lançadas pelo agente de polícia no auto de infração informam que o condutor possuía indícios embriaguez. “Dessa forma, presume-se regular a autuação, pois os atos administrativos gozam de presunção de legitimidade, veracidade e legalidade que, por ser relativa, sucumbe na presença de provas em sentido contrário”, concluiu o julgador.

Assim, constatado que o autor não demonstrou a alegada ilegalidade e ausência de veracidade do ato administrativo impugnado, apesar de ter sido deferida oportunidade ampla para produção probatória, o magistrado julgou improcedente o pedido da inicial.

Com informações da assessoria de imprensa do TJ-DF.

Bancário que atropelou ciclistas em Porto Alegre não terá recurso analisado pelo STJ

O ministro Rogério Schietti Cruz rejeitou pedido do bancário Ricardo José Neis para que o Superior Tribunal de Justiça (STJ) analisasse seu recurso especial contra a decisão da Justiça do Rio Grande do Sul que o mandou a júri popular por tentativa de homicídio de 11 ciclistas.

O réu é acusado de avançar proposadamente o carro que dirigia, em 25 de fevereiro de 2011, sobre um grupo de ciclistas que trafegava pela rua José do Patrocínio, no bairro Cidade Baixa, em Porto Alegre. O Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS), no julgamento da apelação, decidiu que Neis deve responder por 11 tentativas de homicídio perante o tribunal do júri, competente para julgar crimes dolosos contra a vida.

A defesa interpôs recurso especial para o STJ alegando que seu cliente não deve ir a júri popular, pois não teve intenção de matar. A decisão do TJRS, segundo a defesa, ofenderia os artigos 23, incisos I e II, 24 e 121 do Código Penal. O recurso não foi admitido na origem, o que levou a defesa a entrar com agravo para tentar convencer o STJ a analisar o caso.

O ministro Schietti, porém, entendeu que o recurso especial apresentado pelo réu é intempestivo, já que foi protocolado antes da publicação do acórdão dos embargos de declaração julgados no TJRS, e não houve a indispensável ratificação posterior.

ACESSO À JUSTIÇA

A defesa acusava de ilegal a decisão da corte estadual

que não admitiu seu recurso, afirmando que o Supremo Tribunal Federal permite o recebimento de recurso especial na pendência de julgamento de embargos declaratórios. Para ela, tal decisão afrontou a garantia de amplo acesso à Justiça e o princípio da razoabilidade.



Bancário Ricardo José Neis

Schietti explicou que, nos termos do artigo 26 da Lei 8.038/90, é de 15 dias o prazo para interposição do recurso especial. O acórdão de apelação foi publicado em 4 de abril de 2013, mas o Ministério Público estadual entrou com embargos de declaração.

O recurso especial, no caso, foi protocolado em 19 de abril, anteriormente à publicação do acórdão proferido nos embargos declaratórios, que ocorreu em 29 de maio daquele ano. Incide na questão, segundo o ministro, a Súmula 418 do STJ, que dispõe que “é inadmissível o recurso especial interposto antes da publicação do acórdão dos embargos de declaração, sem posterior ratificação”.

O ministro Schietti informou que um recurso do Ministério Público estadual sobre o caso será julgado brevemente pelo STJ.



Ministro Rogério Schietti



LEGISLATIVO

Medeiros defende ampliação de efetivo na Polícia Rodoviária Federal

O senador José Medeiros (PPS-MT) apontou, no dia 20 de fevereiro, em Plenário, a necessidade de se renovar o efetivo da Polícia Rodoviária Federal (PRF), devido ao aumento da violência no trânsito. O senador, que trabalhou por 20 anos na PRF, afirmou que a imprudência dos motoristas o levou a presenciar muitas mortes.

“A maioria deles [acidentes] por condutas inadequadas na condução de veículos. Veículos que se tornam armas e, às vezes, dão vazão aos vazios internos do ser humano, em que se abusa da velocidade, se arrisca na adrenalina de uma ultrapassagem”, afirmou.

O senador informou que ontem foram convocados para o curso de formação da Polícia Rodoviária Federal 421 concursados, mas pediu a convocação de mais 400 aprovados no último concurso.

“A Polícia Rodoviária Federal tem sofrido um sucateamento muito grande nos últimos anos. Só em Mato Grosso, em que a malha rodoviária é bem menor do que em outros estados, nos últimos oito meses já se fecharam três unidades”, justificou.

Para o senador, colocar mais policiais no trânsito é investimento, pois acidentes são evitados, o que gera economia na saúde. Além disso, ele alertou para a insegurança nas fronteiras, por onde entram drogas e armas. Segundo o senador, o combate ao narcotráfico deve ser feito na entrada e não nos pontos de venda.

Proposta flexibiliza obrigatoriedade de carteira D para instrutores de trânsito



Deputado Esperidião Amin (PP-SC)

Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 8327/14, do deputado Esperidião Amin (PP-SC), que atenua a exigência de habilitação na categoria D para o exercício da atividade de instrutor de trânsito.

Pela proposta, a obrigatoriedade da permissão nessa categoria, há pelo menos um ano, continuará valendo apenas nos casos em que o profissional for na trabalhar na formação de condutores das categorias D (van, micro-ônibus, ônibus não articulado e transporte escolar)

“Resolveu-se fazer o combate no varejo, sendo que a lógica nos remete a pensar que o ideal seria você combater o narcotráfico no atacado, na entrada. Mas estamos colocando todos os recursos combatendo a “petequinha” [pequena porção de drogas] nos morros do Rio, nos bairros de São Paulo”, disse.



