

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
ABRIL DE 2017
ANO 8 - Nº 88

RESPEITE A VIDA, DIRIJA COM ATENÇÃO!



maio amarelo
ATENÇÃO PELA VIDA
#AtençãoPelaVida



Em SC
DENATRAN
reitera
importância
de ações em
parceria para
um trânsito
mais seguro

Página 4

Florianópolis
Corredor
exclusivo
para *Rapidão*
começar a
sair do papel

Página 8

Duplicação da via que dá acesso ao novo Aeroporto Hercílio Luz deve ficar pronta em setembro de 2019, é o compromisso do governador Raimundo Colombo.

A empresa vencedora do leilão de concessão do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, a suíça Zürich Airport, apresentou seus planos de investimentos para Florianópolis ao governador Raimundo Colombo em audiência no dia 6 de abril. Na oportunidade, após ter conhecimento dos prazos apresentados pelos diretores da Zürich, Colombo assumiu o compromisso de entregar a rodovia de acesso duplicada até setembro de 2019. (Página 6)



Momento
Segurança
no Trânsito
alerta sobre
cansaço/sono
ao volante

Página 15

EDITORIAL

BRT: Agora vai?

Entra prefeito e sai prefeito e o tal BRT (Bus Rapid Transit ou Transporte Rápido por Ônibus) de Florianópolis não sai do papel. Aliás, a promessa é tão antiga, que nem é possível afirmar quem será o pai (ou mãe) da criança. Para aumentar a disputa, em 2015, o Governo do Estado também sugeriu o BRT como solução para a mobilidade da Grande Florianópolis. Como se isso fosse uma grande novidade.

De qualquer maneira, nos últimos anos, parece ter havido mesmo algum avanço para a concretização deste projeto. Ainda que o ritmo seja lento (devagar, quase parando),

foram angariados recursos para a construção do Anel Viário na região central de Florianópolis; a UFSC finalmente cedeu a área para duplicação da Rua Deputado Antônio Vieira e alguns metros do que será o tão sonhado corredor de ônibus já foram concluídos.

Esperamos sinceramente que o referido projeto alcance sucesso. Porém, é importante salientar que a solução para mobilidade da região metropolitana vai muito além desses corredores. É necessário um comprometimento muito maior por parte das autoridades constituídas e um engajamento de toda a sociedade.

De nada adiantará o

Sistema BRT concluído, se a população não optar por deixar o carro em casa e utilizar o transporte coletivo. Por outro lado, o BRT será apenas uma peça da engrenagem necessária para fazer fluir de fato a mobilidade da Grande Florianópolis.

Além da integração do próprio sistema de ônibus, é inevitável falar sobre a imprescindível implantação do transporte marítimo. Uma questão óbvia e simples de ser executada

mas que, ano após ano, tem sido ignorada pelos gestores públicos.

As desculpas são muitas. Falou-se até que “os atuais padrões de deslocamento e de ocupação urbana do território da Grande Florianópolis não concentram as demandas de viagem junto a rotas que o transporte marítimo pudesse atender”.

Para piorar, não se vê um projeto a longo prazo. Ninguém quer correr o risco de dividir as “glórias”

da solução da mobilidade com outro governante e o caos só aumenta. Enquanto isso, a população tenta, a sua maneira, resolver seus problemas de locomoção. O uso da motocicleta tem sido uma destas saídas, mas a verdade é que nossas vias também não estão preparadas para este incremento e o resultado tem sido ainda mais catastrófico.

E assim a vida segue, cheia de incertezas e uma esperança minguada.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O Monatran

Jornal do MONATRAN -
Movimento Nacional de Educação no Trânsito
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000
Fone: (48) 3223-4920 / 3204-9478
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.

ÓTIMA NOTÍCIA!

Dados do Departamento Estadual de Trânsito do Acre (Detran/AC) revelam que os índices de mortes de crianças e adolescentes menores de 14 anos chegaram a 0% em 2016. Para o diretor-geral do Detran, Pedro Longo, esse resultado demonstra o esforço do governo do Estado, por meio do Detran, em diminuir a violência no trânsito, investindo em projetos de educação, engenharia e fiscalização.

No ano passado, o Detran atingiu mais 235 mil pessoas com ações educativas em todo o estado. Ao longo do ano, foram realizadas 265 ações distribuídas em blitz educativas, abordagens, atendimentos em escolas e empresas com peças de teatro e palestras. Sem dúvida alguma, a educação é o caminho!

PARABÉNS MÁRCIA!



O Curso de Formação Permanente à Distância e Presencial de Ensino e Aprendizagem Significativa e Preventiva da Direção Veicular para instrutores, examinadores e centros de formação de condutores de Goiás, desenvolvido pela pesquisadora catarinense, Márcia Pontes, conquistou o terceiro lugar do Prêmio Detran/GO de Incentivo à Inovação, realizado em parceria com a Universidade Estadual de Goiás (UEG). O julgamento da segunda etapa da premiação foi realizado no último dia 17 de abril.



FLAGRANTE

Ao ritmo da viola de Almir Sater, o adesivo colado no parabrisa informa: “Ando devagar porque já tive pressa e acabei multada porque corri demais” - Sendo assim, a dica é DESACELARAR e colocar um sorriso no rosto, em prol da segurança viária.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



PROIBIDO VIRAR À ESQUERDA

Desde 2004, uma transportadora dos EUA chamada UPs proibiu os seus caminhões de virar à esquerda.

A explicação é clara. Converter à esquerda faz com que o condutor tenha de esperar que o semáforo ou os carros do sentido oposto deem uma oportunidade para cruzar. Além disso, torna também mais provável uma colisão entre veículos.

Com esta política, a transportadora afirma que economiza anualmente cerca de 38 milhões de litros de combustível, deixando também de lançar 20 mil toneladas de dióxido de carbono no meio ambiente. Além disso, permitiu aos condutores serem mais eficientes, já que, de acordo com os dados da empresa, entregam mais 350 mil pacotes do que anteriormente.

Exemplo a ser imitado

Neste mês de abril, o Distrito Federal celebrou os 20 anos de efetividade da faixa de pedestres em seu território. Um feito a ser comemorado pelo bom exemplo e, ao mesmo tempo, ser lamentado por ainda ser uma exceção no país.

Previstas no Código Nacional de Trânsito desde 1966, essas sinalizações para atravessar as ruas não eram respeitadas no Brasil. Depois de uma campanha que envolveu governo, imprensa e população, Brasília abraçou a causa em 1997 e deu um exemplo de cidadania que se mantém até hoje.

É lindo de ver! Não há quem não se impressione. Não há quem não se adapte. Motoristas e pedestres relacionando-se em total harmonia e conformidade com a legislação. Algo tão simples e ainda tão complexo.

Os “nativos” já possuem o hábito e quem vem de fora respeita. Mas por que parece ser tão difícil replicar esta boa prática no restante do país?

Enquanto a capital federal dá um show de cidadania (neste aspecto), a maioria das cidades brasileiras ainda vive o descaso para com o outro no trânsito. Os motoristas parecem se esquecer de que, em algum momento, também serão pedestres e muitos pedestres ainda insistem em “invadir” as ruas a seu bel prazer, ignorando as marcações da faixa.

Não bastasse a desordem, tal comportamento ainda resulta em milhares de mortes por atropelamento em todo o país. Uma realidade inconcebível e que precisa ser alterada o mais rápido possível.

A solução é óbvia! Mas exige envolvimento coletivo de gente disposta a abrir mão do seu individualismo. Embora todos tenham pressa e se sintam mais merecedores por “ganhar” tempo, no trânsito, o que deve imperar é o bom senso, misturado com uma alta dose de gentileza.

Os segundos que você “perde” ao esperar um pedestre atravessar na faixa, certamente serão recuperados quando você precisar cruzar uma rua a pé. Enquanto a segurança proporcionada pelo ato de atravessar no local certo pode ser crucial para a manutenção da vida.

Enfim, nosso desejo é que, em breve, possamos comemorar 20 anos de efetividade da faixa de pedestres no Brasil! Que este respeito e este senso de cidadania sejam a regra e não mais a exceção. E que muitas vidas sejam poupadas por uma atitude tão simples.

Parabéns Brasília! Parabéns Distrito Federal! Que o bom exemplo de seus moradores sejam uma inspiração para o restante do país no que diz respeito ao trânsito.



DETECTOR DE PEDESTRES

A Ford Europa anunciou uma tecnologia que permite ao veículo detectar pedestres mesmo em condições de pouca luz e evitar atropelamentos, acionando automaticamente os freios se necessário. O sistema funciona com o auxílio de uma câmera sofisticada e deve equipar os primeiros carros da marca ainda este ano, inicialmente no mercado europeu.

Como parte desse desenvolvimento, a empresa promoveu uma pesquisa para saber o que os motoristas temem ao dirigir à noite. A cegueira noturna ao volante e o receio de atropelar alguém foram as preocupações mais citadas.

Em SC, DENATRAN reitera importância de ações em parceria para um trânsito mais seguro

Com o objetivo de se inteirar das demandas relacionadas ao trânsito no estado de Santa Catarina, o diretor do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), do Ministério das Cidades, Elmer Vicenzi, esteve na sede do Departamento de Trânsito (DETRAN) de Santa Catarina, no dia 20 de março.

Elmer considerou fundamental a reunião com o diretor do órgão, Vanderlei Rosso e a equipe. “É necessário manter essa comunicação entre as entidades de trânsito que fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito (SNT)”, disse.

