

Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JULHO DE 2016 - ANO 7 - Nº 79

BR-101/SC: TRECHO MAIS PERIGOSO



O trecho mais perigoso em BRs do Brasil tem apenas 10 quilômetros de extensão e fica na Grande Florianópolis. Nele, a BR-101 virou uma grande avenida por onde trafegam diariamente mais de 175 mil veículos e acontecem, em média, 46 acidentes por mês. (Página 9)

Quem paga a conta de luz no perímetro urbano das Rodovias?

Página 4

· Cai em 21,5% o número de brasileiros que bebem e dirigem

Página 6

· Definido perfil da marina na Beiramar Norte, em Florianópolis

Página 8

· O grande dilema da segurança pública brasileira

Página 7 (por Ildo Rosa)

KOERICH
Gente Nossa



SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
ULTRAPASSAR



80
km/h
VELOCIDADE
MÁXIMA



RETORNO
PROIBIDO

EDITORIAL

Mau exemplo

Parece que já virou rotina. Infelizmente, é cada vez mais comum observarmos maus exemplos daqueles que deveriam ser o esteio da sociedade. No início deste mês de julho, um ser humano que representa a Segurança Pública do Estado de Santa Catarina, bacharel em Direito, foi preso em flagrante por dirigir embriagado, na BR-470, em Gaspar.

Diretor da Penitenciária Industrial de Blumenau e ex-interventor do Presídio Regional de Blumenau, Marco Antônio Caldeira foi mais um a engrossar a fila dos maus exemplos do nosso país. Uma situação lamentável e aparentemente irreversível, enquanto a impunidade prevalecer.

Situações como esta quase nos fazem perder as esperanças. Quando iremos nos tornar um país verdadeiramente sério? Para quem podemos recorrer se a falta de ética se espalha por todos os lados, agindo como uma espécie de areia movediça, tragando a todos em sua volta?

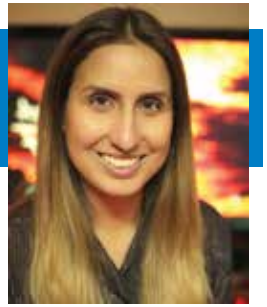
Sem dúvida alguma é chegada a hora de as pessoas de bem começarem a agir com mais gana. Os bons exemplos precisam se sobressair aos maus e a sociedade precisa começar a mudar com urgência.

Se todos em sua volta têm feito o errado, comece você a fazer o que é certo. Se é bem mais fácil estacionar em local proibido porque ninguém é multado, estacione você no local apropriado e denuncie os infratores. Ande você no limite de velocidade permitido. Faça você as revisões necessárias no seu veículo. Cumpra você a legislação de trânsito vigente. Ensine com o seu exemplo às futuras gerações. E, dentro do possível, procure orientar os que o cercam.

No trânsito, também vale aquela máxima do associativismo que diz que “Juntos Somos Mais Fortes” e precisamos fortalecer o lado do bem. Porque como disse Martin Luther King “O que me preocupa não é o grito dos maus, mas o silêncio dos bons”. Quando os bons se calam, os maus triunfam. E isso não é o que queremos.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



Jaqueline Noceti / Secom

NEVOEIRO

A imagem das pontes Colombo Sales e Pedro Ivo Campos escondidas pelo forte nevoeiro que tem atingido a Grande Florianópolis e diversas áreas de vales e planícies de Santa Catarina neste começo de inverno tem impressionado todos.

É importante lembrar que tal condição climática inspira cuidados especialmente no trânsito. Veja a seguir algumas recomendações:

Para evitar acidentes de trânsito diminua a velocidade e redobre a atenção. Você deve imediatamente acender a luz baixa dos faróis (e os faróis de milha se tiver), aumentar a distância do veículo à sua frente e reduzir a sua velocidade, até sentir mais



segurança e conforto. Não use os faróis altos porque eles refletem a luz nas partículas de água, e reduzem ainda mais a visibilidade. Lembre-se que nestas condições o pavimento fica úmido e escorregadio, reduzindo a aderência dos pneus. Caso sinta muita dificuldade em continuar trafegando, pare em local seguro. Em virtude

da pouca visibilidade, em nevoeiro, não é seguro parar no acostamento, e uma vez no acostamento desça do carro e fique em lugar seguro. Use o acostamento somente em caso extremo e de emergência e utilize, nestes casos, o pisca-alerta. Atenção a navegação na costa devido a restrição de visibilidade.

FLAGRANTE

Mais um flagrante do desrespeito, registrado pelo leitor do jornal O Monatran, na via central do bairro Sambaqui, em Florianópolis. A poucos metros da placa que indica que é “Proibido parar e estacionar”, o sujeito se achou no direito de ocupar o espaço com uma caçamba cata-entulho. Será que ele faltou nesta aula da auto-escola e não sabe que nem mesmo aquela “paradinha” rápida é permitida? Imagina deixar uma caçamba!

Como se não bastasse tal falta de civilidade, ainda gostaríamos de saber: como é que os órgãos responsáveis permitem uma situação dessas? Se fosse um carro, poderia ser guinchado. Por que é então que não tomam a mesma providência com a caçamba? O dono da empresa contratada e o morador contratante bem que mereciam receber uma bela de uma multa por este pouco caso para com a legislação e a sociedade.



 **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 Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



MEGAPROJETO

Já pensou numa rodovia que pudesse ligar a Europa aos Estados Unidos? Alguém teve essa ideia maluca e publicou o projeto: é a “Trans-Eurasian Belt Development” (TEPR).

Caso a mega rodovia saia do papel, terá 20.147 quilômetros de extensão, ganhando o título de pista mais longa do

mundo. Passará pela América do Norte e Ásia, com destino final na Europa, a um custo de alguns trilhões de dólares.

Além da complexidade do trecho que seria construído no Alasca, o frio nas relações entre americanos e russos também atrapalha a megalomânica ligação entre o território dos dois países.



SANTA INVEJA

Se existe mesmo a tal “inveja santa”, confesso que a senti ao ver esta imagem do transporte de massa na cidade de Wuppertal, na Alemanha.

CÂMERAS X RETROVISORES

Comumente encontrado em conceitos apresentados em Salões do Automóvel por todo o mundo, as câmeras que substituem (e não apenas complementam) os espelhos retrovisores podem estar cada vez mais próximos dos modelos de rua.

No Japão, o Governo já regulamentou os chamados “retrovisores digitais”, o que possibilitará o investimento

de algumas empresas nesse nicho de mercado. Uma das vantagens dos retrovisores digitais é que ele pode melhorar a imagem digitalmente, compensando falta de brilho e de luz, permitindo melhor visibilidade em condições noturnas e de chuva. As câmeras ainda capturam um maior ângulo de visão, captando também os pontos cegos normalmente invisíveis em espelhos.



Domingo de horror

Era pra ter sido um final de semana comum. Mais uma volta pra casa, depois de um domingo especial, cuidadosamente planejado por centenas de famílias, que resolvem dar uma fugidinha da capital paranaense para curtir as delícias e encantos da região, através da BR – 277 que corta a serra e chega ao litoral.

Lamentavelmente, entre os veículos que trafegavam pela mesma rodovia, avançava, como uma sombra sinistra, um dos (muitos) potenciais carros-bomba que ameaçam o trânsito brasileiro todos os dias.

O caminhão-tanque, transportando 44 mil litros de álcool, não cumpria naquela tarde de domingo os requisitos fundamentais de segurança: a mensagem no seu painel acusava com clareza uma falha no sistema de freios.

Mesmo ciente do alerta, mesmo ciente de que a falha afetava um dos sistemas mais delicados do veículo, mesmo ciente de estar carregando consigo uma bomba potencial, o motorista decidiu, como decidem tantos outros em situações semelhantes, continuar a viagem.

Quando o motorista perdeu o controle do caminhão e bateu contra a mureta de prote-

ção, aquela explosão engolfou, num inferno de fogo e horror, nada menos que doze veículos. Cinco preciosas vidas foram ceifadas do nosso convívio, inúmeras famílias enlutadas e uma nação inteira unida na dor.

Confesso que chorei ao ficar sabendo da dimensão da tragédia. Não tem como ficar indiferente. Poderia ter sido com a minha filha, com o meu filho, com a minha neta. Poderia ter sido comigo. De uma hora para outra, quantas vidas interrompidas, quantas histórias alteradas, quantos destinos decretados.

Mais uma vez, ficou evidente e latente a necessidade de uma fiscalização efetiva e continuada em nossas rodovias, a fim de acabar com esta sensação de impunidade, que dá brechas para ações criminosas de tamanha irresponsabilidade. Mais do que isso, é preciso uma reforma geral no nosso sistema judiciário que concede liberdade provisória ao causador de uma tragédia dessa dimensão, com o pagamento de uma simples fiança.

Que nossos legisladores e órgãos reguladores também percebam a fragilidade do nosso sistema de transporte de materiais inflamáveis e mudem o rumo, sob pena de continuarmos contando nossos mortos.

Conta da iluminação de rodovias

Quem deve pagar: usuários, concessionárias ou municípios?

Deputados da Comissão de Viação e Transportes pediram a representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e das concessionárias de rodovias sugestões sobre como financiar a iluminação pública nos perímetros urbanos das rodovias federais sob regime de concessão.

A dúvida é quem deve pagar a conta: se usuários, concessionárias ou municípios. A Constituição Federal prevê que a iluminação pública é uma atribuição municipal, devido ao seu caráter local.

Os deputados, no entanto, argumentam que os municípios passam por dificuldades e não podem arcar com os custos.

O assunto foi discutido, no colegiado, a pedido do deputado Edinho Bez (PMDB-SC). Para ele, é o usuário, por meio das tarifas de pedágio, quem deve pagar a conta.

“É o usuário que usa a rodovia. Estamos falando de municípios pequenos, que não têm di-



Deputado Edinho Bez

nheiro sequer para pagar a folha”, disse Edinho Bez. “Se dividirmos o custo por 35 mil veículos que passam por dia em uma determinada rodovia, serão alguns centavos repassados ao pedágio”, afirmou.

PROJETO DE LEI

O assunto é tema de um projeto de lei [(PL 2102/15, do deputado Felipe Bornier (PSD-RJ)] em análise na Comissão de Viação e Transportes. A proposta obriga as concessionárias a implantar a iluminação.