Senador José Medeiros (PPS-MT)

VIOLÊNCIA

José Medeiros também comentou o discurso do senador Paulo Paim (PT-RS) sobre a violência no mundo. Para Medeiros, o ser humano está regredindo, ao invés de evoluir com o desenvolvimento da tecnologia.

“Diante de um poder tão grande, nós ainda nos comportamos quase como seres irracionais em determinados momentos”, disse, questionando sobre o legado deixado para as futuras gerações.

e E (caminhão, trailer e ônibus sanfonado).

Na prática, a nova regra extingue a necessidade de carteira D para instrutores que ministram aulas práticas ou teóricas para candidatos à habilitação nas outras categorias (A, B e C).

REGRAS ATUAIS

Atualmente, a Lei 12.302/10, que regula a atividade de instrutor de trânsito, exige do profissional, em qualquer caso, habilitação por, no mínimo, dois anos na categoria B (condução de veículos) e por, pelo menos, um ano na categoria D. O projeto mantém a necessidade de o instrutor ter carteira B por pelo menos dois anos para lecionar em qualquer uma das categorias existentes.

Para Amin, a proposta corrige “um equívoco e uma desproporção” existente na lei em vigor, “sem prejuízo da qualidade do processo de formação de condutores, bem como da segurança do trânsito”.

TRAMITAÇÃO

O texto está apensado ao PL 7199/14 e segue para a apreciação, em caráter conclusivo, pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Empresários que estimularem uso de bicicletas poderão ter empréstimos subsidiados

Os empresários que desejarem adquirir bicicletas e construir bicicletários para seus funcionários poderão vir a receber empréstimos subsidiados com essa finalidade. É o que estabelece o Projeto de Lei do Senado (PLS) 317/2014, pronto para ser votado na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA).

De acordo com a proposta do então senador Fleury (DEM-GO), a União fica autorizada a conceder os empréstimos subsidiados por meio de operações intermediadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ou outra instituição financeira credenciada. Os empréstimos poderão ser pagos em até 10 anos, com três de carência, e custo financeiro equivalente à Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) ou sua eventual substituta, acrescida dos encargos do BNDES.

As bicicletas deverão ser destinadas, preferencialmente, ao uso comunitário dos trabalhadores e os bicicletários serão construídos dentro das sedes ou subsidiárias das empresas que pediram os empréstimos.

O relator na CMA, Senador Randolfe Rodrigues

Colombo sanciona lei que institui Semana Estadual “Todos Somos Pedestres”

O governador do Estado, Raimundo Colombo, sancionou a lei 16.581, que cria a Semana Estadual *Todos Somos Pedestres - Respeite a sua Própria Preferência*, a ser realizada, anualmente, na primeira semana do mês de maio.

Proposta pelo deputado Antonio Aguiar, a Semana tem como objetivos: conscientizar a população sobre a necessidade de respeitar o



Senador Fleury (DEM-GO)

(PSOL-AP), é favorável à proposta e citou experiências bem-sucedidas demonstrando a viabilidade de alternativas de deslocamento urbano que dispensam a motorização, como em São Paulo e Brasília, onde houve aumento da malha ciclovária e das estações de aluguel de bicicletas.

“A iniciativa contribui, a um só tempo, para a melhoria da saúde dos trabalhadores, para um trânsito mais digno e menos congestionado, para a redução dos índices de poluição das nossas cidades, para a diminuição do número de acidentes e para um meio ambiente urbano mais sadio e mais humano”, defendeu Randolfe em seu relatório.

Uma vez aprovada, a matéria segue para a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), onde recebe decisão terminativa.

pedestre e sua movimentação junto à faixa de travessia; esclarecer as consequências quando desrespeitada a sinalização; informar o correto comportamento do pedestre; e divulgar dicas de segurança para pedestres.

Desde a sanção da Lei, no último dia 15 de janeiro, a Semana passa a integrar o calendário oficial de eventos do Estado de Santa Catarina.

Saiba mais sobre os riscos de atropelamento em área escolar

Muitos estudantes do ensino fundamental já voltaram às aulas. Por isso, o Ministério da Saúde faz um alerta aos pais sobre os riscos de atropelamento nas áreas próximas às escolas.



De acordo com o ministério, mais de 600 crianças de zero a nove anos de idade morrem por ano no Brasil vítimas desse tipo de acidente.

A coordenadora geral de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde do Ministério da Saúde, Marta Silva, explica que os pais e responsáveis não devem deixar de acompanhar os filhos no momento da travessia. “Sempre que os pais ou responsáveis levarem a criança até a escola devem acompanhar a travessia da criança e essa travessia deve sempre ser feita na faixa de pedestre ou pelas calçadas. Orientamos também que não se pare em fila dupla. Isso aumenta o risco de acidentes envolvendo crianças. Quando os pais pararem o carro, também acompanhar a descida da criança do automóvel. Na prevenção dos atropelamentos com criança, alertamos os pais e responsáveis que eles têm que fazer a sua parte e proteger a criança, dentro do carro e fora do carro, de maneira segura.”

