

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - AGOSTO DE 2016 - ANO 7 - Nº 80



POKÉMON GO



Brincadeira que pode virar tragédia



Não bastasse toda a fragilidade a qual estamos expostos no trânsito diariamente, surge uma novidade que está a ampliar as tristes estatísticas dos chamados “acidentes” de trânsito. (Espaço do Presidente - página 3)

FNP reivindica regularização nos repasses do PAC e atualização no CTB

Página 4

Governo lança programa de visitação às obras da Hercílio Luz

Página 6

Prefeitura encampa ideia de passe livre a gestantes

Página 8

Projeto de conscientização traz arte para faixas de pedestres

Página 9



SE BEBER NÃO DIRIJA.



EDITORIAL

Fragilidade humana

Na página 7 desta edição, você lerá uma matéria sobre uma campanha que mostra como seria um ser humano “resistente” a acidentes de trânsito. As imagens simuladas são impressionantes - para não dizer chocantes - mas nos fazem refletir sobre a fragilidade do nosso corpo humano.

Fica evidente, ao ver as imagens, que não temos condições morfológicas para resistir ilesos aos tão comuns acidentes de trânsito. Mais do que isso, como não podemos - e certamente não queremos, nos transformar nesta forma estranha de vida, a única saída é nos atentarmos para os demais aspectos de nosso sistema viário, dando uma atenção especial ao nosso comportamento como motoristas.

O uso do cinto de segurança é obrigatório e fundamental para a segurança. Ao entrar no carro é preciso colocar o cinto e lembrar os passageiros que eles também devem usá-lo. As estatísticas mostram que uma pessoa que é ejetada em caso de acidente tem cinco vezes mais chances de morrer do que quem não é.

O limite de velocidade de uma via não é definido por acaso. Vários elementos são levados em consideração para se definir até quanto um veículo pode transitar naquela via. Por esse motivo, respeitar os limites de velocidade é um ponto crucial para se evitar ou diminuir os danos em caso de acidente. O Código de Trânsito Brasileiro estabelece um limite de velocidade para cada tipo de via, mas é importante prestar atenção na sinalização da via.

Usar o telefone celular enquanto está dirigindo é uma infração média. Mais do que uma infração, é um perigo que as pessoas não dão a devida importância. Atender ao telefone, fazer uma ligação, enviar uma mensagem, utilizar redes sociais, pode aumentar em até 400% a chance de acidente. Além de tirar as mãos do volante, a distração é a maior causa de mortes nesses casos.

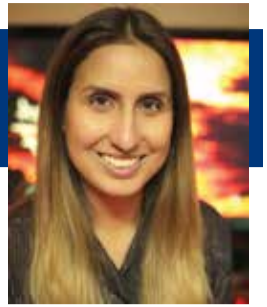
Beber e dirigir é um crime de trânsito. Independente da quantidade de álcool ingerida, os reflexos não são os mesmos, há diminuição da coordenação motora, o raciocínio fica mais lento, o condutor pode perder o espírito crítico e perder a capacidade de julgamento. Se beber, o melhor é pegar um táxi ou uma carona.

Por fim, é sempre bom lembrar que menores de 10 anos devem ser transportados sempre no banco traseiro. Além de estar no banco de trás, a criança deve usar cinto de segurança e o dispositivo de retenção de acordo com sua idade, peso e altura.

Que todos nós possamos estar atentos às normas do trânsito, cumprir a parte que nos corresponde e, finalmente, contribuir para a diminuição das tristes estatísticas de trânsito.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmüller
contato@monatran.org.br



Jaqueline Noceti / Secom



SAIU DO PAPEL

Agora não é mais um mero projeto. O ônibus elevado, que passa por cima de carros e motos que estejam trafegando normalmente nas vias, já é realidade na China. O veículo é chamado TEB-1 (sigla para Transit Elevated Bus, ou ônibus de trânsito elevado) e promete melhorar o

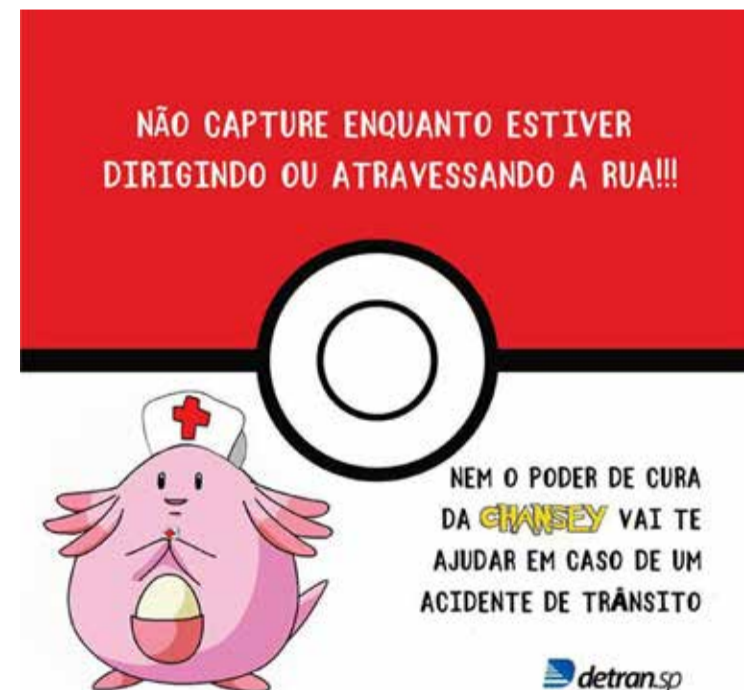
fluxo do transporte em ambientes urbanos.

Os testes iniciais aconteceram no norte da China, na província de Hebei, no dia 2 de agosto. O modelo em uso era capaz de transportar até 300 passageiros. Ele tem 22 metros de comprimento e 7,8 metros de largura.

POKÉMON

E se uma imagem vale mais do que mil palavras, aqui vão os nossos parabéns pela imagem criada e divulgada pelo Detran de São Paulo.

#FicaaDica



 **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 / 32049478
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 Bruehmüller - 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



EXEMPLO

Um policial norueguês, cuja fotografia a bordo de um barco sem um colete salva-vidas foi publicada em um jornal local, decidiu multar a si mesmo para dar o exemplo.

O policial Arne Stavnes apareceu nas páginas do jornal Verdens Gang (VG) patrulhando as águas de Utoya. A fotografia provocou alguns comentários sarcásticos na internet em razão da ausência de colete salva-vidas, exigida pela lei norueguesa para barcos com mais de 8 metros de comprimento.

Em um gesto de integridade, o policial decidiu aplicar a si mesmo a multa por tal violação, 500 coroas (53 euros).



PARIS

Desde 01 de julho, os carros particulares considerados mais poluentes, fabricados antes de 1997, estão proibidos de circular na capital da França. A restrição vale para o período entre 8h e 20h. Estão liberados os clássicos, aqueles com mais de 30 anos, mas desde que registrados como de coleção.

Já para as motocicletas a proibição é para aquelas fabricadas antes de 1999. Caminhões e ônibus fabricados antes de 1º de outubro de 2001 também não podem circular.



PARIS 2

O objetivo da norma citada anteriormente é reduzir a emissão de poluentes em Paris. A ideia é também proibir o trânsito de veículos a diesel de qualquer ano a partir de 2020.

A multa para quem violar a regra é de € 35 e a prefeitura vai implantar um sistema de adesivos coloridos para indicar o nível de poluição de cada veículo na cidade. O governo, porém, oferece um incentivo para quem quiser trocar o carro antigo por um novo, uma ajuda de € 400.

Pokémon GO X Segurança Viária

Não bastasse toda a fragilidade a qual estamos expostos no trânsito diariamente, surge uma novidade que está a ampliar as tristes estatísticas dos chamados “acidentes” de trânsito.

A nova mania, denominada Pokémon GO, usa a tecnologia da realidade aumentada, aliada ao GPS e à câmera do aparelho celular, fazendo com que o jogador parta em busca dos tão amados Pokémons. Para encontrar Pokémon, o jogador utiliza locais reais como ruas, estabelecimentos comerciais e até cemitérios, não há limites para os chamados pokéspot, ou locais com itens para o jogo.

O jogo em si não tem nenhum problema. Aliás, acho louvável que os programadores tenham encontrado uma maneira de fazer as novas gerações saírem de casa, caminharem ao ar livre e interagirem com a família e os amigos. A preocupação é que muitas pessoas, especialmente crianças e adolescentes, se desligam totalmente do mundo real a sua volta, colocando-se em situações de perigo, inclusive tendo sido noticiados casos de acidentes e até óbitos.

Por esta razão, mais uma vez queremos lembrar do perigo da distração no trânsito. O aparelho celular, antes mesmo do Pokémon GO, já era um meio que reconhecidamente tira a atenção das pessoas em relação àquilo que acontece a sua volta, e quando o condutor ou o pedestre tecla e conduz ou caminha, potencializa o risco de acidente em vinte e três vezes.

Atualmente no país, conforme dados do portal iris do ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária), mais de oito mil pedestres perdem a vida no trânsito. É possível afirmar que em vários casos o uso do celular pelo pedestre teve influência no resultado morte.

Assim, quando um novo aplicativo se baseia na procura de itens com a câmera do celular em vias públicas, por exemplo, é preciso que a sociedade adote comportamentos seguros para evitar que essa diversão não venha a resultar em lágrimas posteriormente.

Prestar atenção ao movimento dos veículos antes de atravessar as vias, observar as condições dos passeios e calçadas em que caminha, são essenciais para a segurança. Já o condutor, em momento algum deve utilizar o celular e seus aplicativos enquanto dirige.

Portanto, caso tenha interesse, participe da brincadeira, interaja, mas opte por utilizar o aplicativo em locais seguros como parques e estabelecimentos fechados. Todavia, em momento algum, descuide da sua segurança, dos seus amigos e familiares, lembre-se, o único lugar onde a vida pode ser desperdiçada é no jogo.