Deputado Goulart

O relator da matéria na comissão, deputado Goulart (PSD-SP), apresentou um texto substitutivo à proposta. Ele avalia que as próprias concessionárias podem financiar a iluminação sem repassar custos aos usuários ou aos municípios.

“Infelizmente as concessionárias não querem fazer nada. Só querem passar o problema para frente e a conta para o município pagar. O município não tem receita para isso. É importante que a responsabilidade seja da

concessionária”, defendeu.

DESAFIO

O diretor de Regulação e de Relações Institucionais da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Luiz Ugeda, analisa com cautela o projeto de lei.

“O projeto vai impor obras de iluminação pública. Isso vai ter de voltar para o usuário em forma de tarifa”, afirmou.

Luiz Ugeda também criticou o prazo previsto no projeto – de seis meses – para que as concessionárias cumpram a regra, se ela for aprovada e virar lei. A medida se aplicaria aos novos contratos de concessão pública de rodovias e também às futuras renovações de contratos.

Ainda na avaliação de Ugeda, a proposta enfrenta um desafio federativo: precisa definir uma regra comum para concessões federais, estaduais e municípios, atuais e futuras. “O projeto fala apenas de rodovias federais”, observou.

A ABCR engloba 59 concessionárias responsáveis por 19.030 quilômetros de malha concedida. Luiz Ugeda não soube informar a porcentagem de perímetros urbanos já iluminados.

MANUTENÇÃO

O gerente de Engenharia e Investimentos em Rodovia da ANTT, Cristiano Della Giustina, observou que uma série de pontos deve ser levada em consideração no que diz respeito à iluminação rodoviária. Depois da implantação, disse, vêm os custos de manutenção.

Para ele, a concessionária até teria como planejar melhor a prestação do serviço. No entanto, quando se trata do pagamento da tarifa de energia, há que se lembrar que a pública é mais barata do que a paga pela concessionária como ente privado. “A concessionária como empresa privada não tem o benefício normalmente concedido ao município de redução de tarifa”, ponderou.

Debatedores: principal causa de acidente com motos é falta de educação de condutores

Debatedores que participaram de audiência pública promovida pela Comissão de Viação e Transportes, no dia 28 de junho, assinalaram que a principal causa dos acidentes de trânsito com motos no País é a falta de educação dos condutores em geral.

Parlamentares e especialistas discutiram a proposta que reserva uma faixa exclusiva para motocicletas em vias com tráfego pesado (Projeto de Lei 5007/13).

O debate foi proposto pelo presidente da Frente Parlamentar do Trânsito Seguro, deputado Hugo Leal (PSB-RJ).

O objetivo da proposta, que veio do Senado, é reduzir o número de acidentes envolvendo motociclistas.

O diretor-presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária, José Aurélio Ramalho disse que o Brasil precisa “parar de adestrar motoristas”. “Temos que ter vergonha da forma como somos habilitados, da maneira fútil, fácil e banal como se tira uma habilitação neste País”, disse. Segundo Ramalho, não adianta criar faixas exclusivas se os motoristas não conhecem e não respeitam as regras de trânsito.

AUMENTO DE ACIDENTES

No mesmo sentido, o diretor de Planejamento, Projeto e Educação da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET), Tadeu Leite, disse que o estado já teve duas faixas exclusivas para motos nas avenidas Sumaré e Liberdade, mas apesar da boa aceitação dos motociclistas, a experiência revelou aumento no número de acidentes e acabou desativada. “A aceitação foi ótima, mas o número de acidentes aumentou 145% e o de atropelamentos, 33%”, disse Leite,



Zeca Ribeiro / Câmara dos Deputados

referindo-se à Avenida Sumaré.

Um dos problemas das faixas exclusivas, segundo Leite, é a movimentação de entrada e saída das faixas exclusivas e a presença de cruzamentos e de pedestres.

Representando a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), José Eduardo Gonçalves defendeu o projeto como solução viável para a redução de acidentes com moto. “O projeto foi bem aceito por 90% dos motociclistas, mas o mau comportamento de todos determinou o encerramento dos dois projetos”, disse ele, acrescentando que, no caso de São Paulo, faltou sinalização adequada, fiscalização e educação de motoristas para que a experiência tivesse êxito.

FORMAÇÃO DE CONDUTORES

O presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Motociclista, deputado Ronaldo Fonseca (Pros-DF), concordou que os acidentes com motociclistas se devem preferencialmente a falhas no processo de formação de condutores.

O deputado contou sua experiência ao comprar uma moto em 1980 e que acabou sofrendo um acidente logo no primeiro passeio. “Tirei a habilitação rapidinho, sentei e sai andando. Em 40 minutos, estava no chão. Cai a 90 quilômetros por hora”, disse o deputado, que atribui a queda à falta de preparo para pilotar a moto. “A educação para o trânsito no Brasil é uma lástima. Os Detrans têm recursos, mas não investem em educação”, defendeu.

Na Comissão de Desenvolvimento Urbano, o projeto 5007/13, que prevê as faixas exclusivas para motos, acabou rejeitado por inconstitucionalidade. O relator, deputado Mauro Mariani (PMDB-SC), entendeu que lei federal não pode obrigar os municípios a implantarem faixas viárias exclusivas para motos. “A Constituição assegura aos municípios a competência para promover o planejamento e o controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano”, ressaltou ele, citando a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12).

Mariani, no entanto, apresentou emenda para permitir que as motos transitem nos “corredores” – espaços entre veículos – quando o trânsito estiver parado, desde que isso “ocorra sem prejudicar a segurança do trânsito e em velocidade máxima a metade da velocidade da via”.

A emenda agradou a maioria dos debatedores. Para o presidente da Federação de Motoclubes do Rio de Janeiro, Humberto Montenegro, a proposta é a mais rápida de ser implementada. “Os motociclistas já utilizam esse corredor virtual (entre os carros), só precisamos colocar regras, como o limite de velocidade”, disse.

BOLSÃO PARA MOTOS

Montenegro, por outro lado, é contrário à faixa exclusiva. “Não acredito que a segregação seja a solução”. Ele também defendeu a criação de uma área exclusiva para motos em frente aos semáforos, o chamado “bolsão”, para que as motos possam largar na frente dos carros.

O projeto, que tramita pensado ao PL 3886/12, já foi rejeitado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Jose Roberto de Souza Dias *



Olimpíadas e Mobilidade Urbana

As Olimpíadas são como que uma tatuagem a marcar profundamente o caminhar da humanidade. São um símbolo de conagração e paz. Desde suas origens nos distantes 2.500 anos a.C., até hoje, sempre mantiveram a marca da solidariedade. Herança helenística, voltou a se estruturar em 1896, e a partir de então conquistou o ocidente e expandiu-se mundo afora.

Os jogos olímpicos deste ano serão conhecidos como os da era da tecnologia da informação e da comunicação. Os números são verdadeiramente fantásticos: cerca de 20 mil profissionais de televisão, quase 6.000 de imprensa, transmitirão para uma audiência estimada em 5 bilhões de pessoas.

Se em passado recente os Jogos Olímpicos já eram uma vitrine para o mundo, imaginem agora em pleno século XXI quando se estima que 5 bilhões de pessoas terão acesso direto aos torneios, através da TV aberta, cabo, smartphones, tablets, etc. e tal.

O Brasil, um país de desenvolvimento tardio, está preparado para enfrentar esse desafio exatamente no momento em que enfrenta uma das piores crises de sua História?

Os Jogos Olímpicos, assim como a Copa do Mundo, seguem na contramão das necessidades mais prementes da sociedade brasileira. Certamente o pouco que beneficiará atingirá apenas alguns segmentos da sociedade carioca que não são os majoritários.

Nos últimos quatorze anos a política populista que se instalou no poder federal, ao contrário dos discursos e promessas, não atendeu a uma das principais prioridades dos tempos atuais: a mobilidade urbana.

Engana-se quem afirma que os Jogos Olímpicos contribuirão para resolver os problemas de trânsito e de mobilidade no Rio de Janeiro. A cidade dos torneios olímpicos obteve investimentos volumosos para o seu precário sistema de transportes. Entretanto os cerca de 17 bilhões que foram gastos não serão, nem de perto, suficientes para atender a incrível demanda por transportes.

A escolha da Barra da Tijuca para localização do Parque Olímpico comprometeu de forma substancial o aproveitamento das obras olímpicas para o atendimento das graves questões de mobilidade urbana do Rio de Janeiro. E, não foi por falta de avisos... Engenheiros e outros especialistas insistiram o tempo todo que os Jogos seriam uma oportunidade quase que única para resolver problemas que se estendem desde meados do século passado e que afetam milhões de pessoas que dependem dos trens suburbanos, velhos e inseguros e de um serviço de metrô já quase esgotado em sua capacidade de transporte.

Para o Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB, seria mais justo e perfeito atender em primeiro lugar a população que depende desses trens suburbanos. Mas, ao contrário, as obras olímpicas concentraram seus gastos nos 16 km do metrô que ligará Ipanema à Barra, ao custo de 10,5 bilhões de reais. Tudo bem, os investimentos estão a serviço das Olimpíadas, entretanto travestir de legado ou coisa do tipo, é pura conversa mole para boi dormir e nada mais.



Segundo o IAB ficaria muito mais barato transformar os ramais dos trens suburbanos gabaritando-os como metrô de superfície e dotados de estações em nível condizente. Aí sim se teria uma intervenção capaz de influir na mobilidade carioca como um todo.

Basta um olhar sobre o mapa de distribuição populacional da cidade do Rio de Janeiro para se verificar que os gastos com as Olimpíadas não correspondem às necessidades de locomoção da imensa maioria da população.

O site *Valemaiscard* reforça essa posição ao citar o urbanista e arquiteto Luiz Fernando Janot, ao afirmar não entender o que levou o Rio de Janeiro a priorizar investimentos públicos na Barra da Tijuca cuja população é de 300 mil pessoas. Para este arquiteto a remodelagem do sistema por trilhos, integrando trens e metrô favoreceria mais de quatro milhões de pessoas que vivem no subúrbio e na baixada fluminense.

Nesse sentido conjectura-se sobre o papel dos interesses imobiliários na definição da localização do Parque Olímpico, talvez aqui se repitam fatos rumorosos como os que hoje frequentam o noticiário político criminal.

