

Maio Amarelo faz taxa de morte no trânsito cair 22% no Brasil

Página 4

Carros do Brasil terão placas do Mercosul a partir de 2017

Página 6

Começa a duplicação da Edu Vieira, no Pantanal

Página 8

Idosos são as peças mais vulneráveis no trânsito brasileiro

Página 16

www.monatran.org.br

Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JUNHO DE 2016 - ANO 7 - Nº 78

VLT: opção para o transporte coletivo



Enquanto muitas capitais já estão implantando projetos mais modernos de transporte, como o Veículo Leve sobre Trilhos com a sigla VLT, Florianópolis continua patinando. Às vezes, parece que forças ocultas operam para boicotar a nossa tão sonhada mobilidade urbana. A tecnologia do VLT, também chamado de metrôleve, contribui para uma mobilidade mais limpa, pois na maioria das vezes os veículos são elétricos, não emitem poluentes e produzem menos barulho do que veículos a combustão. No Rio de Janeiro esse sistema de transporte coletivo começou a funcionar no dia 5 de junho deste ano. (Espaço do Presidente e Página 9)

KOERICH
Gosto Nosso



RESPEITAR O TRÂNSITO É RESPEITAR A VIDA.



SENTIDO CIRCULAR OBRIGATÓRIO



CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE BICICLETAS



PROIBIDO MUDAR DE FAIXA DE TRÂNSITO

EDITORIAL

Curiosidade mata

Certamente, você já ouviu aquele ditado popular que diz que a curiosidade matou o gato. A frase tem por objetivo alertar uma pessoa de que um mal pode ocorrer se ela for muito curiosa. Não sabemos a origem desta expressão, mas a verdade é que se a analisarmos dentro do contexto do trânsito, não há nada mais verdadeiro.

O desvio da atenção da direção para fatores externos tem provocado muitos acidentes, isso sem falar no aumento das filas de congestionamento. Quando acontece algum acidente na pista, por exemplo, como se não bastasse o bloqueio da via pelos veículos envolvidos no acidente, sempre tem aqueles motoristas que reduzem a velocidade para expiar a tragédia alheia, complicando ainda mais a mobilidade.

Isso sem falar naqueles motoristas que resolvem estacionar nas laterais da pista para filmar e fotografar o resultado de acidentes graves, alguns deles até com vítimas fatais. Todavia, é sempre bom lembrar que, além dos transtornos provocados por esta conduta, que pode chegar até a gerar outros acidentes, a atitude é considerada infração grave, passível de multa e pontuação na carteira de habilitação.

A Polícia Rodoviária Federal alerta ainda que a reunião de curiosos tumultua o atendimento por ser um grupo grande de pessoas que nada tem a ver com a ocorrência, atrapalhando o trabalho do resgate, da ambulância, do guincho e o trânsito de outros veículos. Na esfera íntima, em se tratando de fotos e vídeos, os familiares podem, inclusive, processar quem produziu estas imagens e fizer exposição de caráter mórbido em redes sociais, por exemplo.

Por isso, a orientação é conter a curiosidade, manter a velocidade e a atenção redobrada, evitando parar no local do acidente para não tumultuar a situação. Priorizemos a vida e deixemos as autoridades responsáveis realizarem seu trabalho com maestria, sem expormos as vítimas a situações ainda mais perigosas.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmüller
contato@monatran.org.br



POLICIAL MIRIM

Ah se todos fossem iguais às crianças... Há poucos dias, um garoto de apenas seis anos surpreendeu o plantonista da polícia da cidade de Quincy, nos Estados Unidos. O pequeno Robbie Richardson ligou para reportar que o pai havia passado no sinal vermelho.

Quando viu o semáforo fechar e o pai não parar, como deveria, Robbie sabia que seu pai estava burlando as regras de trânsito. Robbie alertou o pai que ligaria para as autoridades, mas o pai tentou convencê-lo de que não havia problema nenhum em sua atitude.



O menino sabia, porém, que o pai estava errado, pois havia aprendido sobre as leis de trânsito em uma de suas aulas na pré-escola e, ao chegar em casa, conferiu em seu carrinho de brinquedo o número do telefone e ligou para os oficiais.

Em entrevista ao jornal Boston Globe, o me-

nino contou que quer ser policial quando crescer para proteger as ruas de criminosos. Quanto às leis de trânsito, ele acredita que a lição já foi ensinada. "Todos seguem as regras, menos meu pai", disse Robbie. "Quando ele passar no sinal vermelho de novo, vou ligar para o médico para consertar os olhos dele".

ALERTA

Muito se fala no perigo de utilizar o aparelho celular quando se está ao volante. Porém, é necessário nos atentarmos para os perigos da mesma distração quando se está na condição de pedestre. Por isso, na hora de atravessar a rua, pare de mexer no celular!



 **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



#FicaADica

A gente sempre acha que não tem problema dar uma olhadinha rápida no celular para conferir aquela mensagem ou mandar um áudio. Mas é nesses segundos de distração que os acidentes podem acontecer. De acordo com o seguro Dpvat, são registrados cerca de 1,3 milhão de acidentes por ano relacionados ao uso do celular. Então, pra não ter erro, SE FOR DIGITAR, NÃO DIRIJA!



O governo indiano inovou na maneira de educar no trânsito. Para tentar diminuir o número de acidentes, o ministro dos transportes, Nitin Gadkari, propôs criar pinturas de faixas em 3D nas principais estradas e rodovias do país.

A pintura funcionaria como uma ilusão de óptica que substitui as lombadas ou quebra-molas, fazendo com que o motorista reduza automaticamente. De acordo com a OMS, pelo menos 200 mil pessoas morreram na Índia

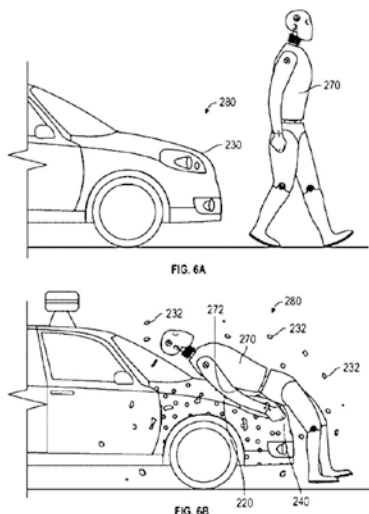
ano passado em decorrência de acidentes nas estradas. É um número altíssimo, e o maior índice do mundo. E são precisas medidas sérias – e criativas – para acabar com isso.

“Resolvemos apelar para a técnica da pintura 3D para fazer com que os motoristas diminuam a velocidade dos veículos, evitando assim a instalação de outros equipamentos desnecessários”, disse Nitin Gadkari, Ministro dos Transportes do país.

ADESIVO

O Google teve uma nova patente reconhecida nos EUA. Trata-se de um revestimento adesivo para veículos autônomos que pode evitar maiores danos a um pedestre em caso de atropelamento.

O adesivo faria a pessoa atingida ficar “colada” no veículo, evitando que ela seja arremessada no primeiro impacto.



Muita discussão, pouca ação

Como já registrei muitas vezes aqui neste espaço, tenho um amor declarado pela capital catarinense, cidade que escolhi para viver e desenvolver os projetos do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Por esta razão, lamento tanto que nossa Floripa continue a padecer pela carência de vontade política para resolução de seus problemas de mobilidade. Digo “carência de vontade política” porque ideias para a mobilidade urbana não faltam. O problema é que os projetos que poderiam minimizar nosso caos urbano costumam ser abandonados ou permanecem somente no papel.

Talvez alguns possam me julgar exagerado, mas, permitam-me refrescar-lhes um pouco a memória. Se pudéssemos fazer um passeio pela Grande Florianópolis dos projetos alardeados, teríamos a possibilidade de trafegar em catamarãs nas baías Norte e Sul, cruzar a Ponte Hercílio Luz em um bonde elétrico e até mesmo vislumbrar a capital do alto do teleférico do Morro da Cruz.

Todavia, nossa realidade está muito longe de alcançar tais vislumbres. Continuamos a padecer do básico. O contorno

viário da BR-101 e a duplicação da Via Expressa (BR-282) se arrastam a passos de lesma. A restauração da ponte Hercílio Luz, que continua nos preocupando, parece não ter fim e até hoje não sabemos como, de fato, ela será utilizada quando concluída, ou até mesmo quando será concluída. O transporte marítimo, modal mais óbvio e necessário da região, não sai do papel. Teve a discussão da quarta ligação entre a Ilha e o Continente. Fala-se muito em BRT (Bus Rapid Transit), VLT, monotrilho, POD-SIT, parceria Público-Privada... mas de concreto mesmo, nada de efetivo tem sido feito.

Às vezes, parece que forças “ocultas” operam para boicotar a nossa tão sonhada mobilidade urbana. Mas já é chegada a hora de se dar um basta nisso! A população da Grande Florianópolis não aguenta mais perder horas no trânsito caótico da região metropolitana, muito menos contar seus mortos nesta bagunça desgovernada.

É preciso, com urgência, que se tomem as rédeas desta situação para que as coisas comecem a acontecer no mundo real. Não aguentamos mais ver belas apresentações de projetos que não saem do papel.

Movimento Maio Amarelo mobiliza governo e sociedade civil pela segurança do trânsito

O deputado federal Hugo Leal (PSB-RJ), autor da Lei Seca e presidente da Frente Parlamentar do Trânsito Seguro, reuniu cerca de 200 pessoas, no ato solene do movimento Maio Amarelo, na praça ao lado da Paróquia São José da Lagoa, na Lagoa Rodrigues de Freitas, na Zona Sul do Rio. A ação aconteceu no dia 22 de maio.

A atividade foi realizada em parceria com a Arquidiocese de São Sebastião do Rio de Janeiro, que levou o projeto 'Rio se move', de incentivo à prática de esportes.