A agente administrativa, Cristiane Sales, têm dois filhos em idade escolar. Ela conta que as crianças já sabem sobre a importância de atravessar a rua com atenção. “Nós fomos até a faixa de pedestre, ensinamos e deixamos que eles fizessem sozinhos e ficamos observando. A gente orienta as crianças sempre a faixa de pedestre ou a passarela e antes de atravessar, dar o sinal levantando a mão, que é o sinal de vida, e esperar que todos os carros parem para que eles possam atravessar com segurança.”

Vem chuva? Confira se está na hora de trocar as palhetas do limpador

É preciso estar com o carro em ordem para enfrentar as chuvas fortes que chegam de repente nessa época do ano. E para dirigir com segurança, ter boa visibilidade é fundamental, o que está diretamente ligado com a eficiência das palhetas do limpador do para-brisa.

A pergunta é: você faz a manutenção desses itens do seu veículo ou sabe se está na hora de trocá-los? Se você é daqueles motoristas que precisam de uma ajuda, as dicas simples e eficientes do Cesvi vão deixar seu carro preparado para enfrentar qualquer tempestade.

A primeira coisa que você deve saber é que é possível identificar se está na hora de trocar as palhetas apenas fazendo uma inspeção visual. Caso encontre algum dos sinais abaixo, faça a substituição das palhetas.

- Riscos e faixas no para-brisa;
- Formação de névoa no para-brisa;
- Falhas na limpeza do para-brisa;
- Trepidação ou ruído;
- Borracha da palheta com fissuras;
- Borracha da palheta torcida;
- Borracha da palheta rasgada;
- Palheta levanta quando o carro está em alta velocidade.

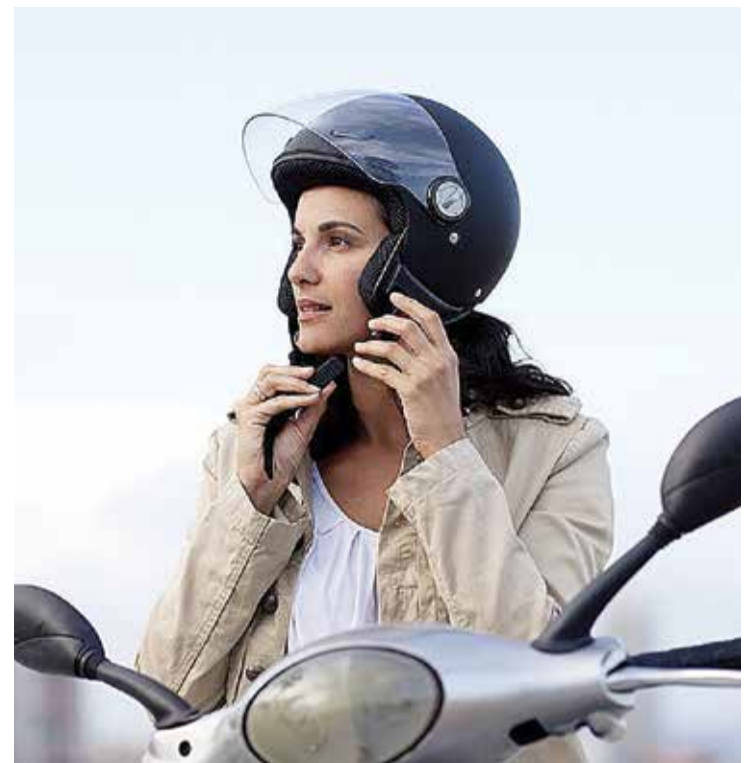
E quando o assunto é a vida útil das palhetas, o Cesvi informa a forma correta de cuidar delas.

Confira abaixo.

- Ao lavar o carro, passe um pano úmido (apenas com água) nas lâminas de borracha;
- Não use querosene na lavagem, nem produtos químicos, pois danificam a lâmina de borracha;
- Utilize aditivos que não ressequem a borracha e diminuam o atrito da palheta com o vidro.

Na hora de trocar a palheta, é comum surgir a dúvida de qual escolher já que existem diversos modelos no mercado. A orientação é para que se utilize a palheta descrita no manual do proprietário ou observe na embalagem do produto se ela é indicada para o seu veículo.

Vale frisar que palhetas duplas reduzem pela metade a vida útil do sistema do limpador de para-brisa. Caso seja a hora de fazer a troca, também confira a palheta vigia. E se após a substituição o defeito persistir, dê uma olhada na regulagem dos braços das palhetas.



Dicas para mulheres perderem o medo de PILOTAR MOTO

Pilotar exige atenção redobrada, mas as mulheres que dirigem bonito tiram de letra

a moto e errar quantas vezes for preciso.

MEDO DE DIRIGIR MOTO NO TRÂNSITO

Algumas mulheres têm medo de dirigir moto, mas não há o que temer. Apesar de exigir atenção redobrada no trânsito e uma dose extra de equilíbrio, andar sobre duas rodas não é um bicho de sete cabeças.

Muitos motociclistas têm medo de dirigir no trânsito. A imprudência ainda é grande e algumas pessoas se esquecem de sinalizar suas ações, o que pode causar um acidente grave, principalmente para quem tem o corpo como escudo. “Para se proteger é preciso colocar em prática a direção defensiva, em que você prevê uma situação de risco a partir do comportamento dos outros motoristas e prepara uma reação”, explica o instrutor.