Ao contrário das decisões oficiais, segmentos da sociedade e técnicos defendiam que o Parque Olímpico fosse construído na região central e norte da cidade, área mais populosa e carente. Propunham, também, algo bastante óbvio, que os projetos de mobilidade estivessem associados aos de habitação, convergindo os investimentos para os locais que já possuem forte

concentração populacional.

Segundo o Professor Fernando Mac Dowell, da Universidade Federal do Rio, a mobilidade desta cidade só se salva com o transporte de massas, barcas, trem e metrô. Entretanto, remando contra a maré e estranhamente como já ocorre em outras cidades brasileiras, cedeu-se ao lobby do Bus Rapid Transit - BRT, corredor de ônibus, com suas limitações, riscos e falta de integração com os outros subsistemas de transporte.

Já o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, que servirá o porto e a área central é uma solução louvável e integrativa. O custo da obra foi de 1,2 bilhão de reais e será explorado durante vinte e cinco anos por um consórcio de empresas de ônibus, barcas, metrôs e trens que já prestam serviços na cidade.

Os brasileiros têm hoje em dia sua percepção sociopolítica à flor da pele. Sabem, por exemplo, que pouco ou quase nada vai restar como legado. Percebem, empiricamente, o que disse, por exemplo, Wolfgang Maening, professor da Universidade de Hamburgo, de que “as Olimpíadas são um jogo de soma zero” e que nada representam na geração de emprego, renda e arrecadação de impostos. Para este especialista em economia do esporte, uma “Olimpíada é basicamente uma grande festa, as pessoas ficam felizes, celebram o esporte, nada mais do que isso”.

Os Jogos Olímpicos, ao contrário do que apregoavam os dois últimos presidentes, em vez de alavancar o desenvolvimento econômico, aceleraram a crise que atingiu a população brasileira, principalmente os mais carentes.

O que certamente salva as Olimpíadas é o brasileiro, fraternal, generoso, otimista e de humor impregnante. Apesar de tudo o que está acontecendo ao seu redor, sabe perfeitamente, distinguir as coisas e doar-se como nenhum outro, enquanto a Lava Jato faz o resto.

** Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP. Professor Adjunto da UFSC criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran. Secretário-executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente de Honra do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, Membro do Conselho Deliberativo do Movimento Nacional de Educação no Trânsito-Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, Nav.*

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

- I - pelo acostamento;
- II - em interseções e passagens de nível.



Número de brasileiros que bebem e dirigem cai em 21,5%

O endurecimento da Lei Seca, no ano de 2012, está surtindo efeito entre os motoristas das capitais brasileiras. Segundo a mais recente pesquisa do Ministério da Saúde, o percentual de adultos que admitem beber e dirigir nas capitais do País teve queda de 21,5%.

No ano passado, 5,5% da população dessas cidades declararam que dirigiam após o consumo de qualquer quantidade de álcool, contra os 7% do ano de 2012. Os homens (9,8%) continuam assumindo mais a infração do que as mulheres (1,8%). Apesar disso, desde o endurecimento da lei seca, menos homens têm assumido os riscos da mistura álcool/direção: a queda foi de 22,2%, entre 2012 e 2015, na população masculina.

Entre as capitais brasileiras, quatro se destacaram com queda superior a 50% nos últimos três anos: Fortaleza (54,1%), Maceió (53,2%), João Pessoa (51,4%) e Vitória (50,7%). Algumas capitais, contudo, apresentaram aumento do número de adultos que referiram assumir o volante após consumir qualquer quantidade de álcool: Cuiabá e Boa Vista apresentaram alta de 15,8% e 13,2%, respectivamente, desde 2012.

A população adulta de Florianópolis (13%), Palmas (11,9%) e Cuiabá (11,7%) estão entre as que mais abusam da combinação álcool e direção. Apesar de estarem entre os índices mais altos, o contingente populacional que bebe e dirige vem caindo nos últimos três anos em Florianópolis (queda de 18,2%) e Palmas (redução de 19%).

Na contramão, Recife (2,6%), Maceió (2,9%) e Vitória (3,2%) se destacaram com o menor percentual de entrevistados que declararam beber e dirigir. “É cada vez mais notória a importância da Lei Seca em inibir a população brasileira de se arriscar na mistura do álcool com o volante. Agora temos que continuar nessa batalha, principalmente entre os

jovens de 25 a 34 anos, que apresentaram o maior índice da infração entre todas as faixas etárias pesquisadas”, declarou o ministro da Saúde, Ricardo Barros.

De acordo com a pesquisa de 2015, 8,7% da população de 25 a 34 anos admitem beber e dirigir. O número é duas vezes maior do que o registrado na população de 18 a 24 anos e quatro vezes maior do indicado em homens e mulheres de 65 anos ou mais. Outro índice importante é o nível de escolaridade: a pesquisa detectou que, quanto maior o grau de instrução, maior é o número de pessoas que assumem o risco.

Os dados são da pesquisa Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (Vigitel 2015) que realizou mais de 54 mil entrevistas nas capitais dos 26 estados e no Distrito Federal. O levantamento é realizado anualmente, desde 2006, pelo Ministério da Saúde. Os dados são coletados e analisados por meio de uma parceria com o Núcleo de Pesquisa em Nutrição e Saúde da Universidade de São Paulo (USP).

LEI SECA

Em 2016, a lei seca completa 8 anos de vigência. Além

de mudar os hábitos dos brasileiros, a lei trouxe um maior rigor na punição e no bolso de quem a desobedece. Com o passar dos anos, a lei passou por mudanças e ficou mais severa com o objetivo de aumentar a conscientização de não se misturar a bebida com direção.

Atualmente, o condutor que ingerir qualquer quantidade de bebida alcoólica e for submetido à fiscalização de trânsito está sujeito a multa no valor de R\$ 1.915,40 e suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Em caso de reincidência, o valor da multa é dobrado.

Acompanhando a implementação da lei, o Vigitel passou a estimar a frequência de indivíduos que referiram conduzir veículo motorizado após o consumo de bebida alcoólica, independentemente da quantidade de bebida consumida e da periodicidade dessa prática.

“Precisamos avançar no marco regulatório do álcool, da mesma forma que estamos fazendo em relação ao tabaco. É necessário proteger vidas”, destaca a diretora do Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde do Ministério da Saúde, Fátima Marinho.



Violência e acidentes de trânsito afetam vida dos jovens no Brasil, diz pesquisa

Estudo inédito conduzido pelo Institute for Health Metrics and Evaluation, da Universidade de Washington, revela que a violência entre pessoas, os acidentes de trânsito e a automutilação têm impacto substancial na vida de jovens brasileiros. A pesquisa faz parte de um levantamento sobre os principais motivos de morte ou de comprometimento da saúde entre adolescentes, divulgado pela revista médica britânica The Lancet.

Os dados utilizados na pesquisa foram retirados de um estudo sobre doenças, lesões e fatores de risco publicado em 2013 e que trata de padrões de problemas de saúde, deficiências e óbitos entre pessoas jovens de 188 países no período de 1990 a 2013.

De acordo com a pesquisa, no Brasil, a violência entre pessoas representa a explicação número um de morte entre jovens de 15 a 24 anos, enquanto os acidentes de trânsito respondem pela maior parte dos óbitos registrados entre adolescentes de 10 a 14 anos. Em 2013, 9.320 jovens nessa faixa etária morreram nas rodovias brasileiras. – quase o mesmo número total de mortes por acidentes de trânsito contabilizadas em todo o ano de 1990.

A automutilação, segundo o estudo, ocupou o terceiro lugar no ranking de princi-

pais causas de morte entre jovens de 20 a 24 anos em 2013. “Diferentemente de outros países, o uso abusivo de drogas não está entre as principais causas de morte no Brasil, aparecendo na oitava colocação entre as razões de comprometimento da saúde de jovens nessa mesma faixa etária”, diz o levantamento.

Distúrbios depressivos e ansiedade foram elencados entre os cinco principais fatores que prejudicam a saúde de meninas em todas as faixas etárias em 1990. Em 2013, a asma respondeu pela principal origem de grave dano à saúde entre adolescentes de ambos os sexos de 10 e 14 anos.

A violência entre pessoas e os ferimentos provocados por acidentes de trânsito são as principais causas de comprometimento da saúde de jovens de ambos os sexos que integram os grupos de 15 a 19 anos e de 20 a 24 anos. Em seguida, aparecem dores nas costas e no pescoço, doenças de pele como acne e distúrbios depressivos.

Entre os principais fatores de risco listados pela pesquisa estão o abuso de álcool, que representa o risco de morte número um entre jovens do sexo masculino e feminino de 15 e 24 anos, e a violência provocada por parceiros, que representa o segundo principal risco de morte entre mulheres jovens de 15 a 24 anos.

Ildo Raimundo Rosa *



O grande dilema da Segurança Pública brasileira

Qualquer pesquisa aplicada na mais remota cidade brasileira aponta claramente que a Segurança Pública é a grande demanda, superando a saúde e a educação de forma afrontosa.

O que teria revertido tais expectativas já que entre os responsáveis pela gestão da Segurança Pública muitas vezes os índices avaliados não condizem com esta realidade.

Esse descompasso mostra nitidamente que a mera recopilção desses dados não é suficiente e muito menos satisfatória.

Assim sendo, torna-se essencial que nos debruçemos sobre esses estudos para detectar onde ocorrem os erros e a razão para tão diferentes conclusões.

Numa rápida consulta sobre as chamadas apresentadas junto ao Centro de Monitoramento da Praia de Jurerê Internacional, percebe-se rapidamente que em sua maioria dizem respeito a registros que não são atendidos pelo 190, simplesmente por não constarem no seu nível de interesse e relevância.

Essa primeira “filtragem” demonstra que a partir do momento em que são todas

as denúncias realmente atendidas, a “sensação” de segurança muda, restando para a Polícia o atendimento das ocorrências específicas de sua competência. Por outro lado, o cenário onde se desenvolvem tais necessidades acabam desaguando nas áreas públicas, muitas vezes vinculadas a níveis de acesso que dificultam o pronto atendimento policial, propiciando que as estruturas instaladas nas comunidades possam ser acionadas com maior presteza.