O movimento tem como proposta chamar a atenção para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo, por meio de uma ação coordenada entre o Poder Público e a sociedade civil, a fim de colocar em pauta o tema da segurança viária e mobilizar toda a sociedade. O objetivo é reduzir em 50% as mortes no trânsito até 2020, meta estabelecida na 1ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança Viária (2009), reiterada pela ONU.

Para o parlamentar, o movimento lembra as pessoas suas responsabilidades por um trânsito mais seguro. "Os acidentes de trânsito são a quinta maior causa de morte no mundo. As estatísticas demonstram que precisamos mudar, pois se referem a pessoas, além do grande impacto na economia." Leal ressaltou que foi sancionada recentemente a Lei 13281/2016, que altera a infração do uso de celular ao volante, passando de grave para gravíssima, com o valor de R\$400. A lei começa a vigorar em novembro.

O padre Omar Cardoso, reitor do Santuário do Cristo

do Corcovado, afirmou que o Cristo Redentor ficará iluminado de amarelo para conscientizar a população desse movimento. "Estamos sempre de braços abertos para o Maio Amarelo", declarou.

Kelly Soares contou sobre a morte do seu filho Kevin, vítima de trânsito do cerol, em novembro de 2015. "Entrei nessa luta para conscientizar a população de que essa linha não é brincadeira. Ela mata e dilacera muitas famílias".

O presidente da ONG Trânsito Amigo, Fernando Diniz, declarou que "o Brasil gasta cerca de R\$52 bilhões em acidentes de trânsito, mas não investe em educação de trânsito e prevenção". "O Maio Amarelo precisa permanecer sempre em cada um de nós o ano inteiro", ressaltou.

O comandante do BPRV, coronel Farias disse que "a principal luta é reduzir o número de acidentes nas rodovias do Rio de Janeiro". O coordenador da Lei Seca, Tenente-Coronel Marco Andrade reforçou que o movimento é um pontapé para criar a preservação de vidas. "Hoje temos um problema de saúde pública. Mas nos últimos 7 anos, através da operação Lei Seca, tivemos a diminuição de 35% de alcoolemia".

O evento contou com a presença do representante da Secretaria Estadual de Transporte, André Aguiar; do presidente da Comissão de Política sobre Drogas da OAB/RJ, Wanderley Rebello; da Seguradora Líder DPVAT; do Observatório Nacional de Segurança Viária; do coordenador do movimento SOS Estradas, Rodolfo Risoto; do instituto de trânsito.



Após Maio Amarelo, taxa de mortes no trânsito cai 22% no Brasil

A taxa de indenizações pagas por morte no trânsito pelo seguro DPVAT no Brasil caiu 22% desde 2014 - o total de indenizações, incluindo também despesas médias e invalidez permanente, recuou 15%. As quedas coincidem com o mesmo período em que o Movimento Maio Amarelo - ação de conscientização no trânsito adotada pelo Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) - começou a ser implantado.

Criado para conscientizar motoristas e pedestres sobre a segurança no trânsito durante todo o mês de maio, o programa mostrou bons resultados nos números divulgados pela Seguradora Líder, que controla o seguro público contra acidentes de trânsito.

Em 2013, o último ano antes da implementação do Maio Amarelo, o número de indenizações pagas pela seguradora por mortes no trânsito em todo o Brasil foi de 54.767. Já no ano seguinte, o primeiro do movimento, a estatística caiu para 52.226.

A maior queda foi registrada entre 2014 e 2015. No ano passado, foram pagas 42.501 indenizações por morte no trânsito, uma diferença de 19% em relação ao ano anterior e 22% em relação a 2013.

BOM CENÁRIO

O ano passado também registrou uma

queda no total de indenizações pagas pelo DPVAT. Foram 652.349 sinistros em 2015 contra 763.365 em 2014, uma queda de 15%.

Desde a implantação do Maio Amarelo, o ano de 2015 foi o melhor de acordo com os indicadores da Seguradora Líder, que levam em conta as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas médicas por acidentes de trânsito. Foram 515.751 sinistros por invalidez permanente, 13% a menos do que em 2014, e 94.097 indenizações pagas por despesas médicas, 18% a menos do que no ano anterior.

SUCESSO NO NORTE

Ainda em 2015, todos os Estados do País conseguiram diminuir o número de indenizações por mortes no trânsito - o Acre apresentou a maior queda em relação ao ano anterior: foram 163 sinistros pagos, 40% a menos do que 2014. Já o que diminuiu menos foi a Paraíba, com 917 casos e uma queda de 0,8%.

A região Norte também foi a que mostrou maior evolução nos números de indenizações por invalidez permanente. O Estado de Rondônia apresentou uma queda de 28% entre 2014 e 2015, enquanto toda a região diminuiu a taxa em 24%. São Paulo foi o único Estado em que o indicador aumentou: foi um acréscimo de 2% no ano passado em relação ao período anterior.

Creche Anna Spyrios promove campanha 'Maio Amarelo'

Profissionais organizaram ação para conscientizar pais e responsáveis das crianças sobre a importância da segurança no trânsito

A equipe da Creche Municipal Anna Spyrios Dimatos, localizada na Tapera, participou da campanha 'Maio Amarelo' em Florianópolis, que tem como objetivo chamar a atenção das pessoas sobre a importância do respeito e segurança no trânsito.

Os funcionários da unidade aproveitaram a chegada dos pais e crianças

para conscientizá-los sobre redução dos acidentes de trânsito.

"Conversamos com todos sobre o uso essencial do cinto de segurança, transportar as crianças no banco de trás e não falar enquanto dirige. Pequenos lembretes, que fazem toda a diferença", comenta a professora Maria de Fátima.

No hall de entrada da creche, foi

colocado um painel, construído pelos professores, com as normas e leis do trânsito, banners e folders com frases lembrando a importância da direção consciente. Também foram disponibilizados vídeos informativos na área do refeitório, para os responsáveis e os pequenos assistirem juntos.

A ação foi realizada na unidade

após a professora auxiliar, Maria de Fátima de Medeiros participar do seminário de "Mobilidade Urbana e Segurança no Trânsito: Uma visão integral", promovido pela Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC.

Para mais informações sobre a campanha, acesse: <http://maioamarelo.com/>

Jose Roberto de Souza Dias *



VER, SER VISTO E CUTUCAR

No Brasil tem-se a impressão que o poder público, fora as exceções de praxe, permanece de costas para os clamores da sociedade. Com seus direitos exclusivos, seus privilégios de fórum e seus carros pretos de vidro fumê, parecem não perceber a realidade dura e crua das ruas. Ouvem o que querem, muitos dizem o que não se deve dizer e vão alegres e faceiros com os olhos postos exclusivamente nas urnas.

O novo governo que se estabelece prevê um déficit de R\$ 170,5 bilhões no orçamento, uma herança maldita no linguajar dos hoje afastados do poder. Para superar a crise gestada pela administração anterior, serão necessárias medidas duríssimas, para reverter o caos econômico que já afeta diretamente a vida das pessoas, como o desemprego, a inflação e a estrondosa crise na saúde pública.

Um bom exemplo da miopia social está bem diante dos olhos: o trânsito com seus engarrafamentos e violência. As ditas autoridades não percebem a impossibilidade de resolver a grave questão da saúde pública enquanto não se fizer um *armistício na guerra do trânsito*.

Anualmente se contabiliza no território nacional, em média, mais de 1 milhão de acidentes, que geram em torno de 45 mil mortes ao ano. Pasmem! Esses dados são do próprio Ministério da Saúde, que nada fez de concreto nos últimos governos para combater, de frente, essa terrível doença erroneamente denomi-

nada de *acidente de trânsito*.

Os acidentes nas estradas brasileiras tem um custo aproximado de 22 bilhões de Reais, segundo afirma o advogado Cid P. Barcellos, do Portal *Âmbito Jurídico*. Seus estudos baseiam-se em conhecido trabalho do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e permitem concluir que o governo federal, apesar de possuir todas as informações sobre o sistema de trânsito brasileiro, não teve a capacidade de incluir esse grave problema entre as prioridades nacionais.

O estudo do IPEA mostra, ainda, que a maioria dos acidentes ocorre com tempo bom, durante o dia em pista de mão única, muitos envolvendo colisões frontais. Portanto, não é difícil concluir quais são as principais causas e quais devem ser os tratamentos mais eficientes. A experiência internacional indica que para reduzir esse tipo de ocorrência se faz necessário apoiar-se no tripé: veículos e vias seguras, leis e punições eficientes e educação para o exercício da cidadania no trânsito.

Mas tudo isso só será possível quando os governantes saírem de sua zona de letargia. É preciso vontade política independente de barganhas pessoais e partidárias, tirar a cera do ouvido e entender a voz das ruas que, apesar das conquistas recentes, continua a bradar, vigiar e exigir.

Passaram-se vinte e um anos, mais de duas décadas, para o Poder Legislativo tornar obrigatório o uso de **luz baixa nas**

rodovias e nos túneis, Lei 13.290/2016.

Nenhuma novidade. Esta lei já estava no Código de Trânsito Brasileiro de 1997, entretanto foi vetada. Mais ainda, em 1995, o **Programa PARE** mobilizou a sociedade para aprovação de um novo Código de Trânsito e entre suas bandeiras destacava-se a Campanha *Ver e Ser Visto*.

Em 1996 o Deputado Ônix Lorenzoni, da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul, sensibilizado com o movimento, conseguiu aprovar seu projeto, conhecido como a Lei dos Faróis Baixos. Já, naqueles tempos, os estudos técnicos indicavam que 60 por cento dos acidentes de trânsito com vítimas ocorrem em situações ideais de trafegabilidade. Uma simples medida, um pequeno procedimento, levou mais de 20 anos para ser gestado. Uma colossal vergonha!

Ver e ser visto é fundamental, mas não basta, é preciso cutucar os políticos, despertá-los, para que percebam a vontade das ruas que insistentemente se propaga pelas redes sociais.

* 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. 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;
- IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;
- V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela.





Carros do Brasil terão placas do Mercosul a partir de 2017

De acordo com a Resolução 590 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), todos os veículos em território nacional deverão ter placas de identificação no padrão Mercado Comum do Sul (Mercosul) até 2020.