O DENATRAN tem como meta, na série de deslocamentos aos estados, evidenciar a transparência nas ações implementadas na área e reiterar o trabalho em parceria, que

contribui para um trânsito mais seguro.

Na reunião, o grupo abordou, entre outros assuntos, a emissão de documentos, o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF) e a integração ao RENAINF “Total”.

Por meio dessa ferramenta, até o dia 30 de abril, os órgãos e entidades executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal deverão integrar-se ao sistema que contemplará todas as penalidades, arrecadação e pontuações delas decorrentes, conforme a Resolução CONTRAN nº 637/2016.

SNE – Em relação à adesão ao Sistema Nacional de Notificação Eletrônica (SNE), O Detran catarinense já formalizou o procedimento. Porém, faltam detalhes técnicos



para a operacionalização.

“Este é um serviço que a população de Santa Catarina tem direito: um canal de comunicação mais eficiente com o cidadão, que possibilitará ao condutor infrator pagar multas com descontos de 40%, além de uma redução de custos, já que não será mais necessário os órgãos autuadores enviarem as notificações em papel para as residências”, observou o diretor do DENATRAN.

Segundo Elmer, “as noti-

ficações serão encaminhadas eletronicamente e vão permitir que o papel seja eliminado do processo, contribuindo para o incremento de ações de sustentabilidade”.

Itajaí – Ainda no dia 20, o diretor do DENATRAN firmou acordo com o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni para adesão ao Sistema de Notificação Eletrônica (SNE). A ferramenta permite o pagamento de multas com 40% de desconto. O município é um dos primeiros a integrar

ao Programa. Já as cidades de Balneário Camboriú, Brusque e Navegantes também manifestaram interesse.

Na ocasião, Elmer ressaltou que o foco do aplicativo é a conscientização do condutor e de seu comportamento no trânsito. “Muito mais do que arrecadar, o objetivo é conscientizar o motorista. A notificação mais rápida torna a penalidade mais eficiente, que pretende proporcionar um trânsito mais seguro”, explicou.

Bombinhas (SC) é o primeiro município do país a ter acesso à base de dados do DENATRAN

O diretor do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Elmer Vicenzi, esteve no município de Bombinhas, no dia 21 de março para solenidade de assinatura do termo de adesão. O sistema disponibilizará a base de dados do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), afim de notificar os veículos que entraram no município e viabilizar de forma efetiva a cobrança da Taxa de Preservação Ambiental (TPA).

“Esta iniciativa é uma forma de otimizar a gestão municipal, encurtar distâncias entre o poder público federal e o município. Apesar de estar a quilômetros de distancia, o poder público federal esta viabilizando, por meio do Ministério das Cidades, uma política publica municipal mais eficiente e transparente”, disse Elmer Vicenzi.

Segundo o diretor, as in-



formações disponibilizadas pelo sistema serão importantes para contribuir com o município em relação à necessidade de recursos na utilização para a defesa das riquezas ambientais da cidade, principal atrativo de visitantes. Ele resalta que todo processo de acesso a base de dados do DENATRAN é regulamentado pela Portaria 15/2016. Existe uma serie de requisitos técnicos que o mu-

nicipio de Bombinhas atende.

Cada tipo de acesso é estudado e analisado juridicamente. Tem que haver uma adequação ao código de trânsito, as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito e as portarias do Denatran. Cada pedido se diferencia em relação às suas especificidades e será analisado.

“O acesso à base de dados exige uma gestão madura e uma responsabilidade muito

grande, justamente para não haver desvios, acessos indevidos e destinar os dados especificamente para a finalidade. No caso de Bombinhas, a taxa ambiental”, explica o titular da Pasta.

Para ocorrer o registro dos veículos no município, foram instalados equipamentos semelhantes a radares, um sistema eletrônico de leitura de placas, que faz os registros das placas nas duas entradas da cidade. Não existem barreiras físicas, como as de um pedágio.

“Atualmente, o turista deve se dirigir a um ponto comercial cadastrado ou um ponto oficial de recolhimento da TPA ou ainda pagar antecipadamente, por meio do site da Prefeitura Municipal. A partir do momento que o Denatran disponibilizar a base de dados, o município poderá enviar para o visitante que não realizou as opções

acima, a notificação de cobrança para o endereço que o veículo está cadastrado”, explica Elmer.

Presenças - Também participaram da mesa, a prefeita de Bombinhas, Ana Paula da Silva (PDT); o vice, Paulo Henrique Dallago Müller (PTB); a vereadora, Márcia Pinheiro (PDT) e o diretor do Serpro, André de Cesero.

Sustentabilidade - Por ser considerado um dos municípios do litoral catarinense mais procurados por turistas, Bombinhas faz um trabalho conjunto de conscientização, focado na preservação da natureza e na qualidade de vida da população. Com isso, conta com a cobrança da Taxa de Preservação Ambiental (TPA) que, segundo o município não possui meios suficientes para prover sozinho o encargo de minimizar os impactos ao meio ambiente causados durante a alta temporada.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

FRATURA EXPOSTA

Os quatro últimos governos que se sucederam no poder, nada ou quase nada fizeram para impedir a batalha fratricida que acontece no trânsito brasileiro. Uma guerra sem fronteiras, sem inimigos declarados, que fere e mata muito mais que os conflitos declarados e os atentados terroristas.

Os políticos - em número alarmante - envolvidos nos escândalos de corrupção, não têm tempo, nem vontade política para se envolverem em um armistício pela paz no trânsito. Afinal, parte deles, está comprometida com a própria sorte. Ou, tramando uma próxima negociação que lhes garanta o poder, ou se defendendo de crimes já apontados, que juram de pés juntos nunca terem praticado

A desculpa por nada ter sido feito para humanizar o trânsito já está na ponta da língua: *existem outras urgentes prioridades para serem atendidas*. Falta-lhes sensibilidade e conhecimento para entender que a violência no trânsito com seu grande número de acidentados, com lesões permanentes ou não, é responsável entre outras coisas, pela crise na saúde pública brasileira.

Calam-se sobre as verbas pro-

venientes das multas de trânsito e sobre o que é feito com os recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito - Funset. Nada dizem, quando perguntados, sobre o desvio de finalidades do Fundo e, pior ainda, se esquivam quando são confrontados com a realidade de nossos hospitais públicos e com seus sucateados serviços de atendimento dos acidentados de trânsito.

A *Operação Fratura Exposta*, realizada recentemente pela Polícia Federal, que prendeu o ex-secretário de Saúde do Rio de Janeiro, Sérgio Côrtes, é um raio-X, de corpo inteiro, sobre a forma criminoso como alguns governantes tratam a grave questão dos acidentes de trânsito.

Importante salientar que o ex-secretário da saúde do presidiário Sérgio Cabral e ex-governador do Rio de Janeiro, foi acusado de fraude no Instituto Nacional de Traumatologia e Ortopedia - INTO, tradicional centro de tratamento de acidentados e importante aliado na luta pela Paz no Trânsito.

Segundo suspeita da PF, o esquema investigado pela Fratura Exposta teria causado prejuízo de ao menos R\$ 37 milhões. A polícia acusa que houve pagamento de propina, que

chegaria a 10% dos valores dos contratos. Ainda segundo a PF, cerca de 5% era repassado a Sérgio Cabral, e 2% era pago a Côrtes, o ex-secretário do Rio de Janeiro, a quem estava entregue a saúde da família carioca.

Para se ter uma ideia do que foi feito com o Brasil é só consultar os cálculos da *Associação Contas Abertas*, publicado pelo *G1*, e referente apenas aos desvios da Odebrecht. Com os R\$10,6 bilhões de propinas seria possível comprar 83.944 ambulâncias de resgate ou 55.257 ônibus escolares e construir, equipar e manter mais de 5.000 Unidades de Pronto Atendimento, entre outras coisas.

Certamente a luz vencerá as trevas e a Paz no Trânsito se fará nas vias brasileiras, mas isso depende de cada um de nós como condutores, pedestres e eleitores. Venceremos!!!

* 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 Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesusoc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, NAV, Two Flags Post - Publisher & Editor-in-Chief.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

- Art. 214.** Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado:
- I - que se encontre na faixa a ele destinada;
 - II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;
 - III - portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes.



Governo do Estado promete entregar duplicação do novo acesso ao Sul da Ilha até setembro de 2019

Julio Cavalheiro/Secom

O compromisso foi reafirmado durante a reunião com a Zürich Airport para tratar dos investimentos para o Aeroporto Hercílio Luz



A empresa vencedora do leilão de concessão do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, a suíça Zürich Airport apresentou seus planos de investimentos para Florianópolis ao governador Raimundo Colombo em audiência no dia 6 de abril. O contrato oficial da concessão será assinado no final de julho e a partir daí a empresa terá o prazo de 26 meses para concluir a primeira etapa de investimentos obrigatórios, o que inclui o novo terminal de passageiros. O Governo do Estado reafirmou o compromisso de antes desse prazo entregar a duplicação do novo acesso ao Sul da Ilha de Santa Catarina, que também beneficiará diretamente os usuários do aeroporto.

O vice-presidente da Zürich Airport, Balint Szentivanyi, afirmou que

a empresa projeta um investimento da ordem de R\$ 500 milhões na primeira etapa do contrato de concessão. Além do novo aeroporto, a empresa vai construir novos fingers (pontes de embarque que fazem a ligação entre o terminal e as aeronaves) e um novo estacionamento com 2,5 mil vagas, entre outras melhorias.