A correta adoção de tais princípios associados à própria territorialidade, desde que contem com o aporte da sociedade civil, acabam contribuindo para o aumento da “sensação” de segurança, ao mesmo tempo que podem incentivar a tomada de outras atitudes mais humanas e de médio e longo prazo.

O conceito de “militarização”, por sua vez, envolvendo o policial tanto em ações preventivas e de trânsito, quanto nas repressivas, acaba colaborando para uma má avaliação das polícias, levando a população a tomar partido, muitas vezes, contra a sua própria presença.

A periferia por outro lado, inchada pelo

crescimento desordenado, compromete seus níveis de acesso formando verdadeiros “clusters” onde a violência se instala e expande.

Já existem trabalhos recentes que demonstram que a implantação de “agendamentos”, tais como a melhoria desses acessos permitindo apronta resposta dos atendimentos, melhora os índices de segurança e a própria satisfação das comunidades.

A adoção de um plano municipal de Segurança Pública, lastreado em pesquisas, em dados recentes e fidedignos, vai gradualmente reduzindo os índices de violência, e estimulando o engajamento da sociedade civil nos programas e conseqüentemente a possibilidade de que as verdadeiras demandas quanto a saúde, educação e emprego possam ser então atendidas.

* 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.

Estudo liga alta velocidade a mortes no trânsito

Órgão de segurança dos Estados Unidos relacionou 33 mil mortes ao aumento de velocidade em 20 anos

Um estudo do Insurance Institute for Highway Safety, um órgão norte-americano que cuida da segurança no trânsito, chegou a conclusão que os aumentos de velocidade nos últimos 20 anos custaram, ao menos 33 mil vidas em acidentes. De acordo com o estudo, a cada aumento de 8 km/h nos limites de velocidade máxima resultaram em um crescimento de 4% nas mortes. Quando se fala apenas de rodovias, o mesmo aumento de velocidade gera 8% mais acidentes fatais.

O excesso de velocidade é uma das principais causas de acidentes de trânsito no Brasil. “A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo, além disso, quanto maior a velocidade, maiores serão

as conseqüências no caso de um acidente”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor da Tecnodata Educacional.

Na cidade de São Paulo, onde as principais vias tiveram as velocidades reduzidas, o número de mortes caiu de 1.249 em 2014 para 992 em 2015. Em Curitiba, onde também foram implantadas áreas calmas - a velocidade máxima é de 40 km/h-, o número de mortes no trânsito caiu 17,5% em 2015, em comparação com o ano anterior.

Celso Mariano destaca que a velocidade máxima nem sempre é uma velocidade segura. “O bom senso manda que a velocidade seja compatível com todos os elementos do trânsito, principalmente às condições adversas. Mesmo velocidades baixas podem ser incompatíveis como em caso de aglomerações ou outras situações de risco”, conclui Mariano.



Projeto da marina tem perfil definido

Após uma análise minuciosa dos dois projetos entregues à Prefeitura para a implantação do Parque Urbano e Marina na Beira-mar Norte pelas empresas ARK7 Arquitetura e AJX & Karolyne Soares, foi definido o perfil do projeto que servirá como base para a elaboração do edital de licitação da concessão.

Com a avaliação do grupo técnico e os consultores de “notório saber”, a ARK7 Arquitetura obteve a maior pontuação no estudo preliminar arquitetônico e urbanístico e de viabilidade econômica e

financeira. Já a AJX & Karolyne Soares pontuou mais nos estudos de territorialidade, impacto simplificado, diagnóstico ambiental e nos aspectos legais.

Com a análise definida, o passo agora é aguardar a aprovação do projeto da Lei de Concessão, que já foi encaminhado à Câmara Municipal, para que possa ser elaborado e lançado o edital de licitação da concessão para a implantação do Parque Urbano com Marina. O projeto prevê a concessão do espaço pelo período de 30 anos para a empresa que for implantar o projeto, tempo

considerado necessário para o retorno dos investimentos que serão realizados pela iniciativa privada.

A área contará com um parque urbano público, de convivência, com espaço para a realização de eventos, estacionamento de veículos, quiosques e área de lazer e práticas esportivas que envolvam o mar. Haverá a integração de modais, já que a marina abrigará vagas molhadas de uso público, sendo uma parte destinada a uma futura instalação de transporte náutico.

Entre as entidades que

participaram da análise dos projetos, por meio de opiniões e auxiliando a comissão, estavam a OAB, ICMBio, Acatmar, AsBEA, Fundação Certi e o CREA/SC.

Já a equipe formada por detentores de notório saber, que prestaram consultoria e suporte para a análise dos projetos, era composta por Amyr Klink, com experiência no setor náutico; Jaime Lerner, do meio urbanístico; Nelson Ronnie dos Santos, superintendente do BRDE, que deu sua opinião na parte de economia, e José Eduardo Azevedo Fiates,

diretor executivo do Sapiens Parque, que opinou em relação à inovação e tecnologia.

■ **NOTA DO EDITOR:** Esperamos sinceramente que, se de fato houver a instalação desta marina, o transporte marítimo venha finalmente a se tornar uma realidade em nossa região metropolitana. É uma vergonha e até motivo de chacota, Florianópolis não ter este modal estruturado. Uma enorme mancha em sua reputação no exterior e um descaso para com a sociedade catarinense.



Projeto final será uma junção de estudos apresentados pelas empresas

Plano de mobilidade da região metropolitana de Florianópolis é apresentado ao embaixador do Canadá

O secretário de Estado do Planejamento Cassio Taniguchi apresentou no dia 22 de junho, o plano de mobilidade da região metropolitana de Florianópolis ao embaixador do Canadá no Brasil, Riccardo Savone, na Associação Catarinense de Empresas de Tecnologia (Acate). O secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável (SDS), Carlos Chiodini, falou sobre os centros de inovação em construção em diversas cidades catarinenses.

Taniguchi ressaltou a importância de planejar o desenvolvi-

mento da região metropolitana a partir de três eixos: uso do solo, sistema viário e transporte público. Quanto ao uso do solo, as diretrizes são adensar polos e eixos próximo ao transporte, diversificar o uso do solo, promover incentivos públicos para a abertura de serviços e emprego próximo a áreas residenciais e planejar e incentivar a ocupação do Continente com oferta de empregos.

“Nós temos que priorizar os pedestres, depois os meios não-motorizados como a bicicleta e o transporte público coletivo, com

faixas exclusivas para os ônibus, com veículos confortáveis e competitivos com o transporte individual”, completou Taniguchi.

Segundo o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus), 48% do total de viagens são realizadas por automóvel na região metropolitana. Nos horários de pico, os veículos individuais ocupam 90% da capacidade das pontes que ligam a Ilha ao Continente, transportando cerca de 11 mil pessoas, enquanto os ônibus representam apenas 3%

dos veículos e ocupam 1% da capacidade da via para transportar aproximadamente o mesmo número de pessoas: 10 mil passageiros.

A principal proposta da Superintendência da Região Metropolitana da Grande Florianópolis é reestruturar o transporte público coletivo com implantação do BRT em 87 quilômetros na região metropolitana. O investimento previsto é de R\$ 1,4 bilhão. Outras medidas são oferecer maior mobilidade para pedestres com implantação de 30 quilômetros de Zonas 30 e

146 quilômetros de ruas completas (pedestres, ciclistas, transporte coletivo e automóveis), além de criar 14 quilômetros de ciclovias para ligar as existentes, formando uma rede coesa.

Estiveram presentes na reunião o presidente da Fapesc, Sergio Luiz Gargioni, o presidente da Acate, Daniel Leipnitz, a coordenadora de projetos especiais da Secretaria de Desenvolvimento Econômico Sustentável, Roberta Noroschny, o cônsul geral do Canadá em São Paulo, Stéphane Larue e o funcionário do consulado, Paulo Orlandi.

Trecho catarinense da BR-101 é o mais perigoso das rodovias federais do país, diz pesquisa

Apesar de apresentar queda desde 2011, o número de mortes nas estradas brasileiras continua alto: uma média de 18 mortes por dia nas rodovias federais em 2015, conforme reportagem do Jornal Nacional, da Rede Globo. Os acidentes mais graves foram as colisões frontais, normalmente em pistas simples. Em 2015, quase 20% das mortes foram provocadas pela falta de atenção dos motoristas, revela a pesquisa do Grupo Volvo América Latina.

Esta foi a principal causa de acidentes num trecho em

Santa Catarina. O trecho mais perigoso do Brasil tem apenas dez quilômetros de extensão e passa na grande Florianópolis. Nele, a BR-101 virou uma espécie de avenida por onde trafegam diariamente 175 mil veículos. Em 2015, 15 pessoas morreram neste pedaço de rodovia. O trecho tem uma média de 46 acidentes por mês.

O Estado que teve o maior número de mortos nas estradas foi Minas Gerais, quase mil pessoas. Um trecho da BR-040, na saída de Belo Horizonte para o Rio de Janeiro, é apontado como o pior em



acidentes envolvendo caminhões. Não há canteiro nem mureta separando as pistas. De acordo com o estudo, a causa chama a atenção — grande parte dos motoristas envolvidos nos acidentes estava com sono.

O Paraná é o terceiro Estado com mais mortes nas estradas. Um trecho de 10 quilômetros da BR-116, ao sul de Curitiba, foi considerado o mais perigoso do Estado em

2015. Os tombamentos de caminhão foram os acidentes mais comuns, principalmente por causa de ultrapassagens indevidas.

A reportagem mostra os horários em que o número de mortes é maior nas rodovias federais. É quando anoitece, entre 18h e 20h. E o dia da semana em que aconteceram mais acidentes fatais em 2015 foi domingo, uma média de 28 mortes a cada dia. Ao todo,

nos fins de semana, 2.785 pessoas morreram nas rodovias federais no ano passado.

A Polícia Rodoviária Federal tem uma explicação para isso: nos dias de folga, os carros estão mais cheios, e os motoristas muitas vezes não são acostumados a dirigir em estradas. Saem para um passeio, para levar a família para descansar, e os acidentes, nesses casos, têm consequências mais graves.

Convênio com a Caixa garante R\$ 35 mi a obras

Recursos serão investidos em mais de 70 ruas no interior da Ilha

Esperado desde 2013, foi assinado no dia 1º de julho convênio entre a Prefeitura e a Caixa Econômica Federal, no valor de R\$ 35 milhões, para o Programa Pró-Transporte, que irá pavimentar mais de 70 ruas.