Antes previsto para o início desse ano, o novo padrão de placas agora será obrigatório a partir de 1º de janeiro de 2017 para os veículos zero quilômetro, assim como modelos em processo de transferência de município ou de propriedade (venda particular), ou quando houver a necessidade de substituição.

Semelhante à placa utilizada na União Europeia, o modelo do padrão Mercosul terá fundo branco com a parte superior com uma faixa azul, com o lado esquerdo possuindo o logotipo do Mercosul, o lado direito a bandeira do Brasil e, na parte central, o nome do país.

A cor das letras e dos números também muda: preta para veículos comuns, verde para os em teste, vermelha para os comerciais, azul para os oficiais e dourada para veículos diplomáticos.

Antes com três letras e quatro números, a placa inverterá essa ordem e possuirá quatro letras e três números, dispostos agora de forma aleatória (com o último caractere sendo sempre numérico para não interferir nos rodízios municipais).

Prazo da exigência de habilitação para dirigir ciclomotores é adiado mais uma vez

Mais uma vez a história se repete. O prazo para adequação a nova regra terminava no dia 1º de junho, mas foi adiada pela terceira vez a medida que regulariza a situação de muitos condutores que dirigem as famosas “cinquentinhas” sem habilitação. De acordo com nota divulgada pelo Denatran, devido as alterações feitas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pela Lei 13.281/16, a exigência só poderá ser feita a partir de novembro. O órgão disse ainda que a lei está acima de qualquer Deliberação ou Resolução do Contran.

Para Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e Diretor do Portal do Trânsito, “é lamentável que ocorra esse tipo de medida, pois isso mostra o descaso com a legislação de trânsito”. Para o especialista, a prorrogação demonstra o enfraquecimento do assunto trânsito para as autoridades e diz que quando se trata desse tema, as ações são sempre adiadas, assim como aconteceu com os simuladores e a exigência do extintor ABC.

Isso, provavelmente, acabará com a possibilidade de personalização de chapas.

No padrão atual de placas, existem 175 milhões de combinações possíveis enquanto que, no novo, esse número subirá para mais de 450 milhões.

Além do Brasil, o novo padrão de placas de identificação do Mercosul será adotado pelos países integrantes do bloco: Argentina, Uruguai, Paraguai e Venezuela.

A iniciativa vai facilitar a circulação e a segurança entre as nações do bloco, além de assegurar a existência de um banco de dados conjunto.

Além disso, não haverá mais um padrão de letras correspondente a um estado ou ao país. Hoje, é possível saber de onde vem um carro apenas pelo início da placa - São Paulo, por exemplo, costuma ter veículos emplacados de C a H - mas isso acabará com as novas placas.

Muitas medidas de segurança e novidades tecnológicas foram adicionadas a nova placa para inibir falsificações e facilitar a fiscalização nas fronteiras.

Além da marca d'água com as palavras “Mercosul Brasil Mercosul”, haverá também uma faixa holográfica semelhante à das notas de R\$ 20,00 e um QR code com dados do fabricante, data de produção e número de série da placa.

ENTENDA A MUDANÇA

A lei 13.281 mexeu, entre outros itens, no artigo 162 do CTB, que proíbe dirigir sem habilitação. O artigo atualmente diz que é infração gravíssima “dirigir veículo sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir”. Ele não cita a Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC), documento que também é aceito para guiar as “cinquentinhas”. A nova lei inclui esse termo na relação, mas só entrará em vigor daqui a 180 dias.

CURSO

Para quem vai tirar apenas a ACC, o curso é menor. De acordo com a Resolução 572/15 do Contran, o curso teórico é de 20 horas/aula e o prático de 10 horas/aula, com uma avaliação teórica contendo 15 questões. O aluno deverá ter um aproveitamento mínimo de 60% para aprovação. Já os exames práticos seguirão os mesmos requisitos daqueles exigidos à categoria “A”.

Pesquisadores criticam proibição do uso de aplicativos para alertar motoristas sobre blitz

Pesquisadores criticam Projeto de Lei (5596/13) que proíbe uso de aplicativos e redes sociais para alertar motoristas sobre a ocorrência de blitz de trânsito. A proposta determina que o provedor de internet deverá tornar indisponível esse tipo de conteúdo. O texto estabelece ainda que, caso essa norma não seja cumprida, será aplicada multa de até 50 mil reais. O projeto também cria multa para internautas que fornecerem informações sobre a localização de blitz.

Durante audiência pública na Câmara, o diretor do InternetLab, Francisco Brito Cruz, afirmou que a proposta precisa de um embasamento teórico que comprove a veracidade do tema.

“Essa carência de dados pode indicar, não necessariamente ela indica, pode indicar que a gente tem uma solução em busca de um problema, e isso é um problema. A gente não pode ficar criando soluções sem ter os problemas primeiro. A gente tem que diagnosticar um problema com base em evidências, para depois buscar qual é a solução mais adequada”.

Já o pesquisador e professor do Centro de Tecnologia e Sociedade da Fundação Getúlio Vargas, Eduardo Magrani, defendeu a liberdade de expressão garantida na Constituição.

“Esse projeto de lei prevê a suspensão do conteúdo, diz que o conteúdo é proibido, que remeta a blitz envolvendo redes sociais, mas não diz que essa exclusão deve ser feita mediante decisão judicial. Então, na prática, deveria ser mediante uma mera notificação da plataforma ou a plataforma fazendo um monitoramen-

to constante, excluindo essas postagens de ofício. Tudo isso demonstra um descompasso com a evolução regulatória da internet que a gente teve no Brasil até hoje, e demonstra uma desatenção com a proteção constitucional da liberdade de expressão na esfera conectada”.

O professor Eduardo Magrani destacou também a importância de essas informações circularem nas redes sociais para profissionais da comunicação. Segundo ele, os jornalistas usam as redes sociais para passar informações sobre o trânsito e, às vezes, informam os locais de blitz para justificar um trânsito mais pesado na via.

Para a deputada Margarida Salomão, do PT de Minas Gerais, os palestrantes comprovaram que o texto criminaliza condutas inexistentes.

“É um projeto bem intencionado, é um projeto movido pelas melhores intenções, mas como ficou provado, ele é absolutamente ineficaz. Para avisar que tem polícia a frente, fazendo uma blitz, eu não preciso do Waze, basta eu piscar farol”.

O deputado Paulão, do PT de Alagoas, afirmou que teme a aprovação do projeto, pois a comissão é, predominantemente, conservadora.

“A gente tem uma relação aqui muito conservadora, certo, eu acredito que há a probabilidade do projeto ser aprovado devido um sentimento que está norteando essa Casa, que é uma visão conservadora”.

A proposta tramita nas comissões de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática; de Viação e Transporte; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Ildo Raimundo Rosa *



Canadá: culto à humanidade

Um evento IPA (International Police Association) levou-me ao Canadá, país que, aos poucos vem se perfilando como um dos exemplos de sociedade civilizada e moderna.

Mesmo que o ingresso tenha sido pela cidade de Toronto, meu objetivo era a cidade de Montreal para onde estava programado nosso encontro.

A partir de minha chegada no aeroporto, e ao longo do percurso que nos levava até o bairro de Longueuil, nos deparamos com uma cidade em obras, máquinas e operários se movimentavam de forma intensa executando vias arteriais, novos viadutos e todo tipo de acessos.

Posteriormente soubemos que, até a semana anterior haviam ocorrido nevascas que durante os últimos seis meses impediam qualquer tipo de atividade a céu aberto.

Nas áreas rurais também se projetavam os plantios e o trato da terra era visivelmente intenso. O planejamento urbano por sua vez aparecia bem demarcado pela forma ordenada de ocupação do solo onde os bairros periféricos se projetavam com nítida horizontalidade, induzindo as relações humanas através do cultivo extensivo de flores, manutenção de praças e outras áreas comuns, tudo compartilhado com os próprios moradores.

Os modais de transporte público e privado

aparentavam conviverem com harmonia, especialmente pela prioridade com que é tratado o pedestre e o sistema ciclovitário, amplamente utilizado nesta época do ano, ao mesmo tempo em que as linhas do metrô de forma inteligente e interligadas conectam os grandes pólos geradores de tráfego, onde aparecem imensos bolsões destinados às áreas de estacionamento, o que aparentemente facilita o rápido deslocar-se até a área central, com prazos observados à risca e que inclusive nos meses de inverno tem a natural proteção das linhas subterrâneas.

Na programação do evento era incluído, além da abertura dos trabalhos na cidade de Montreal, outras reuniões nas cidades de Toronto, Quebec e Ontario.

O sistema rodoviário é composto por várias pistas de mão única totalmente videomonitoradas onde as penas previstas pelo excesso de velocidade podem chegar à casa dos dez mil dólares canadenses.

Durante os treze dias que permanecemos no Canadá, não presenciamos um acidente sequer, apesar de passarmos grande parte do tempo nos deslocando por rodovias, tendo nos chamado a atenção de forma especial a forma como os veículos de transporte rodoviário como ônibus e caminhões contam com a preferência, sendo que estes últimos trafegam com carga coberta e com a média de vida de frota bastante renovada.

A sinalização das vias principais e secundárias são altamente utilizadas, tanto pelo emprego de placas fixas, quanto por sinais luminosos que claramente determinam os níveis de acesso e a conduta dos veículos na própria via.

Assim sendo as possíveis semelhanças no tempo de ocupação do solo tanto do Brasil quanto do Canadá, ambos descobertos no século XVI, claramente se distanciam com o passar do tempo forjando uma clara ascendência com a colonização francesa e inglesa somadas a alguns orientais, especialmente os chineses, formaram assim no Canadá uma amálgama de culturas que aos poucos o colocam a frente das grandes potências mundiais, especialmente pelo desenvolvimento da indústria farmacêutica, do investimento maciço na educação e no prestígio de suas reconhecidas universidades, o que certamente fomentam a evolução do país e do próprio conhecimento da humanidade.