FNP reivindica regularização nos repasses do PAC e atualização no Código de Trânsito Brasileiro

O atraso no repasse financeiro para obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e outros convênios e a destinação de recursos das multas de trânsito foram pauta da audiência no dia 29 de julho, de representantes municipais com o secretário-executivo do Ministério das Cidades, Luciano Patrício. A reunião, articulada pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP), foi a segunda agenda do dia em busca de soluções para a crise financeira que penaliza as cidades e inviabiliza a gestão de serviços à população.

“Estamos aqui para apresentar um panorama da realidade atual dos municípios, que estão em um endividamento crescente e com dificuldades por conta do atraso no repasse de recursos do PAC e outros convênios”, explicou



Igo Estrela / FNP

a prefeita de Guarujá/SP e vice-presidente de Finanças Públicas da FNP, Maria Antonieta. Segundo ela, é importante que essas demandas sejam avaliadas com sensibilidade “para que seja possível gerir as obras e programas que já estão em curso”.

As declarações da prefeita foram replicadas pelos secretários e representantes municipais de outros seis

municípios que também participaram da audiência. O secretário de Obras e Serviços Públicos de Limeira/SP ressaltou que é importante que haja um esforço para regularizar o cronograma de pagamentos. “A grande preocupação dos prefeitos nessa situação é que, por ser um ano eleitoral, eles não consigam finalizar essas obras até o final do ano. Isso, além do

prejuízo político, também traz muitos transtornos à população”, disse.

ATUALIZAÇÃO CTB

Em razão da crise e das receitas em queda, os secretários também apresentaram ao representante do Ministério das Cidades uma proposta de atualização do Código de Trânsito Brasileiro em relação à

aplicação dos recursos das multas. O objetivo é contribuir para a eficiência da destinação de receitas arrecadadas com multas de trânsito na melhoria da mobilidade urbana e da fluidez e segurança do trânsito.

Na avaliação do secretário-executivo Luciano Patrício, o encontro foi produtivo e as demandas expostas tendem a ser resolvidas com base em alguns critérios. “Deve vir uma orientação geral da Presidência da República para dar prioridade às obras mais próximas da conclusão e para aquelas cuja conclusão demande menos verba”, declarou.

Ainda de acordo com Luciano, a proposta de atualização do Código de Trânsito Brasileiro será analisada logo após a posse do novo diretor do Denatran.

Denatran testa simulador de direção veicular

O Diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Elmer Vicenzi, acompanhado de um grupo de técnicos do órgão, visitaram, no dia 1 de agosto, uma sala de demonstração para testar o funcionamento de simuladores de direção veicular. O equipamento tem como principal objetivo treinar o aluno para que ele possa reagir de forma correta, segura e efetiva no trânsito.

Para o Diretor Vicenzi, a tecnologia simula situações muito próximas da realidade no trânsito das cidades. “Determinadas situações como a condução sob chuva intensa e em nevoeiro não podem ser treinadas nas ruas. Os simuladores ajudam muito na formação

dos motoristas, aumentando a segurança de todos no trânsito”, afirmou.

As aulas em simuladores devem ser realizadas logo após a realização da parte teórica do curso pelos condutores. Somente depois de passar pelo simulador é que o aluno irá treinar a condução do veículo nas vias públicas. O impacto da utilização deste equipamento na formação dos condutores foi estudado pela Fundação Centro de Referência em Tecnologias Inovadoras da Universidade Federal de Santa Catarina e aponta para a eficiência do equipamento.

Procedimentos básicos como usar o cinto de segurança, conhecer a localização de todos os comandos

do carro, ajustar os retrovisores, dar partida, acender o farol e estar atento a tudo ao redor são exercitados no simulador até que o aluno esteja confortável para fazê-los com tranquilidade.

Além disto, também fazem parte do treinamento, conceitos básicos de condução, marchas, aprendizado de circulação em avenidas, curvas, estradas, vias de tráfego, regras de segurança, congestionamento e em situações climáticas de risco.

Em todo o país há aproximadamente 4.000 simuladores em funcionamento, atendendo a mais de 10.000 centros de formação de condutores, com mecanismos de controle de presença por biometria digital e fotografias obtidas

durante as aulas, em momentos aleatórios, para confirmar que o aluno registrado é quem está efetivamente realizando as aulas. Todos estes dados são enviados, em tempo real, para os Departamentos Estaduais de Trânsito, como parte do processo para obtenção da habilitação.

Regulamentação – O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou a Resolução 543/2015 que, dentre outras providências, tornou obrigatória a inclusão de aulas em simuladores de direção veicular para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação – CNH na categoria B, que compreende automóvel, caminhonete e utilitário, por exemplo.

Jose Roberto de Souza Dias *



O Brasil e o Trânsito

Os brasileiros estão demonstrando para si mesmos e para o mundo que são capazes de mudar os rumos de sua história sem violência e sem desviar um milímetro do ordenamento democrático constitucionalmente previsto.

Mais ainda, vão às ruas sem afrontamentos e sem perder o seu humor típico, que as vezes funciona como sabre e outras como broquel. Mas, que de qualquer forma, permite lidar nas situações limites com uma certa dose de sabedoria e encantamento. Esse caráter - muitas vezes pouco compreendido - é revelador do espírito flexível e criativo que foi moldado ao longo da história por um cadinho de culturas que o gerou.

Impressionante o que hoje ocorre no Brasil: no Rio de Janeiro a festa da humanidade em torno das Olimpíadas, ao mesmo tempo, em Brasília, a presidente da República vira ré em um processo de impeachment, e tudo isso sem alterar a normalidade no trabalho e o riso no rosto dos brasileiros.

Contestam-se os jogos, pelo que representam para um país em crise, condenam-se os políticos pela corrupção, mas sabiamente recebem esportistas e turistas com festa e cordialidade. Tudo isso faz com que o povo brasileiro continue a ser considerado um dos melhores anfitriões do mundo. Os cariocas, especialmente, fizeram com que o medo de alguns fosse substituído pelo sentir-se

em casa. O vento da cordialidade levou a “Zica” para bem longe e assim, aos poucos, o país devastado por uma crise econômica, ética e política vai tentando se reconstruir. A tarefa é longa e em nossa área do trânsito, onde reside uma das preocupações deste articulista, é maior ainda.

A Organização Mundial da Saúde - OMS - colocou entre suas prioridades o combate ao acidente de trânsito que mata em média mais de 1,250 milhões de pessoas anualmente. Segundo um dos relatórios mais recentes dessa organização, no mundo esse número se estabilizou e tende a regredir, mas não é o caso do Brasil onde o trânsito apresenta-se cada vez mais perigoso.

Interessante observar que a OMS considera que o Brasil, segundo trechos de relatório publicado pelo *O Globo*, é um país com leis adequadas, citando principalmente as questões referentes ao uso de capacete, transporte adequado de crianças, a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança e até a proibição do consumo de álcool por condutores de veículos.

Um dos maiores fatores de risco apontados pela OMS é o limite de velocidade de 80km/h, legalmente praticado na maioria das cidades brasileiras. Recomenda o limite de 50km/h que postula como a velocidade segura para a circulação de veículos nas vias urbanas, pois há estudos que demonstram que este limite

de velocidade diminui drasticamente o número de acidentes, principalmente os que envolvem pedestres, ciclistas e motociclistas.

Entretanto, isso não basta. No momento que o Brasil tenta resgatar a identidade perdida, necessário se faz que o Governo coloque na pauta de suas prioridades o combate ao acidente de trânsito. Na década de noventa isso foi feito e os resultados foram satisfatórios. É preciso investir em educação continuada no trânsito para se obter resultados de médio prazo. Essencial se faz realizar campanhas permanentes de conscientização dos condutores para mudar a situação no curto prazo.

O cidadão brasileiro, esse aguerrido gentil homem, tem sua parte a fazer. E, começa por colocar limites na guerra do trânsito, pois quem derruba um governo sem um único ato de violência é mais do que capaz de disciplinar o trânsito e reconstruir uma Nação.

** 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, Publishers & Editors-in-Chief do Twoflagspost.*

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

- Art. 203.** Ultrapassar pela contramão outro veículo:
- I - nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente;
 - II - nas faixas de pedestre;
 - III - nas pontes, viadutos ou túneis.



Governo do Estado lança programa de visitação às obras da Ponte Hercílio Luz

O Governo do Estado está lançando um programa de visitas guiadas à Ponte Hercílio Luz, símbolo de Santa Catarina construído em 1920. Trata-se de uma ação que busca reaproximar a comunidade da ponte, já que a estrutura está totalmente interditada desde 1991. Ao mesmo tempo, permite que as pessoas acompanhem de perto o complexo e delicado processo de restauração deste monumento que acaba de completar 90 anos. Também é possível acompanhar informações sobre as obras pelo site www.nossahercilioluz.com.br.

Para garantir o acesso do público com segurança, sem

interferir no andamento dos trabalhos de restauração, as visitas acontecerão em datas predeterminadas pelo Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra) e pela Secretaria de Estado da Comunicação (Secom). As visitas não seguirão uma periodicidade fixa, com o calendário dependendo dos diferentes estágios da obra.

Como a restauração da ponte é um trabalho de alta complexidade, por questões de segurança, os visitantes serão sempre recebidos inicialmente na Casa Comunitária, localizada na área insular da ponte. No espaço, um guia e engenheiros do Deinfra vão detalhar todos os passos da recuperação



da Ponte Hercílio Luz e responder questões históricas e técnicas do projeto.

Após as devidas orientações, os visitantes também poderão caminhar sobre a estrutura. A extensão do trecho será definida de acordo com o andamento da obra ou com as condições climáticas do dia. O tempo estimado para a visita é de 40 minutos. Nesta primeira etapa do projeto, os grupos de visitantes só poderão ser integrados por pessoas com mais de 18 anos.