“Estamos muito satisfeitos com a vitória da Zürich Airport, uma empresa com credibilidade e tradição no setor. Agora vamos unir forças para trabalhar com segurança e agilidade para entregar o novo aeroporto e o novo acesso ao Sul da Ilha o mais rápido possível. Será um grande ganho para toda a comunidade de Florianópolis e também para a promoção do turismo catarinense, que já responde por 12% da nossa

economia”, destacou o governador Colombo.

O diretor de investimentos da Zürich Airport, Martin Fernandez, explicou que ainda será preciso um período de transição após a assinatura do contrato em julho e a expectativa da empresa é iniciar oficialmente a gestão do Aeroporto Internacional Hercílio Luz no dia 1º de janeiro de 2018. Também integraram a comitiva suíça, o diretor de operações internacionais, Martin Schmidli, e o diretor de engenharia, Thomas Mueller. Além da Suíça, a Zurich está presente em outros países e atua no Brasil desde 2014, participando da gestão do aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, Minas Gerais.

O secretário de Estado da Infraestrutura, Luiz Fernando Vampiro, par-

ticipou do encontro e detalhou o andamento das obras de duplicação do acesso ao aeroporto, que estão sendo executadas pelo governo catarinense. “Estamos trabalhando por lotes e pretendemos entregar, até o final deste ano, as primeiras etapas e também lançar o edital de licitação para o contorno viário, que complementa o complexo do novo acesso ao Sul da Ilha”, afirmou.

O primeiro lote da obra compreende duplicação de trecho de 3,55 quilômetros no Bairro Carianos, entre o trevo da Seta e o Estádio da Ressacada. O investimento do Governo do Estado é de R\$ 23,1 milhões. Também em andamento, o segundo lote abrange a duplicação de trecho de 6,48 quilômetros, entre o acesso à SC-405 e o terminal do aeroporto, no valor de R\$ 28,3 milhões. Estão em an-

damento, ainda, trabalhos complementares.

Para o contorno, a secretaria da Infraestrutura trabalha com duas opções: uma margeando o mangue, com as devidas proteções ambientais; e outra cortando área hoje ocupada por moradores, o que exigiria um investimento extra de R\$ 60 milhões para desapropriações. O secretário ressaltou que os recursos já estão assegurados, independentemente da opção a ser definida.

Reuniões entre equipes técnicas do Governo do Estado e da Zürich Airport já haviam sido realizadas no dia 5 de abril. O secretário da Infraestrutura informou que será criado um grupo de trabalho para garantir agilidade às obras e melhorias necessárias, o que envolve também ações da Casan e da Celesc na região.



ILDO ROSA*

O colapso ronda nossas cidades

A divulgação recente de dados referentes a algumas cidades brasileiras, no que diz respeito a presença do veículo individual, demonstram claramente que estamos na beira do caos.

A cidade de Florianópolis já atingiu a barreira dos 250 mil veículos, representando assim um alto custo social que poderia ser direcionado para outras atividades essenciais, mas acaba onerando o já combalido orçamento doméstico, corroído pela crise, pelo desemprego e pela própria incerteza.

Uma iniciativa cada vez mais necessária é a identificação por parte dos órgãos de trânsito, dos polos geradores de tráfego e contabiliza-los na intrincada matemática

da da mobilidade.

Iniciativas adotadas há pouco tempo, como a transferência do centro administrativo do Estado, para a SC 401, acabou afetando não só o entorno, mas a própria fluidez do trânsito advindo do norte da Ilha; também cada vez mais ocupado, nem sempre de forma ordenada e compatível com o plano diretor.

Outro dado divulgado e bastante preocupante é o que diz respeito ao fato de que em média, os veículos permanecem 95% do tempo estacionados na residência ou no ambiente de trabalho, o que em si já nos dá uma real dimensão do absurdo que ronda esse problema.

O atual plano diretor da capital

vem incluindo de forma cada vez mais significativa, uma melhor definição dos polos geradores como uma forma de diminuir as dificuldades surgidas a partir de novas ocupações.

O estímulo às novas centralidades, também é desejável visando acima de tudo traçar um cenário para o futuro mais favorável e possível.

* 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.

Se for viajar neste feriado, lembre-se: “Minha escolha faz a diferença”

Viagens noturnas requerem do condutor do veículo atenção quanto a visibilidade e que esteja descansado



Mais um feriado prolongado. Se deixou para viajar desta vez, não se esqueça que sua escolha faz a diferença. No trânsito, você pode escolher, ou não, usar o celular enquanto dirige, beber antes de pegar ao volante, não usar cinto de segurança, exceder o limite de velocidade estabelecido, o semáforo e demais sinalizações e, entre outros, a faixa de pedestres.

É importante saber, contudo, que, ao fazer a escolha errada você está sujeito a acidentes graves de trânsito, a perder a vida, a contrair invalidez permanente, a ferir-se gravemente. Mais que isso, você poderá tirar vidas, ferir gravemente ou causar invalidez nas pessoas que transporta em seu veículo ou nas outras com as quais compartilha as vias e as rodovias.

Se for viajar, é importante que o veículo esteja em perfeitas condições mecânicas, abastecido, com freios e faróis em dia, além de pneus e estepe calibrados e os equipamentos como macaco, chave de roda e triângulo de sinalização em boas condições.

No caso de a viagem ser à noite, para

fugir dos costumeiros congestionamentos, saiba que este horário apresenta algumas desvantagens, como a baixa visibilidade, que é um fator de risco para acidentes, e menor segurança. Lembre-se, ainda, que a visão periférica é reduzida durante a noite, assim como a capacidade de avaliar distâncias.

Viagens noturnas requerem ainda que o condutor do veículo esteja descansado. Portanto, procure dormir bem antes de iniciar a viagem. É aconselhável também conhecer bem o roteiro para ter ciência dos trechos que podem oferecer riscos e os que são seguros.

Se a viagem for longa, planeje as paradas que terá de fazer para descanso. Nunca pare no acostamento. Não é seguro, e você ainda corre o risco de provocar um acidente. Em grande parte das rodovias brasileiras existem postos de combustíveis em distâncias regulares nos quais é possível estacionar o veículo, comer, tomar um café e descansar. Há, ainda, os refúgios especialmente criados para paradas momentâneas, são mais seguros e pensados para este fim.

Iniciada construção de corredor exclusivo para “Rapidão”

A Prefeitura de Florianópolis iniciou no dia 27 de março as obras de construção do corredor exclusivo para o “Rapidão”, sistema de ônibus BRT, que faz parte da implantação do anel viário, tido como a maior intervenção de mobilidade urbana focada no transporte público coletivo da história da Capital. Por conta disso, o trânsito nas proximidades da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) passará por modificação temporária.

O primeiro segmento do sistema Rapidão será executado no entorno da UFSC. Mais precisamente na Avenida Professor Henrique da Silva Fontes, do início da Rua João Pio Duarte Silva, a principal via de acesso ao Córrego Grande, no trevo da Dona Benta, em direção ao trevo do Hospital Universitário (HU), numa extensão de 300 metros. O pavimento da via será de concreto. Durante o período de realização destas obras pelo consórcio Alves Ribeiro/Conpesa, que devem durar cerca de dois meses, as faixas próximas ao canteiro, nos dois sentidos das pistas, serão interditadas. Ou seja, o trânsito ficará limitado a duas das três faixas de cada via, do sentido Trindade-Centro, e vice-versa.

Tais obras integram o primeiro trecho de implantação do anel viário em volta do Maciço do Morro da Cruz, no valor de R\$ 37 milhões, que conta com financiamento da Caixa Econômica Federal (CEF), através do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). Este primeiro trecho, que vai dos 300 metros à frente do trevo da Dona Benta até a entrada do Terminal de Integração do Centro (TICEN), via Pantanal, terá 7 km de extensão.

Paralelamente, as obras de drenagem e terraplenagem no quilômetro que vai do trevo da Dona Benta à Eletrosul, em área já cedida pela UFSC à Prefeitura, onde, futuramente, será feita nova pista que contempla o anel viário, deve ganhar mais força de



trabalho nos próximos dias para acelerar a obra.

O ANEL VIÁRIO

Para a execução de todo o anel viário, serão investidos R\$ 162 milhões oriundos de financiamento com a CEF. Ao todo, serão 17 quilômetros de sistema “Rapidão” com estações centrais, ladeado de uma pista com duas faixas nos dois sentidos, bem como de passeio e ciclovia - os quais serão revitalizados e implantados nos locais onde não houver, além de novas interseções nas interferências com o sistema viário local. O projeto do segundo e último trecho de implantação do anel viário deve ser encaminhado à CEF nas próximas semanas para análise e liberação de recursos visando a abertura de licitação para contratação da empresa executora.

O anel viário vai percorrer oito vias principais de cinco bairros da cidade. São elas:

- Av. Professor Henrique da Silva Fontes / Trindade
- Rua Deputado Antônio Edu Vieira / Pantanal
- Av. Prefeito Waldemar Vieira / Saco dos Limões
- Av. Gustavo Richard / Centro
- Av. Paulo Fontes / Centro
- Av. Osvaldo Rodrigues Cabral / Centro
- Av. Jornalista Rubens de Arruda Ramos / Centro
- Av. Governador Irineu Bornhausen / Agronômica

Prefeitura assina convênio com Waze para auxiliar na gestão do trânsito

Florianópolis é a terceira cidade do Brasil a implantar a plataforma

No dia 20 de março, a Prefeitura Municipal de Florianópolis iniciou treinamento com o aplicativo Waze para participar do programa Waze para Municipalidades. O município é o terceiro do Brasil e primeiro da região Sul a aderir a plataforma. Rio de Janeiro e São Paulo também utilizam o aplicativo. Após a implantação, será possível

publicar informações oficiais no Waze como obras, bloqueios de vias, mudanças no trânsito, entre outras, e também identificar com rapidez ocorrências no trânsito ou nas vias (acidentes, semáforos com problemas, buracos, etc.). O Waze é um dos maiores aplicativos do mundo de trânsito e navegação para celular. Utilizando informação de maneira colaborativa, através dos próprios usuários, ele oferece as melhores rotas e informações sobre

congestionamentos, problemas nas vias, entre outros dados. Segundo o prefeito Gean Loureiro, essa parceria está pautada em uma das premissas da gestão que é inovação. “Precisamos cada vez mais usar a tecnologia que está a nossa disposição para ganharmos em agilidade e sermos mais eficientes, principalmente no trânsito. Ainda temos muito para evoluir, mas essa já é um início do que ainda pretendemos inserir na cidade”, explica Gean.