* 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.

Alemanha instala semáforos de LED nas calçadas para garantir a segurança dos pedestres

Sem sombra de dúvidas, os celulares trouxeram uma série de benefícios para quem vive nas cidades: podemos usar um aplicativo que nos indica quanto tempo falta para passar um ônibus, ou, com um GPS, podemos fugir do engarrafamento no trânsito.

No entanto, é verdade que às vezes nos distraímos com os celulares, arriscando, conseqüentemente, nossa segurança. Por exemplo, quando olhamos o celular ao cruzar uma rua

sem nem nos darmos conta se o semáforo está verde ou vermelho para os pedestres.

Buscando evitar situações arriscadas como esta, na Alemanha estão sendo implementados semáforos especiais que chamam a atenção dos pedestres que estejam concentrados em seus celulares. A medida já foi adotada em duas cidades: Colônia e Augsburg.

Estes semáforos são, na realidade,



faixas de luzes LED localizadas nas esquinas das calçadas, próximas aos cruzamentos de pedestres, que, ao reconhecer a aproximação de um carro, VLT ou ônibus, começam a piscar e mudam para a cor vermelha.

Até agora, o sistema foi instalado em poucas esquinas, sobretudo naquelas com trânsito de alunos de escolas e universidades, afirmou o Süddeutsche Zeitung.

A escolha está ligada ao resultado

de uma pesquisa realizada pela companhia Dekra em Amsterdã, Berlim, Bruxelas, Paris, Roma e Estocolmo, que revelou que quase 17% dos pedestres usam seus celulares enquanto caminham pelas ruas e que a maior parte destes tem entre 25 e 35 anos (22%).

As autoridades analisarão o impacto destes semáforos para saber se estes serão implementados em outros cruzamentos e cidades.

Trânsito da Capital já está sob monitoramento

Dos anos 60 para o século 21. Este foi o salto que Florianópolis deu na área de mobilidade urbana com a inauguração da primeira Central de Monitoramento de Trânsito da história da cidade. Na manhã do dia 24 de maio, em tempo real, os semáforos dos Ingleses, por exemplo, foram acionados com apenas um clique.

No mesmo dia já começaram a trabalhar os 20 controladores que irão monitorar as ruas dia e noite, diretamente da central, instalada no primeiro andar da sede da Secretaria de Segurança e Gestão do Trânsito, na rua Deodoro, no Centro.

“Quando assumimos, um semáforo só poderia ser acionado ou recuperado por um operador que tinha de ir até o local com sua maleta de ferramentas. Só sabíamos de um problema se passássemos pelo semáforo. Agora, tudo se resolve com apenas um clique, em tempo real, desta sala”, afirmou o prefeito.

AGILIDADE E PRECISÃO

Autoridades da área de segurança acompanharam a apresentação do novo sistema, que entre os principais ganhos estão: o tempo de resposta para



Foto/divulgação: Petra Mafalda

solução de conflitos, a visualização do mapa da cidade com todas as informações do que está ocorrendo no trânsito e a possibilidade de agir sem precisar ir até o local.

“Tínhamos um projeto cinematográfico ao custo de R\$ 36 milhões e conseguimos chegar a um no valor de R\$ 5,5 milhões sob medida para a cidade. Não queríamos luxo, queríamos eficácia e a meta foi alcançada”, lembrou Raphael de Bonna Dutra, ex-secretário da Pasta, que acompanhou o andamento de todo o projeto.

O valor do investimento vem de recursos próprios da Prefeitura, que está dando o primeiro passo de uma série de medidas que estão por vir.

“Este é só o começo, temos muito a avançar. Fechar parcerias com as todas as áreas de segurança para obtermos o máximo de imagens de câmeras, instalar mais contadores de tráfego – hoje, de 137 cruzamentos, temos 60 com a contagem de veículos – enfim, temos a melhor tecnologia disponível e vamos trabalhar para obter o máximo dela”,

disse o diretor de Operações de Trânsito, Leandro Marques.

O trabalho para instalação dos novos equipamentos começou em janeiro. De lá para cá, a cidade ganhou 137 sistemas de controle de trânsito, que funcionam como CPU's de computadores, onde softwares de última geração controlam os 630 semáforos da cidade.

ENTENDA COMO FUNCIONA

- A empresa especializada em tecnologia instalou 137 sistemas de controle de trânsito, espalhados em áreas estratégicas da cidade. O mesmo utili-

zado em grandes metrópoles, como Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro.

- Estes sistemas ficam dentro de caixas no solo e não são percebidos pelos motoristas. Elas funcionam como CPU's de computadores, onde softwares de última geração irão controlar 630 semáforos da cidade.

- Na central de monitoramento, seis telas em LED (chamadas tecnicamente de videowall – pois possuem tecnologia superior às de televisão) funcionam como “telas de computador”, das 134 “CPU's” espalhadas pela cidade.

- Nas telas estarão todos os 630 semáforos da cidade, enviando informações em tempo real sobre o trânsito, dia e noite. Com apenas um clique, os agentes de trânsito poderão alterar a sincronia de um semáforo, fazendo o trânsito fluir na direção que for necessário.

COMO INTERAGIR

Os motoristas que estiverem em congestionamentos (em vias municipais) poderão interagir com os agentes pelo número 153 da Guarda Municipal – relatando problemas ou filas fora do comum.

Começa a duplicação da Edu Vieira, no Pantanal

Obra esperada há mais de 20 anos teve início no dia 30 de maio, com prazo de 36 meses

Resolvendo um impasse que perdurou por mais de 20 anos, a Prefeitura de Florianópolis conseguiu, após acordo com a UFSC, iniciar no dia 30 de maio as obras de duplicação da rua Deputado Antônio Edu Vieira, no Pantanal, com prazo de 36 meses para entrega.

No início da manhã, as máquinas já estavam no terreno da Universidade, uma área de 31 mil metros quadrados cuja cessão era o último entrave que faltava para iniciar os serviços.

O prefeito Cesar Souza Junior e sua equipe acompanharam o momento, considerado histórico para a mobilidade daquela região. O reitor da UFSC, Luiz Carlos Cancellier, também esteve no local e garantiu que agora nada mais irá emperrar o andamento da obra.

“É uma espera de 20 anos e de um impasse que chega ao fim. É uma obra moderna, completa e pensada para atender a todos, resolvendo um problema histórico, que irá

contemplar veículos de passeio, transporte público, pedestres e ciclistas”, disse o prefeito.

Nesta fase, os trabalhos irão ocorrer somente dentro do terreno da Universidade, não afetando o trânsito local. Neste primeiro momento, a obra irá do trevo da Dona Benta até a Eletrosul. A previsão é de que ela interfira nas pistas somente no final do ano.

O PROJETO

A duplicação da Antônio Edu Vieira, do Córrego Grande até o Armazém Vieira (1,9 km), possibilita a criação de um corredor exclusivo para ônibus, com via elevada somente para o uso do transporte coletivo sobre a rótula da Eletrosul. Calçadas, passeio, terraplenagem, drenagem, sinalização horizontal, urbanização e ciclovia também fazem parte do projeto, orçado em aproximadamente R\$ 36 milhões.

A obra está incluída no projeto do anel viário, que contempla uma área de 7,4 km, com ponto inicial nas proximidades da rua João Pio Duarte (entrada do Córrego Grande/Dona Benta) e ponto final na avenida Paulo Fontes (no Ticen).

Lei de transporte de animais é sancionada

Cães e gatos devidamente autorizados poderão ser transportados nos ônibus da Capital

Os donos dos patudos da Capital já podem comemorar: o prefeito Cesar Souza Junior sancionou, na íntegra, a Lei Complementar 556/2016, que assegura o direito de transporte de animais domésticos de pequeno porte nas linhas de ônibus municipais regulares da cidade. São considerados animais domésticos os cães e gatos de até dez quilos e o transporte fica limitado a dois animais por viagem, que deverão estar em caixas de transportes apropriadas durante a permanência no veículo e com condições de proteção, higiene e conforto.

Para o transporte, o proprietário deverá apresentar atestado do médico veterinário indicando as boas condições de saúde do

animal, emitido no período de 15 dias antes da data da viagem, e carteira de vacinação atualizada em que constem, pelo menos, as vacinas antirrábica e polivalente. Além disso, os animais deverão estar devidamente higienizados.

Segundo o vereador Tiago Silva, autor do projeto, a proposta é pioneira em Santa Catarina e se baseou nas Câmaras das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, onde o transporte já é permitido. “Muitos donos de animais não têm carro e assim não conseguem levar seus animais, por exemplo. Acho que a medida contribui muito para a causa dos direitos animais”, disse.

A iniciativa tem o apoio do Consórcio Fênix, empresa que administra a operação das linhas de ônibus na cidade. O transporte poderá ser efetuado em todas as linhas que circulam no território de Florianópolis, tanto as convencionais, quanto executivas, desde que os animais cumpram as exigências da lei.

VLT abre as portas ao público no Rio de Janeiro



**O TRANSPORTE
ESTÁ OPERANDO
DE GRAÇA
DURANTE O
PRIMEIRO MÊS DE
FUNCIONAMENTO.**

O Rio de Janeiro ganhou no dia 5 de junho um novo transporte: o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). O primeiro trecho inaugurado — 18 km entre a Rodoviária e o Aeroporto Santos Dumont, ambos no Centro, funcionará de segunda a sexta-feira, das 12h às 15h.

“Esforço de mobilidade, inspirado pela Olimpíada. Poderíamos fazer os jogos sem o VLT, mas aproveitamos este momento para melhorar o Centro da Cidade”, disse o prefeito Eduardo Paes, que reiterou pedidos para a população ficar atenta, e que o novo transporte é silencioso.

A inauguração foi uma festa. Além do prefeito e do secretário de Governo Rafael Picciani, autoridades, políticos, celebridades e ritmistas de escolas de samba participaram da viagem inaugural. Segundo o prefeito, o Dia Mundial do Meio Ambiente foi perfeito para a estreia de um veículo moderno e não poluente e que vai ajudar a mudar a cara da cidade.