O instrutor de trânsito Davi dos Santos explica que o primeiro passo para conseguir subir na moto e perder o medo de pilotar é bastante simples: andar de bicicleta. “Para dirigir moto tem que ter equilíbrio e o melhor lugar para treinar isso é na bicicleta. Muitas pessoas querem aprender a pilotar e nunca subiram em uma bike, então não vai dar certo”, explica.

Encarar o trânsito é a única forma de vencer o medo. Comece devagar, andando em baixa velocidade e sempre pelo lado direito. “Tem que estar atento a tudo, olhar o que está na frente e o que está distante ao mesmo tempo. Moto pode e deve andar no ‘espaço dos carros’. O corredor é só para os motociclistas mais habilidosos”, pondera. Vale ressaltar que apesar de não haver uma lei específica que proíba os motociclistas de trafegarem entre os carros, essa é uma conduta de risco que deve ser evitada, especialmente quando os automóveis estiverem em movimento. Respire fundo, siga essas dicas e encare o trânsito com determinação e bastante cuidado. (Informações do blog *De Carona Com Elas.*)

MEDO DE CAIR DA MOTO

De acordo com ele, cair da moto é um dos principais receios de quem está começando. Para vencê-lo é preciso treinar muito. “Quanto mais lenta a marcha, mais equilíbrio você precisa para se manter na moto. Por isso, esse é o melhor treino. Vá para uma rua tranquila e ande bem devagar”, explica. Aproveite o momento para testar a embreagem, aceleração e freio. Essa é a hora de sentir

Campanha contra violência no trânsito em site interativo



Para alertar sobre os perigos de combinar bebida e direção, a Ordem dos Advogados do Brasil em Minas Gerais (OAB-MG), por meio da Caixa de Assistência aos Advogados (CAA), lançou uma campanha que convida vítimas e parentes de vítimas a contarem como perderam seus entes queridos acidentados de trânsito.

Batizada como “O tempo não volta”, a campanha tem um site interativo, onde as pessoas podem deixar depoimentos em texto ou vídeo, e enviar fotos. A intenção é ajudar a diminuir a violência no trânsito. Quem quiser participar, pode acessar todas as mensagens (www.otempo-naovolta.com.br/).

NÃO FOI ACIDENTE

Um dos representantes do movimento “Não Foi Acidente”, Ava Gambel, compartilhou um depoimento na página, no qual conta sobre a perda de três amigos próximos em um acidente de trânsito. Sensibilizado com a dor de outras pessoas que também sofreram perdas por imprudência no trânsito, Gambel decidiu criar um movimento que pede mudanças na legislação e criminaliza a combinação entre álcool e direção. Ele teve ajuda de outras vítimas e parentes de vítimas para iniciar a Não Foi Acidente.

“Hoje quem mata no trânsito ou faz serviço socioeducativo ou paga em cesta básica”, diz Gambel. Segundo ele, atualmente, apenas 12 motoristas que cometeram crimes de trânsito sob efeito de álcool foram condenados a prisão e estão cumprindo pena.

Para conseguir levar o Projeto de Lei do movimento ao Congresso, foi organizado

uma petição, que já reuniu mais de 1 milhão de assinaturas. O PL conseguiu apoio e foi apresentado em 2013, pela deputada Keiko Ota, como PL 5568/2013. No entanto, como a Lei Seca já abarca algumas das questões que estão no projeto, ele está sendo alterado e deve ser apresentado na forma de substitutivo. A partir daí, precisará ser aprovado pelos deputados federais, pelo Senado e pela presidência.

Enquanto o substitutivo está sendo redigido, Gambel reforça o pedido para que as pessoas continuem assinando a petição, mesmo que o PL já tenha sido apresentado. “A petição é importante porque ela pressiona os deputados. Só pode assinar quem tem título de eleitor e quanto mais eleitores assinando, melhor”, explica. Quem quiser participar, (www.naofoiacidente.org/site/assine/).

Cinto de segurança: quem ama a vida usa sempre

Você usa o cinto de segurança quando está no banco traseiro de um veículo? Sabia que, de acordo com um estudo da Abramet, usar esse acessório pode diminuir em até 75% o risco de morte em casos de acidentes? Infelizmente, o cinto de segurança do banco de trás muitas vezes é esquecido.

De acordo com uma pesquisa da Agência de Transporte de São Paulo, divulgada em reportagem do Bom Dia Brasil, feita com 19 mil veículos em rodovias do estado, 53% dos passageiros do banco traseiro dos carros não utilizavam o cinto. Entre 2011 e 2014, 69% dos passageiros que estavam no banco de trás e que morreram em acidentes nas rodovias de São Paulo estavam sem o cinto.

Uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) promete trazer ainda mais segurança para os ocupantes dos carros: a partir de 2020, todos os veículos zero quilômetro deverão ter apenas o cinto de segurança de três pontos para



Com o intuito de melhorar as condições da mobilidade a pé e atender às necessidades de deslocamento de pessoas com deficiência, a ANTP criou, no final de 2014, a Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade. O grupo, presidido por Meli Malatesta, editora do blog Pé de Igualdade, se reúne mensalmente e já conta com representantes de diversas entidades ligadas à mobilidade urbana sustentável.

