

## PRF/SC REFORÇA EFETIVO PARA FREAR TRAGÉDIAS NAS ESTRADAS FEDERAIS



A Polícia Rodoviária Federal (PRF) anunciou medida administrativa e operacional que busca frear a tragédia nas rodovias federais em Santa Catarina. Serão ampliadas as equipes de policiamento especializado como forma de aumentar a presença e a fiscalização dos policiais rodoviários. Leia, na página 9, entrevista com Fabrício Colombo (no detalhe), superintendente regional da PRF.

**Universidade cede área para Prefeitura após oito anos**

Página 4

**Como será o trânsito no mundo daqui a 30 anos?**

Página 6

**Restauração da Hercílio Luz avança para a reta final**

Página 8

**Milão propõe pagar habitantes pelo uso da bicicleta**

Página 13

## EDITORIAL

## Manifestação pela vida

No último dia 13 de março, uma multidão foi às ruas dizer que está cansada não apenas de um partido ou de um grupo de pessoas. Mas está cansada da corrupção, que no final das contas, prejudica a vida de todos nós, pois reflete na falta de hospitais, educação e toda a estrutura básica do país. Definitivamente, é necessário que o Brasil se livre, de uma vez por todas, deste mal!

Todavia, ao ver tanta gente mobilizada por um bem comum, foi inevitável imaginar como seria maravilhoso se toda essa multidão percebesse outro mal tão grande quanto a corrupção. A guerra instalada nas rodovias brasileiras. Cerca de 50 mil pessoas morrem por ano no trânsito no Brasil, sem contar as centenas de milhares de vítimas permanentemente sequeladas.

Ficamos imaginando toda essa multidão lutando por rodovias melhor sinalizadas, conservadas e duplicadas, por um transporte público de qualidade e seguro, por ciclovias descentes que motivem o transporte sustentável. Não seria fantástico?

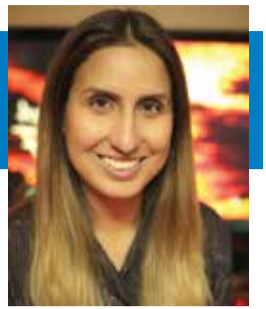
E mais... E se toda essa manifestação incluísse também um alerta contra os corruptos do trânsito? Aqueles “espertinhos” que furam a fila, andam pelo acostamento, não respeitam a sinalização, invadem a faixa de pedestres, estacionam em local proibido, ocupam indevidamente as vagas especiais ou mesmo não cuidam da manutenção dos seus próprios veículos.

Temos muito pelo que lutar! E um trânsito mais humano e seguro deveria ser também uma prioridade. Que esse momento no qual estamos vivendo possibilite um novo olhar sobre como enxergamos o trânsito e como podemos fazer a diferença também neste aspecto tão importante.

Indubitavelmente, podemos fazer mais do que temos feito. Precisamos acordar para a realidade, fazer a nossa parte e cobrar das autoridades competentes para que cumpram o seu papel.

## NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



### ATO DE AMOR

Um motorista colocou uma foto do seu filho no velocímetro no número 100 para lembrar de que seu filho está esperando por ele em casa. Certamente, ele não vai conduzir com velocidade acima de 100 km/h. Mais do que responsabilidade é um ato de amor!



### VIVA AS MULHERES!

Com a passagem do Dia Internacional da Mulher no último dia 8 de março, não poderia deixar de parabenizar as nossas leitoras também pela sua postura no trânsito. Aliás, a prudência feminina no trânsito já está tão comprovada, que as seguradoras criaram planos especiais para elas, que custam de 10 a 30% menos que para os ho-

mens, pois as motoristas se envolvem, em sua maioria, em acidentes pequenos sem muita gravidade. Ao contrário, os homens se envolvem mais em acidentes fatais. Lamentavelmente, de acordo com o DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) a cada 100 condutores que morrem em acidentes, 97 são homens.

**Acidentes na pista?**

Sinalize!	Alguém se machucou? Procure ajuda:
<ul style="list-style-type: none"> <li>Galhos de árvores</li> <li>Triângulos</li> <li>Pisca dos veículos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>190 Polícia Militar</li> <li>191 Polícia Rodoviária Federal</li> <li>192 SAMU</li> <li>193 Bombeiros</li> </ul>

### #ficaadica

Não teve jeito, o acidente aconteceu. Mantenha a calma, sinalize, nunca mexa em alguém ferido e chame ajuda imediatamente.