O novo transporte vai integrar todos os meios de transporte do Centro e da Região Portuária - bar-

cas, metrô, trem, ônibus, rodoviária, aeroporto, teleférico, terminal de cruzeiros marítimos e, futuramente, o BRT Transbrasil.

LEMBRANÇA DOS BONDES

Ele é uma atração enquanto cruza, quase sem ruído, a Avenida Rio Branco, no Centro do Rio, numa manhã chuvosa de outono. Não há pescoço que fique parado, nem celular que fique guardado. E para quem tem mais de 60 anos, é uma viagem de volta no tempo.

Todavia, o VLT, com sua modernidade e tecnologia, é o mais novo integrante de uma já tumultuada paisagem onde estão ônibus, carros, motos, bicicletas e pedestres.

POLÊMICA

A inauguração do VLT estava marcada para o dia 22 de maio. No entanto, a prefeitura adiou para que as pessoas que circulam pelo Centro tivessem mais tempo para se acostumar com o novo meio de transporte.

Na última semana de maio, o Ministério Público pediu que a circulação fosse mais uma vez adiada sob a alegação de que a sinalização

no trecho em que o trem vai circular nesta primeira fase precisa ser testada e aprovada para integridade e segurança dos passageiros, pedestres e pessoas que vão circular pelas imediações do VLT.

No dia 2 de junho, a Justiça negou o pedido feito pelo Ministério Público. Uma audiência especial foi realizada no dia 1º, quando a prefeitura esclareceu que a CET-RIO já monitora a sinalização semafórica instalada pela Concessionária do VLT Carioca.

Na decisão, a juíza destacou que há riscos em qualquer lugar em que haja tráfego de veículos e pedestres, mas que podem ser reduzidos com a instalação de sinalização adequada — o que a prefeitura afirma ter cumprido.

TARIFA X BILHETE ÚNICO

Com passagens a R\$ 3,80, os novos trens terão integração com todos os outros transportes públicos da cidade: trens da SuperVia, metrô, barcas, teleférico do Morro da Providência, ônibus e BRT.

Em operação plena, a capacidade do VLT deve chegar a 300 mil pas-

sageiros por dia. O VLT vai operar 24 horas por dia nos sete dias da semana. Cada vagão vai comportar 420 passageiros.

Agentes uniformizados estarão em todas as paradas orientando os usuários sobre o novo sistema. Não haverá cobrador no trem e por isso o passageiro terá que validar o seu bilhete em máquinas instaladas dentro das composições.

Quem não validar o bilhete dentro do VLT, poderá ser multado no valor de R\$ 170. A secretaria alerta que não será possível comprar o bilhete dentro dos trens. Para isso, serão instalados postos de vendas próximos das paradas na Avenida Rio Branco.

O mecanismo de pagamento será diferenciado. Será adotado o sistema de validação voluntária no qual, o passageiro, ao entrar no veículo, deve utilizar um dos autenticadores disponibilizados no vagão para efetuar o pagamento da passagem.

A segunda etapa de implantação do VLT — entre a Central do Brasil e a Praça 15 — está prevista para o segundo semestre, após as Olimpíadas.



JUDICIÁRIO

Elevada para 450 salários mínimos indenização por acidente em via mal sinalizada

A Primeira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) majorou de R\$ 150 mil para 450 salários mínimos (R\$ 396 mil) a indenização devida a motociclista que ficou tetraplégica após sofrer acidente em rodovia mal sinalizada que estava em obras, em Santa Catarina.

A concessionária Autopista Litoral Sul, responsável pela sinalização das obras de duplicação da via e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), órgão responsável pela fiscalização da rodovia federal, foram condenados solidariamente ao ressarcimento dos danos morais e estéticos.

Após ser atingida por um carro e arremessada da moto, a motociclista sofreu uma lesão na coluna cervical, que deu causa à tetraplegia traumática. Depois de passar por cirurgia, o laudo médico apontou a necessidade de cadeira de rodas, par de botas, cama elétrica, cateterismo vesical, além do afastamento do trabalho por tempo indeterminado.

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) fixou o valor de R\$ 150 mil para reparação dos danos morais e estéticos. Não satisfeita, a vítima interpôs recurso especial no STJ. Considerando a situação grave e o número de condenados solidariamente, o relator, ministro Gurgel de Faria, afastou a aplicação da Súmula 7 do STJ, que impediria o conhecimento do recurso.

Justiça define que quem teve seu veículo roubado, não precisa pagar mais as prestações

A juíza de Direito Márcia Cunha Silva Araújo de Carvalho, titular da 2ª vara Empresarial do RJ, decidiu que os consumidores que tiverem seus automóveis roubados, furtados ou devolvidos amigavelmente e possuírem contratos de financiamento na forma de leasing não precisarão mais continuar pagando suas prestações. A ação foi ajuizada pela Comissão de Defesa do Consumidor da Alerj.

Consta na sentença: “Tratando-se de contrato de arrendamento mercantil, o arrendante permanece dono da coisa arrendada até o final do contrato, somente sendo transferido o domínio se houver essa opção feita pelo consumidor. Desse modo, se a coisa perece por ausência de dolo ou culpa do arrendatário, não pode ser este quem irá sofrer o prejuízo, de acordo com a regra res perit domino (arts. 233 a 236 do CCB).



Ministro Gurgel de Faria

GRAVIDADE

O relator observou que o valor da indenização não reflete a gravidade do caso, “mostrando-se insuficiente para reparar ou ao menos compensar as consequências permanentes dos danos suportados”.

Ele mencionou precedentes do STJ, como o Recurso Especial 1.349.968, no qual a Terceira Turma majorou para R\$ 200 mil a indenização devida a um jovem de 20 anos que ficou paraplégico após acidente de trânsito.

Citou também o Agravo em Recurso Especial 170.037, da Segunda Turma, que manteve a condenação da União ao pagamento de R\$ 400 mil de indenização a outro jovem que ficou tetraplégico após cair de árvore apodrecida.

“Nesse contexto – tetraplegia ocasionada por acidente de trânsito em rodovia mal sinalizada –, tenho que a fixação do quantum indenizatório em 450 salários mínimos se coaduna com os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade”, afirmou.

Portanto, em caso de roubo ou furto do bem (...) não pode ser cobrado do consumidor o prejuízo do arrendante pela perda da coisa.” A sentença prolatada produz efeitos em todo território nacional segundo a magistrada.

No contrato de leasing, o carro é comprado pela instituição financeira, que o “aluga” para o consumidor. Assim, o cliente pode usar o veículo enquanto paga as parcelas uma espécie de aluguel. O veículo fica no nome da empresa de leasing até o fim das prestações. Só após pagar todas as parcelas, o consumidor passa a ser dono do carro.

A Justiça considerou que, já que o banco é o real proprietário do veículo enquanto o consumidor paga as prestações do leasing, é a própria instituição financeira quem deve arcar com o prejuízo caso o carro seja roubado.

Indeferido HC de condenados por desvio de recursos do Detran-RS

Por unanimidade, a Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) indeferiu Habeas Corpus (HC 125218) em que José Antônio Fernandes, Ferdinando Francisco Fernandes e Fernando Fernandes pediam a suspensão do trâmite de ação penal na qual foram condenados por desvios de recursos públicos do Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul (Detran-RS).

Os desvios, investigados no âmbito da operação Rodin da Polícia Federal, eram realizados por meio de fundações de apoio vinculadas à Universidade Federal de Santa Maria (RS). Segundo a defesa, o Superior Tribunal de Justiça (STJ), ao julgar HC impetrado por outra condenada na mesma ação penal, considerou ilícita prova obtida pelo Ministério Público Federal junto à Receita Federal por se tratarem de dados fiscais protegidos por sigilo, determinando que fossem desentranhados dos autos.

Diante disso, os advogados alegam que a prova excluída contaminou outras na medida em que foi usada como fundamento para as demais medidas investigativas. O STJ negou reclamação ajuizada pelos denunciados, na qual alegavam que o juízo da 3ª Vara Federal de Santa Maria não acatou a decisão de retirar as provas ilegais do processo. No STF, requeriam o desentranhamento das provas ilícitas dos autos do processo. Alegavam prejuízo às defesas por não ter havido oportunidade de demonstrar a contaminação por derivação de provas decorrentes

das provas ilícitas.

VOTO DO RELATOR

Quanto à alegação de que os denunciados não teriam se manifestado acerca da eventual contaminação de provas, o ministro Gilmar Mendes, relator, afirmou que o debate da apontada ilicitude não era novo e que tal questão não surgiu com a decisão do STJ. “Eventual ilicitude dessa provas e consequente contaminação de outras provas dela derivadas era uma situação posta que poderia e deveria ter sido debatida pelas defesas desde o início da ação penal”, disse. “Assim, espaço para debate acerca da contaminação de outras provas houve”. Dessa forma, o relator disse que não há ilegalidade na decisão do STJ.

O ministro ressaltou que ainda há recurso de apelação no Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4) pendente de apreciação. Diante disso, segundo o relator, “a constatação de eventuais contaminações causadas por provas supostamente ilegais está submetida ao tribunal de segundo grau”.

Por fim, o relator declarou que o desentranhamento de provas ilícitas, na forma do artigo 157 do Código de Processo Penal, não se traduz em necessidade do retorno do processo à etapa inicial. “Assim, não seria o caso de desconstituir todos os atos processuais praticados desde a incorporação da prova aos autos”, afirmou o ministro ao votar pela denegação da ordem. Os demais ministros da Segunda Turma acompanharam o voto do relator.



LEGISLATIVO

Motorista profissional que tiver CNH furtada pode requerer habilitação imediatamente.

Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 4375/16, que determina a emissão imediata da autorização provisória de condução para motoristas profissionais, em caso de furto ou extravio da carteira nacional de habilitação (CNH).