Os trabalhos contam com a participação ativa do superintendente da ANTP, Luiz Carlos Mantovani Néspoli, têm o apoio do sub-secretário adjunto da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, Tuca Munhoz, e a assessoria de Letícia Sabino (Sampapé) e Silvia Stuch (CorridaAmiga). O secretário-adjunto da Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência de São Paulo, Cid Torquato Junior, também está diretamente envolvido com o grupo.

A reunião realizada no dia 20 de fevereiro, contou com a presença do Mobilize Brasil e de diversos atores sociais, empresas e do poder

público, em busca de acessibilidade e mobilidade universal nas cidades brasileiras. Entre as entidades envolvidas nos trabalhos estão a Prefeitura de São José dos Campos; Prefeitura de São Paulo; Companhia de Engenharia de Tráfego (CET); Detran-SP; Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP); Conselho do Meio-Ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Cultura da Paz de Pinheiros (Cades-PI); Cidade Ativa; Corrida Amiga; Desenhe Sua Faixa; Sampapé; Pé de Igualdade e a rede latino-americana Ocara.

A partir destes encontros, o grupo já começou a definir as ações que irão nortear o trabalho, quais os temas que devem ser tratados em palestras e workshops além de criar uma rede colaborativa otimizando as experiências de cada entidade. As discussões vão da calçada aos cruzamentos; das travessias de pontes ao número de acidentes envolvendo pedestres; da acessibilidade à ocupação do espaço público, e abordam também os planos diretores e políticas públicas voltadas à mobilidade e acessibilidade

todos os ocupantes, não havendo mais os abdominais, inclusive no banco traseiro. O apoio de cabeça também será obrigatório em todos os assentos.

A lei atual determina que o cinto de três pontos seja utilizado pelos passageiros da frente e os laterais traseiros, por isso é

pouco comum que ele seja encontrado no assento central do banco de trás.

O cinto de segurança é um aliado importante na preservação da vida. Estando os ocupantes do veículo nos bancos da frente ou no banco de trás, todos devem usar o cinto.





CARTAS

DROGÔMETRO

“Caro Sr. Roberto Bentes,

Lendo o MONATRAN, interessei-me sobremaneira a coluna da segunda página ‘DROGÔMETRO’ da jornalista Ellen Bruehmueller, em vias de implantação na Inglaterra e País de Gales, e que sinto precisa ser importado para o Brasil, pois segundo nos consta os motoristas brasileiros (caminhoneiros) estão usando drogas para enfrentar suas jornadas de trabalho ao volante o que achamos muito preocupante. Sugiro venha ampliar o assunto no conceituado jornal MONATRAN.

ABS e obrigado pela oportunidade!”

**Eng. Edemar Martins - Fcppv
- DNIT (Florianópolis/SC)**

DUAS RODAS

“É triste a realidade apresentada pelo Doutor Ildo Rosa, com relação ao caos em duas rodas. Sem dúvida alguma é dramática a situação vivida pelos milhares de acidentados neste tipo de veículo, que costuma deixar sequelas permanentes e graves. Não bastasse o sofrimento das famílias, é preocupante o impacto na sociedade, seja pelos prejuízos causados ao já combalido Sistema Único de Saúde, seja pela perda substancial de uma mão-de-obra jovem e competente”.

Theo Miranda - Brasília/DF

EDITORIAL

“Venho ressaltar a indignação relatada no editorial da última edição do jornal O Monatran. Também sofri com o congestionamento causado pela falta de bom senso de motoristas que, por alguns litros de produto de limpeza, atravancaram a BR-101, sem se importar com o movimento da via e, o pior, sem terem sido chamados a atenção pelas autoridades competentes. Um absurdo!”

Alan Mendes - São José/SC

ABANDONADAS

“Como bem enfatizou o presidente do Monatran, Roberto Bentes, qualquer chefe de família sabe da importância da manutenção dentro de casa. Sendo assim, é inadmissível saber, que os órgãos responsáveis pela infraestrutura do Estado deixem passar despercebida a necessidade da manutenção nas duas únicas vias de ligação com a parte insular de Florianópolis. Será que eles estão aguardando o caos completo? Ou algum acidente de proporções nunca vistas na região? Esperamos que não.”

Jonas Prado - Florianópolis/SC

TURISMO

“Impressionantes os dados apresentados pelo articulista José Roberto Dias. Aliás, chega a ser vergonhoso constatar a mania que o nosso país tem de esconder seus problemas em baixo do tapete, em especial com relação ao turismo, violência e mobilidade, como foi abordado. Infelizmente, ano após ano, temos visto estrangeiros tornando-se vítimas da falta de informação. E o pior é que é sabido que para a mudança de uma situação, é fundamental a conscientização da existência do problema. Mas, do jeito que está, continuaremos a viver como se vivêssemos em um mundo de sonhos, em que nada precisa ser melhorado. Triste ilusão!”

Márcia Ostermayer - Joinville/SC

PONTES

Prezado Dr. Roberto Bentes,

Vi na TV uma reportagem sobre as PONTES ! Creio que poderemos ter um MEGA problema, se nossas autoridades não agirem com decisão e rapidez.

Nem dá para imaginar as consequências, se as pontes forem desativadas !

Poderíamos pensar em barcaças (como as da Cantareira, no Rio?) ? Para veículos mais pesados e passageiros avulsos?

Como despertar a letargia dos nossos maiores responsáveis?

Seja como for, haverá alguém que terá de tomar INICIATIVA!

As pontes, segundo a reportagem, estão , visivelmente, SE DESMANCHANDO!