Com este recurso, a Secretaria de Obras irá pôr fim ao sofrimento de muitos moradores, em especial do Norte e Sul da Ilha, que há anos esperam por estas obras.

Mais de 90% destas vias jamais receberam algum tipo de pavimento, são de chão batido e também acumulam problemas com alagamentos. Com os recursos, além de receber lajotas, as ruas passarão por terraplenagem e drenagem.

“A intenção é sanar o problema de uma vez, só pavimentar não resolve, por isso pode até demorar mais para a obra sair, mas depois de entregue é duradoura”, afirmou o prefeito Cesar Souza Junior.



Divulgação: Mauro Vaz

Das mais de 70 ruas, a maioria delas fica no Campeche, Tapera, Carianos, Rio Vermelho, Ingleses, Ratoles, Rio Tavares e Ribeirão da Ilha, beneficiando mais de 60 mil moradores.

“Foram três anos em busca desse recurso e, com a crise em que estamos, que eu como funcionário público há 15 anos nunca vi igual, conseguir este montante para a cidade é

uma vitória”, disse o secretário de Obras, Rafael Hahne.

CONVÊNIO COM ESTADO GARANTE MAIS R\$ 18 MI

Além deste contrato com a Caixa, a Prefeitura também firmou convênio com o Governo do Estado no início desta semana. São mais de R\$ 18 milhões em investimento, que chegarão a cerca de 60 ruas, também no interior da Ilha.

Nova fase da revitalização da Ponte Hercílio Luz começa com a instalação de guias

A Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, está em uma nova fase da revitalização. No dia 27 de junho, começaram as instalações das guias, que serão necessárias para a troca das peças da ponte durante as obras de restauração.

No total, serão seis guias, espécie de guindastes, sendo quatro no vão central e mais duas em cada ponta da estrutura. A previsão para a conclusão da instalação de quatro equipamentos é até a segunda quinzena de agosto. “Estamos

fazendo a solda da peça base das treliças da grua e, em seguida, a instalação do corpo vertical”, explicou o engenheiro fiscal da obra da Ponte Hercílio Luz, Wenceslau Diotallevy.

O engenheiro destacou ainda que, à medida que cada equipamento for instalado, já começa a execução de troca das peças. “Daqui um mês e meio, já vamos iniciar a troca das peças utilizando as guias. Assim que for chegando as peças novas, efetuaremos a troca”, disse.

Jaqueline Noceti / Secom





JUDICIÁRIO

DNIT tem competência para aplicar multas por excesso de velocidade

Em julgamento de recurso especial, a Segunda Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) possui competência para fiscalizar o trânsito e aplicar multas por excesso de velocidade nas rodovias federais.

A decisão reformou acórdão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) que entendeu ser atribuição da Polícia Rodoviária Federal (PRF) promover autuações e aplicar sanções por inobservância do limite de velocidade nas rodovias e estradas federais.

O relator do recurso, ministro Herman Benjamin, reconheceu que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece, em seu artigo 20, III, ser competência da PRF aplicar e arrecadar multas impostas



Ministro Herman Benjamin

por infrações de trânsito, mas ressaltou que essa atribuição não é exclusiva.

COMPETÊNCIA AMPLIADA

O ministro destacou que, de acordo com o artigo 21 do CTB, os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios também são competentes para fiscalizar, autuar e aplicar sanções.

Herman Benjamin também citou a Lei 10.233/01, que ampliou as funções exercidas pelo

DNIT. A norma, de forma expressa, em seu artigo 82, disciplina ser atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no artigo 21 do CTB (Lei 9.503/97), observado o disposto no inciso XVII do artigo 24.

“Não é permitido ao intérprete da lei restringir a competência do DNIT, quando a norma jurídica quis ampliá-la. No caso sub judice, a mera interpretação gramatical é apta a trazer o sentido da norma para o mundo dos fatos. Depreende-se, portanto, que o órgão administrativo possui competência para fiscalizar o trânsito e aplicar multas por excesso de velocidade nas rodovias federais”, concluiu o relator.

Assim, foram mantidos os efeitos dos autos de infração aplicados pelo DNIT, questionados nos autos.

Motorista bêbado que mata no trânsito comete crime doloso, decide STF

Uma decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a classificação de um crime decorrente de acidente de trânsito com morte ocorrido em Belo Horizonte (MG) pode referenciar os julgamentos a partir de agora.

O advogado de defesa pediu habeas corpus para o cliente que provocou o acidente, e queria também que o crime fosse caracterizado como culposo e não doloso, quando há a intenção de matar. De acordo com a investigação, no momento do acidente de trânsito, o motorista estava alcoolizado e dirigia em alta velocidade na contramão.

A DECISÃO

O STF negou o habeas corpus e decidiu que o homicídio no trânsito provocado por motorista bêbado deve

ser classificado como crime doloso contra a vida e o réu deve ir a julgamento pelo Tribunal do Júri.

De acordo com a decisão, a embriaguez ao volante, a velocidade excessiva e a condução do veículo na contramão, no momento da colisão com o outro veículo, são indicativos de crime doloso contra a vida.

O especialista em Direito Penal e criminalista, André

Figueira Cardoso, avalia que a decisão do STF é importante. “Todas as decisões do Supremo ainda que não tomadas pelo plenário, todas têm reflexo na jurisprudência como um todo e certamente será usada como precedente para casos semelhantes e também será usada como reforço retórico em decisões que analisem casos semelhantes”, diz o criminalista.



Empresário que atropelou e matou quatro jovens continuará preso

Condenado a dez anos e seis meses de prisão em regime fechado, empresário paulistano continuará cumprindo pena pelo atropelamento que resultou na morte de quatro jovens na madrugada do dia 1º de janeiro de 1999, na altura do KM 87 da rodovia Rio-Santos.

O empresário, que respondeu ao processo em liberdade durante 16 anos, pediu para continuar solto até o trânsito em julgado da condenação, em garantia ao princípio da presunção de inocência.

tacou que a nova orientação jurisprudencial entende que a possibilidade de início da execução da pena condenatória, após a confirmação da sentença em segundo grau, não ofende o princípio constitucional da presunção da inocência.

CULPA CONFIRMADA

Para o relator, não existe nenhuma ilegalidade que justifique a concessão da ordem no caso julgado, uma vez que a confirmação da sentença condenatória pelo Tribunal

de Justiça de São Paulo (TJSP) encerrou a jurisdição das instâncias ordinárias, bem como a análise dos fatos e provas que assentaram a culpa do condenado.

“É possível dar início à execução provisória da pena antes do trânsito em julgado da condenação, sem que isso importe



Ministro Reynaldo Soares da Fonseca

O pedido de habeas corpus foi relatado pelo ministro Reynaldo Soares da Fonseca, na Quinta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Em seu voto, o relator des-

em violação ao princípio constitucional da presunção de inocência”, reiterou o ministro Reynaldo Soares da Fonseca. A decisão foi unânime.

Nova súmula do STJ trata de crime de trânsito

A Terceira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) aprovou no dia 22 de junho a Súmula 575, com base em proposta apresentada pelo ministro Rogerio Schietti Cruz.

No enunciado aprovado para a Súmula 575, ficou definido que “constitui crime a conduta de permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa que não seja habilitada, ou que se encontre em qualquer das situações previstas no art. 310 do CTB, independentemente da ocorrência de lesão ou de perigo de dano concreto na condução do veículo”.

SÚMULAS ANOTADAS

As súmulas são o resumo de entendimentos consolidados nos julgamentos do tribunal. Embora não tenham efeito vinculante, servem de orientação a toda a comunidade jurídica sobre a jurisprudência firmada pelo STJ, órgão que tem a missão constitucional de unificar a interpretação de leis federais.

Na página de Súmulas Anotadas do site do STJ, é possível visualizar todos os enunciados juntamente com trechos dos julgados que lhes deram origem, além de outros precedentes, que são disponibilizados por meio de links.



LEGISLATIVO

Aprovada fim de exigência de habilitação na categoria D para instrutor de trânsito

A Comissão de Viação e Transportes aprovou o fim da exigência de habilitação como motorista na categoria D (ônibus) como requisito para o exercício da profissão de instrutor de trânsito. Ao mesmo tempo, o texto deixa claro que o instrutor de trânsito somente poderá instruir, na teoria ou na prática, candidatos à habilitação para a categoria igual ou inferior àquela em que esteja habilitado.

A redação da proposta mantém a exigência de que o instrutor seja habilitado para a condução de veículos há pelo menos dois anos. O texto altera a Lei 12.302/10, que trata da profissão de instrutor de trânsito e hoje exige habilitação na categoria D para esses profissionais.

Ainda segundo a lei atual, nas aulas práticas de direção veicular, o instrutor de trânsito somente poderá instruir candidatos à habilitação para a categoria igual ou inferior àquela em que esteja habilitado. A proposta altera essa parte da lei a fim de evitar que um instrutor dê aulas teóricas a uma categoria superior a sua.

SUBSTITUTIVO

O texto aprovado é um substitutivo da relatora na comissão, deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR), ao Projeto de Lei 8327/14, do deputado Esperidião Amin (PP-SC). O argumento de Amin é que não faz sentido exigir que um instrutor que vai ministrar aulas teóricas ou práticas para candidatos na categoria A (motos), por exemplo, seja necessariamente habilitado na D.

“Não há como discordar da justificativa

Projeto obriga concessionárias de rodovias federais a implantar iluminação pública

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei 2102/15, do deputado Felipe Bornier (PSD-RJ), que estabelece que as concessionárias de rodovias federais serão obrigadas a implantar iluminação pública em toda a extensão da malha rodoviária sob sua gestão.

A norma deverá se aplicar aos novos contratos de concessão pública de rodovia, assim como às futuras renovações de contratos.

As concessionárias cobram pedágio. Caso aprovada, as determinações desta lei deverão ser aplicadas 180 dias após sua vigência.

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

O autor da proposta ressalta que “a violência no trânsito se tornou um problema para a sociedade e um agravante para os órgãos da administração pública na criação e execução de suas políticas públicas”.