O autor da proposta, deputado **João Derly (Rede-RS)** (foto), explica que, quando ocorrem furtos, assaltos e extravios, o cidadão que exerce profissionalmente a condução de veículos precisa aguardar até 14 dias para receber a segunda via da CNH.

Esse prazo, segundo o deputado, prejudica motoristas que são remunerados por meio de diárias ou número de entregas feitas.

“Ao se criar essa autorização provisória imediata à ocorrência de furto ou extravio, objetiva-se contribuir para que esses trabalhadores brasileiros, em sua grande parte chefes de família,

tenham condições de exercer suas atividades e de ser remunerados por elas”, disse João Derly.

O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). As especificações sobre a autorização provisória serão definidas posteriormente pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

TRAMITAÇÃO

A proposta, que tramita em caráter conclusivo, será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Projeto proíbe transporte de passageiro alcoolizado ou drogado ao lado do motorista

O Projeto de Lei 4380/16, que tramita na Câmara, proíbe o transporte de passageiro alcoolizado ou sob efeito de qualquer substância psicoativa que cause dependência ao lado do motorista. O projeto prevê punição como infração gravíssima, multa e retenção do veículo até que a irregularidade seja tratada.



O autor, deputado **Flávio (PS-B-SP)** (foto), explica que a proposta é uma tentativa de impedir que a condução do veículo seja afetada por terceiros. “Basta considerarmos o quanto o álcool e outras drogas podem comprometer o julgamento de uma pessoa. O simples estado de euforia de quem está ao lado do condutor pode influenciá-lo a dirigir em alta velocidade ou executar manobras arriscadas”, disse.

Ele destaca que a Macedônia e a Bósnia-Herzegovina já adotaram

a restrição e que essas medidas de prevenção não são novidades em códigos de conduta de trânsito.

O parlamentar observa que nos Estados Unidos e no Canadá, o passageiro, estando ou não ao lado

do motorista, nem precisa estar embriagado para causar problemas ao condutor.

“Basta que esteja com uma latinha de cerveja em mãos para se configurar uma ofensa à lei, pois, em tese, o conteúdo poderia ser oferecido ao condutor”, disse. A proposta modifica o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9503/97).

TRAMITAÇÃO

A proposta, que tramita em caráter conclusivo, será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Proposta obriga motoristas de ônibus a fazer curso de proteção a ciclistas

Está em análise na Câmara dos Deputados proposta que altera Código Brasileiro de Trânsito (Lei 9.503/97) para obrigar os motoristas de ônibus a passar por curso de segurança e proteção ao trânsito de ciclistas.

A medida está prevista no Projeto de Lei (4658/16), do deputado **Rômulo Gouveia (PSD-PB)** (foto).

Hoje a legislação de trânsito já estabelece uma série de normas para o tráfego de bicicletas, como a passagem prioritária, além de considerar a ameaça à integridade do ciclista como infração gravíssima, sujeita à retenção do carro e da carteira de motorista.

Ainda assim, a lei ainda não inclui, entre as exigências para habilitação de condutores de transporte coletivo, treinamento específico sobre a segurança de ciclistas.

Segundo o autor, essa lacuna na legislação impossibilita colocar em prática um dos pilares da segurança no trânsito: veículos de maior porte são responsáveis pela segurança dos menores.

“Com a desproporção de tamanho entre esses dois veículos, a vida e a integridade física dos ciclistas ficam severamente ameaçadas nos aciden-



tes”, disse, ao observar que ciclistas e motoristas de ônibus costumam transitar no mesmo espaço, à direita da pista.

TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada de forma conclusiva pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Projeto determina sinalização de veículos que transportem deficientes

O Projeto de Lei 4461/16, que tramita na Câmara, determina que os veículos que sejam rotineiramente utilizados para transportar deficientes devem ter o Símbolo Internacional de Acesso.

A proposta altera a Lei 7405/85, que obriga o uso do Símbolo Internacional de Acesso em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência. Essa lei prevê o uso do símbolo apenas para os veículos conduzidos pelo próprio deficiente.

O autor, deputado **Alberto Fraga (DEM-DF)** (foto), argumenta que o Código de Trânsito Brasileiro necessita ser aperfeiçoado. Segundo ele, se percebe a preocupação com o veículo do deficiente, porém, na prática, a maioria dos deficientes é transportada em veículos de terceiros, e não por eles próprios, e esse fato tem causado dificuldades e situações absurdas.

“Precisamos ampliar os locais de estacionamentos para os veículos

de deficientes, porém temos que dar todo o amparo para as pessoas que transportam aqueles que necessitam de cuidados especiais”, disse.

TRAMITAÇÃO

A proposta, que tramita em caráter conclusivo, será analisada pelas comissões de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



CARRO AINDA VALE A PENA?

Compare custos com Uber e outros

Não param de surgir alternativas para se locomover nas grandes cidades brasileiras, do novo concorrente da Uber, o Cabify, aos carros alugados diretamente com outras pessoas. Você pode estar se perguntando: será que ter um carro ainda vale a pena?

É claro que essa resposta depende do seu estilo de vida e do quanto você se preocupa com o meio ambiente. Mas do ponto de vista financeiro, ela pode ser surpreendente: ter carro ainda costuma ser mais barato, independentemente da distância da sua casa, e só não supera o transporte público, que é a alternativa mais econômica.

Para chegar a essa conclusão, EXAME.com pesquisou quanto custam, em média, os trajetos de ida ao trabalho e volta para casa de carro, táxi, Uber Black, UberX, Uber Pool (com viagem compartilhada entre passageiros), Cabify e carro alugado pelo Pegcar (que intermedeia a



relação entre o dono do carro e quem aluga).

No caso do carro, foi considerado um gasto médio 1,20 real por quilômetro, que é a despesa média gerada pelo Chevrolet Onix (Versão 1.0 LS), o mais vendido do Brasil segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave).

Nessa conta, feita pela consultoria Jato Dynamics, estão incluídos: a depreciação do veículo, os juros do financiamento, a gasolina, o seguro, a manutenção e os impostos. Sem o peso dos juros do financiamento, o custo por quilômetro é de 0,88 centavos.

Vale ressaltar que ter carro só vale a pena se você usá-lo

de forma intensa, porque os custos são altos, apesar de menores do que os de outras alternativas. Além disso, não dá para esquecer que o transporte público e o Uber Pool são mais sustentáveis.

Depois do transporte público e do carro, o Uber Pool é a alternativa mais em conta. Mas lembre-se de que é preciso sair mais cedo de casa para

não se atrasar, pois ele pode mudar o trajeto para buscar outras pessoas no caminho. Além disso, por enquanto ele só opera em São Paulo, em bairros mais próximos do centro.

Depois do Uber Pool, a disputa do melhor preço fica entre o UberX e seu novo concorrente, o Cabify. Dependendo da distância percorrida e do horário, pode ser mais barato um ou outro.

As alternativas mais caras são Uber Black, táxi comum e carro alugado de alguém pelo Pegcar. Essa opção de compartilhar um carro, no entanto, pode ser mais vantajosa se você alugar o veículo eventualmente, por hora.

Veja a seguir as simulações dos custos diários de ida ao trabalho e volta para casa em horários de pico em São Paulo, conforme o tipo de transporte e a distância entre sua casa e a empresa.

Fonte: EXAME.com

Pesquisadores apostam que futuro do trânsito não terá semáforos

Um novo estudo de pesquisadores do Instituto de Tecnologia de Massachusetts, o MIT, nos Estados Unidos, e do Instituto Federal Suíço de Tecnologia, em Zurique, aponta para um futuro em que veículos “conectados” dispensarão a existência dos semáforos.

No estudo *Revisiting street intersections using slot-based systems*, os pesquisadores examinaram um cenário em que veículos autônomos com sensores são capazes de manter uma distância segura entre si enquanto passam por cruzamentos. Ao retirar o intervalo dos semáforos da equação do trânsito, os

pesquisadores acreditam que o tráfego fluirá bem mais rápido, até o dobro do que atualmente.

“A maior capacidade do sistema não vem do fato de os veículos estarem se movendo mais rápido. Mas da criação de um fluxo mais consistente e com uma velocidade média com a qual os automóveis podem continuar se movendo”, explicou o co-autor do estudo, Paolo Santi, do Senseable City Lab do Departamento de Estudos e Planejamento Urbano do MIT, ao site especializado *Traffic Technology Today*.

“Você quer que o carro passe no cruzamento



dentro do menor espaço de tempo possível. Se você precisar diminuir a velocidade dos veículos porque há muito tráfego [por exemplo], você poderá fazer isso quando eles ainda estão na via/estrada, para que eles se aproximem do cruzamento

de maneira lenta, mas usem uma velocidade maior para ultrapassar a intersecção. É como construir as fases de um semáforo de maneira dinâmica”, complementou Santi.

Carlo Ratti, outro autor do estudo, também do City

Lab, acrescentou: “Parte do nosso trabalho é estudar essa propagação [da mudança no cruzamento para toda a cidade]. Porque o cruzamento é o ponto crucial [do trânsito urbano], e tem um efeito que beneficia o sistema inteiro.”

Problema bom

Segundo pesquisas, Amsterdã tem um déficit de 100 mil vagas, apesar dos seus dois megaestacionamentos para bicicletas



No início da década de 1970, com a crise do petróleo, a Holanda iniciou programas para incentivar meios de transporte ativos e coletivos. A bicicleta ganhou espaço e assumiu lugar de destaque no país. Atualmente, existe uma bike para cada um dos 16,7 milhões de habitantes, sendo que a frota de automóveis é bem menor, cerca de 7 milhões.

De acordo com a União Nacional dos Ciclistas, os holandeses contam com 29 mil quilômetros de ciclovias ou ciclofaixas, usadas por um em cada dois estudantes. Cerca de 25% dos trabalhadores também se desloca de bicicleta.