Não quero dar uma de “pato a ganso”! Por isso, escrevi essa mensagem ao senhor, referência, quando trata-se do assunto (de mobilidade terrestre!).

Atenciosamente,

Luiz Carlos B. Bittencourt - Florianópolis

UNIFICAR

“Gostei de ver que, finalmente, foi sancionado o projeto de lei que unifica o licenciamento ambiental para obras públicas. É inadmissível a demora para se iniciar e concluir uma obra por conta da burocracia. Espero que a ideia seja copiada por todas as esferas da administração pública”.

Erik Farias - Blumenau/SC



Crescimento no número de ciclistas exige investimento em ciclovias

O uso das bicicletas como meio de transporte tem atraído mais adeptos a cada dia. O seu uso auxilia no conceito de mobilidade urbana e também como forma de inclusão social, de redução e eliminação de agentes poluentes e na melhoria da saúde da população. Porém, para inserção nos deslocamentos urbanos faz com que seja necessária uma abordagem dentro de um plano macro que preveja integração com os demais meios e modais.

Além disso, muitas ciclovias são construídas fora dos padrões de segurança estabelecidos. Para o diretor e especialista em trânsito da Perkons, Luiz Gustavo Campos, é necessário que as políticas públicas tratem adequadamente o tema, pois enquanto os gestores não considerarem transportes não motorizados como parte do sistema e com prioridade, não haverá melhora significativa. “Precisamos ter uma infraestrutura de cidade que diminua a necessidade de viagens motorizadas. Ainda é comum



vermos ciclovias com extensão limitada, com trechos que não se conectam, sem integração com os outros tipos de transportes e poucos (ou nenhum) estacionamentos seguros. Por isso, a importância de implantação de um sistema cicloviário integrado”, detalha.

A ciclovia, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), implica na segregação física do ciclista em relação ao tráfego motorizado. São indicadas para

avenidas e vias expressas, pois protegem o usuário da bicicleta da circulação rápida e intensa e podem ou não ter seu espaço compartilhado com pedestres. Para melhorar as ciclovias brasileiras é preciso sensibilizar o poder público e a sociedade para a importância do uso da bicicleta como mobilidade cotidiana, de acordo com a doutora em mobilidade não motorizada, consultora e professora, Maria Ermelina Malatesta.

Para o presidente do Clube dos Amigos da Bike, Sergio Augusto Affonso, quanto mais usadas forem as ciclovias mais elas serão melhoradas. Ele acredita que estamos no caminho correto ao investir em ciclovias e que se o poder público der continuidade aos projetos, em um futuro próximo, mais pessoas irão utilizar a bicicleta, melhorando o trânsito, o ar e a qualidade de vida, já que uma bicicleta a mais pode ser um carro a menos. “As ciclovias com certeza ajudam os ciclistas e diminuem os riscos de acidentes, pois pedalar em locais não delimitados é muito mais perigoso”, avalia.

Em São Paulo, o número de ciclistas cresceu 50% em um ano, de acordo com pesquisa Ibope. Os dados mostram que em 2014 a cidade conquistou 86,1 mil ciclistas. Em parte, o período coincide com a ampliação das ciclovias da capital paulista. Em 2013, o levantamento sinalizou que 174,1 mil pessoas utilizavam bicicletas como meio de transporte diário,

um ano depois o dado subiu para 261 mil.

Já em Curitiba, recentemente foi sancionada a lei nº 14.594, chamada de Lei da Bicicleta. A nova legislação institui a bicicleta como modal de transporte regular de interesse social na capital paranaense e determina que 5% das vias urbanas sejam destinadas a construção de vias para ciclistas.

Com a nova lei, a construção das ciclovias passa a seguir um padrão, que inclui, entre outros itens, mão única em cada faixa, no mesmo sentido dos carros; demarcação dos símbolos de bicicleta no pavimento no mesmo sentido da faixa; largura de pelo menos 1,5 metro para o ciclista pedalar com conforto; pavimento demarcado por contraste de cor de acordo com a orientação do Departamento Nacional de Trânsito; instalação de tachões bidirecionais na cor amarela para separar a ciclofaixa das ruas e avenidas. (Fonte: Perkons)



ESPAÇO LIVRE

Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior*

Acidente de trânsito e o custo para o país

O governo transita na contra mão, parece não perceber a conta a ser paga com os acidentes de trânsito pelo próprio governo, pela empresa, pela sociedade como um todo, além da brutal queda da produção brasileira.

Estamos perdendo vidas, nosso crescimento populacional caindo. Tudo nos leva crer que cairá a produção, arrecadação, investimentos e teremos dificuldades para pagar aposentados e pensionistas em curto prazo.

Precisamos acordar para o fato, as fatalidades e os sequelados no nosso trânsito, por completo abandono da classe política, causam prejuízos incalculáveis.

Reverendo dados da Previdência Social, vejo que praticamente um terço dos acidentes de trânsito foi caracterizado como acidente de trabalho. Enfermarias, salas de pronto socorro e UTIs dos hospitais públicos abarrotados de vítimas do trânsito. Serviços de fisioterapia, reabilitação saturados. Recursos humanos escassos para atendimento a essa população. Vagas hospitalares, agendamento de exames e consultas limitados.