Ele cita dados da Polícia Rodoviária Federal segundo os quais “cerca de 30% dos acidentes com veículos automotores ocorrem entre 17 horas e 20 horas”. Bornier observa que “especialistas da área de oftalmologia explicam que



Deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR)

do autor ao dizer que há equívoco e uma desproporção na lei, sem prejuízo na qualidade do processo de formação dos condutores e na segurança do trânsito”, afirmou Yared.

A diferença é que originalmente o projeto de Esperidião Amin mantém a exigência da habilitação na categoria D há pelo menos um ano para o instrutor que atue na formação de condutores das categorias D e E (veículo com reboque). Mas o substitutivo retirou essa parte da proposta.

“Ao considerar a inexistência de qualquer prejuízo ao se retirar a habilitação na categoria D para os instrutores que atuam na formação de categorias inferiores, não há como não aplicar a mesma argumentação para a atuação do instrutor na formação de condutores nas categorias D e E”, afirmou Christiane Yared.

TRAMITAÇÃO

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



Deputado Felipe Bornier (PSD-RJ)

neste período o mecanismo da visão passa por uma mudança que torna o olho humano muito mais sensível à luz”.

TRAMITAÇÃO

O projeto terá análise conclusiva das comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Projeto de Covatti Filho facilita a localização de veículos roubados

A Câmara analisa o Projeto de Lei 4630/16, do deputado Covatti Filho (PP-RS), que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), com a criação do Cadastro Nacional de Veículos Apreendidos (CNVA). Este banco de dados ficará disponível para consulta para todos os cidadãos, por meio eletrônico. O texto também inclui no CNVA os veículos furtados ou roubados que foram recuperados pelos órgãos policiais, permitindo que os proprietários localizem facilmente seus veículos.

A lei em vigor prevê a notificação do proprietário no ato da remoção do veículo ou, caso nem ele e nem o condutor estejam presentes no momento da remoção,

por notificação expedida pela autoridade de trânsito.

O deputado explica que esse regimento causa situações injustas. “Em muitas cidades, o sistema de endereçamento é falho e pode acontecer de o proprietário do veículo não ser notificado sobre a apreensão de seu bem, ficando assim, impossibilitado de tomar as providências para recuperá-lo no devido prazo”, disse.

TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Transporte para motorista que tiver carro apreendido

Luis Macedo / Câmara dos Deputados



Deputado Rômulo Gouveia

Proposta em análise na Câmara dos Deputados obriga agentes e autoridades de trânsito a providenciarem o transporte gratuito de condutores e passageiros de veículos apreendidos até local em que seja possível o acesso, com segurança, a serviço de transporte público coletivo. A medida está prevista no Projeto de Lei 4724/16, do deputado Rômulo Gouveia (PSD-PB).

De acordo com o texto, a medida será aplicada sempre que a apreensão do veículo for feita em local ou horário não atendido por serviço de transporte público coletivo.

“O Código de Trânsito Brasileiro estabelece, em alguns casos, a penalidade de apreensão do veículo. Essa punição, que geralmente vem acompanhada de multa, não deve, entretanto, gerar transtorno ainda maior, ou mesmo colocar em risco a integridade do condutor infrator, bem como de outros ocupantes do veículo”, afirma o autor.

TRAMITAÇÃO

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

MULTAS DE TRÂNSITO:

9 situações que você pode desconhecer, mas que podem gerar pontos em sua carteira

Ultrapassar a velocidade, dirigir ao celular e avançar o sinal vermelho são atitudes que podem gerar multas de trânsito, e tornar a CNH suspensa ao somar pontos à carteira, isso porque o Código de Trânsito brasileiro utiliza este Sistema de Pontos da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). De forma geral, todo motorista recebe sua CNH zerada e pode somar, no máximo, 20 pontos em infrações até ter sua carteira suspensa. As infrações variam entre leves (3 pontos), médias (4 pontos), graves (5 pontos) e gravíssimas (até 7 pontos) e cada infração tem abatimento automático após 12 meses da ocorrência.

Com campanhas por todo o país, algumas infrações são bastante conhecidas pelas pessoas. Por exemplo, dirigir embriagado é considerada uma multa gravíssima e torna diretamente a CNH suspensa. Mas, nem todas as regras de trânsito estão em pauta para a sociedade.

Conheça agora as mais incomuns e comuns multas de trânsito e suas pontuações correspondentes e evite ter a carteira suspensa:

1. Não se esqueça dos óculos

A necessidade do uso de lente corretiva para visão é atestada durante o exame médico. Neste caso, vale o que está na carteira. Por isso, ao passar por uma cirurgia de correção, é importante que ela seja comunicada ao Detran, caso contrário, a multa é considerada gravíssima (até 7 pontos).

2. Uso do cinto de segurança ainda é uma das multas de trânsito mais comuns

O uso do cinto é obrigatório, todo mundo sabe, mas ainda assim é considerada uma das penalidades de maior ocorrência. A regra vale tanto para motoristas quanto para

passageiros. A penalidade é grave (5 pontos), e apesar de não se configurar como crime de trânsito, pode ser considerada gravíssima (até 7 pontos) se houver o transporte de crianças sem o item de segurança.

Motorista, fique atento! A multa pelo não uso de cinto é aplicada ao condutor e tem seu valor estipulado por cada passageiro sem o uso do

Trânsito, não acionar o para-brisas durante a chuva é considerado multa grave (5 pontos).

5. Mãos no volante sempre

Mesmo que o condutor tenha a habilidade de dirigir com apenas uma mão no volante, a regra é clara: manter uma mão no volante só é permitido “quando deva fazer sinais

como objetivo evitar um acidente e fora das áreas urbanas para sinalizar a outro condutor que se quer ultrapassá-lo.

7. Emergências

Uma infração bastante recorrente em noticiários é não prestar socorro às vítimas de acidentes. Por isso, é sempre bom lembrar que a

penalidade é considerada gravíssima com perda de sete pontos da carteira. Algo que poucos sabem é que deixar de prestar socorro entra no rol das multas de trânsito que podem tornar a CNH suspensa mesmo sem a soma completa dos pontos!

Outra infração gravíssima, é deixar de dar passagem à veículos de salvamento, socorro e bombeiro usando alarme sonoro e iluminação intermitente. Além disso, aproveitar a passagem desses veículo, seguindo-os, é infração grave (5 pontos).



item. Isso quer dizer que ao transportar 4 passageiros sem o cinto, a multa pode ser multiplicada por 4!

3. Cuidado nos dias de chuva – parte 1

Poucas pessoas se atentam, mas arremessar água em pedestres em dias de chuva é considerado penalidade média (4 pontos). Além da falta de respeito, a ação também prevê multa. Fique atento, você não vai querer ter a carteira suspensa por somar pontos pela falta de atenção com os pedestres.

4. Cuidados em dias de chuva – parte 2

Ainda em condições adversas de clima, citamos outra infração que pode passar despercebida pelos motoristas. Segundo o Código de

regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo ou acionar equipamentos e acessórios do veículo”. Neste caso, a infração é média (4 pontos).

Esta penalidade nos leva, então, a outra mais conhecida: usar o celular ou outro equipamento de distração. Estas multas de trânsito são consideradas médias, e somam 4 pontos na carteira.

6. Buzinar sem motivos

Buzina demais incomoda e muito. Se você não quiser ter somados 3 pontos na carteira, evite buzinar de forma prolongada e sem motivos. Apesar de ser uma infração leve, o artigo 41 versa que o uso sonoro do equipamento (que é obrigatório nos veículos) só deve ser feito de maneira breve em advertências que tenham

8. Não esqueça de abastecer

Pouca gente sabe, mas é importante ficar de olho no marcador de combustível. Ficar parado no trânsito por não abastecer o carro é infração média e soma 4 pontos na carteira de habilitação.

9. Cuidado com a bicicleta

O trânsito é lugar de todos, motoristas, pedestres e ciclistas. Assim, é considerada infração gravíssima (7 pontos) não dar preferência à passagem de pedestres e não reduzir a velocidade ao ultrapassar ciclista. Além disso, estacionar sobre ciclofaixa ou ciclovias é infração grave (5 pontos)

Aprender e entender as regras de trânsito não é apenas uma forma de evitar pontos na carteira, mas também de transitar e perpetuar a segurança.

Além de sustentável, compartilhamento de veículos é rentável para o usuário

As altas emissões de gases poluentes pelos veículos automotores não é novidade. Conforme revela o inventário do Ministério do Meio Ambiente (MMA) de 2013, juntos, automóveis, motocicletas e veículos comerciais leves foram responsáveis por 86% das emissões de monóxido de carbono (CO) em 2012 em todo país, sendo que apenas os automóveis responderam por 47% do total deste número. Por esta perspectiva e ao considerar o trânsito como um local democrático, é crucial o estímulo a soluções criativas e inteligentes de deslocamento, capazes de integrar diferentes usuários e modais e que tratem melhor o meio ambiente. A Perkons conversou com especialistas no assunto para descobrir os caminhos possíveis para a construção de um cenário mais humano e eficaz de mobilidade urbana.

Uma dessas possibilidades, de acordo com o diretor da Green Mobility, pós-graduado em gestão de cidades pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP), Lincoln Paiva, é o compartilhamento de veículos, que ganha forma de duas maneiras: carona e locação. Qualquer que seja o empenho em evitar congestionamentos é, para ele, louvável, tanto do ponto de vista social, quanto econômico e ambiental. “Mas estes esforços só fazem sentido se acompanhados do incentivo do poder público. Para reduzir o uso do carro, uma boa cidade oferece condições melhores aos cidadãos, investindo em um conjunto de ações, que vão da tecnologia de tráfego aos sistemas de gerenciamento da



demanda de transportes”, contrapõe.

Ainda que desdobre em uma série de benefícios e por conta disso já seja estimulado há décadas, o conceito de compartilhamento de veículos ainda é pouco popular no Brasil. Paiva explica que o incentivo do governo federal à carona solidária tem registro na década de 1970, quando despontou como um elemento amenizador da crise do petróleo. Em 2009, a Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo voltou a reunir esforços para estimular a prática como meio de redução de poluentes. “Ambas propostas não surtiram o efeito desejado por muitos motivos, sendo o fator cultural possivelmente o mais forte”, completa.