Nesse cenário, surgiu um problema: faltam vagas para estacionar a bicicleta. Segundo pesquisas, a capital, Amsterdã, tem um déficit de 100 mil vagas, apesar dos seus dois megaestacionamentos nas proximidades da estação central de trem: um com capacidade para 1,2 mil bikes, e outro com três andares flutuantes que podem acomodar 2,5 mil bicicletas. Até um barco da cidade foi adaptado e serve de bicicletário, com 400 vagas. Estacionamentos subterrâneos, como o do mercado de ações Beurs van Berlage, com 1,1 mil vagas, também vivem lotados.

O governo disponibiliza outra solução: uma espécie de caixote que acomoda até cinco bicicletas, disponibilizado para usuários mediante pagamento de uma taxa anual. O problema é tão sério que 800 ciclistas tiveram suas bicicletas recolhidas pelas autoridades nos três primeiros meses desse ano por estacionarem em local proibido.

A crise econômica que também afeta o país torna o espaço - principalmente em uma capital como Amsterdã - mais caro e disputado. Como é na crise que surgem as boas ideias, o engenheiro Matthijs Griffioen estudou o caso e verificou que a solução não deveria ocupar mais espaço na terra, mas sim no ar. Ele desenhou um "elevador" que transportaria as bicicletas até o teto de construções, onde ficariam armazenadas. Um painel eletrônico avisaria a cada segundo o número de vagas disponíveis. Parte da energia para manter o elevador e o painel viriam de placas solares. Por enquanto, é apenas uma ideia, mas a Holanda está na vanguarda nessa questão.

O certo é que a população já está pressionando o governo a encontrar soluções. A cidade de Utrecht, por exemplo, a 40 km da

capital, está tendo suas construções readaptadas para oferecer vagas às bicicletas. Segundo os responsáveis pelas reformas, 22,2 mil vagas serão criadas na região central. Para manter o projeto, o governo irá custear uma parte dos gastos, mas pretende cobrar uma taxa dos usuários. O valor pode chegar a 1,50 euro por dia. Se funcionar em Utrecht, outras cidades, como Roterdã e Haia, que igualmente sofrem com a falta de vagas para bicicletas, também receberão o projeto.

Pagar para estacionar a bicicleta não é novidade na Holanda. Os primeiros estacionamentos privados surgiram há cerca de 10 anos e 30% das vagas atualmente são pagas. Mas a população não tem visto com bons olhos essa taxa governamental. Muitas pessoas possuem duas, três bicicletas em cidades diferentes, guardadas nos bicicletários das estações. Para elas, ficaria muito caro. Ativistas alertam que o governo precisa tomar alguma decisão melhor, visto que o problema tende a se intensificar.

De qualquer maneira, o incentivo à bicicleta é defendido e a magrela é sinônimo de segurança e fluidez na Holanda. Em 1971, quando as primeiras ciclovias foram construídas, a morte anual de crianças no trânsito alcançava o número de 400; atualmente, são 14. Além dos espaços adequados para pedalar, desde pequenos os holandeses estão acostumados a conviverem com o grande número de bicicletas nas ruas, o que os fazem ter a cultura da bicicleta e a consciência de que a bike é solução para o tráfego intenso dos grandes centros urbanos.

Os jovens também têm aulas teóricas e práticas de trânsito com foco na bicicleta. Aos 12 anos, os holandeses já conhecem as regras para pedalar com segurança e vão de bicicleta sozinhos até a escola, às vezes por vários quilômetros. São realizadas dinâmicas que incentivam o respeito e tolerância entre condutores de automóveis e ciclistas. Com essa base educacional e com a experiência de ser ciclista, quando o jovem completa a idade para fazer a carteira e decide conduzir um automóvel, já possui uma visão bem definida de como se comportar no trânsito. Por isso, tendo boa infraestrutura e informação desde cedo, os holandeses sentem-se seguros e podem usar eficientemente a bicicleta como veículo. Aí começam a surgir os problemas "bons".

'Textômetro' pode identificar se motorista dirigia teclando no celular

Autoridades de trânsito dos Estados Unidos querem usar um novo equipamento para investigar as causas de acidentes. E descobrir se o motorista estava digitando mensagens no celular enquanto dirigia.

Todo mundo responde que não. Mas, longe das câmeras, 30% dos motoristas americanos admitiram que mandam mensagens pelo celular enquanto dirigem.

Um deles confessa: "Duas ou três vezes por dia". Mas e o perigo? "Perigoso é casar", ele responde.

Brincadeiras à parte, dirigir teclando virou um problema sério. Depois de anos em queda, o número de mortes no trânsito nos Estados Unidos subiu 8% em 2015. E a chamada direção distraída é um dos principais motivos.

A casa de Ben Lieberman nunca mais foi a mesma. O filho Evan, de 19 anos, morreu num acidente em 2014. Evan viajava com três amigos quando o carro deles cruzou a pista e bateu.

"O motorista disse que dormiu no volante", conta o pai. "Mas eu achei estranho, entrei na Justiça e descobri, pelos registros do celular, que ele mandou mensagens enquanto dirigia".

Inconformado, Ben virou um ativista. Aprendeu que o motorista que escreve no celular tira os olhos da rua por, no mínimo, cinco segundos. A 80 quilômetros por hora, é um tempo suficiente para percorrer um campo de futebol.

Vários estudos mostram que usar o celular ao volante é tão perigoso quanto dirigir bêbado. Só que, para punir motoristas embriagados, a polícia já conta, há muitos anos, com a ajuda do bafômetro. E ainda

não existia um equipamento para detectar o uso do celular.

Isso até Ben procurar uma empresa de tecnologia. Um programa de computador está sendo desenvolvido. A ideia é que, sempre que houver um acidente de trânsito, o policial conecte o celular do motorista a um computador que tenha o programa. O software vai revelar se o celular estava sendo usado enquanto o motorista dirigia, sem a necessidade de uma autorização judicial, que levaria pelo menos seis meses.

Mas e a privacidade? O presidente da empresa explica que o equipamento não vai revelar o conteúdo, nem o destinatário das mensagens. Vai dizer só a hora em que o motorista usou o telefone.

Mas antes é preciso aprovar uma lei. Porque hoje, um policial não pode exigir que o motorista entregue o celular.

O deputado estadual de Nova York Felix Ortiz, que propôs o projeto, diz que o programa só vai ser usado em caso de acidentes. O motorista flagrado pode ter a carteira de habilitação suspensa por três anos.

A proposta ganhou o apoio do governador Andrew Cuomo. Ben reforça: só quando as pessoas tiverem a dimensão do problema, serão menos tolerantes com quem usa o celular no volante.

"Não precisamos enterrar outros jovens. A morte do meu filho é meu pior pesadelo", ele diz.

No Brasil, a punição para quem for flagrado usando o celular enquanto dirige vai ficar mais pesada. A partir de novembro, a infração passa a ser considerada gravíssima e a multa será de quase R\$ 300. Hoje, é de R\$ 85.





CARTAS

CADEIRINHA

A segurança de nossos filhos é fundamental para o bem estar da família. Tomarmos atitudes coerentes servirão de exemplo para termos futuros bons motoristas. Quero proteger meu filho, apesar de, às vezes um choro ou uma reclamação. Segurança em primeiro lugar.

Ataíde Souza – São Paulo/SP

SC-401

Moro em Palhoça e todo o dia tenho que ir trabalhar no norte da ilha. De todas as vias que tenho que dirigir a que me dá maior medo é a SC-401. Uma rodovia realmente inacabada, como bem mencionou o doutor Roberto Bentes. Até quando a solução será radares em vez de melhores vias?

Moisés Bonifácio – Palhoça/SC

PACTO

Que esse pacto para a mobilidade urbana da Grande Florianópolis saia do papel. Nossa região metropolitana precisa da união das autoridades políticas para melhorar a nossa vida e diminuir a subtração da vida. Vou dar meu humilde voto de confiança e que essa reunião tenha sido um marco.

Alexandre Moraes – Florianópolis/SC

PREFERENCIAIS

Estou grávida e hoje sei a importância dos assentos preferenciais. Não é frescura não. É necessidade. Só quem já ficou grávida para saber como a gente cansa rápido. Preferia ter mais energia, entretanto divido minhas forças para nutrir meu filho, a razão do meu viver hoje.

Vitória Oliveira – São José/SC

IPI

O que mais me chamou a atenção no artigo do doutor José Roberto Dias na edição passada do jornal do Monatran foi a lembrança da redução do IPI. Mais carros nas ruas em uma sociedade lotada de filas e dificuldades para se locomover. Porque não pegar esse dinheiro e investir no transporte público? Seria uma melhor solução.

Ellen Mattos - Brasília/DF

AMARELO

Vou ser bem sincero. Nunca ouvi falar nesse Maio Amarelo. Devemos divulgar mais, assim como o Outubro Rosa e o Novembro Azul. É uma campanha que precisa de apoio para termos consciência ao dirigir nossos veículos. Ano que vem serei o primeiro a divulgar.

Anair Machado – Campo Grande/MS

RAFAEL

É palhaçada essa sentença. Três anos de serviços comunitários não é nada em comparação a morte do jovem Rafael Mascarenhas. Os motoristas faziam “pega”. Não era gente voltando do trabalho, ou um acidente por um descuido. Os caras faziam “pega”. Crime pesado. Meus sentimentos a Cissa Guimarães.

Marieta Conrado – Rio de Janeiro/RJ

MULTA

Essa mudança no código de trânsito ao aumentar a multa para quem bloquear alguma via eu acho que não dará em nada. Infelizmente parece que existem leis que são criadas para não serem cumpridas porque são muito abrangentes e deixam brechas para os defensores.

Zaqueu Silva – Joinville/SC

OPORTUNISMO

Embora acredite que errar é humano, o pedido de perdão do ex-deputado Carli Filho às mães dos jovens mortos no acidente provocado por sua embriaguez ao volante, em pleno Dia das Mães e às vésperas de encarar o Júri Popular, me parece um tanto oportunista. Uma “jogada” dos advogados de defesa que pode causar um efeito contrário. De qualquer maneira, acho justo lhe concederem, ao menos, a libertação do perdão genuíno.