Mas é coisa lógica, quem está na rua está trabalhando ou indo e vindo do trabalho. Precisamos entender que acidente de trabalho não é só aquele que ocorre dentro da empresa, mas também aquele que ocorre no deslocamento do trabalhador da porta de sua residência ao local de trabalho, assim como no retorno. Isso é chamado de acidente de trajeto e como tal, é também um acidente de trabalho. Além disso,

aqueles que são profissionais do volante e do guidão da motocicleta, quando no exercício da atividade sofrendo acidente será caracterizado como acidente de trabalho.

Com tudo isso, 252 mil cidadãos que estiveram envolvidos em acidentes de trânsito no ano de 2010 no nosso país, 94.789 receberam o Comunicado de Acidente de Trabalho (CAT), que foram registrados na Previdência Social.

O prejuízo causado à empresa e ao Estado é inestimável. Quantos incapacitados definitivamente estarão sendo sustentados pela sociedade? E no decorrer de tantos anos, milhares morreram ou se tornaram incapacitados definitivamente e que dependerão de todos nós para sua manutenção. Quantos já se encontram nessa situação?

Esse é outro lado do custo dos nossos acidentes.

A prevenção é a arma a ser usada, atuando na educação desde tenra idade até a fase adulta conseguindo dessa forma mudança radical da cultura com relação à mobilidade. Cursos de formação de condutores condizentes, com treinamentos e experimentos em pistas próprias. Isso é o básico necessário que não tenho dúvida reduzirá de maneira substancial os graves acidentes urbanos e rodoviários que são estampados diariamente nos jornais. Isolar veículos pesados dos leves, dimensionar pista que atenda aos veículos pesados que são ampliados a cada ano. Pavimentar e sinalizar vias fazendo manutenção. Mas não é só isso, fiscalização

e muitas severas em curto prazo teria caráter preventivo. Recolhimento da carteira nacional de habilitação e punições severas. Ainda, montadoras produzindo veículos mais resistentes ao impacto e com manutenção permanente, quando não realizada, estipular prazo de validade. E vai por aí, a prevenção multidisciplinar nos traria a um percentual bem diferente do que temos hoje.

O custeio do acidente, do tratamento, da pensão, do auxílio acidente de trabalho e doença ocupacional, a queda da produção, o aumento do custo de produção e tudo mais, terá um decréscimo acentuado.

E porque não se age nesses agentes causais? São múltiplos na verdade, mas há que se ter lideranças para imprimir força pluridimensional para conter esse absurdo que estamos a assistir.

O governo sabe o que fazer, não entendo porque não faz.

A parceria de governo, ministérios, uma força política, a colaboração e participação efetiva da classe empresarial e da sociedade levará esse país a sair do terceiro lugar no rank mundial de óbitos no trânsito. Vale lembrar que ocupa esse lugar contabilizando apenas os óbitos, mas se fossemos comparar com a frota de outros países, o Brasil estaria em primeiro lugar desse fatídico rank.

* Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET
www.abramet.org.br - dirceurodrigues@abramet.org.br

Os acidentes de trânsito serão a nova praga do mundo emergente

Os acidentes de trânsito estão a ponto de se converter na nova epidemia dos países pobres e em vias de desenvolvimento. Por isso, a Organização Mundial de Saúde (OMS) deu o alarme. Se não se fizer nada para frear a tendência, as mortes anuais nas vias de circulação dessas áreas do mundo chegarão a dois milhões em 2030, e os acidentes de trânsito se situarão no mesmo nível que as mortes por Aids, que é uma das principais causas de mortalidade no mundo em desenvolvimento. Os acidentes, além do mais, implicam num gasto público equivalente “a 2% do PIB dos países desenvolvidos e até 5% nos demais”, segundo Steve Lawson, da ONG britânica Programa de Qualificação Internacional das Estradas (iRAP, na sigla em inglês).

A mistura de infraestruturas inadequadas, carros velhos, falta

de educação para o trânsito e falta de leis adequadas está na origem dessas cifras. Os países em desenvolvimento possuem metade dos veículos existentes no mundo, mas concentram 80% dos 1,3 milhão de mortes por acidentes viários. A revista especializada *Ward's* calculou que em 2011 havia no mundo um bilhão de carros. Segundo o Banco Mundial, em 2010 – último ano com dados disponíveis –, nos países em desenvolvimento havia 121 carros para cada 1.000 habitantes, contra os 620,5 por cada 1.000 habitantes dos países ricos.

A situação poderia piorar com a prosperidade econômica e o conseqüente aumento da venda de automóveis, diz Michael Chippendale, portavoza da Associação Global para a Segurança Viária (GSRP, na sigla em inglês), uma ONG britânica: “Há uma clara correlação

entre a quantidade de veículos e o número de mortos”, explica. “Às vezes nem mesmo ter boas leis é suficiente. Na Romênia, há multas muito elevadas, mas ninguém persegue quem não as paga, razão pela qual acabam sendo inúteis”.

Em muitos países em desenvolvimento as cidades se expandem desordenadamente, de forma que a construção apressada de vias de circulação com muita frequência não inclui calçadas para os pedestres ou pistas para os veículos de duas rodas. Resultado: a metade das vítimas fatais em acidentes são pedestres, ciclistas e motoqueiros. Assim, enquanto na África, onde os pedestres representam 38% dos usuários das estradas, há em média 24 mortos em acidentes para cada 100.000 habitantes, na Europa, não passam de 10,3.