**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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://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



### BOM SENSO

Saiu no Visor: O advogado de Augusto Faust Peron protocolou nos autos que seu cliente desistiu de processar a jornalista Márcia Bina, atropelada pelo empresário em novembro de 2014, em Balneário Camboriú. Ele pedia o pagamento de danos materiais provocados no veículo. A reviravolta, acredita a vítima do acidente, teria sido motivada pela dimensão nacional que o caso tomou. Apesar disso, Márcia mantém outras duas ações, uma cível e outra criminal, contra o responsável pelo acidente que provocou-lhe múltiplas faturas.



### CRIMINALIDADE

Sem dúvida alguma, a maioria dos usuários de dispositivos de sistemas de posicionamento global (GPS), já se viu em alguma situação de risco, ao ser guiado por um caminho inseguro. Para evitar este tipo de situação, a Câmara analisa Projeto de Lei 4334/16, que obriga os fornecedores de mapas a alertarem o usuário em caso de aproximação de áreas com elevado índice de criminalidade ou consideradas de alto risco.

Pelo projeto, as coordenadas das áreas de alto índice de criminalidade deverão ser obtidas pelos desenvolvedores de mapas mediante consulta eletrônica a bancos de dados, mantidos e atualizados periodicamente pelo Poder Público. Vamos ficar na torcida!

## IRRESPONSABILIDADE SEM LIMITES

No início do mês de março, um incidente ocorrido na principal via do bairro Sambaqui, em Florianópolis, nos deixou indignados, tamanha a irresponsabilidade envolvida na situação. Uma menina de 16 anos capotou um Meriva preto, após bater em outro veículo que esta-



Foto: Anita Martins

va estacionado na rodovia Gilson da Costa Xavier, às margens da praia.

No banco do passageiro dormia, embriagado, o marido, de 22 anos. Ninguém se feriu, mas o rapaz foi preso por permitir que uma pessoa sem habilitação dirigisse o carro dele e a menor foi apreendida por conduzir um veículo sem carteira.

Segundo apurado pelo portal "Daqui na Rede", o casal havia saído na noite anterior para comemorar o aniversário do rapaz, em uma pizzaria em Canavieiras. De acordo com a menor de idade, ao decidir voltar para casa, ele se deu conta de que não tinha condições de dirigir e parou o veículo em frente a uma igreja para dormir. Ela teria resolvido, por livre iniciativa, pegar o comando do carro, comprado há uma semana e sem seguro.

Uma sequência absurda de ati-

tudes irresponsáveis que poderia ter terminado de forma trágica. Imagine se, ao invés de um carro estacionado, o Meriva desgovernado tivesse atingido algum transeunte, uma criança caminhando a beira mar, uma família aproveitando a bela paisagem. Enfim, a providência divina fez com que as perdas fossem apenas materiais.

Se a intenção era comemorar o aniversário com bebida, nem saísse de casa. Já a "motorista" inabilitada, poderia ter o mínimo de consciência e assumir que não estava preparada para dirigir o veículo.

Sejamos mais conscientes com relação às nossas atitudes. Principalmente no trânsito, onde qualquer ato irresponsável pode trazer consequências perpétuas para a nossa vida e para a vida daqueles que cruzarem o nosso caminho.

### CENTRAL DE CONTROLE

Finalmente, Florianópolis passará a contar com um sistema de controle de trânsito inteligente, informatizado, comparável ao das principais metrópoles do mundo. Os 134 cruzamentos dotados de semáforos serão controlados automaticamente, com prioridade de trânsito, em determinados horários e com perfeita sincronização, para as vias de maior fluxo. Esperamos que a implantação aconteça de acordo com o cronograma e que o sistema funcione pra valer!

# VIA EXPRESSA

## Prefeitos garantem ampliação

As obras de ampliação da Via Expressa (BR-282), na Grande Florianópolis, devem começar neste primeiro semestre.

A informação foi confirmada pelo ministro dos Transportes, Antônio Carlos Rodrigues, em reunião com os prefeitos da Grande Florianópolis, no dia 24 de fevereiro, em Brasília.

O encontro partiu de um pedido dos prefeitos, que em janeiro decidiram 'apertar' o Ministério para agilizar as obras. A ideia era que o Governo Federal iniciasse pelo menos o primeiro estágio dos serviços, incluindo novas pistas e marginais, desafogando o trânsito.

"O investimento do projeto total é de R\$ 500 milhões, ou seja, muito alto e difícil de sair do papel. Nossa ideia foi começar a obra com R\$ 100 milhões, o que já dá para amenizar a situação e ir fazendo aos poucos; pelo menos, começa logo", disse o prefeito de Florianópolis, Cesar Souza Junior.

A proposta foi aceita pelo ministro e a previsão para o início das obras é de 90 dias.