Orientações para segu-

rança elaboradas pelo engenheiro responsável estão detalhadas no formulário de inscrição. Entre elas, a necessidade de usar calçados apropriados (botinas com solas grossas), não sendo permitido o uso de sandálias, sapatilhas, tênis e saltos altos.

Os agendamentos poderão ser feitos por meio do site www.nossahercilioluz.com.br, sempre que novas turmas estiverem disponíveis. Serão disponibilizadas 25 vagas por passeio, e as confirmações serão envia-

das via e-mail. No caso de exceder o número de inscritos, a seleção dos participantes será por ordem de inscrição. Em caso de mau tempo, a organização poderá suspender ou transferir a visita para outra data.

O passeio na ponte é uma iniciativa para que a comunidade se reaproxime do monumento histórico. Moradores locais e visitantes poderão aproveitar a oportunidade para conhecer a estrutura, tirar fotos, filmar e compartilhar a experiência com seus amigos.

Acessibilidade e transporte público é tema de palestra

O secretário de Estado do Planejamento, Cássio Taniguchi, palestrou sobre acessibilidade e transporte público, no dia 12 de julho, em audiência pública na sede da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), em Florianópolis. O evento faz parte do calendário das atividades do Grupo Interinstitucional Idoso em Foco, onde a OAB/SC está representada pela Comissão do Direito do Idoso, com apoio da Comissão do Direito das Pessoas com Deficiência.

Os temas abordados foram sobre o uso do transporte coletivo e o atendimento do usuário idoso, deficiente e/ou com mobilidade reduzida. Também foi falado sobre a integração do cartão do idoso para acionar o sinal vermelho dos semáforos, calçadas planas, não escorregadias e com faixas para pessoas com deficiência visual e a facilidade no acesso ao transporte coletivo.



“A ideia é mostrar a esse segmento da população, que aliás vai ser cada vez maior ao longo dos próximos anos, que todo o sistema de transporte, que está sendo planejado para Florianópolis e região metropolitana, tem total acessibilidade”, disse o secretário.

Taniguchi explica ainda que a total acessibilidade é desde quando a pessoa sai de casa. “É necessário ter uma calçada que seja agradável

de andar, com possibilidade de passar tranquilamente com um carrinho ou uma cadeira de rodas. Sem um poste no meio, uma coisa absurda, mas que existe. Um caminho onde as pessoas com deficiência visual possam passar de maneira absolutamente segura”.

Além da mobilidade, também foi falado sobre sociabilidade, educação permanente, exercícios físicos, alimentação e tratamento

de saúde. “O Hospital do Idoso é fundamental. O idoso precisa de tratamento diferenciado e por isso a importância dessas unidades. Também temos que ressaltar que o idoso precisa de sociabilidade, fazer exercícios físicos, praticar boas leituras e até mesmo estudos, sem falar de uma alimentação adequada”, disse o secretário.

CÁSSIO TANIGUCHI

Foi prefeito de Curitiba por dois mandatos consecutivos de 1997 a 2001 e de 2001 a 2005. Foi consultor de grandes projetos urbanísticos, tendo integrado frentes de equipes administrativas por todo o Brasil como, por exemplo, em Curitiba, Rio de Janeiro, Brasília, São Paulo, Campo Grande, Aracaju, Goiânia, e também ações internacionais em San Juan (Porto Rico), Abu-Dhabi (Emirados Árabes Unidos), Japão, EUA e países europeus.

Ildo Raimundo Rosa *



O trânsito de farol baixo

Na falta de ações mais consistentes continuamos apostando no advento de novas leis como uma forma de reduzirmos o número de acidentes em nossas estradas.

Relatório da Polícia Rodoviária federal em 11 de agosto do corrente ano registra uma queda acentuada do número de acidentes a partir da aprovação da nova lei que implantou a exigência de transitar com o farol baixo aceso em nossas rodovias.

Um dos aspectos ressaltados no documento diz respeito às chamadas batidas frontais, consideradas como as maiores causadoras de mortes e ferimentos no trânsito.

Os índices comparados são por demais expressivos, segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, o que contrasta com a acirrada campanha ora em vigor que visa anular as multas já aplicadas e até sepultar essas novas

exigências da lei.

Contudo, o elevado número de multas aplicadas demonstra claramente que ainda temos muito em que avançar, especialmente em razão de que as autuações somadas no período chegaram num total de 124.000 multas aplicadas.

A discussão sobre ações como esta deveriam ser pautadas dentro de uma realidade científica, neste caso estudos indicam que a percepção e a visibilidade dos veículos podem aumentar em até 60%, inclusive no estado do Rio Grande do Sul tal exigência é praticada já há algum tempo com relativo sucesso.

Por outro lado, o nosso já superado Código de Trânsito Brasileiro sofre assim sua 31ª alteração desde sua edição em 1997.

Assim sendo, apesar dos eventuais acertos ou não, as modificações legislativas podem até corrigir rumos, adequar ações, mas num país com

dimensões continentais como o nosso, o trabalho “braçal” prioritário deveria ser o de adequação de uma cultura na formação de condutores e na prática de investimentos a médio e longo prazo, afastando-nos dessa condição imediatista de sempre ser atropelados pelos fatos.

Enquanto isso, continuamos batendo todos os recordes, o que fez com que o DPVAT no ano passado arcasse com o pagamento de 42.000 benefícios por morte, fora os feridos e sequelados, algo superior ao provocado por muitas guerras, inclusive algumas em vigor, com números bem menos expressivos e preocupantes.

* 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.



Campanha mostra ‘humano’ que resiste a acidentes de trânsito

Como seria um homem que tivesse evoluído para resistir a acidentes de trânsito? Sem pescoço, com crânio avantajado – embora com cérebro de tamanho normal -, rosto achatado, tórax recoberto por gordura e quatro tornozelos. Essa é, ao menos, a conclusão apresentada em uma campanha publicitária lançada na Austrália.

“Graham”, o humano em questão, foi criado pela Comissão de

Acidentes em Transportes (ou TAC) para estrelar uma campanha para reduzir as mortes nas estradas do país. Suas formas estranhíssimas tentam lembrar aos motoristas como o corpo humano é frágil.

A criação ficou a cargo de um cirurgião especialista em traumas, um especialista em acidentes de trânsito e uma artista plástica, todos de grande renome em seus respectivos setores. “Os carros

evoluíram muito mais rapidamente que os humanos”, diz Joe Calafiore, presidente da TAC. “Graham nos ajuda a entender por que precisamos melhorar todos os aspectos de nosso sistema viário para nos proteger de nossos próprios erros.”

Todas as alterações morfológicas de Graham têm relação com o que acontece com o corpo em um acidente de trânsito. A falta de pescoço, por exemplo, é explicada pelo

fato de essa área do corpo ser uma das mais afetadas por uma colisão. O risco ao pescoço é causado pelo “efeito-chicote”, que joga a cabeça para frente e para trás e ocasiona fraturas da coluna vertebral.

Há outras várias mudanças no corpo apresentadas na campanha. Mais detalhes – inclusive com imagens da parte interna do corpo de Graham – estão no site do projeto <http://www.meetgraham.com.au>

Prefeitura encampa ideia de passe livre a gestantes

Foto/divulgação: Martinho Ghizzo

O prefeito Cesar Souza Junior anunciou no dia 3 de agosto que vai encaminhar em regime de urgência à Câmara de Vereadores projeto de lei que concede gratuidade no transporte público coletivo às gestantes residentes em Florianópolis. A matéria terá o mesmo teor do projeto de lei complementar de autoria do vereador Tiago Silva, aprovado pelo Legislativo municipal no dia 1º de agosto, mas que será vetado pelo prefeito. “A Procuradoria Geral entendeu que, por ser projeto de origem parlamentar, tem vício de origem por gerar ônus ao município”, esclareceu o prefeito, em-

bora deixasse claro aplaudir a iniciativa.

“Não são tantas mulheres grávidas assim. Não vai onerar significativamente. O alcance social justificará, sim, a sua implantação”, declarou Cesar Souza Junior em seu gabinete, diante de Tiago Silva e da coordenadora municipal de Políticas Públicas para as Mulheres, Dalva Kaiser. Na ocasião, além de destacar os benefícios da medida em favor da saúde da mulher e da criança, o prefeito ressaltou tratar-se de mais um ato de democratização do transporte público coletivo, a exemplo da tarifa social e do passe livre para estudantes carentes, entre



outros. As grávidas a serem beneficiadas precisarão cadastrar-se junto à Secretaria da Assistência Social, a exemplo do que acontece com as demais gratuidades ou tarifas especiais.

NOVO PROJETO

O novo projeto, de autoria do Executivo muni-

cipal, manterá o critério de contemplar as gestantes com renda salarial pessoal de até dois salários mínimos com 11 deslocamentos de ida e volta em transporte coletivo público durante a gravidez, a fim de incentivar a realização de consultas e exames de pré-natal.

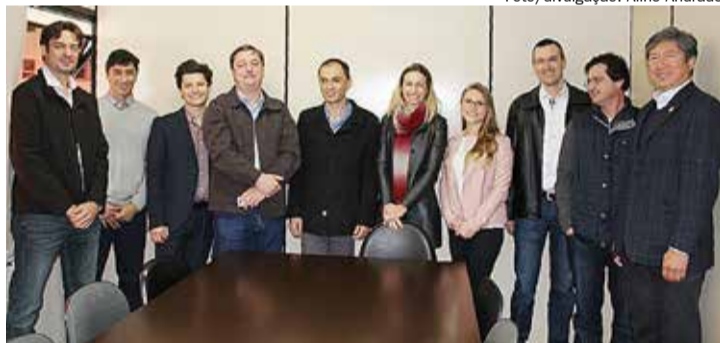
“É um grande avanço

em termos de política pública para a criança e para a mulher”, acredita o autor do projeto na Câmara Municipal, vereador Tiago Silva, ressaltando a importância de se diagnosticar precocemente a contaminação pelo HIV para evitar a transmissão da doença de mãe para filho, no período gestacional, por exemplo. O parlamentar vislumbra, inclusive, a possibilidade de a medida servir de referência e também ser adotada por outros municípios.