Foto/divulgação: Cristiano Andujar



Programa Volvo de Segurança no Trânsito: 30 anos de mobilização pela vida

O ano de 2017 marca os 30 anos do Programa Volvo de Segurança no Trânsito - PVST, que nasceu com o objetivo de mobilizar a sociedade para a redução do número e da severidade dos acidentes de trânsito. O PVST realizou seminários; produziu campanhas e vídeos; desenvolveu cursos de direção segura para motoristas profissionais; influenciou pessoas, empresas de transporte, escolas e, até, cidades e governos pela causa. A história mostra que os ganhos até aqui valeram os esforços. Mas há ainda muita estrada para rodar.

O programa nasceu em 1987 como uma contribuição à sociedade brasileira para marcar os 10 anos da Volvo no Brasil. Inicialmente chamado de Programa Volvo de Segurança nas Estradas, passou em 1989 a Programa Volvo de Segurança no Trânsito. Iniciativa de uma marca que, além de ser reconhecida pela inovação e por produzir veículos de alta tecnologia e qualidade, também é líder mundial em segurança. Os desafios para tratar do tema de forma a mudar o comportamento de uma sociedade acostumada a conviver com altos índices de acidentes eram imensos.

Enquanto no Brasil, o tema começava a entrar na pauta, na Suécia essa é uma preocupação de longa data. “Em 1927, os fundadores do Grupo Volvo, já anunciavam a sua preocupação com a segurança ao afirmar que “veículos são feitos para transportar pessoas. Por isso, o princípio básico para todo o trabalho, do desenvolvimento à produção, deve ser sempre a segurança”, conta **Carlos Ogliari**, vice-presidente de RH e Assuntos Corporativos do Grupo Volvo América Latina.

Com isso em mente, a Volvo do Brasil foi além de seu compromisso de produzir os veículos mais seguros do mercado e lançou o Programa Volvo de Segurança no Trânsito. O programa lançou mão de uma premissa da empresa que diz: se somos parte do problema, também somos parte da solução.

O Programa Volvo de Segurança no Trânsito é a ação mais duradoura

de mobilização da sociedade em benefício de um trânsito mais seguro já realizada em toda a história da indústria brasileira. “O programa surgiu em uma época que os acidentes eram considerados uma fatalidade, tragédias inevitáveis do trânsito de um país de terceiro mundo, que tinha causas mais



J. Pedro Corrêa, Roberto Bentes de Sá e Ildo Rosa.



urgentes com as quais se ocupar. Já naquela década, o PVST foi determinante para a mudança dessa visão ao mostrar que os acidentes devem ser tratados como ocorrências inaceitáveis”, destaca **J. Pedro Corrêa**, idealizador e hoje consultor do PVST.

O ano de 1986 havia sido o pior ano da história brasileira, registrando 27.300 mortes no trânsito. Porém, havia um consenso geral dos órgãos públicos de que o número de mortes era o dobro. Assim, passou-se a usar o número de 50 mil mortos e cerca de 350 mil feridos para chamar a atenção da sociedade,

surgindo a definição de que o trânsito brasileiro era igual a uma guerra do Vietnã por ano. “Com essa conta em mãos, o PVST passou a contar com o envolvimento das empresas e dos meios de comunicação. E o mais importante, não só o número de envolvidos nessa causa, mas a forma de olhar para o trânsito mudou decisivamente”, destaca **J. Pedro**.

Tanto é verdade que, em 1990, o programa realizou uma pesquisa nacional de opinião pública que revelou um dado impressionante: em razão das atividades do PVST, como simpósios, debates, campanhas, palestras, prêmio e newsletters, milhares de brasileiros informaram ter ouvido pela primeira vez a expressão “segurança no trânsito”.

Entre as primeiras ações do PVST está o lançamento do Prêmio Volvo de Segurança que, em sua primeira edição, contou com 256 trabalhos inscritos em três categorias: Geral, Motoristas Profissionais e Jornalistas. Os vencedores em cada categoria recebiam troféus e uma viagem à Suécia para conhecer seu sistema de trânsito, reconhecido como um dos mais seguros do mundo. Nestas três décadas, foram promovidas 18 edições do Prêmio Volvo, que teve mais de 6000 trabalhos inscritos e 250 vencedores. O PVST também participou e realizou mais de 400 eventos, entre seminários e fóruns nacionais e regionais, além de programas de educação de trânsito para o ensino médio, motoristas profissionais e patrocínio de livros e manuais sobre o tema.

O PVST também atuou na conscientização de motoristas sobre a importância de adotar o cinto de segurança, uma vez que pesquisas internacionais mostravam que o simples uso do cinto é capaz de reduzir em até 50% as fatalidades dos acidentes. Em 1989, o uso do cinto tornou-se obrigatório por artigo específico do Código de Trânsito Brasileiro.

“Se a Volvo foi visionária ao lançar o PVST naquela época, foi também coerente e exemplar ao manter o seu

propósito durante todo esse tempo, mesmo em momentos difíceis e até críticos, como os de crise político-econômica do País. Os desafios, claro, foram mudando ao longo dos anos, assim como a visão da sociedade em relação ao tema segurança no trânsito”, argumenta **Solange Fusco**, diretora de Comunicação Corporativa do Grupo Volvo América Latina.

Dentro desta proposta de evolução, em 2013, o PVST mudou o foco de atuação e alinhou suas ações à nova visão de segurança do Grupo Volvo: o Zero Acidentes, que tem como ideal de futuro zero acidentes envolvendo os veículos da marca. Com essa meta no horizonte, o programa passou a atuar com maior ênfase na disseminação da cultura de segurança no setor de transporte comercial. “Assim como em 1987 fomos ousados ao lançar o programa, o Zero Acidentes é uma meta bastante ousada e desafiadora. Porém, as mudanças são conquistadas a partir de grandes desafios e esse também tem ganhado toda a nossa atenção”, destaca **Solange Fusco**.

Apesar de toda a conscientização e mobilização da sociedade para uma postura proativa diante de uma realidade que poderia ser mudada, ainda há muito por fazer. “O Programa Volvo de Segurança no Trânsito vai continuar ampliando sua atuação na busca de soluções. Até porque estamos em plena Década Mundial de Segurança no Trânsito, instituída para o período de 2011 a 2020 pela Organização das Nações Unidas (ONU) e Organização Mundial da Saúde (OMS), com o objetivo de reduzir em 50% o número de mortes causadas por acidentes de trânsito. E, para nós, enquanto pudermos salvar uma vida, nossas ações continuarão a valer a pena”, afirma **Ogliari**.

Já com esse foco no Zero Acidentes, em 2016, por meio de patrocínio cultural da Volvo e Ministério da Cultura, foi inaugurado em Curitiba o Memorial da Segurança do Transporte no Brasil, único espaço dedicado ao tema na América Latina.



Lei paraense sobre transporte intermunicipal de passageiros em lotações é tema de ADI

O procurador-geral da República, Rodrigo Janot, ajuizou no Supremo Tribunal Federal (STF) a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5677, com pedido de liminar, contra a Lei 8.027/2014, do Estado do Pará, que dispõe sobre transporte intermunicipal de passageiros em veículos de aluguel na modalidade lotação de pequeno porte. Para o procurador-geral, ao regulamentar matéria de trânsito e transporte, a lei estadual usurpou competência legislativa privativa da União. A relatora da ação é a ministra Rosa Weber.

Segundo a ADI, a lei paraense conceitua institutos, regulamenta normas de exploração local do serviço, estabelece funções dos motoristas e dispõe sobre o plano de distribuição de pontos de embarque e desembarque, entre outras considerações. A norma também prevê que o transporte em questão constitui serviço de interesse público e sua execução se dará mediante prévia autorização do poder público estadual.

Janot frisa que a matéria é de competência privativa da União, nos termos do artigo 22, incisos IX e XI, da Constituição Federal, uma vez que a competência para legislar sobre trânsito e transporte não se insere na competência concorrente. Alega que o STF possui entendimento pacificado



Ministra Rosa Weber

sobre esse assunto e em diversas oportunidades se manifestou pela inconstitucionalidade formal de normas estaduais que disponham sobre a matéria.

Conforme a ADI, a União legislou sobre as normas aplicáveis a qualquer veículo nacional ou estrangeiro quando editou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e delegou ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a prerrogativa de estabelecer normas regulamentares sobre as regras do código. “Não podem os estados dispor sobre matéria já regulamentada pela União em sua competência legislativa privativa nem se pretender substituir ao Contran”, ressaltou. Assim, a ação pede a concessão da medida cautelar a fim de suspender a eficácia da norma questionada e, no mérito, requer a procedência do pedido, para declarar a inconstitucionalidade da lei paraense.