Jeferson Tavares - Curitiba/PR

CONTRAN

É verdade que o nosso Conselho Nacional de Trânsito (Contran) anda pisando na bola. Agora, obrigar a instituição a submeter suas resoluções a consulta pública, conforme pretende o PLS 693/2015, seria um atestado de incompetência vergonhoso.

Sérgio Moura - Brasília/DF



Farol baixo durante o dia em rodovias torna-se obrigatório

Foi publicada no dia 24 de maio a Lei 13.290/2016, que determina o uso obrigatório de farol baixo durante o dia em rodovias. Até agora, essa era apenas uma recomendação que estava na Res. 18/98 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). O descumprimento da norma será considerado infração média, com multa de R\$ 85,13 e quatro pontos na carteira de habilitação.

A medida com objetivo de aumentar a segurança nas estradas foi defendida pelo relator da matéria no Senado, senador José Medeiros (PSD-MT), que atuou como policial rodoviário federal por 20 anos. Para o senador, trata-se de um procedimento bastante simples que deverá contribuir para a redução da ocorrência de acidentes frontais nas rodovias e salvar inúmeras vidas.

A baixa visibilidade foi apontada pelo autor da proposta, deputado Rubens Bue-



no (PPS-PR), como uma das principais causas de acidentes de trânsito nas rodovias. Segundo Bueno, “os condutores envolvidos continuam relatando que não visualizaram o outro veículo a tempo para tentar uma manobra e evitar a colisão”.

A nova lei altera o Código de Trânsito Brasileiro. Apesar de o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) já ter editado uma resolução recomendando o uso de farol baixo nas rodovias durante

o dia, o entendimento é de que só uma norma com força de lei levaria os motoristas a adotarem a medida.

ESTUDOS

Em países norte-americanos e europeus, a adoção desta prática já salvou muitas vidas, segundo estudos do NHTSA (Administração Nacional de Segurança de Tráfego em Rodovias) e da EuroNCAP (programa europeu de avaliação de carros). O órgão norte-americano afir-

ma que o uso de farol baixo ligado durante o dia reduz em 12% os acidentes envolvendo pedestres e ciclistas e em 5% as colisões entre veículos.

No Canadá, pesquisas comprovaram que, nas retas, os faróis acesos são perceptíveis a até três quilômetros de distância e, a partir de então, o governo passou a exigir que os veículos sejam equipados com sistema que aciona os faróis assim que o carro é ligado. Além disso, estudos mostram que os faróis ligados durante o dia aumentam em 60% a percepção visual periférica do pedestre — o que diminui o número de atropelamentos.

Segundo especialistas, essa simples atitude pode evitar acidentes. “Muitas colisões e atropelamentos ocorrem por falta de visibilidade a longa e média distâncias. De acordo com estudos, o farol baixo ligado colabora para aumentar a visibilidade do veículo em mais de três qui-

lômetros”, explica Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito.

PRAZO

Foi vetado o artigo pelo qual a lei entraria em vigor na data de publicação. De acordo com as razões do veto, “a norma possui amplo alcance, pois afeta os motoristas que circulam em rodovias nacionais e os órgãos de trânsito da Federação, e resulta na previsão de nova infração de trânsito, de gravidade média. Sempre que a norma possua grande repercussão, deverá ter sua vigência iniciada em prazo que permita sua divulgação e conhecimento.”

Segundo a Lei de Introdução ao Código Civil, as leis entram em vigor 45 dias após a publicação oficial, salvo disposição em contrário, ou seja, exceto se estiver explícita a data de início da vigência. Por esse motivo, a lei entra em vigor em 08 de julho de 2016.

ESPAÇO LIVRE

Talita Inaba *

Por que os segundos são tão valiosos no trânsito?

No trânsito, o tempo é e muito, um bem precioso. Isso porque segundos no trânsito podem fazer uma diferença absurda na vida de qualquer um.

Acidentes de trânsito matam um indivíduo a cada 25 segundos em todo o mundo.

Engraçado. Existem momentos em que parece que os segundos, minutos e horas não passam, assim como, dependendo do que estamos fazendo, quando olhamos no relógio, até perdemos a hora, de tanto tempo que já se passou. Assim como tudo na vida, rápido ou devagar, tudo depende da forma como encaramos as coisas.

No entanto, uma coisa eu posso afirmar, no trânsito, o tempo é e muito, um bem precioso. Isso porque segundos no trânsito podem fazer uma diferença absurda na vida de qualquer um. As pesquisas e os levantamentos estatísticos não me deixam mentir.

Acidentes de trânsito matam um indivíduo a cada 25 segundos em todo o mundo

Esse dado da Organização Mundial da Saúde (OMS) mostra que estamos vivendo uma condição no mínimo, inaceitável. Imagine que em menos de meio minuto perdemos uma vida em algum lugar do mundo. E o pior, esse

tipo de morte pode ser evitada, principalmente se houver uma mobilização social a favor da consciência cidadã e da responsabilidade no trânsito.

A cada 57 segundos acontece um acidente de trânsito em nosso país

Informações governamentais mostram que os motivos são os mais variados possíveis. No entanto, as principais causas de acidentes no país, é a imprudência dos motoristas e, ao contrário do que se imagina, a maioria dos acidentes acontece de dia e com a pista seca.

DPVAT paga cinco indenizações por minuto a vítimas do trânsito no país

O Seguro DPVAT (Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre), oferece cobertura para três naturezas de danos: morte (R\$ 13.500), invalidez permanente (até R\$ 13.500) e reembolso de despesas médicas e hospitalares (até R\$ 2.700). Os motociclistas são as principais vítimas que recebem o seguro para acidentes no trânsito.

A cada 11 minutos e 21 segundos uma vida é perdida no trânsito brasileiro

Essa projeção, feita pelo Instituto Avante Brasil, com base em números do Datasus (Ministério da Saúde), revelam a urgência de ações para a diminuição do número de mortes no trânsito com prevenção, educação e cons-

cientização, além de um sistema de fiscalização efetivo, além de condições de segurança nas vias e estradas.

Em uma distração de até 20 segundos para fazer uma selfie ou responder a uma mensagem no Whatsapp, equivale a atravessar cinco campos de futebol numa rodovia a 100 quilômetros por hora

Ainda continua achando que usar o celular enquanto dirige, seja lá para o que for é algo inofensivo? Esse é o resultado de um estudo feito pela Ford e mostra que 20 segundos é um tempo muito valioso no trânsito, pois pode causar graves acidentes se não for utilizado da maneira correta. Não é à toa que os veículos novos têm sido lançados com maior tecnologia e integração entre o celular, justamente para minimizar esses riscos, mas independentemente das “facilidades”, qualquer distração na direção representa um risco real e possivelmente fatal.

Espero que depois de ter mostrado apenas alguns índices, caros leitores, possamos valorizar mais o tempo, principalmente porque os segundos são muito valiosos no trânsito.

Até a próxima!

IDOSO

uma das peças mais vulneráveis do trânsito brasileiro

Acidentes envolvendo pessoas idosas no trânsito têm aumentado assustadoramente nas grandes cidades. Em São Paulo, por exemplo, a cada grupo de 100 mil habitantes, 21 idosos morrem em acidentes de trânsito. Em Curitiba, outra capital que foi detectado esse crescimento, é 40 vezes maior o risco de uma pessoa com mais de 60 anos de idade ser atropelada do que uma criança. A média, no País, é de 31,1 mortes de idosos por 100 mil habitantes.

Além de ter que se adaptar a uma nova realidade, pois muitos desses idosos viveram num tempo em que o trânsito era muito mais sossegado, outros fatores contribuem com essa fragilidade apontada pelas estatísticas, como o processo natural do envelhecimento. “A visão, a audição, o equilíbrio são afetados e ainda há o enfraquecimento dos ossos e da musculatura. Essas situações afetam a capacidade cognitiva do idoso, que é fundamental para enfrentar o trânsito”, explica Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro não estabelece um limite de idade para conduzir um veículo automotor, desde que o cidadão possua condições físicas e psicológicas. O exame médico, feito de três em três anos no ato da renovação, é que definirá se o idoso estará apto a enfrentar as ruas.

Mas não é só como motoristas que as pessoas idosas integram o trânsito. Por vezes são observadas algumas necessidades especiais, principalmente no que se diz respeito à locomoção e acessibilidade. Segundo pesquisa realizada pela Direção Geral de Tráfego (DGT), da Espanha, os idosos têm o seu aspecto mais vulnerável quando circulam como pedestres. E alguns dos principais problemas enfrentados por eles nesta situação são distinguir a cor das luzes e perceber

a velocidade efetiva dos veículos na via, além da distração, presente, com mais frequência, nos idosos acima de 70 anos.

De acordo com a pesquisa os pedestres idosos enfrentam um conjunto de obstáculos nas ruas. Dentre eles estão o excesso de velocidade do veículo, a condução imprudente e, em muitos casos, o curto espaço de tempo do semáforo para pedestre.

Segundo Eliane Pietsak, alguns cuidados simples podem evitar acidentes e contribuir com um trânsito mais seguro e humano. “Para trafegar na via, o primeiro é escolher um sapato adequado e tomar muito cuidado com buracos ou locais acidentados. Para atravessar a via, o idoso deve esperar o sinal do pedestre ficar verde e, se necessário, pedir ajuda para outra pessoa. Além disso, nunca deve parar no meio do cruzamento e atravessar em linha reta. Se estiver andando pela calçada, evitar ficar próximo ao meio-fio, pois alguma queda pode levar o idoso a cair na via, perto dos carros”, aconselha.

Nos próximos oito anos, a parcela de idosos na população brasileira passará dos atuais 11% para 14,6%. Já em 2040, os indivíduos com 60 anos ou mais de idade representarão mais de 27% dos brasileiros.



DE ACORDO COM A PESQUISA OS PEDESTRES IDOSOS ENFRENTAM UM CONJUNTO DE OBSTÁCULOS NAS RUAS.