Dalva Kaiser, por sua vez, reforçou o benefício em termos de prevenção à saúde. “É um momento histórico para as mulheres”, comemorou.

Transporte pode facilitar acesso a deficiente visual

Foto/divulgação: Aline Andrade



O secretário de Mobilidade Urbana de Florianópolis, Vinicius Coffferri, no dia 3 de agosto, o presidente da Associação Catarinense para Integração do Cego (ACIC) – Jairo da Silva, representantes do Consórcio Fênix e da empresa de tecnologia Wplex. O objetivo do encontro foi a busca pela melhor solução tecnológica que auxilie os deficientes visuais que utilizam o transporte coletivo na cidade.

A ideia é criar uma ferramenta que possibilite ao usuário deficiente visual, total autonomia na hora de utilizar o sistema de transporte. Por isso, esse instrumento deve ser implantado junto ao Sistema de Apoio a Operação (SAO). Assim, quando o usuário estiver na parada, o aplicativo para celular deve informar que o ônibus está

chegando. Ao embarcar, por meio do sistema, o passageiro informará ao motorista que é deficiente visual e qual o destino final para que o dispositivo emita um alerta do local de desembarque.

De acordo com Coffferri, o projeto deve ser construído junto a ACIC, possibilitando a quem realmente entende o cotidiano do deficiente visual, colaborar com sugestões. “Queremos criar algo que realmente seja útil as necessidades de quem precisa”.

O presidente da ACIC concorda com a participação da associação na elaboração do projeto. “Mais importante do que o desenvolvimento de um aplicativo desses é a participação de quem efetivamente entende as dificuldades do deficiente visual”, con5449clui.

ZONA AZUL: vagas especiais exigem cadastramento

Foto/divulgação: Arquivo



Secretaria de Segurança e Gestão do Trânsito fornece cartão de autorização

A Zona Azul da Capital tem vagas destinadas a idosos e pessoas com deficiência que só podem ser ocupadas por motoristas cadastrados e que possuam o cartão de autorização.

Parar nessas vagas sem que o respectivo cartão esteja visível no veículo é infração grave, com multa de R\$ 127,69 e cinco pontos na CNH, ainda que o condutor tenha adquirido e preenchido o cartão normal de estacionamento rotativo. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê ainda a remoção do veículo.

Amparados pela Resolução 303/08 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), o cadastramento e a consequente emissão de cartão de estacionamento vêm sendo feitos há cerca de um ano pela Secretaria de Segurança e Gestão do Trânsito, desde que a SMSGT assumiu a atribuição que antes cabia ao IPUF.

O cartão tem validade de três anos e pode ser usado em todo o território nacional, mas a

Secretaria só o fornece a moradores da Capital. O serviço é gratuito.

COMO FAZER?

No caso de idosos (maiores de 60 anos), basta comparecer à SMSGT, na rua Deodoro, 209, térreo, levando cópias da carteira de identidade, do CPF e de um comprovante de residência.

Para pessoas com deficiência, é preciso passar na Associação Florianopolitana de Deficientes Físicos (Aflodef), na rua Rui Barbosa, 708, na Agrônômica, e conseguir ofício de encaminhamento. De posse dele, comparecer à Secretaria de Segurança e Gestão do Trânsito para a emissão do cartão.

Os portadores do cartão de idoso pagam regularmente para estacionar; o estacionamento para quem tem o cartão de pessoa com deficiência é gratuito.



Projeto de conscientização traz arte para faixas de pedestres

Seja de forma pedagógica ou conceitual, a arte é instrumento de transformação social e tem o poder de educar, ensinar e repassar conhecimentos, e muitas vezes, chamar a atenção para uma realidade que habitualmente passa despercebida no cotidiano. É diante dessa verdade que algumas faixas de pedestres de Florianópolis estão mais coloridas, resultado do projeto Arte na Faixa, que levou 11 artistas visuais a fazerem intervenções urbanas em diversas faixas de trânsito da cidade.

Também implementado no Rio de Janeiro, no Paraná e em Minas Gerais, o projeto é um movimento cultural que busca a conscientização para a segurança do trânsito chamando a atenção de motoristas, motociclistas e pedestres para o respeito às faixas através de intervenções visuais urbanas. Em Florianópolis, as ações aconteceram em vias de grande fluxo de veículos e pedestres, como nas avenidas Beira Mar Norte e Mauro Ramos, no Centro, Madre Benvenuta, no bairro Santa Mônica, além de re-

giões turísticas como Jurerê Internacional, Lagoa da Conceição e Canasvieiras.

“A ideia do projeto surgiu há cerca de um ano, e desde então estamos desenvolvendo para conseguir viabilizá-lo. É uma verdadeira galeria de arte a céu aberto e ao fazer isso procuramos conscientizar sobre o respeito e educação no trânsito. Nos locais em que já aconteceu, o número de atropelamentos nas faixas foi reduzido em 20%, o que comprova a efetividade da proposta”, afirma o artista visual e grafiteiro Rodrigo Rizo, 29, curador e produtor do projeto Arte na Faixa, que também trouxe seu trabalho para uma esquina da avenida Beira-Mar Norte.

“A intervenção surge para conscientização. No meu caso, procurei fazer uma obra que dialogue com o público frequente que passa pelo local. Como é em frente ao Instituto Estadual de Educação, grafitei alguns tênis com estilo jovial em vermelho, amarelo e verde, que são mesmas as cores do semáforo de trânsito”, conta o artista visual Wagner Wagz, 30.



duas faixas. As ações ocorreram nos dias 30 e 31 de julho e 6 e 7 de agosto. Na Capital, o projeto Arte na Faixa foi idealizado pelo empresário Francis Ziembowicz e tem patrocínio da Lei Municipal de Incentivo à Cultura da Prefeitura de Florianópolis através da Fundação Franklin Cascaes.

Participam do projeto 11 artistas. São eles: Thiago Furtado, Wagner Wagz, Rodrigo Rizo, Paulo Govêa, Augustin de Lassus, Luciane Mori, Guilherme Bimba, Luciano Martins, Daniel Corrêa, Marcelo Barnero e Cristiano Akihito.

CULTURA LOCAL EM EVIDÊNCIA

Assim como Wagz, o grafiteiro Thiago Furtado, 28, também buscou produzir um trabalho que se relacione de maneira evidente com o espaço e lugar onde está – o artista reproduziu o desenho de uma tramóia de renda de bilros, artesanato tradicional feito pelas rendeiras da Ilha de Santa Catarina. “Quis trazer

uma releitura da cultura local através da arte urbana. Agora é mais difícil das pessoas ignorarem ou não prestarem atenção na faixa. E o melhor é que dá para apreciar arte enquanto espera para atravessar, tanto o pedestre quanto o motorista”, acrescenta Thiago.

Ao todo, são intervenções artísticas em 22 faixas de trânsito de Florianópolis, sendo que cada artista pinta



Artista plástico franco-brasileiro Augustin de Lassus

As cores, os detalhes e as formas sobrepostas são as principais características das obras do artista plástico Augustin de Lassus, um dos 11 participantes do projeto Arte na Faixa. O jovem pintor de 31 anos nasceu em Toulouse, na França, e cresceu no Brasil, adotando Florianópolis para viver. Desenhista desde criança, optou pelo curso de Design Gráfico, da Universidade Federal de Santa Catarina, para se profissionalizar. Em paralelo à faculdade, aprimorou suas técnicas de pintura em tela, resultando em um acervo de vinte obras que compuseram em 2009 sua primeira exposição individual.

A complexidade de formas e detalhes, aliadas a um colorido intenso, fornecem às obras de Augustin uma identidade marcante, rica em informações, inspiradas em influências múltiplas, que vão da história antiga ao panorama contemporâneo.

Sua participação no projeto Arte na Faixa iniciou na avenida Búzios, em Jurerê Interna-



cional, bairro onde está localizado o *Atelier* do artista. Segundo a página oficial de Augustin no Facebook, o trabalho realizado em jurerê Internacional, foi muito satisfatório! O entusiasmo das pessoas que passaram, principalmente das crianças, curiosas e atentas às cores, fizeram o artista perceber que o objetivo de conscientização do Projeto Arte na Faixa estava sendo atingido! Já na segunda etapa do projeto Arte na Faixa, o artista plástico coloriu uma faixa no bairro de Santo Antônio de Lisboa.

“Parabéns a todos os envolvidos nesse lindo projeto que deixou a nossa cidade ainda mais bonita, que divulga os artistas locais e ajuda na conscientização em respeito às faixas de pedestres”.



JUDICIÁRIO

ADI questiona lei que autoriza pagamento de dívida pública com arrecadação do Detran/MT

O Partido Democrático Trabalhista (PDT) ajuizou no Supremo Tribunal Federal (STF) a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5564, com pedido de liminar, questionando dispositivos da Lei Complementar 360/2009 do Estado de Mato Grosso que institui o sistema de conta única para o gerenciamento dos recursos financeiros da administração estadual. Segundo o partido, as normas ofendem o artigo 145, inciso II, da Constituição Federal ao possibilitar a utilização de recursos arrecadados pelo Detran/MT por meio de taxas para o pagamento da dívida pública do estado.

De acordo com os autos, a lei complementar, além de instituir o sistema de conta única para o gerenciamento dos recursos estaduais, autorizou a retenção de até 30% das receitas vinculadas e diretamente arrecadadas pelos órgãos do Poder Executivo para o pagamento da dívida pública do estado, despesa de pessoal e encargos sociais.