Quarta Turma reconhece dano moral coletivo em infidelidade de bandeira praticada por posto de combustível

Em decisão unânime, a Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) reconheceu a ocorrência de dano moral coletivo causado aos consumidores de Cuiabá por um posto de gasolina, em decorrência de propaganda enganosa e concorrência desleal.

De acordo com o Ministério Público, o posto ostentava uma marca comercial, mas adquiria e vendia produtos de outras distribuidoras de combustível, “sem que o consumidor fosse de tal fato devidamente avisado e, muito provavelmente, sem que o preço cobrado do destinatário final refletisse o valor menor de compra”. A prática é conhecida como infidelidade de bandeira.

O Tribunal de Justiça de Mato Grosso (TJMT) rejeitou o pedido de indenização por danos morais coletivos sob o fundamento de que “o suposto incômodo decorrente da venda de combustível de outras bandeiras não implica necessariamente risco de dano moral à coletividade, mas apenas a reparação de prejuízos a interesses individuais homogêneos”.

Valores constitucionais

No STJ, o entendimento foi outro. Para o relator, ministro Luis Felipe Salomão, o objetivo da ação civil pública não visou o ressarcimento de eventuais



Ministro Luis Felipe Salomão

danos causados àqueles que adquiriram o combustível, mas sim a proteção de valores constitucionais, como o princípio da defesa do consumidor, da confiança, da boa-fé, da transparência e da equidade nas relações de consumo.

“Sobressai a difícil (senão impossível) tarefa de indenização dos consumidores que acreditaram na oferta viciada e, em detrimento de sua liberdade de escolha, efetuaram a compra do produto de origem diversa daquela objeto da expectativa criada pelo revendedor do combustível”, afirmou o ministro.

Dano presumido

Segundo Salomão, é possível o reconhecimento do dano moral coletivo in re ipsa, ou seja, presumido a partir da

constatação da existência do fato.

“A meu juízo, a infidelidade de bandeira constitui prática comercial intolerável, consubstanciando, além de infração administrativa, conduta tipificada como crime à luz do código consumerista (entre outros), motivo pelo qual a condenação do ofensor ao pagamento de indenização por dano extrapatrimonial coletivo é medida de rigor, a fim de evitar a banalização do ato reprovável e inibir a ocorrência de novas lesões à coletividade”, concluiu Salomão.

O valor indenizatório por danos morais coletivos foi fixado em R\$ 20 mil, a serem revertidos ao fundo previsto no artigo 13 da Lei 7.347/85.

LEGISLATIVO



Projeto estabelece limite de um salário mínimo para multas de trânsito

Tramita na Câmara dos Deputados proposta que estipula o salário mínimo como parâmetro e limitador para a fixação dos valores das multas de trânsito. Segundo o texto, o valor das multas será no mínimo igual a um décimo do salário mínimo e no máximo igual a um salário mínimo. Mesmo o agravamento do valor da multa, a depender da infração, respeitará o

valor máximo de um salário mínimo.

A medida está prevista no Projeto de Lei 5269/16, do deputado Goulart (PSD-SP), que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). A lei atual estabelece valores específicos em reais para cada tipo de multa, conforme sua gravidade.

Segundo Goulart, o objetivo é proteger o cidadão da “indústria das multas”. “Não se trata de mecanismo

para se vincular os reajustes das multas de trânsito aos reajustes do salário mínimo, mas da estipulação de requisitos e parâmetros para a fixação de valores”, explica.

EFEITO SUSPENSIVO

O projeto estabelece ainda que o recurso apresentado pelo motorista para questionar a multa terá efeito suspensivo até seu julgamento definitivo. Hoje a lei determina

que o recurso não tem efeito suspensivo, e Goulart argumenta que o projeto busca garantir “o direito do contraditório, da presunção de inocência e da ampla defesa”.

TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Projeto obriga cartórios a notificarem transferências de propriedade de veículos

A Câmara analisa Projeto de Lei (PL 7163/17) que obriga os cartórios a notificarem os Departamentos de Trânsito (Detrans) da transferência de propriedade de veículos.

Pela proposta, os cartórios deverão informar num prazo máximo de 30 dias a venda do veículo através do reconhecimento das firmas do vendedor e do comprador, no Certificado de Registro de Veículo (CRV).

A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), que atualmente prevê em seu artigo 134 que a notificação deve ser feita pelo proprietário que vendeu o veículo.

DESBUROCRATIZAR

O autor da proposta, deputado Carlos Manato (SD-ES), afirmou que o objetivo é desburocratizar o processo de transferência de veículos junto aos Detrans.

“Na hora que você vai no cartório e faz o documento de compra e venda, imediatamente

você transfere para esse cartório essa condição”, destaca o parlamentar.

“O cartório então tem 30 dias para entregar ao Detran esse documento. Fazer online para o Detran, dizendo que houve essas transferências. A partir daquele momento que você fizer no cartório, você já tira sua responsabilidade”, acrescenta.

EFICÁCIA

Para Carlos Manato, essa medida vai tornar o sistema de conferência de propriedade veicular muito mais eficaz, diminuindo as reclamações e recursos administrativos e judiciais relacionados a multas ou outros problemas com veículos já vendidos.

TRAMITAÇÃO

A proposta está pensada ao PL 3920/08, que tramita com outros 48 projetos que pretendem modificar o Código de Trânsito Brasileiro e cujo parecer está pronto para ser votado pelo Plenário.

Comissão aprova nova classificação para carteira de habilitação de motociclistas

A Comissão de Viação e Transportes aprovou projeto de lei (PL 3245/15), do deputado Ronaldo Fonseca (Pros-DF), que classifica a carteira de habilitação dos motociclistas de acordo com a cilindrada da moto.

A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) e recebeu parecer favorável do relator, deputado Gonzaga Patriota (PSB-PE). A nova versão traz alguns ajustes no texto original, como determinar que a nova classificação não prejudicará os motociclistas já habilitados ou em processo de habilitação quando a lei entrar em vigor.

NOVA DIVISÃO

A categoria A, de motociclistas, será dividida em três subcategorias: A1, categoria genérica, para condutor de ciclomotor (veículo motorizado de duas ou três rodas); A2, para condutor de moto de até 300 cilindradas;

e A3, para condutor de moto de até 700 cilindradas.

Independentemente da subcategoria, a formação do condutor deverá incluir curso de direção em circuito fechado, anterior à prática em via pública.

Caberá ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentar a lei e definir os exames que serão feitos em cada subcategoria.

Patriota disse que a proposta tem dois méritos. Primeiro, impede que candidatos à habilitação façam o teste em uma motocicleta de potência inferior à que usará no dia a dia. Depois, permite dosar o teste de habilitação ao veículo que será usado pelo condutor.

TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo e ainda será analisado agora na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Regulamentação de aplicativos de transporte é atribuída a municípios

O Plenário da Câmara dos Deputados aprovou no dia 4 de abril o Projeto de Lei 5587/16, que remete aos municípios e ao Distrito Federal a regulamentação do serviço de transporte individual remunerado por meio de aplicativos, mas lista algumas exigências, como licença e placa vermelha. A matéria será enviada ao Senado.

O texto aprovado é um substitutivo do deputado Daniel Coelho (PSDB-PE) ao projeto original, de autoria do deputado Carlos Zarattini (PT-SP) e outros. Entretanto, com a aprovação de dois destaques do PT, o texto foi modificado em pontos importantes.

Inicialmente, o substitutivo de Coelho definia o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros como atividade de natureza privada. Um destaque, aprovado por 226 votos a 182, retirou do texto esse trecho. Em razão da interpretação, se o projeto virar lei, o serviço passa a ser de natureza pública, embora a expressão não conste expressamente da definição dada ao serviço.

Para Zarattini, que é líder do PT, manter os aplicativos como Uber e Cabify como um serviço privado tiraria o poder de regulamentação das prefeituras. “Se a intenção é que as prefeituras regulem este serviço, nós não podemos concordar que se coloque no texto que é uma atividade de natureza privada. Atividade de transporte individual de passageiro, para ser controlada pelas prefeituras, tem de ter caráter público”, disse o deputado.

O serviço de táxi é considerado um serviço público, que requer outorga do poder público.

Já o relator Daniel Coelho disse que tornar os aplicativos um serviço público terá como consequência imediata a sua extinção. “Até que o município regulamente, o sistema de aplicativos está inviabilizado. É transformar o sistema de aplicativo privado em táxi, que é tudo o que ninguém quer, porque cria tumulto”, afirmou.

REQUISITOS

Outro destaque do PT foi aprovado por 215 votos a 163, especificando que o motorista do serviço de transporte individual por meio de aplicativos terá de cumprir mais exigências que as estipuladas no substitutivo.

O destaque aprovado impõe idade máxima para os veículos; a necessidade de autorização específica emitida pelo poder público municipal quanto ao local da prestação do serviço dentro do município; e certificado de registro de veículo em nome do motorista (com ou sem fidúcia) e placa vermelha.

Outros pontos que já constavam do substitutivo permanecem. O motorista terá de ter carteira categoria B ou superior com informação de que exerce atividade remunerada e seu veículo precisará atender às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público. Entretanto, diferentemente do que previa o substitutivo, o certificado de registro (CRLV) não poderá ser emitido por município integrante de área conurbada interestadual.

Foi retirada ainda a exigência de compartilhamento com o município das informações do motorista cadastrado na empresa do aplicativo.

SEGURO E TRIBUTOS

De acordo com o texto que será enviado ao Senado, os municípios terão de seguir três diretrizes na regulamentação do serviço, que será exclusiva das cidades, às quais caberá ainda a fiscalização.