As primeiras experiências relacionadas à locação de veículos, por outro lado, estão presentes no país desde 2009. Sobre estas, Paiva acredita que embora

este nicho atenda a uma parcela específica da sociedade – capaz de substituir a tarifa do transporte público por uma mais cara –, sua ressonância pode abalar o segmento automotivo.

CARROS ELÉTRICOS

A partir do exemplo de cidades da China e da Europa, a Secretaria das Cidades do Recife implantou, no final de 2014, o Carro Leve, primeiro sistema de aluguel de carros elétricos do país. A iniciativa compõe o projeto Porto Leve, cujo propósito é estimular o desenvolvimento de soluções para mobilidade.

Com pontos de retirada e devolução distribuídos predominantemente na região central da capital, o usuário pode ir até uma das cinco estações, retirar o veículo e devolvê-lo, tudo dentro de certo prazo, que gira em torno de uma hora. Do cadastro ao embarque, o usuário precisa apenas fazer uso do

aplicativo do projeto.

ECONOMIA COLABORATIVA NO TRÂNSITO

Inspirados no conceito de car sharing, popularizado nos Estados Unidos em 2013 durante a crise econômica vivenciada pelo país, três amigos se depararam com uma pergunta: por que não rentabilizar o tempo ocioso dos carros? Consolidado neste princípio, a Fleety surgiu em Curitiba no final de 2014 para viabilizar o aluguel de carros entre usuários privados por meio de uma plataforma online.

Em Curitiba, porém, além de consistir em uma alternativa mais prática aos usuários que não possuem carro e estimular a redução de emissão de gases poluentes pelos automóveis, a proposta revela um caráter colaborativo. As negociações relativas ao valor e a retirada e devolução do veículo são diretas entre motorista e proprietário. Já o processo de locação é feito pelo site ou aplicativo, que categoriza os veículos cadastrados e outros detalhes. “Somos responsáveis pelas questões de segurança na operação. Para o motorista, o Fleety surge como uma oportunidade de ter um carro à mão sem burocracia”, define o Chief Design Officer (CDO) da empresa, Guilherme Nagueva.

A aceitabilidade da ideia na capital paranaense motivou os empreendedores a testarem o sistema também em São Paulo, Florianópolis e Rio de Janeiro, este último onde esperam viabilizar a plataforma durante os Jogos Olímpicos. (Fonte: Perkons)

A desigualdade entre países também existe na segurança viária

O trânsito é a oitava causa de morte no mundo e a primeiro na faixa etária entre 19 e 29 anos.

De acordo com dados da OMS (Organização Mundial de Saúde) em 2013, quase 1,4 milhões de pessoas morreram em acidentes de trânsito. Além disso, entre 20 e 50 milhões de pessoas ficam gravemente feridas. É a oitava causa de morte no mundo e a primeiro na faixa etária entre 19 e 29 anos.

Ainda segundo a OMS, as maiores causas de acidentes são excesso de velocidade, mistura álcool e drogas com a direção. Em terceiro lugar, de acordo com o estudo, está a infraestrutura viária como um fator determinante, seguido pela não utilização do cinto de segurança e equipamento de retenção para crianças. A falta do capacete é a quinta maior causa de morte e com o avanço da tecnologia, o uso de celu-

lares ao volante passou para o sexto lugar.

Existem diferenças nas normas e leis de segurança entre os países, o que contribui com a desigualdade no que se diz respeito à segurança viária. No entanto, é importante notar que a legislação de trânsito está sendo aperfeiçoada constantemente, em grande parte graças também ao nível de segurança dos carros. Os fabricantes estão cada vez mais pressionados por órgãos independentes, como EuroNCAP, LatinNCAP ou NHTSA.

UMA ENORME DIFERENÇA ENTRE PAÍSES POBRES E RICOS

Algumas das diferenças entre as regiões do mundo são gritantes. Por exemplo, apenas 28 países (7% da po-

pulação mundial) têm leis adequadas que regulam os cinco fatores de risco (velocidade, álcool, capacetes, cintos de segurança e assentos de criança).

É uma diferença que também é vista por status econômico. Nos países ricos, há 8,7 mortes por 100.000 habitantes, enquanto nos países em desenvolvimento é de 18,3 por 100.000 habitantes. Nos países emergentes, a taxa sobe para 20,1 por 100.000 habitantes.

A Europa é o continente com menos mortes por acidentes, com 10,3 mortes a cada 100.000 habitantes. No sudeste da Ásia esse número é de 18,5 por 100.000 pessoas, enquanto na África a taxa chega a 24,1 por 100.000 habitantes.

Em relação a segurança das crianças, a diferença é abismal entre os países ricos e em desenvolvimento e emergentes. Assim, 88% dos países ricos têm leis para o uso de sistemas de retenção adequados para a idade das crianças, enquanto que apenas 30% dos países em desenvolvimento e 43% nos países emergentes têm essas leis.

Apenas 59 países, que representam 39% da população mundial, têm limite de velocidade determinado em 50 km/h ou menos para vias urbanas. Enquanto as leis que proíbem ou limitam o consumo de álcool para dirigir aplicam-se a quase 70% da população mundial.

Definitivamente, não somos todos iguais em segurança rodoviária.



CARTAS

EXEMPLO

Detalhe sobre o editorial do mês passado foi a atitude do pai. O menino teve uma atitude digna, exemplar, ao denunciar que seu pai havia furado o sinal. Mas o pai fez um papelão, dizendo para o garoto que não havia problema. Que exemplo esse pai deu, ao mostrar que as leis servem para serem descumpridas. Lamentável.

Melqui Arantes – Campo Grande/MS

FIRMEZA

É necessário realmente uma política firme para dar um basta a essa guerra no trânsito. A morte nas rodovias virou algo comum, quase notícia indiferente na TV. A letargia mencionada pelo senhor José Dias é evidente ao percebermos a demora para a aprovação da luz baixa em túneis. Até quando isso gente?

Zenaide Farias – Rio de Janeiro/RJ

PANTANAL

Parabéns prefeitura, Universidade Federal de Santa Catarina e outras autoridades que estão construindo esse sonho, a duplicação da avenida Deputado Edu Vieira. Eu dirigo por lá todos os dias e não aguento mais as filas. Por favor, agora, cumpram o prazo, é só o que peço. É pedir muito?

Cesar Branco – Florianópolis/SC

Turismo

Senhor Roberto Bentes, nunca o pedido por políticas públicas mais pró ativas será um exagero. Continue nesta luta pelo bem da sociedade da cidade que você escolheu viver. Recentemente visitei Florianópolis e fiquei abismado com a desordem no trânsito. Todos esses projetos deveriam estar ativos hoje.

Cláudio Santos – Curitiba/PR

MERCOSUL

A padronização será interessante nas placas de trânsito. Mas será que o compartilhamento de informações funcionará. Digo isso porque todos sabemos que muitos carros são roubados no Brasil e legalizados em outros países do Mercosul devido a fraca política de controle veicular.

Ataíde Magalhães – Foz do Iguaçu/PR

OLIMPÍADAS

Fico feliz com a inauguração do VLT, depois de muita enrolação. Espero que ajude os atletas e turistas no já complicado transporte urbano do Rio. Sejam bem-vindos e que tudo possa ser feito para que saiam com uma boa impressão de nossa cidade.

Maria Fonseca – Rio de Janeiro/RJ

SEDE

Certa vez namorei um rapaz que dizia: “Preciso ver o acidente para ver se morreu, senão não consigo dormir à noite”. Essa bazarice é um fato na curiosidade das pessoas em pararem o trânsito para verem um acidente, causando mais acidentes. Belo editorial publicado anteriormente.

Ester Matos – São Paulo/SP

EXEMPLO 2

Eu também estive recentemente no Canadá senhor Ildo Rosa e me surpreendi. O transporte público funciona de maneira perfeita, unificando todos os sistemas para facilitar a vida do usuário. Mas o que mais me chocou foi o respeito das filas. Não era necessário ninguém sair correndo para não roubarem a vaga, cada pessoa sabia a sua ordem e respeitava a entrada.

Luís Soares – Florianópolis/SP

#PRONTOFALEI

Acidente é tropeçar sozinho e cair de boca sobre uma pedra e quebrar os dentes... Agora ser atropelado por um condutor imprudente É CRIME SIM!!!

Joelma Palmares – Via @NaoFoiAcidente

É CRIME!

Fatalidade é caminhar na rua e um pombo acertar sua cabeça. Beber e dirigir tem outro nome e não é acidente. Não é destino. É crime!

Márcia Pontes – Blumenau/SC (Via Portal do Trânsito)



Governo de Santa Catarina leva Projeto Vida no Trânsito para Blumenau e Joinville

Implantado em Florianópolis em 2012, o Projeto Vida no Trânsito chega a Blumenau e a Joinville, municípios com altos índices de mortalidade por acidentes de trânsito. A iniciativa é do Governo de Santa Catarina, primeiro estado brasileiro a expandir o projeto para municípios com menos de 1 milhão de habitantes, além da Capital, conforme sugestão do Ministério da Saúde, coordenador do projeto em parceria com a Organização Pan Americana da Saúde (Opas).

Para tanto, a Secretaria de Estado da Saúde está realizando oficinas preparatórias nesses municípios. “Nesses eventos, iremos subsidiar os representantes das secretarias municipais de Saúde, da Segurança Pública e de Educação, dos Órgãos Executivos municipais, estaduais e federais de trânsito e parceiros sobre a estratégia para a implantação do Projeto Vida no Trânsito”, afirma Gladis Helena da Silva, gerente de

Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis da Diretoria de Vigilância Epidemiológica da Secretaria de Estado da Saúde. Segundo ela, a proposta é estender o Projeto a outras cidades catarinenses até 2018.

AS ESTATÍSTICAS DE SANTA CATARINA

Nos últimos 10 anos, os acidentes por transporte terrestre foram responsáveis por 18.765 óbitos. A taxa de mortalidade passou de 32,6/100 mil hab, em 2005, para 27,3/100 mil hab, em 2014. Os acidentes com mortes envolvendo motocicletas têm-se mantido estável, com taxas em torno de 9,0/100 mil hab por ano. Já em relação aos acidentes envolvendo automóveis, a taxa de óbitos praticamente dobrou nesse período, passando de 5,7/100 mil hab para 8,9/100 mil hab.