O partido argumenta que, embora a Constituição admita a criação de taxas pela utilização de serviço público específico e divisível, obriga a administração pública à sua efetiva



Ministra Rosa Weber.

prestação. Por esse motivo, alega, as taxas cobradas pelo Detran/MT não poderiam ter o mesmo tratamento tributário e orçamentário que os impostos, não sendo possível sua inclusão na conta única estadual.

A ADI destaca que a retenção de parcela dos recursos arrecadados pelo Detran/MT compromete a atuação da autarquia e prejudica os usuários do serviço público. Observa que o montante arrecadado com as taxas deveria ser utilizado na implementação da política de segurança e saúde do trabalhador, do Programa de Formação e Qualificação para o Sistema Nacional de Trânsito, na segurança nas unidades do Detran-MT e na estrutura nas unidades.

O partido aponta precedente do STF no Recurso Extraordinário (RE) 554951, de relatoria do minis-

tro Dias Toffoli, no sentido de que as taxas não se prestam a subsidiar o custeio de atividades indistintas, mas apenas o serviço público específico que as motiva. Sustenta, ainda, que a lei complementar, ao autorizar a retenção de até 30% das receitas com taxas para o pagamento da dívida pública do estado, estaria legalizando o desvio de finalidade dos recursos arrecadados.

“Com a instituição deste famigerado ‘Sistema Financeiro de Conta Única’, e repasse dos fundos inclusive das autarquias, legalizou-se o desvio de finalidade dos recursos arrecadados por meio de tributo com natureza de taxa”, argumenta.

Em caráter liminar, o partido pede a suspensão do artigo 1º, parágrafos 1º e 3º, inciso III, parágrafo 4º e incisos, e parágrafo 5º; artigo 3º; artigo 7º e artigo 9º da Lei Complementar Estadual nº 360/2009. No mérito pede a declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos e a devolução aos cofres do Detran/MT dos recursos arrecadados com taxas direcionadas à conta única da administração estadual.

A relatora da ADI 5564 é a ministra Rosa Weber.

Seguradora responsável pelo DPVAT não terá que pagar duplamente indenização por morte

Ministros da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiram que a seguradora responsável pelo DPVAT não será obrigada a pagar novamente indenização por morte, após o surgimento de novo beneficiário legítimo.

Após o óbito de um homem, o seguro foi pago aos pais, tendo havido a apresentação de todos os documentos exigidos. Apesar de a documentação do falecido dizer que ele não tinha herdeiros, havia um filho, que posteriormente ingressou com ação para receber a indenização do seguro.

Decisão do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG) obrigava a seguradora a fazer novo pagamento, com a justificativa de que o anterior não havia sido feito aos devidos beneficiários. A seguradora recorreu ao STJ. Os gestores do DPVAT alegam que a quitação foi



feita de boa-fé aos pais do falecido, não sendo possível efetuar novo pagamento.

COMPROVAÇÃO

Para o ministro relator do recurso, João Otávio de Noronha (foto acima), a seguradora agiu dentro da lei, já que o pagamento foi feito após a conferência de todos os documentos exigidos. Para ele, no caso em questão, não é possível obrigar a empresa a realizar novo pagamento correspondente ao mesmo benefício.

“A seguradora agiu de acordo com a lei que rege o pagamento do

DPVAT, exigindo os documentos nela previstos. Não há previsão de obrigação da seguradora em averiguar a existência de outros beneficiários da vítima e não ficou configurado nenhum indício de irregularidade nos documentos apresentados”, argumentou Noronha.

Os ministros destacaram, entretanto, que o fato de o pagamento ter sido correto não retira o direito do herdeiro, mas o pedido dele deve ser formulado diretamente a quem recebeu os valores, e não pleitear novo recebimento da seguradora.

Com a decisão, o acórdão do TJMG não produz mais efeitos, e a seguradora não precisa realizar novo pagamento. O herdeiro que não constava nos registros do falecido pode pleitear a restituição de valores, mas em ação distinta da demanda em que pedia novo pagamento.

Mantida sentença que obriga prefeitura do Rio a adaptar ônibus para deficientes

Ministros do Superior Tribunal de Justiça (STJ) rejeitaram, por unanimidade, recursos do município do Rio de Janeiro e de empresa concessionária do serviço de transporte coletivo contra decisão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ), que havia obrigado ambos a adaptar os ônibus municipais para pessoas com deficiência física.

Além disso, as decisões de primeiro e segundo graus impediam a entrada de novos ônibus na frota do município sem a adaptação necessária.

Nos recursos ao STJ, os réus citaram que a decisão desrespeitou leis federais, além da Constituição Federal. Para o ministro relator do recurso, Herman Benjamin, os argumentos apresentados são frágeis e meramente demonstrativos, por isso os recursos foram rejeitados.

“A simples menção a normas infraconstitucionais, feita de maneira esparsa e assistemática no corpo do texto do apelo nobre, não supre a exigência de argumentação adequada do apelo especial”, disse o relator. “É assente na Corte o entendimento de que é condição sine qua non (indispensável) para que se conheça do Especial que tenham sido ventilados, no contexto do acórdão objurgado, os dispositivos legais indicados como malferidos”, completou.

DESRESPEITO

A ação civil pública foi movida pelo Instituto Brasileiro de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência (IBDD). A entidade alegou que o município e as empresas desrespeitam a lei municipal de 1987 que versa sobre a renovação da frota de ônibus, incluindo a adaptação para deficientes.

Para a instituição, o argumento de que o custo alto da transformação (R\$ 7 mil por unidade, de um valor estimado de R\$ 150 por ônibus) impediria o atendimento imediato da solicitação, não é justificativa para o descumprimento da legislação.

Os ministros da Segunda Turma confirmaram as decisões de primeira e segunda instâncias, que julgaram procedentes os pedidos do IBDD.

Herman Benjamin destacou a contestação feita em embargos de declaração no TJRJ, baseada apenas em inconformismo com a decisão. Para o magistrado, os recursos dirigidos ao STJ tiveram o mesmo caráter, já que não há violação a nenhuma lei federal a ser reparada no acórdão.



LEGISLATIVO

Comissão aprova regulamentação da profissão de examinador de trânsito

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que regulamenta a atividade do examinador de trânsito – profissional especializado na formação de novos condutores.

Relator na comissão, o deputado Hugo Leal (PSB-RJ) decidiu propor um substitutivo ao projeto de lei original – PL 355/11 –, do deputado Milton Monti (PR-SP), por discordar da intenção do autor de criar definições incompatíveis com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/97).

Leal optou por acolher apenas dois dispositivos previstos no texto do projeto, incluindo-os no próprio CTB. Um dos dispositivos permite que o examinador possa participar, excepcionalmente, de mais de uma comissão de exame de direção veicular.

O outro dispositivo acolhido pelo relator prevê a exigência de capacitação prévia e avaliação periódica do examinador, de acordo com a regulamentação estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

“A ideia de se estabelecer alguns requisitos para o exercício da atividade de examinador é bastante plausível, desde que a alteração seja realizada no bojo do CTB e não afete a organização dos estados, em razão do respeito ao pacto federativo”, argumentou Leal.

SEM HONORÁRIOS

Entre os dispositivos previstos no projeto original que foram descartados pelo relator, está o que conceitua “dirigente local” como a autoridade que representa o Detran no município ou região.

No entendimento do relator, o dispositivo contraria o CTB, que já prevê a figura do “dirigente do órgão executivo local de trânsito”, que pode ser o diretor do Detran (órgão executivo estadual de trân-



Deputado Hugo Leal

sito) ou do órgão executivo municipal de trânsito.

Também por contrariar o CTB, Leal rejeitou o dispositivo que autorizava honorários para examinadores conforme valor fixado pelo conselho de trânsito estadual.

O relator também rejeitou o trecho do projeto original que conferia ao examinador prerrogativas dos agentes de fiscalização do trânsito durante o exercício da atividade.

REQUISITOS MÍNIMOS

A Resolução 358/10 do Contran determina hoje como requisitos mínimos para ser examinador de trânsito:

- ter pelo menos 21 anos de idade;
- curso superior completo;
- dois anos de habilitação compatível com a categoria a ser examinada;
- não ter sofrido penalidade de suspensão do direito de dirigir ou cassação da carteira de motorista;
- não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 12 meses; e
- ter curso de examinador de trânsito.

TRAMITAÇÃO

A proposta ainda será analisada em caráter conclusivo pelas comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Aprovada proposta de CNH em formato digital

A Comissão de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática da Câmara dos Deputados aprovou, no dia 6 de agosto, proposta que permite a motoristas apresentar documentos de porte obrigatório, como carteira de habilitação e documento do veículo, em formato digital, desde que comprovados por certificação válida.

Foi aprovado o substitutivo da relatora, deputada Margarida Salomão (PT-MG), para o Projeto de Lei 2006/15, do deputado Tenente Lúcio (PSB-MG). A relatora apresentou parecer pela aprovação da matéria, mas sugeriu um novo texto para especificar que a emissão dos certificados siga os padrões da infraestrutura de chaves públicas brasileira (ICP-Brasil).



Deputada Margarida Salomão

A ICP-Brasil é um conjunto de padrões técnicos e regulamentos elaborados para suportar um sistema criptográfico aplicado a certificados digitais e busca assegurar a credibilidade e a confiança de transações entre titulares de certificados digitais e detentores de chaves públicas.

“Entendo ser importante que seja feita referência à infraestrutura de chaves públicas como suporte para a emissão dos certificados”, salientou Margarida.

TRAMITAÇÃO

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

Projeto que criminaliza a transposição de bloqueio viário policial é aprovado

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que altera o Código de Trânsito (Lei nº 9.503/97), para criminalizar a conduta de transpor bloqueio viário policial sem autorização.

A medida está prevista no Projeto de Lei 5226/16, do deputado Cabo Sabino (PR-CE). O texto fixa pena de detenção de 6 meses a 3 anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou carteira de motorista.