A regulamentação deverá prever a efetiva cobrança de tributos municipais pela prestação dos serviços; a exigência de seguro de acidentes pessoais de passageiros (APP) e de seguro obrigatório de veículos (DPVAT); e a exigência de o motorista inscrever-se como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

Será considerado ilegal o transporte remunerado privado individual que não seguir os requisitos previstos na futura lei e na regulamentação municipal.

Veja atitudes que além de serem infrações de trânsito representam falta de espírito cidadão

Com o passar dos anos, crescimento dos grupos, sofisticação e modernização das relações humanas, as sociedades acabaram organizando e padronizando normas de conduta, em função de preservar valores sociais. O conjunto de valores preservados por uma sociedade em benefício dos seus componentes chama-se bem comum.

Apesar do cidadão ter vários direitos numa sociedade, em nome do bem comum, ele deve cumprir com os deveres de reconhecer o direito das demais pessoas e acatar as normas impostas pela coletividade.

Existem várias atitudes, no trânsito, que além de serem infrações, não respeitam o bem comum da coletividade. Geralmente esses atos são praticados por condutores, aos quais cabe maior parte de responsabilidade na segurança do trânsito.

O Portal do Trânsito lista agora essas atitudes que além de infração, representam falta de cidadania no trânsito.

Não dar passagem ou preferência para veículos com luzes intermitentes e sirenes ligadas

De acordo com o CTB, quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário. Quem não der passagem a esse tipo de veículo, além de colocar em risco o processo de salvamento de uma possível vítima, está cometendo uma infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47, e sete pontos na CNH.

Não reduzir ao ultrapassar ciclista

Além de infração de trânsito e falta de respeito para com o outro usuário, essa infração de trânsito

representa um grande perigo, pois os ciclistas são mais frágeis e vulneráveis. E o mais importante, esse usuário têm a preferência sobre os demais veículos automotores. De acordo com o Art.220 do CTB, essa é uma infração grave, com multa de R\$ 195,23 e cinco pontos na CNH.

Jogar lixo pela janela

Poucos sabem que isso, além de falta de educação, é infração prevista no artigo 172 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). De acordo com a lei, "atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias" é infração média. A multa, portanto, é de R\$ 130,16 e o motorista ou o proprietário do veículo recebe quatro pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) - vale lembrar que o documento de quem atinge 20 pontos é suspenso.

Deixar de remover o veículo, em acidentes sem vítimas

Ninguém gosta de tráfego intenso, congestionamento e veículos atrapalhando a fluidez do trânsito. Por esse motivo, quando ocorre um acidente sem vítima, o primeiro passo é avaliar a situação para que sejam preservados os direitos e cumpram-se os deveres de cada envolvido. Depois disso, é obrigatória a retirada da via dos carros envolvidos na colisão. Deixar o veículo, envolvido em acidente sem vítima, no local da batida, obstruindo a circulação, constitui infração média, com multa de R\$ 130,16.

Uso inadequado da buzina

A vida agitada, os congestionamentos, o aumento considerável de carros nas vias, enfim, esses elementos fizeram com que muitas pessoas passassem a utilizar a buzina exageradamente. Essa atitude além de irritar os



demais usuários, chegando a causar conflitos, pode acabar em multa e perda de pontos na carteira. Buzinar quando o trânsito está engarrafado é considerado um uso indevido, passível de punição. A infração é considerada leve, com multa de R\$ 88,38 e três pontos na CNH.

Também são consideradas infrações de trânsito: buzinar de modo prolongado, usar a buzina entre às 22h e 6h ou em locais e horários proibidos pela sinalização.

Arremessar água ou detritos sobre pedestres e veículos

Dirigir em dias de chuva requer muitos cuidados e exige do condutor muita atenção. Além de todo cuidado com a segurança, é preciso que ficar atento aos pedestres na calçada. Arremessar água naqueles que estão na calçada, não é só falta de respeito, mas é também uma infração de trânsito considerada média. A multa, nesses casos, é de R\$ 130,16, com o acréscimo de quatro pontos na CNH.

Estacionar nas vagas destinadas às pessoas com deficiência ou idosos

Muitos condutores ainda não respeitam essa regra e colocam a individualidade acima do bem comum. O respeito às vagas deveria ser uma atitude comum de todos os motoristas, porém não é isso que vemos nas ruas. De acordo com o Art.181 do CTB, estacionar nessas vagas sem possuir credencial é infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47 e sete pontos na CNH.

Estacionar em entrada e saída de veículo

Você já passou por essa situação? Querer entrar ou sair de casa e ter um veículo estacionado em

frente ao seu portão? Pois é, apesar de parecer absurda, essa cena ainda é muito comum pelas ruas do país. Os órgãos de trânsito tentam fazer a sua parte, mas a grande questão é a cultura da população. Não respeitar o direito do outro, nesse caso, além de ser infração de trânsito média é um ato grave de falta de cidadania. A multa, para esses casos, é de R\$ 130,16, e acréscimo de 4 pontos na CNH.

Usando a luz alta para ofuscar

De acordo com o CTB a luz alta é um fecho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo. É utilizada à noite em estradas sem iluminação. O condutor deve estar atento a mudar para a luz baixa sempre que encontrar outros veículos vindos em sentido contrário e mesmo à frente, para não causar o ofuscamento pelo retrovisor. Se infringir essa regra estará, além de colocando em risco a segurança do trânsito, cometendo uma infração grave, com multa de R\$ 195,23.

Parar nos cruzamentos

A cena é comum. Motoristas parados obstruindo cruzamentos. A infração é recorrente nos horários de maior movimento das vias de grandes cidades. Na pressa de aproveitar um semáforo aberto ou uma passagem de cruzamento, muitos motoristas param no meio das "Caixas Amarelas", ou "Marcação de área de conflito", como designa o Código de Trânsito Brasileiro e atrapalham ainda mais a fluidez do trânsito. Além de prejudicar a fluidez do trânsito, os motoristas que não respeitam esta regra estão cometendo uma infração média, com multa de R\$ 130,16 e acréscimo de quatro pontos no prontuário da CNH. (Fonte: Portal do Trânsito)

Detran/PR oferece bicicletário para motoristas que tiveram carteira de habilitação suspensa

Mesmo com a carteira de habilitação suspensa ou cassada, muitos motoristas insistem em dirigir. No primeiro bimestre de 2017, somente na capital do Estado, 252 condutores foram notificados por cometerem tal infração. Para conscientizar os infratores e incentivar novos comportamentos, o Detran oferece, desde o dia 30 de março, um bicicletário na sede do Tarumã, em Curitiba.

“Quando o motorista insiste em dirigir com CNH irregular, além de mostrar desrespeito à legislação, perde a oportunidade de rever alguns comportamentos que podem oferecer riscos para si e para a sociedade. Entendemos que



oferecer o bicicletário é uma forma de conscientizar os infratores e ainda despertar o interesse pelo transporte alternativo”, diz o diretor-geral do Detran, Marcos Traad.

A iniciativa do Detran surgiu como reação à Operação Teimoso, promovida no ano passado pelo Batalhão de Polícia de Trânsito, que flagrou 32 moto-

ristas que estavam dirigindo seus veículos ao saírem do curso de reciclagem, em Curitiba.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, dirigir com a CNH ou Permissão para Dirigir suspensa ou cassada é uma infração gravíssima e gera sete pontos na carteira de habilitação. A multa é de R\$ 1.467,35 e ainda prevê apreensão do veículo.

Secretaria de Planejamento discute plano de concessão de rodovias com Polícia Militar Rodoviária

A concessão de algumas rodovias estaduais será integrada às rodovias federais. O grupo de estudo do Governo do Estado, formado por técnicos da Secretaria de Estado do Planejamento e SC Parcerias com assessoramento do Deinfra, recebeu no dia 20 de abril, sugestões da Polícia Militar Rodoviária de itens que devem constar no contrato de concessão.

Algumas estradas estaduais, ainda em análise, entrarão na concessão federal para terem o mesmo investimento do que as BRs. É o caso, por exemplo, da Rodovia do Arroz (SC-108) e da Serra Dona Francisca (SC-418) que estão no entorno da BR-280 cuja concessão está prevista para 2018. A Polícia Rodoviária fará um diagnóstico das condições de sinalização, iluminação e das necessidades dessas estradas estaduais.

“A concessão das rodovias é a alternativa reconhecida mundialmente como a solução para manter as estradas com alto padrão. Não vamos federalizar as SCs, mas garantir a manutenção e qualidade delas. O Governo do Estado investiu R\$ 4

bilhões em duplicação, restauração e construção de novas estradas pelo Pacto por Santa Catarina”, destacou o secretário de Estado do Planejamento Murilo Flores.

Os estudos do Ministério dos Transportes, resultado de uma Proposta de Manifestação de Interesse (PMI), abrangem também a BR-101 sul, BR-470 no Vale do Itajaí, BR-282 no Planalto, Meio-Oeste e Extremo Oeste. As análises incluem estudos de tráfego, de engenharia, ambientais e econômico-financeiros, além de Programa de Manutenção Periódica e Conservação, Programa de Investimento (Melhorias e Ampliação de Capacidade, modelo operacional e Programa de Exploração da Rodovia – PER.

RODOVIAS ESTADUAIS

Com apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o grupo de trabalho do Governo do Estado fez um diagnóstico da malha rodoviária de Santa Catarina. Até o final do ano, o estudo vai indicar a melhor alternativa para viabilizar a conservação das rodovias.