Na Venezuela, país com

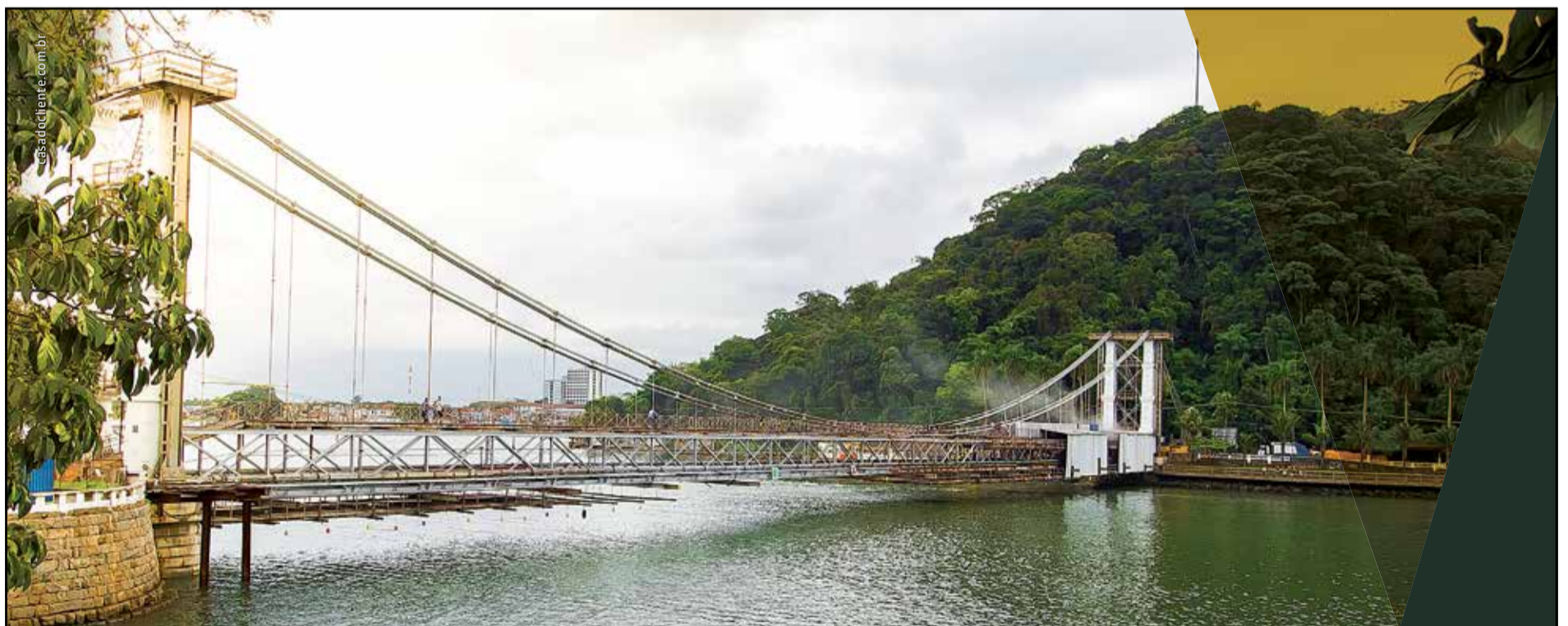
maior taxa de acidentes da América – e com uma das gasolinas mais baratas do mundo – morrem anualmente vítimas de desastres de trânsito 37 pessoas para cada 100.000 habitantes. As cifras são melhores no Chile e na Argentina, onde essa taxa de reduz a 12. “Mas são os únicos dois países, junto com a Colômbia, que têm uma agência autônoma para a segurança viária, com orçamento próprio”, afirma Jeanne Picard, presidenta da Federação Ibero-americana de Associações de Vítimas contra a Violência Viária.

Picard atribui o elevado número de mortes também às estratégias dos fabricantes de carros, “que economizam aproveitando as normas de segurança menos exigentes de muitos Estados. Nos países onde não há leis que obrigam a usar o cinto de segurança, como o México, os carros são entregues sem eles”.

AS CHAVES DO SUCESSO ESPANHOL

Em 2012, 1.903 pessoas perderam a vida na Espanha vítimas de acidentes de trânsito, a cifra mais baixa desde 1993 e menos da metade da registrada em 2006. “A reforma introduzida há oito anos (o sistema de pontuação na carteira de motorista) foi, sem dúvida, a chave dessa redução, mas não é a única causa”, explica *Ángel Aparicio*, professor titular de Transportes na Universidade Politécnica de Madri.

Aparicio destaca a capacidade de Pepe Navarro, diretor geral de Tráfego entre 2004 e 2012, de adaptar à Espanha sistemas de segurança viária que países como a Suécia implantaram nos anos oitenta, com a participação ativa da sociedade civil. Segundo a OMS, na Suécia morrem em desastres de trânsito três pessoas para cada 100.000 habitantes.



Restauração e reforma da Ponte Pênsil
São Vicente – São Paulo

O QUE FAZ UMA OBRA SER UM PATRIMÔNIO É SUA CAPACIDADE DE INTERLIGAR PASSADO E FUTURO COM SEGURANÇA E RESPONSABILIDADE.

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

www.concremat.com.br

CONCREJATO
obras especiais

Líder em obras
de restauração
e estrutura.