Hoje esse tipo de conduta configura apenas infração administrativa punível com multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir.

Relator da matéria, o deputado Hugo Leal

(PSB-RJ) elogiou a iniciativa e fez ajuste no texto para estender a punição aos condutores que tentarem burlar a fiscalização ou abordagem policial.

“Muitas vezes essas fugas ocorrem por razões fúteis, como problemas na documentação ou no veículo. Além disso, a fuga é feita quase sempre em altíssima velocidade, com o motorista ignorando que existem pedestres, ciclistas e outros veículos no caminho”, ressaltou o parlamentar.

Tramitação

A proposta será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, antes de seguir para o Plenário.

Proposta obriga autoescola a oferecer veículos adaptados para pessoas com deficiência

A Comissão de Direitos Humanos (CDH) vai iniciar no segundo semestre a análise do PLS 294/2016, que obriga as autoescolas a oferecer carros adaptados para deficientes físicos.

A proposição, do senador Romário (PSB-RJ), determina que os Centros de Formação de Condutores providenciem, para cada 20

veículos de sua frota, um modelo adaptado que tenha ao menos câmbio automático, direção hidráulica ou elétrica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de embreagem.

Segundo o parlamentar, é justo que pessoas com limitações físicas tenham a possibilidade de adquirir a prática e fazer as aulas necessárias para obter uma carteira de habilitação (CNH). “Como poderá a pessoa com deficiência adquirir a tal proficiência, se não existem veículos adaptados oferecidos pelos centros de formação de condutores?”, indaga.

Para alcançar seu objetivo, o projeto altera o artigo 154 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997), que trata dos veículos destinados à formação de condutores. A proposta ainda aguarda a designação de relator pelo presidente da CDH, Paulo Paim (PT-RS).



Carro adaptado para condutores deficientes físicos.

ACIDENTE SEM VÍTIMAS

Portal ensina como o condutor deve proceder

Acidentes são acontecimentos sempre indesejáveis. Mesmo apenas com danos materiais, é motivo de nervosismo, tensão e às vezes até de brigas e discussões.

Os acidentes acontecem devido a uma combinação de fatores causadores. Cabe ao condutor dirigir de maneira consciente, respeitando e levando em conta todos os elementos a sua volta, e sabendo que, ao se descuidar, poderá desencadear eventos que terão consequências inevitáveis.

Mesmo para aqueles que colocam em prática a direção defensiva, acidentes podem acontecer. E

quando ele não tem vítimas, existem alguns procedimentos que precisam ser levados em consideração e o Portal do Trânsito mostra quais são.

AVALIAR A SITUAÇÃO

O primeiro passo é avaliar a situação para que você preserve seus direitos e cumpra seus deveres quando ocorre a inesperada colisão. 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\$ 85,13.



CHAMAR A POLÍCIA

Em caso de acidentes sem vítimas, não é necessário acionar a autoridade de trânsito, mas é importante fotografar os danos, anotar as placas dos veículos envolvidos, do nome da rua e número do imóvel

mais próximo ao acidente e nomes de eventuais testemunhas.

TENTAR UM ACORDO

Outra dica importante é tentar um acordo entre as partes. Os condutores envolvidos na colisão devem conversar e tentar se

entender quanto à responsabilidade pelo sinistro. Mesmo com acordo feito, é importante na sequência registrar um Boletim de Ocorrência.

BOLETIM DE OCORRÊNCIA

Para realizar o procedimento, na maioria das cidades existem duas formas: ir pessoalmente até a delegacia especializada ou acessar o site do órgão de trânsito responsável (pode variar de estado para estado) e preencher todos os dados solicitados pela internet. O BO virtual também é aceito pelas seguradoras e em caso de conflitos judiciais.

Erros mais comuns dos motociclistas que podem acabar em quedas e acidentes

Pesquisa realizada pela Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR), na Espanha, apontou alguns dos erros mais comuns cometidos por motociclistas e que levam as quedas. O estudo faz parte de um programa que tem como objetivo criar ações para reduzir acidentes envolvendo veículos de duas rodas.

VELOCIDADE INADEQUADA

Um dos principais erros dos motociclistas que participaram da pesquisa foi transitar em velocidade inadequada a via. A velocidade máxima permitida nem sempre é uma velocidade segura. A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo. Em alta velocidade, muitas vezes não há tempo suficiente para evitar o acidente.

O bom senso manda que a velocidade da moto seja compatível com todos os elementos do trânsito, principalmente às condições adversas.

TRAJETÓRIA INCORRETA NAS CURVAS

Outro erro comum foi na hora de realizar as curvas. Ao fazer uma curva, a força centrífuga tende a



jogar o veículo para fora. O motociclista deve compensar essa força com a inclinação do próprio corpo. Qualquer que seja a inclinação do corpo do motociclista, a cabeça deve sempre permanecer na vertical.

As dicas são as seguintes:

- Curvas em condições normais de pista e velocidade: corpo na mesma inclinação da moto.
- Curvas de pequeno raio ou com mudanças rápidas de direção: corpo menos inclinado que a moto.
- Curvas rápidas ou com pavimento escorregadio: corpo mais inclinado que a moto.

PROCEDIMENTO INCORRETO EM FRENAGENS

Em freadas de emergência os dois freios devem ser acionados ao mesmo tempo na motocicleta. O freio dianteiro é responsável por 70% da eficiência da frenagem. Muitos acidentes acontecem porque o motociclista não sabe disso. Nas motonetas o peso fica concentrado na roda traseira fazendo com que o piloto utilize o freio traseiro com mais intensidade.

Os freios devem ser acionados progressivamente, sem provocar o travamento das rodas. Se a roda dianteira travar, deve-se aliviar um

pouco a pressão para destravar, e então, frear novamente.

MANUTENÇÃO INADEQUADA

Pneus ou pastilhas de freio desgastadas foram encontrados com frequência em motocicletas que participaram do estudo, o que é um erro muito grave. A mecânica da moto exige muito mais atenção do que a do automóvel. Um problema mecânico, que traz apenas alguns inconvenientes para o condutor do automóvel, se ocorrer em uma motocicleta, poderá expor o piloto a sérios perigos.

O correto é verificar os itens de segurança com frequência, evitar adaptações e alterações em características originais do veículo.

FALTA DE RESPEITO ÀS REGRAS

A imprudência também apareceu na pesquisa. Transgredir intencionalmente as regras de trânsito expõe o piloto, e os demais usuários da via, a riscos desnecessários.

Cabe ao piloto, nesse caso, conduzir de maneira consciente, respeitando e levando em conta todos os fatores a sua volta e sabendo que, ao se descuidar, poderá desencadear eventos que terão consequências inevitáveis.



Existe diferença entre ser motoqueiro e ser motociclista?

Segundo o Dicionário Michaelis as duas palavras têm o mesmo significado, pois fazem referência àquele que conduz uma motocicleta. Na prática, porém os dois termos têm interpretações diferentes.

Conforme algumas pesquisas, essa história começou nos anos 80, quando uma revista especializada começou uma campanha para separar aqueles que tinham mau comportamento no trânsito, definindo-os como motoqueiros, daqueles que respeitavam as leis, definindo-os como motociclistas.

De acordo com uma pesquisa de marketing sobre comportamento de consumo dos motociclistas, realizada por alunos da Faculdade UNA de Minas Gerais, a maioria dos usuários de motocicletas considera como ofensa ser chamado de motoqueiro.

A explicação é que os motociclistas utilizam a moto como prazer, hobby, diversão e passeio, além de respeitarem às leis de trânsito e aos demais usuários que também estão no trânsito como condutores, pedestres e ciclistas.

Já os motoqueiros, que geralmente utilizam suas motos (na maioria das vezes de baixa cilindrada) para trabalhar, quase não respeitam as leis de trânsito, são encenqueiros e usam corredores entre os carros para se locomover.

“Não podemos generalizar, muitos motociclistas que exercem atividade remunera-

da têm um comportamento exemplar no trânsito. Só o fato de utilizar a moto como ferramenta de trabalho não o classifica como um cidadão que desrespeita leis e que não respeita os demais”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

O importante não é a definição do termo, mas o comportamento do piloto. “O comportamento e a postura do usuário da moto estão diretamente ligados a acidentes e incidentes. A prática de boas atitudes tem o poder de reverter esse quadro”, afirma Mariano.

Ainda de acordo com o especialista, é essencial saber agir corretamente frente às diversas situações do dia a dia. “Independente se utiliza a moto a lazer ou a trabalho, é fundamental reconhecer e abandonar maus hábitos e posturas negativas”, esclarece. **COMO MUDAR**

Para um melhor convívio no trânsito, o Portal do Trânsito dá uma dica para motociclistas, condutores, ciclistas, motoristas profissionais e pedestres. Os usuários devem fazer uma sincera autoavaliação das próprias atitudes frente às mais diversas situações, e, em seguida, corrigir o que estiver incorreto.

“Apesar de termos uma forte tendência para culpar os outros, é provável que os verdadeiros motivos estejam em nós mesmos”, finaliza Mariano.

O que é o DPVAT e por que há uma CPI sobre o Seguro

O DPVAT é um seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores. Ele cobre toda e qualquer vítima de um acidente de trânsito, seja ela motorista, pedestre ou passageiro do próprio veículo. A cobertura que ele dá é em caso de invalidez permanente, de reembolso de despesas médicas e hospitalares ou até em caso de morte. Nesse caso, a indenização é paga a cada um dos beneficiários legais da vítima.

O DPVAT é um seguro que existe na maioria dos países desenvolvidos e surgiu da necessidade de criar-se uma proteção para as pessoas em função da circulação de veículos.

No Brasil, ele é pago anualmente por todo proprietário de veículo automotor e tem por finalidade indenizar as vítimas de trânsito.