ESPAÇO LIVRE

Ricardo Simões*



No trânsito, informação demais não é um problema

Sair de um ponto e chegar a outro. Essa é uma das definições mais primitivas, porém realistas, do trânsito. Ao longo desse caminho, informações são geradas continuamente e o acesso a grande parte delas está ao alcance de qualquer pessoa. O curioso é que, mesmo acessíveis, elas parecem permanecer ignoradas pelos gestores urbanos. Ironicamente, talvez recaia justamente sobre elas a possibilidade de tornar o trânsito menos caótico.

Existem aplicativos que permitem a alteração de rotas, inclusive variando modais e horários preferenciais, e os que calculam os custos de determinado trajeto. Há ainda aqueles que fornecem um retrato abrangente das condições de trânsito em tempo real. Os recursos são tantos quanto a capacidade criativa permitir, e fazer uso de ao menos um deles é quase uma una-

nimidade na era da informação.

Quanto maior a adesão a redes colaborativas como essas, mais ricas, precisas e confiáveis são as informações compartilhadas. O resultado não poderia ser outro: deslocamentos mais eficientes. Entender a dinâmica desse ciclo concede aos aplicativos o posto de potenciais transformadores do trânsito, já que são capazes de alterar o comportamento do condutor. Se os benefícios de percorrer determinado trajeto de ônibus e deixar o carro para trás forem nítidos ao motorista, aumentam as chances da escolha dele ser essa. Isso nada mais é do que a mudança de hábito provocada pela disseminação de informação.

Por outro lado, na mesma medida em que podem promover a economia de tempo e dinheiro, esses aplicativos também podem ser um convite à negligência – e

talvez seja esse o temor dos gestores de trânsito. O Waze, uma das mais conhecidas plataformas colaborativas de trânsito do mundo, disponibiliza trajetos mais rápidos, mas também permite que o motorista burle a fiscalização, se inclinado a este tipo de conduta. Tão arriscado quanto o uso inadequado do aplicativo, porém, é ignorar o poder que ele tem. Cabe aos gestores, portanto, conhecer e aproveitar essas tecnologias a seu favor, sem deixar de cumprir seu papel fiscalizador.

Com acesso aos dados que alimentam as redes colaborativas desses aplicativos, o gestor pode tanto projetar o trânsito de maneira mais organizada, quanto prever ações que coíbam o motorista de escapar da fiscalização.

É possível, por exemplo, estabelecer pontos estratégicos para as blitzes com base nas rotas uti-

lizadas, justamente, para desviar da principal delas. A parceria com as empresas que desenvolvem aplicativos é uma solução ainda incipiente, apesar de extremamente frutífera nesse sentido.

Desenvolver e possibilitar alternativas vantajosas aos usuários e à própria organização da cidade, indo além da tecnologia em si, é outro caminho a ser percorrido para melhorar a mobilidade urbana. Incentivar a adoção da bicicleta para percorrer trajetos diários a partir do desconto no IPVA, por exemplo.

Afinal, quem não quer encontrar alternativas viáveis, econômicas e que tragam praticidade ao trânsito e mais qualidade de vida?

* Gerente de produtos da Perkons e membro da Comissão de Estudos de ITS da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT)



CARTAS

FOLIA DA MORTE

Achava que era só eu que pensava da mesma forma. Todo o feriado é o mesmo esquema. Quantas mortes no trânsito. Isso não pode ser normal! Isso tem que parar! A vida das pessoas não pode ser medida por números de mortes, mas por pessoas salvas. Eu particularmente evito viajar neste período, mas queria ter tranquilidade um dia para sair da garagem em segurança.

José Antônio – São Paulo/SP

GOOGLE MAPS

O Google mais uma vez inova. No passado eles lançaram outros serviços que muitos achavam impossível ser interessante. Mas, por exemplo, quem nunca conferiu um endereço pelo Street View? Essa inovação com vagas para estacionamento fará parte do nosso dia a dia em breve, pode anotar.

Guimarães Pádua – São José/SC

DIA PARA FAMÍLIA

Excelente ideia essa de fechar uma das pistas da Beira-Mar para atividades recreativas. O exemplo citado, Rio de Janeiro, foi ótimo. Eu particularmente já estive praticando a famosa “corridinha” na avenida Atlântica e é uma experiência única porque dá tranquilidade e incentiva a alegria em nosso coração. Que Floripa copie esse modelo de recreação.

Anita Souza – Florianópolis/SC

Multa para Estrangeiros

Se existe multa, que ela seja aplicada também para os estrangeiros. Quando vamos para o exterior é cheio de regras e quando outros visitam nosso país a aplicação deve ser a mesma. A facilidade de usar o cartão de crédito agora para pagar as multas será uma desculpa a menos para motoristas inconscientes serem mais respeitadores. Chega de desculpinha que “não dá para pagar multa de outro país”.

Hamilton Teixeira – Campo Grande/MS

ATRASO

Realmente estamos atrasados em nosso Código de Trânsito Brasileiro senhor José Roberto Dias. Excelente seu pensamento. Mas algo que o senhor comentou no início do seu texto me chamou uma atenção extra. Corrupção e trânsito. São intimamente ligados e um é o reflexo do outro. Reclamamos tanto dos políticos, mas somos os primeiros a furar fila ou dirigir pelo acostamento.

Daniele Bonfim – Florianópolis/SC

BAFÔMETRO

Muita boa a reportagem. Acredita que tenho uma tia que um dia quase que não me deixou sair de casa porque ela tinha colocado muito vinagre na salada? “Os policiais vão te pegar no bafômetro”, ela dizia. Eu nunca acreditei nisso e esse esclarecimento sobre os mitos do teste de álcool no sangue foi muito útil. Vou até mostrar pra minha tia.

Pedro André - Rio de Janeiro/RJ

BOATOS

Esses boatos de internet estão cansando. Agora tem esse que a CNH será permitida para pessoas a partir dos 16 anos. Já recebi duas vezes isso. Capaz que vou acreditar em mensagem de Whatsapp! Sempre que lermos alguma afirmação como essa, devemos verificar nos meios de comunicação de credibilidade, como o Monatran.

Hellen Machado – Brasília/DF

MOBILIDADE

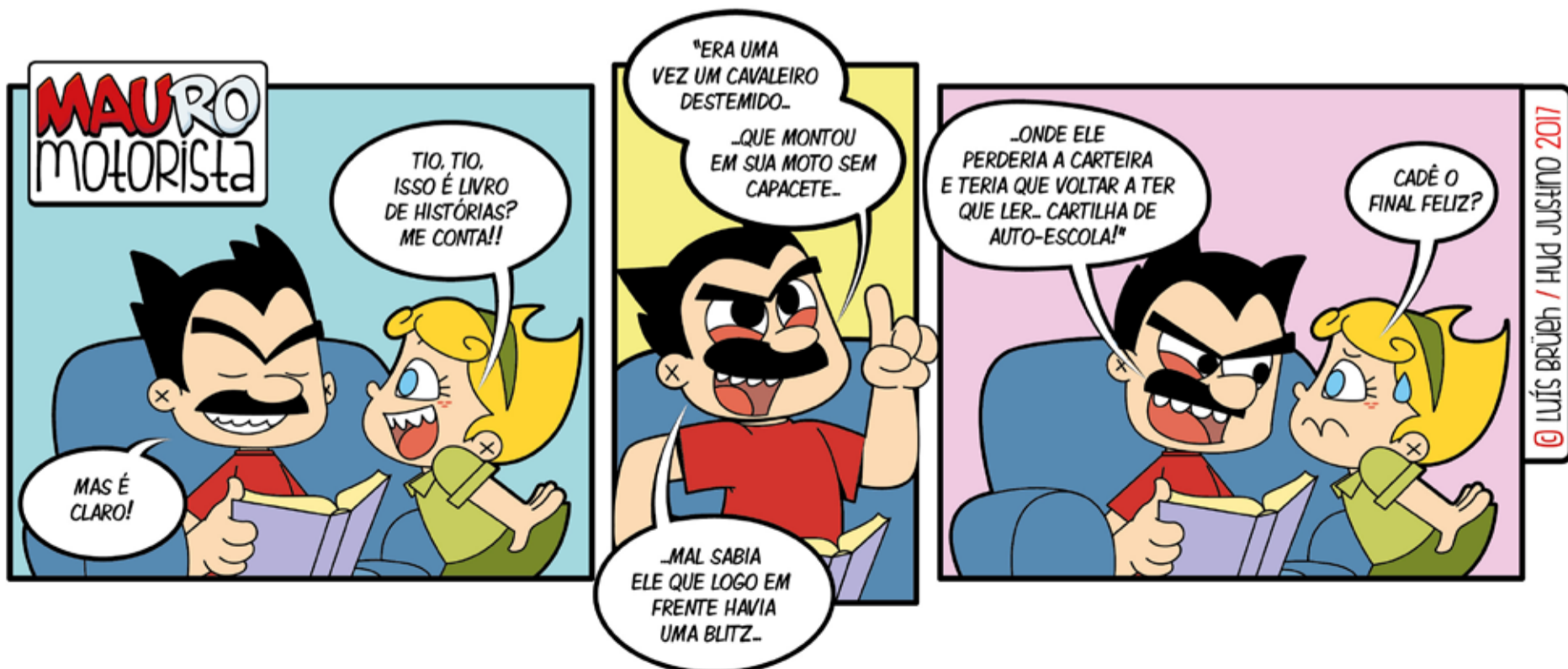
A prioridade no transporte individual é evidente. Não temos um incentivo real para usar os coletivos. Incentivo que digo são condições dignas, conforto e horários. Assino embaixo senhor Ildo. Queria tanto economizar, mas os órgãos competentes não ajudam. Somente quando tivermos investimentos reais no transporte coletivo é que teremos mais espaço nas estradas e pouparemos muitas vidas no trânsito.