Os municípios que apresentam as maiores taxas de mortalidade (por 100 mil habitantes) por acidentes de

trânsito em Santa Catarina são Rio do Sul (61,9), Tubarão (39,2), Itajaí (35,7), Lages (32,1), Jaraguá do Sul (31,2), São José (29,8), Blumenau (29,3), Joinville (29,2), Chapecó (27,7), Criciúma (24,4), Florianópolis (23,0) e Balneário Camboriú (21,7), conforme dados de 2014 do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde.

“A população jovem de Santa Catarina é que apresenta, no período avaliado, a maior frequência de óbitos por acidentes de trânsito”, afirma a médica Jane Laner Cardoso, chefe da Divisão de Doenças e Agravos Não Transmissíveis da Gevra/Dive/SC. Os dados atuais revelam uma leve tendência de diminuição dos óbitos na faixa etária entre 20 e 29 anos e uma discreta elevação de óbitos de pessoas entre 30 e 39 anos. “Em estatísticas internacionais e nacionais, a frequência de óbitos em homens é sempre maior. No caso

de Santa Catarina, a série histórica mostra quatro vezes mais óbitos em homens do que em mulheres”, informa Jane.

SOBRE O PROJETO VIDA NO TRÂNSITO

O Projeto Vida no Trânsito é uma iniciativa brasileira voltada para a vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde, em resposta aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito 2011 – 2020.

Tem como foco das ações a intervenção em dois fatores de risco priorizados no Brasil: dirigir após o consumo de bebida alcoólica e velocidade excessiva e/ou inadequada, além de outros fatores ou grupos de vítimas identificados localmente a partir das análises dos dados, notadamente acidentes de transporte terrestre envolvendo motociclistas.



Archimedes Azevedo Raia Jr *

ESPAÇO LIVRE

Massacre motorizado

O trânsito ceifa mais vidas do que as guerras modernas. A Organização Mundial da Saúde concluiu que o terceiro flagelo da humanidade está representado nos acidentes de trânsito, antecidos apenas pelas enfermidades cardiovasculares e pelos tumores.

O Brasil pode ser o campeão mundial do genocídio do automóvel, dos infortúnios da circulação – as mortes, as mutilações, os ferimentos e os danos materiais. Isso sem falar nos congestionamentos, nas dificuldades dos transportes, na poluição ambiental, atmosférica e sonora etc., aspectos que em geral também se verificam nos outros países.

A ausência de estatísticas completas não nos autoriza a afirmar que somos campeões nos delitos da condução, mas, se confrontarmos estatísticas esparsas, seremos levados a concluir que, se não estamos neste nível, estaremos muito próximos a ele.

Destarte, na era tecnocrônica que o Mundo vive, o automóvel engenhosamente construído pela sociedade civilizada, perdeu a sua finalidade de ser um útil e confortável meio de transporte, para constituir-se num monstro desenfreado e até arrogante, que devora a própria sociedade moderna que o dirige, sobretudo pelo descontrole e pela vaidade de

muitos membros desta mesma sociedade.

Diante da triste realidade em que nos encontramos e lembrando o exemplo de um presidente dos EUA, seguido pelo Legislativo desse país, que assumira medidas legislativas severas, contra os delitos de trânsito, além do trabalho de diversas instituições americanas modelares, que cuidam desses problemas, ainda sem alcançar resultados visíveis; só mediante uma ação decidida, conjugada e coordenada, permanente, ampla e eficaz, atacando em todas as frentes e aspectos, será possível debelar esse mal calamitoso. Em contrário, nem os sábios da futurologia poderão prever até que ponto chegará essa autofagia da sociedade moderna”.

De maneira intencional o trecho até este ponto do texto se encontra destacado entre aspas. Isto se deve ao fato dele não ser de minha autoria, embora possa ser apontado por vários leitores como sendo muito similar a tantos outros que tenho escrito ao longo dos anos na mídia, sobre a insegurança no trânsito.

Este texto é de autoria de meu eminente colega engenheiro Armindo Beaux, que foi um dos maiores estudiosos sobre a segurança de trânsito neste país. E o que se poderia destacar ainda no texto é que ele foi escrito em 1973, na apresentação de seu livro “Acidentes de Trânsito na Justiça”, Editora Forense.

Pasmem os leitores, a realidade descrita competentemente por Beaux há quase meia década ainda é absolutamente atual, e parece que foi escrito para a realidade que vivemos hoje. As mortes no trânsito são, atualmente, a nona causa de mortes no mundo e a oitava no Brasil. Outro fato a destoar é que os Estados Unidos, associados com a filosofia Visão Zero, têm conseguido reduzir significativamente o número e a gravidade de seus acidentes. Já o Brasil, continua a escalada de mortes violentas e recorrentes no trânsito. Motoristas ébrios e emuladores são ainda triste realidade. Será preciso quanto tempo para o país se transformar?

Infelizmente, a realidade que o país atravessa, envolta em crises políticas, econômicas, éticas e morais, não oferece nenhuma esperança de que em curto ou médio prazo possamos ter um trânsito seguro, como merece a sociedade brasileira. Enquanto isso, vai-se perdendo inexoravelmente esta sangrenta guerra.

* Engenheiro, doutor em Engenharia de Transportes e especialista em trânsito, professor da UFSCar. Coautor dos livros Segurança de Trânsito e Segurança Viária e diretor de Mobilidade da Assenag-Associação de Engenheiros, Arquitetos e Agrônomos de Bauru-SP.

FAROL BAIXO ACESO

“Luz que garante a vida”

Desde o dia 8 de julho, está em vigor em todo o País, a Lei 13.290 que obriga os motoristas a utilizarem o farol baixo ao trafegar em rodovias e túneis - mesmo iluminados - em todo o território nacional.

A Lei, que foi proposta pelo deputado Rubens Bueno (PPS-PR) e levada a outra casa do legislativo pelo senador José Medeiros (PDT-MT), tem como motivação a redução de acidentes frontais nas rodovias.

Até então, o uso do farol baixo nas estradas durante o dia era apenas recomendado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), ou seja, o motorista usava apenas se quisesse. Porém, desde o dia 8, quem for flagrado com os faróis apagados em estradas será enquadrado em uma infração média, com perda de quatro pontos na CNH e multa de R\$

85 (em novembro os valores aumentam e passa a ser de R\$ 130,16). Aliás, segundo dados preliminares da PRF, só nos primeiros quatro dias da obrigatoriedade, foram aplicadas 12 mil multas nas rodovias federais.

Infelizmente, há quem ache a nova lei desnecessária alegando que os faróis acesos durante o dia não impedirão que acidentes aconteçam. Todavia, é importante salientar que, de fato, os faróis acesos proporcionam condições particularmente adequadas de intervisibilidade, seja no tráfego noturno, seja no diurno, pois, além de proporcionar maior conspicuidade em termos visuais (60 % mais visível), os feixes dos faróis constituem um prolongamento físico do veículo (vistos a 3 km), alertando quanto à sua aproximação e manobras.

Este aumento de visibilidade diminui os riscos - noturnos e diurnos - que potencializam os acidentes de trânsito (60 % dos acidentes ocorrem durante o dia), responsáveis pelas perdas de muitas vidas (acidentes 69 % menos graves).

Estudos mostram que, com o farol aceso, a identificação de um veículo que se aproxima é muito mais fácil, garantindo a segurança tanto dos demais veículos que se aproximam quanto dos pedestres que transitam pelas vias públicas.

FAROL BAIXO ACESO

- **Aumenta a visibilidade em 60%**
- **60 % dos acidentes ocorrem durante o dia e em Retas**
- **É visto a 3 quilômetros de Distância**
- **Acidentes 69 % menos grave**

Lei permite que mulheres desçam fora do ponto de ônibus após as 22h em Criciúma

Em Florianópolis, há um texto semelhante em vigor, mas população diz que não é aplicado

Agora é lei. As mulheres da cidade de Criciúma podem pedir para o motorista parar para o transporte coletivo em qualquer local da linha de ônibus, após às 22h. Tudo porque foi sancionada pelo prefeito Márcio Búrgio a Lei nº 6.747, de 8 de julho de 2016, que dá esse direito às mulheres que usam o transporte coletivo depois das 22h. O Projeto de Lei é de autoria do vereador Daniel Freitas (PP), e foi aprovado por unanimidade pelos vereadores no dia 27 de junho. A Lei, publicada no dia 14 de julho no Diário Oficial Eletrônico do Município, só entrará em vigor daqui a 60 dias.

A intenção com o referido projeto é visar à segurança das usuárias de transporte público e a prevenção de assaltos e violência sexual. Esta medida dispensará as empresas de transporte coletivo e urbano municipal a obedecer aos lugares de parada obrigatória ou preestabelecidas dos pontos de ônibus para efeitos de desembarque daquelas no período noturno, após as 22h, e a parar para o desembarque nos locais por elas indicados. Leis sobre o referido assunto já existem nos Estados do Paraná, São Paulo e Rio Grande do Sul.

A medida vale para todas as linhas, exceto aquelas do modelo conhecido por “amarelinho”, que liga os terminais da cidade. Todos os demais transportes coletivos deverão parar para o desembarque de passageiros do sexo feminino, nos locais indicados por elas, ainda que fora do ponto de parada, desde que sejam respeitados os itinerários originais das linhas e os preceitos decorrentes da correta condução do veículo, contidos no Código de Trânsito Nacional.

O Brasil é um dos cinco países do mundo com maior registro de casos de violência contra a mulher. Por dia, são pelo menos 13 assassinatos no país. O Brasil registrou nos 10 primeiros meses do ano passado, 63.090 denúncias de violência contra a mulher - o que corresponde a um relato a cada sete minutos no país. Os dados são da Secretaria de Políticas para Mulheres da Presidência da República, a partir de balanço de relatos recebidos pelo 180. No Estado, conforme a Secretaria de Segurança Pública, a cada três horas, uma mulher é vítima de estupro. São oito casos por dia, entre crimes tentados e consumados. Em Criciúma, somente neste ano, a Delegacia da Mulher registrou 164 ocorrências relacionadas à violência contra a mulher.



Restauração da Ponte do Limão, São Paulo

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

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

www.concremat.com.br

CONCREJATO
obras especiais

Líder em obras
de restauração
e estrutura.