De acordo com a legislação, 45% dos recursos do Seguro DPVAT são destinados ao Sistema Único de Saúde (SUS) com a finalidade de custear o tratamento das vítimas de acidente de trânsito em hospitais públicos e conveniados; 5% são destinados ao DENATRAN com a finalidade de promover educação e prevenção de acidentes de trânsito; 50%

são destinados ao pagamento de indenizações, constituição de reserva técnica e custeio das despesas operacionais. Estas informações estão disponíveis no site, assim como nos balanços publicados pela Seguradora Líder DPVAT.

É aí que entra a CPI. De acordo com os deputados, o seguro é alvo de várias denúncias de fraudes, como pagamentos com base em laudos médicos e ocorrências policiais falsificados. A Polícia Federal investiga os desvios na Operação Tempo de Despertar. Em 2015, por exemplo, o DPVAT arrecadou mais de R\$ 8 bilhões, mas se estima que 25% desse total tenham sido desviados.

A deputada federal paranaense Christiane de Souza Yared (PTN), em entrevista ao programa Palavra Aberta, da TV Câmara, defendeu a instalação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para desvendar a destinação de recursos do DPVAT, chamada por ela de “caixa preta”. A deputada reiterou que a sociedade precisa saber para onde o dinheiro do DPVAT está indo, como e onde está sendo aplicado. “É uma questão de transparência”, apontou.

“Vivemos em um momento completamente diferenciado. Estamos reescrevendo a história do País. Vamos fazer isso também no trânsito, para termos o direito de dirigir em um trânsito melhor para todos”, sustentou a parlamentar

A CPI do DPVAT enfrenta resistência do Sindicato das Empresas de Seguros Privados, de Resseguros e de Capitalização do Rio de Janeiro e de Espírito Santo, que chegou a entrar com mandado de segurança no Supremo Tribunal Federal (STF) contra o colegiado, sob o argumento de que a comissão não tem fato determinado a investigar. De acordo com a entidade, existe o risco da CPI ser utilizada “por legisladores inescrupulosos, como subterfúgio para obtenção de vantagens ilícitas, por meio da conhecida tática de ‘criar dificuldades para vender facilidades’”, segundo informou ao jornal “O Globo”. A ação está sob a relatoria do ministro Edson Fachin.

COMO É CALCULADO O PREÇO DO DPVAT?

O preço do seguro DPVAT é definido pelo Conselho Nacional de Seguros Privados com base em estudos estatístico-atuariais desenvolvidos pela Susep (Superintendência de Seguros Privados). O preço varia em função do tipo de veículo: veículo de passeio, motocicleta, ônibus, vans, caminhões. No caso da motocicleta, como ela se envolve em maior quantidade de acidentes que provocam indenizações, ela tem um preço mais elevado.





CARTAS

DESRESPEITO

O flagrante no bairro Sambaqui em Florianópolis é só mais um exemplo da falta de respeito das pessoas. Essas caçambas de entulhos, caminhões de bebidas e outros veículos têm prejudicado as vias públicas e feito do trânsito caótico um guerra para não infringir a lei.

Caio Silva – São José/SC

CARRO-BOMBA

Oportuno o comentário do senhor Roberto Bentes sobre o “carro bomba” que trafegava no Paraná causando a morte de várias pessoas. Nos preocupamos com terroristas que estão conversando no whatsapp, enquanto brasileiros são verdadeiros terroristas do trânsito.

Jeremias Scoot – Guaruva/PR

MEGAPROJETO

Enquanto o primeiro mundo pensa em fazer uma obra faraônica como a ligação da Europa com os Estados Unidos da América, nós ficamos na torcida por viadutos de 200 metros. Sobre a mega obra, eu acho um exagero porque ninguém vai querer ir de carro em um trecho tão perigoso.

Afrânio Souza – Florianópolis/SC

RETROVISOR

Comentei sobre o retrovisor digital aqui em minha casa e meu pai foi contra. Ele disse que nunca bateu o carro com o retrovisor normal. Assim como meu pai, eu sei que o projeto terá pessoas com pé atrás, mas é uma boa iniciativa. Melhor ainda é nunca ter batido como meu pai.

Benjamim Ramos – Porto Alegre/RS

OLIMPIADAS

A Olimpíada é um evento que incentiva a saúde, regras e educação moral. Perfeito para reforçar esses princípios para nossa sociedade. Mas infelizmente o legado que deixará no Brasil será a inversão de valores. O metrô de 16 km no Rio de Janeiro é um investimento muito caro para o seu retorno.

Maria Silva – Rio de Janeiro/RJ

SEGURANÇA

Um estudo mais detalhado é necessário para avaliarmos melhor a nossa Segurança Pública. Um atendimento correto e um efetivo abrangente daria condições do cidadão ser mais responsável e conseqüentemente mais atento em tudo, inclusive no trânsito.

Helen Flores – Brasília/DF

CANADÁ

Fico pensando o que o embaixador do Canadá pensa ao ver nosso caos no trânsito urbano. 90% dos veículos tem apenas uma pessoa nos horários de pico. Os governantes tem que fazer a parte deles com um transporte público de qualidade para o cidadão ter opção para transitar.

Alice Costa – Palhoça/SC

MARINA

Não adianta nada falar de um grande projeto como a marina que será possivelmente construída em Florianópolis se não valorizarmos o transporte marítimo. Em viagem e conversa com amigos eu não consigo explicar porque não tem um transporte marítimo de qualidade na grande Florianópolis.

João Lemos – Biguaçu/SC

BEBIDA

Eu não bebo e claro que acho complicado essa combinação de álcool e direção. Dirijo levando minha família para cima e para baixo. Mas minha atenção pode não servir de nada se um bêbado cortar o nosso caminho. A prudência nunca morreu cedo e por isso deveríamos repensar sobre o fácil acesso ao álcool.

Vítor Oliveira – Boa Vista/RR

FAROL

É incrível como o brasileiro tem dificuldade em respeitar as leis. Uma lei simples e para a segurança de todos como a do farol aceso é negligenciada sem qualquer preocupação com a própria vida e a dos demais. E ainda questionam por quê uma lei para isso... eita povinho que só aprende quando dói no bolso.

Fernanda Kempner – Florianópolis/SC (Via Facebook)



Detran/PI enviará carta avisando vencimento da CNH

No Piauí, dos 481.129 condutores habilitados, 66.285 estão com o documento vencido. Na capital, são 40.723 nessa situação.

Para melhorar os serviços e facilitar a vida dos usuários, o Departamento Estadual de Trânsito do Piauí (Detran-PI) vai enviar, formalmente, pelos Correios, a partir deste mês, uma carta lembrete aos condutores de veículos que tiveram sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e da Permissão Para Dirigir (PPD) vencida ou a vencer até 30 dias.

Na carta, o usuário será informado sobre os procedimentos exigidos para renovar a habilitação, tais como exames, documentos e taxas a serem pagas.

De acordo com o diretor de Habilitação do Detran, Carlos Ferreira, a correspondência será enviada 30 dias antes da data de vencimento. “Vamos comunicar que o prazo para renovar a habilitação está findando e que o condutor deve procurar o órgão para não circular com o documento vencido”, pontua o diretor, destacando que essa ação é um estímulo para que o motorista renove a habilitação dentro do prazo e evite multas, conforme o artigo 162, inciso V, do Código de

Trânsito Brasileiro (CTB).

Para o diretor-geral do Detran, Arão Lobão, a renovação do documento é muito importante, já que ela traz um acompanhamento da condição física e mental do motorista e garante a segurança do condutor e das outras pessoas que participam do ambiente do trânsito. “A ação faz parte do conjunto de medidas para melhorar a qualidade dos serviços prestados aos usuários”, salienta Lobão.

NOTA DO EDITOR: Parabenizamos o Detran do Piauí pela iniciativa de avisar sobre o vencimento da Carteira Nacional de Habilitação. Esta é uma luta antiga do Monatran, visto que o prazo de vencimento deste documento geralmente é longo e facilmente esquecido pelo condutor. Aproveitando a oportunidade, sugerimos que os Detrans que já possuem o costume de avisar os motoristas sobre o vencimento da CNH, pensassem em formas mais modernas de comunicar a situação. Hoje em dia, e-mails e mensagens via whatsapp, por exemplo, são muito mais eficientes do que correspondência pelos correios.

Mortes de crianças e adolescentes no trânsito só perdem para homicídios

Com uma média de 8,1 mortes por acidentes de trânsito a cada 100 mil crianças e adolescentes, o Brasil ocupa o nono lugar entre 88 países no quesito, com base em dados da Organização Mundial da Saúde (OMS).

No país, o Mato Grosso aparece em primeiro lugar na lista de mortes de crianças e adolescentes no trânsito em 2013. A média foi 17,2 mortes por 100 mil.

Roraima fica em segundo lugar, com 14,9 em 100 mil crianças e adolescentes. Os números foram analisados no relatório Violência Letal Contra Crianças e Adolescentes do Brasil.

De acordo com o autor do estudo feito pela Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais, Julio Jacobo, nos últimos anos houve avanços no combate à mortalidade por causas naturais.

Mas as causas externas aumentaram quase 30% e os acidentes de trânsito estão em segundo lugar, atrás apenas dos homicídios.

Há, porém, uma grande variação regional no país. Se no Mato Grosso a média é de 17,2 vítimas por 100 mil, no Amazonas a média é de 3,7.

O Acre ganhou destaque por ter mais de 20% de redução da mortalidade no trânsito, entre 2003 e 2013.



PEDESTRES

Para o professor de psicologia do Centro Universitário de Brasília e consultor de comportamento no trânsito Fábio de Cristo além do uso correto dos equipamentos de segurança é necessário que a formação dos motoristas brasileiros se atente para as relações interpessoais no trânsito.

Um dado positivo do relatório foi a diminuição da morte de pedestres em quase 70%. Para Fábio de Cristo, um dado que se deve a boas campanhas de conscientização.