### BANDEIRA DOS PREFEITOS

Com um movimento superior à ponte Rio-Niterói, a BR-282 comporta mais de 400 mil veículos por dia, que

passam pelas pontes Colombo Salles e Pedro Ivo. Resolver os congestionamentos na região se tornaram uma nova bandeira dos prefeitos.

Posteriormente, no dia 4 de março, os prefeitos de Florianópolis e São José, Cesar Souza Jr. e Adeliana Dal Pont, respectivamente, se reuniram com o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura



Divulgação: Petra Mafalda/PMF

(Dnit/SC), Vissilar Pretto, para tratar do assunto. Também esteve no encontro o superintendente da Grande Florianópolis, Cássio Taniguchi, responsável pelo Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Fló-



implantação do BRT (Bus Rapid Transit), previsto no Plamus e que deve se estender da BR-101 até a SC-401, em Florianópolis.

Ao fim da reunião, ficou decidido que o Dnit irá desenvolver um projeto unindo as propostas dos prefeitos e do Plamus. Os técnicos do órgão federal não deram um prazo, mas se espera que até meados de março ocorra outro encontro para que o departamento apresente uma versão final e um cronograma de ações para as obras na Via Expressa.

nópolis (Plamus).

No encontro, os dois prefeitos levaram ao Dnit suas sugestões para o projeto. É praticamente consenso entre os envolvidos que a obra deve contemplar as pistas centrais para a

## Depois de oito anos, UFSC cede área à Prefeitura

**Prefeitura seguiu todas as recomendações da Universidade para conseguir a cessão e iniciar a duplicação da rua Deputado Antônio Edu Vieira**

Uma espera de oito anos chegou ao fim. A Prefeitura de Florianópolis cumpriu todas as exigências da UFSC e recebeu o sinal verde da universidade para a cessão da área

de 32 mil metros quadrados indispensáveis para a duplicação da rua Deputado Edu Vieira, no bairro Pantanal.

A boa notícia reforça que 2016 ficará na história de

Florianópolis. É o ano em que a obra, esperada há mais de 30 anos, irá começar. O terreno foi cedido, a verba garantida, o edital de licitação publicado.

Como pode ocorrer em todo processo de licitação, a primeira tentativa ocorreu em dezembro e a empresa vencedora não estava habilitada. Sendo assim, a Prefeitura publicou um novo edital e a abertura dos envelopes deve ocorrer em 28 de março.

"Se nesta segunda tentativa a empresa estiver habilitada, a obra inicia logo após a licitação. Diferente do que vinha se fazendo, não estamos realizando obras para resolver um congestionamento pontual, mas para transformar o modo como nos deslocamos",

disse o prefeito Cesar Souza Junior.

### A OBRA

A obra faz parte do anel viário para corredor de transporte público, que terá 17 quilômetros de faixas exclusivas ou preferenciais para ônibus. O investimento previsto é de R\$ 36.636.807,02, recursos do próprio Município e do Ministério das Cidades.

A obra contempla um elevado exclusivo para o transporte público, ciclovia, calçadas, passeio, drenagem, terraplenagem, sinalização horizontal e urbanização.

O prazo de execução é de 36 meses, a partir do recebimento da ordem de serviço pela empresa que vencer a concorrência pública.



Jose Roberto de Souza Dias \*



# O legado da irresponsabilidade

**L**á se vão dois anos da Copa do Mundo e o Brasil, que na propaganda política eleitoral do partido governista era o país dos sonhos, acordou na forma de um imenso pesadelo. Mitos se esmigalharam perante escândalos, nunca antes vistos em nossa História.

Tudo corria às mil maravilhas nesta terra do nunca. A Copa do Mundo prometia tudo, inclusive a vitória da seleção canarinho, até que a sociedade começou a ir para as ruas, os esperados jogos foram inaugurados e a pátria de chuteiras foi triturada com suas esperanças perante uma torcida atônita e imperdoável, em pleno Mineirão, estádio que os poderosos de plantão faziam questão de chamar pomposamente de “arena”. Os avassaladores sete a um, serviram como um prenúncio agourento de tudo que começava a se revelar.

Enquanto isso, os donos do poder, como ilusionistas de um circo mambembe, vendiam ao eleitor um Brasil de “araque”, com pleno emprego, saúde de primeiro mundo, Etecs, Fatecs, banda larga, casas populares, estradas, aeroportos, portos, trens, metrô e mon trilhos de primeiro mundo e, claro, recheado de bolsas de todas as espécies.