Emanuel Seferino – São José/SC

COMPORTAMENTO

“Nunca sente remorso dos erros e absurdos cometidos”. Essa frase é um resumo que devemos levar não somente para o trânsito, mas para todos os aspectos da vida doutor Dirceu. Hoje só vemos esses motoristas com problemas psicológicos nas estradas e que fazem do carro uma arma. É uma doença que precisa ser tratada. E logo, antes que mais pessoas percam a vida.

Melchi Silva – Barra Velha/SC





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Desenvolvimento urbano e mobilidade

É incompatível a relação do desenvolvimento humano, urbano, automotivo e mobilidade nos grandes centros. Vias bastante comprometidas por falta de manutenção, que datam de construções antigas, mal planejadas e que hoje não atendem à demanda. Calçadas e guias que deixam os mais frágeis expostos a máquinas extremamente perigosas. Estreitas, irregulares, com desníveis, buracos, rebaixamentos concorrendo para o acidente na caminhada do pedestre. Isso propicia o avanço de um veículo comprometendo aquele que se desloca a pé e que muitas vezes tem que caminhar pelo asfalto.

Cresce a indústria automotiva, a modernização faz implementar e ampliar dimensões de veículos. Caminhões, carretas, coletivos gigantes passam a ocupar pistas inadequadas. Surgem os “bitrem, tritrem” tão logo novos modelos estarão transitando por aí. Avenidas, rodovias e ruas com pistas que não acompanham o crescimento das máquinas. Espaços mínimos entre um e outro não permitem manobras para desviar de obstáculos acabando por se tocarem advindo o acidente. Plano Piloto amplia o mercado imobiliário mantendo as vias de acesso de anos atrás, sobem prédios de múl-

tiplos andares, um colado ao outro, chegam lojas comerciais trazendo maior população e quantidade de veículos. Plano urbanístico não projetado nos leva a crer que o interesse econômico supera a qualidade de vida, o bem-estar social e tranquilidade.

A violência no trânsito é consequência dessa falta de planejamento e interesse comercial. Quando falamos em violência no trânsito estamos a falar da lentidão, engarrafamento, tensão, estresse, agressão física e gestual, horas perdidas e compromissos não honrados. Ocorre ainda agressão ao meio ambiente produzindo “Efeito Estufa”, “Chuva ácida”, Aquecimento Global e comprometendo o ecossistema. Tudo isso levando a doenças, conflitos, distúrbios comportamentais, mortes e sequelas. Esse comprometimento leva a óbito 43 mil cidadãos e 360 mil incapacidades temporárias e definitivas para trabalho necessitando cuidados especiais e permanentes. Como se tudo isso não bastasse, conhecendo estudos científicos que mostram causas de acidentes onde a velocidade é dominante, onde o cidadão não tem como hábito o respeito as regras de trânsito e as autoridades passam ao “achismo”. Deliberam absurdos. A velo-

cidade precisa ser reduzida porque a cinemática do trauma mostra que quanto maior a velocidade mais graves são as lesões dos ocupantes. Não lembram que a chegada de um politraumatizado do trânsito num pronto socorro tem custo elevado, que inclui interrupção do trânsito, assistência pré-hospitalar, transporte terrestre ou aéreo, policiamento e ações de homens da CET. Devo citar estudo realizado na Inglaterra (Transport Traffic Britânico) para mostrar consequências da velocidade. Com 32 Km/h produz 5% de óbitos, 65% de lesionados e 30% de ilesos, com 48 Km/h produz 45% de óbitos, 50% de lesionados e 5% sobrevivem e com 64 Km/h leva a óbito 85% e 15% lesionados.

Dados envolvendo vias comprometidas, veículos cada vez maiores e velozes, pistas estreitas esburacadas, calçadas impróprias com piso irregular, mercado imobiliário crescendo, plano urbanístico sem ascensão tudo concorrendo para dificultar a mobilidade. Precisamos de atitudes drásticas para atingirmos mobilidade segura.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET)

Momento Segurança no Trânsito alerta sobre cansaço/sono ao volante

Dirigir quando se está cansado ou com sono é um dos fatores de risco no trânsito. Partindo desta constatação o programa Momento Segurança no Trânsito oferece algumas orientações, aos condutores de veículos, para uma direção segura, já que o sono e o cansaço são tão nocivos e trazem aos motoristas consequências tão graves como dirigir sob o efeito do álcool.

O quadro ressalta, entre outras orientações, que o condutor consciente deve

dormir bem e estar descansado quando pegar ao volante. No caso de a viagem ser longa, maior do que 4 horas, por exemplo, o motorista deve fazer paradas de até 10 minutos a cada 150km rodados. Nessas pausas, tomar um café e lavar o rosto é aconselhável.

Em viagens longas deve haver, também, cuidado com a alimentação. Evitar frituras, comidas gordurosas e molhos fortes são decisões adequadas. Se for

este seu caso, prefira se alimentar com frutas, verduras, legumes e cereais. E, após a alimentação, espere até meia hora antes de voltar a pegar o volante.

Nos feriados prolongados – nos quais são comuns os congestionamentos nas rodovias – o condutor deve estar preparado para evitar o estresse e fadiga, decorrentes da demora. Nesse caso, deve parar por pelo menos 15 minutos para descanso a cada hora e meia ou duas horas viajadas.



ESTADO EMOCIONAL alterado aumenta em quase dez vezes risco de colisões no trânsito

Motoristas, motociclistas, pedestres, passageiros e ciclistas estão no trânsito se deslocando para diferentes destinos e com objetivos igualmente diversos: retorno do trabalho, ida a um compromisso importante ou apenas a passeio. Porém, todos se deparam com situações estressantes, como sinfonia de buzinas, congestionamentos e desrespeito às leis de trânsito. Não raro, esse ambiente democrático torna-se hostil e se revela ideal para a troca de afrontas entre os usuários. Para que acidentes não agravem esse cenário, manter a paciência e a calma são determinantes. Conforme estudo inédito do Instituto de Transportes da Virginia Tech, associadas à direção, raiva, agitação e tristeza aumentam em quase dez vezes os riscos de colisões. Para entender em que momento dirigir passou a ser encarado como um ato estres-

sante, a Perkons ouviu alguns especialistas.

Antropólogo e professor da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), Bernardo Conde enxerga o trânsito brasileiro como um retrato de traços culturais específicos, como a hipervalorização da emoção. “As pessoas manifestam suas vontades individuais também em espaços públicos, como o trânsito, onde o esperado é se agir com a razão. Por isso sorrimos ao pedir vez a outro motorista, pois assim, demonstramos emoção. Da mesma forma, agimos emocionalmente quando ao invés de nos planejarmos para sair uma hora antes para percorrer determinado trecho, saímos com atraso de 30 minutos e a mesma expectativa. O resultado é a frustração e, por consequência, o estresse”, elucida. Segundo ele, as oscilações de humor também

respingam nas interações entre os usuários, que, em sua maioria, se tratam com distanciamento. “Somos um povo muito cordial e solidário com o que nos comove, mas não com os desconhecidos, como é o caso do motorista ao lado”, completa.

Conforme Conde, mesmo em meio ao sentimento de intolerância generalizada que se alastrou pelo país nos últimos tempos, a falta de gentileza no trânsito não se originou na contemporaneidade, mas veio se consolidando há décadas. “O trânsito está mais caótico e nós menos tolerantes. O estresse traz consequências e agora, com mais informação e divulgação do que acontece no dia a dia, a sensação é de que tudo está pior. Não se pensa no bem comum. Não consigo perceber que sou tanto quem tem pressa dentro do ônibus, como quem está no

ponto raivoso com o motorista que não parou”, analisa.

Dominar as próprias emoções pode garantir um trânsito harmonioso

Apesar de decisiva, a abordagem emocional do trânsito ainda é recente. “Estamos predispostos a reagir de maneira agressiva em situações desconfortáveis e embora essa tendência não seja exclusividade do trânsito, costuma ser transportada para ele com frequência. O perigo é o carro ser visto como válvula de escape, mesmo sendo uma arma”, ressalva o vice-presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), Mauro Gil.

Perceber o trânsito como um espaço democrático, compartilhado e que exige respeito e reciprocidade é, para Gil, o primeiro passo para impedir que as emoções aflorem de maneira nociva. “As pessoas pensam

que ditam as regras do trânsito, quando, na verdade, o que acontece é o contrário. Se não houver esse discernimento, os acidentes continuarão a ocorrer. É preciso refletir e questionar as próprias condutas”, aconselha.

Recomendações como essas são a premissa básica do Programa de Educação Emocional no Trânsito (PEET), dirigido pelo educador de trânsito Rodrigo Ramalho. “Ter domínio do próprio comportamento e relacionar-se com mais inteligência emocional é um passo importante para o sucesso na vida pessoal, profissional e também no trânsito”, salienta. Para equalizar as emoções e evitar que o estresse interfira na saúde física e mental, ele orienta o desenvolvimento da empatia, o controle da raiva e a aplicação de técnicas de comunicação positiva. (Fonte: Perkons)

ESTRADAS | PONTES | VIADUTOS | PORTOS | AEROPORTOS

Concrejato, líder do segmento de recuperação e reforço de estruturas.

www.concrejato.com.br


CONCREJATO
obras especiais