No entanto, o índice destoa quando a análise é sobre acidentes com motocicletas: um aumento de mais de 1000% pelas ruas e estradas do país.



Alex João Costa Gomes *

ESPAÇO LIVRE

Uma reflexão sobre escolhas no trânsito

“Quando um motorista, deliberadamente, comete uma infração que causa dano a outras pessoas não pode ser considerado acidente. Ou seja, homicídio doloso. As leis precisam mudar.” (Valeria Rosa)

Quando alguém age deliberadamente está decidido a fazer o que pretende, o que tem em mente, isso casa muito bem com a questão daquele que sai com o objetivo de beber e depois dirige, pois quando um indivíduo sai com o intuito de ingerir bebidas alcoólicas e depois dirige veículo automotor, com certeza não podemos falar em acidente, posto que um acidente é algo inesperado, e qualquer indivíduo sábio e no uso de sua racionalidade, sabe que a mistura álcool e direção não combina e pode gerar sim um acidente visto que a percepção da realidade muda totalmente, além do que é uma prática criminosa se constatada e que pode gerar danos irreversíveis e irreparáveis no caso de acidente com vítimas.

A vida é feita de escolhas, assim, o condutor pode escolher em dirigir sob o efeito

do álcool ou não, nada o impede de ingerir bebidas alcoólicas, desde que não tome a direção de um veículo, pois o condutor embriagado pode opinar em pegar um outro meio de transporte que não o próprio, ou pedir a alguém que dirija para ele estando este sóbrio, pode ser um parente, um amigo ou o tão falado “amigo da vez”, aquele que na saída do dia não fará uso de álcool ou qualquer tipo de droga que possa afetar suas condições psíquicas normais. O dolo está no agir consciente, na livre vontade em fazer algo ou induzir o outro para que faça, podemos inferir que é sim uma questão de escolha.

Partindo dessa premissa, sem entrar nos pormenores do Direito Penal, podemos sim considerar que não a que se falar em culpa quando o sujeito sabe que ao beber e dirigir põe em risco a vida de terceiros e a própria vida. Essa prática desde o ano de 2008 vem sendo combatida com mais firmeza pelos órgãos fiscalizadores de trânsito do Brasil. Assim como a maioria das infrações de trânsito cometidas no país que são oriundas da má conduta humana nas vias, dirigir sob o efeito do álcool também é. Vejamos, já que

o condutor pode contribuir negativamente com esse caos que vivemos no trânsito, ele também pode mudar sua conduta e contribuir de forma positiva, valorando a vida e humanizando as relações hoje existentes no trânsito brasileiro.

Fazer a escolha de sair de casa, do trabalho ou de qualquer outro lugar e levar sofrimento a vida de terceiros, causando danos irreversíveis e irreparáveis quando provocamos acidentes nas vias, sem dúvida que não é a melhor e nem a única opção que temos. Devemos refletir sobre nossa postura no trânsito, quer seja como transeuntes ou condutores, pois algo deve ficar bem claro em nossas mentes: o trânsito que temos e queremos somos nós que construímos. É preciso haver mais tolerância e respeito nas relações sociais que hoje temos nas vias do Brasil, pois só assim avançaremos na construção de um trânsito mais seguro e humanizado. Pelo exposto, podemos e devemos sim escolher mudar o trânsito para melhor.

* Bacharelado e Licenciatura Plena em História (UNIFAP 2001), ex-Diretor-Presidente do Detran/AP e Policial Militar (Aluno Oficial)



O tema da Semana Nacional de Trânsito para o ano corrente é, conforme deliberação do Denatran, “Década Mundial de Ações para a Segurança no trânsito – 2011/2020: Eu sou + 1 por um trânsito + seguro”.

O tema acompanha a evolução das ações de campanha de educação de trânsito, denominada “Década Mundial de Ações Para a Segurança do Trânsito – 2011/2020”. A principal finalidade é conscientizar o cidadão de sua responsabilidade no trânsito, valorizando ações do cotidiano e visando a participação de todos para o alcance da segurança viária.

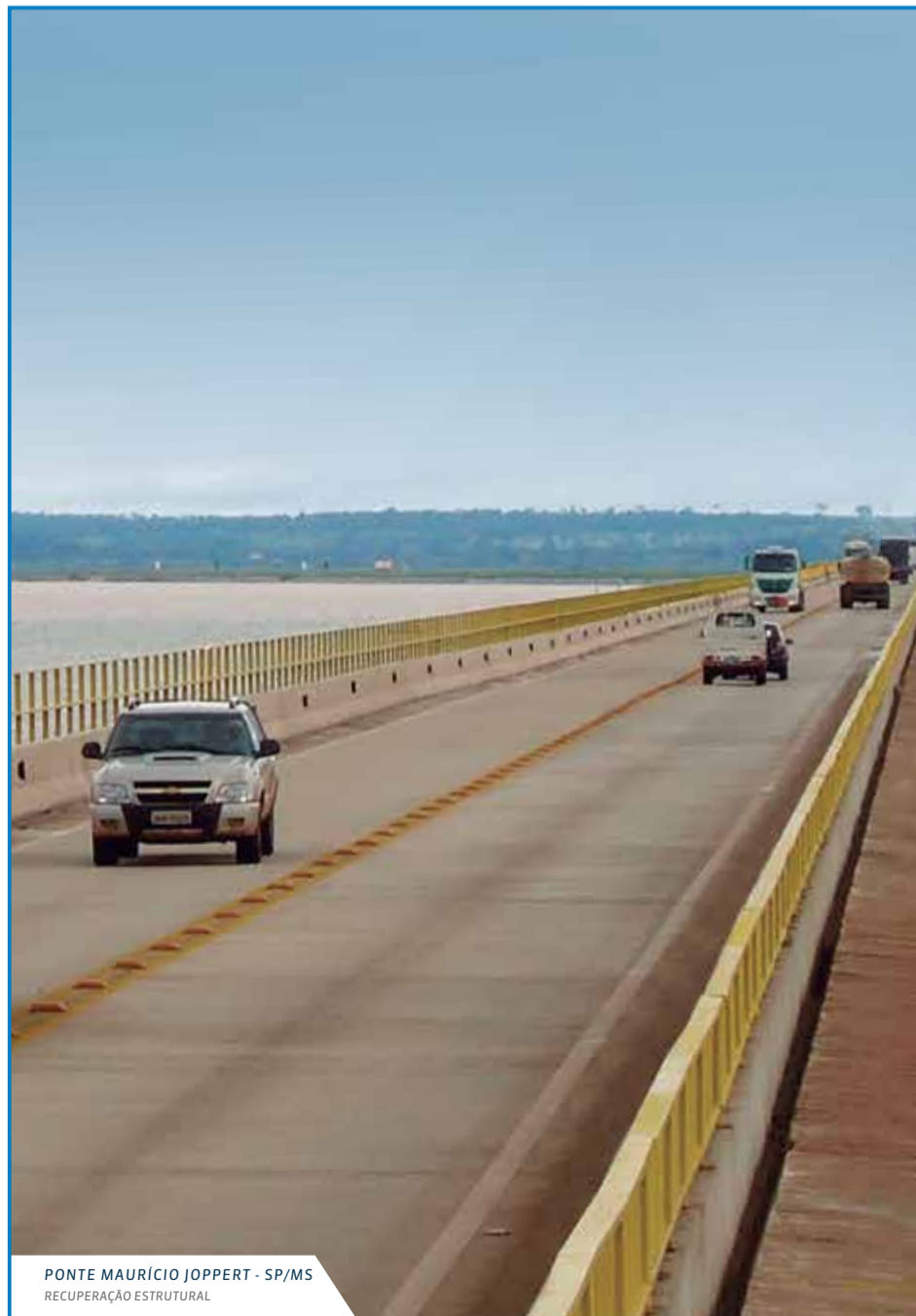
O ator do trânsito deve ser tratado como alguém que tem o poder de decidir o seu destino e que é o responsável pelas próprias ações e sofrerá as consequências de suas escolhas. Assim, o tema “Década Mundial de Ações Para a Segurança do Trânsito – 2011/2020: Eu sou + 1 por um trânsito + seguro”, possibilita realizar ações focadas em todos os integrantes do trânsito (pedestres, ciclistas, motociclistas, passageiros e condutores).

Cada um é responsável pelas atitudes no dia a dia no trânsito e que cada um pode e faz a diferença!



Um dos grandes objetivos do Denatran é mostrar que trânsito é uma questão de cidadania e que faz parte do dia a dia de todas as pessoas, assim, estamos sempre convocando toda a sociedade para refletir sobre a importância de um comportamento mais responsável e mudar de uma vez por todas a atitude no trânsito. O Prêmio Denatran faz parte das ações realizadas pelo Ministério das Cidades/Denatran, cujo intuito é contribuir com a Década Mundial

de ações para Segurança no Trânsito na diminuição dos números alarmantes de pessoas que perdem a vida em acidentes de trânsito. O concurso, promovido pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), elege anualmente os melhores trabalhos produzidos sobre o tema Trânsito e tem como objetivo incentivar diversos setores da sociedade a refletirem sobre aspectos relativos à segurança, ao respeito e a cidadania no trânsito.



PONTE MAURÍCIO JOPPERT - SP/MS
RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL

O valor da mobilidade que a gente recupera e todos se beneficiam.

Realizar as obras de recuperação da Ponte Maurício Joppert, uma das mais importantes ligações entre São Paulo e Mato Grosso do Sul, é motivo de orgulho para a **Concrejato Obras Especiais**.

Reconstruímos e revitalizamos a estrutura da ponte, fazendo a substituição do piso existente por um novo de concreto armado, com um acabamento que proporciona mais conforto ao usuário. Além disso, realizamos o tratamento e a execução de novos gradis metálicos e recuperamos as estruturas submersas.

Com a força transformadora da engenharia, reafirmamos o nosso compromisso com a mobilidade e o bem-estar da nossa sociedade.



concrejato.com.br