Nos embates televisivos de um ano eleitoral, sempre com o dedo em riste, mostrando autoridade, apontavam para os adversários como se fossem, aqueles, as verdadeiras bestas do apocalipse, os vendilhões da Pátria, que caso ganhassem as eleições colocariam a perder todas as conquistas sociais, venderiam até o nosso maior patrimônio, a *Petrobrás*. A defesa da estatal chegava a ser até enfadonha, era um tal de pré-sal para lá e para cá, tão exagerado que já se podia até desconfiar das verdadeiras intenções e do zelo extremado pela nossa petrolífera.

Quanta infâmia! Bastou passar a Copa do Mundo e a vitória nas eleições, por pequena e discutível margem, para que os brasileiros percebessem a fraude eleitoral e sentissem que o bolso estava cada vez mais fundo e o braço cada vez mais curto. A mentira, que o

dito popular afirma ter pernas curtas, mostrou que nenhum governo se sustenta tendo esta por companheira. O mundo da fantasia, do “feira” e das ilusões, da propaganda eleitoral milionária paga com dinheiro desviado dos cofres públicos, foi sendo revelado. A cada fato o cidadão, esse misto de eleitor, contribuinte e consumidor, se sentia cada vez mais traído.

Terminada a Copa do Mundo, quando se olhava para todos os lados, percebia-se que o que restou das promessas eleitoreiras foram elefantes brancos travestidos de caríssimos estádios de futebol e que as obras de mobilidade, tão necessárias, faladas e decantadas, não passaram de propaganda eleitoral luxuosa e inverídica. Alguns, certamente, gostariam de mudar para aquele mundo de transporte confortável, seguro, limpo, barato, e por que não gratuito, segundo o que proclamam alguns movimentos paraoficiais.

A luz, assim como a verdade, sempre vence a escuridão. Gradativamente, a mídia começou a direcionar seu “spotlight” em direção às obscuras transações e a mostrar que grande parte dos investimentos na copa do mundo não passavam de fraude da propaganda eleitoral.

O jornal “Estado de São Paulo”, em uma de suas magníficas reportagens sobre o assunto revelou que o Governo, em 2010, anunciou que gastaria R\$ 23,5 bilhões em 83 projetos de mobilidade urbana, estádios, aeroportos e portos. Entretanto parte das obras ficaram pelo caminho e só 71 projetos foram mantidos na lista.

Apurou o Jornal que nas 12 cidades que sediaram os jogos as obras entregues e as *inacabadas* atingiram a impressionante cifra de 29,2 bilhões, ou seja, 24,2% do que fora anunciado inicialmente. Mostrou com todas as tintas que em muitas capitais projetos ambiciosos como trens, metrô e mon trilhos foram substituídos por modestos corredores de ônibus, alguns batizados pelo sofisticado nome de *BRT*, *Bus Rapid Transit*.

Pois é, a Copa do Mundo vendida pelos

marqueteiros eleitorais como uma poção mágica que resolveria grande parte dos males da mobilidade urbana nas cidades sedes não passou de um engodo e custou 25 por cento a mais, aliás uma cifra bastante interessante no mundo dos negócios, não é mesmo? Para os moradores dessas cidades foi terrível, na maioria dos casos tiveram que conviver com obras intermináveis, muitas das quais continuam no meio do caminho, principalmente danoso para aqueles que foram desapropriados a toque de caixa e por nada.

Mas, os vendedores de sonhos não pararam por aí. Em vez de investirem em transporte público de qualidade, venderam outras fantasias, como o acesso facilitado ao carro, à moto e, mais ainda, ao combustível barato. Através de discutíveis isenções fiscais, com prestações a se perder de vista, e vendendo gasolina com um preço inferior ao custo, preferiram arriscar a Petrobras e a economia mas não perder o poder. Claro, deu no que deu. Nenhuma surpresa pois essa é a atitude típica daqueles que tem a democracia como meio e não como fim.

Agora, passado o truque eleitoral, muitos brasileiros estão sem carro, sem ônibus, sem metrô, sem trabalho, sem salário e sem bolsa, mas não perderam a esperança e procuram, por todos os meios possíveis, exprimir as suas indignações, enquanto um novo Brasil vem sendo lavado a jato.

\* 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. 255.** Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59



# Como será o trânsito daqui a 30 anos?

“No futuro, não existirão acidentes de trânsito”. A frase, do diretor técnico do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), Paulo Roberto Guimarães, causa impacto. Quem nunca sonhou com um mundo sem as tragédias relacionadas ao tema, que povoam os noticiários atuais? Deparar-se com uma perspectiva tão positiva para um futuro relativamente próximo parece mesmo ficção científica. Mas essa realidade é perfeitamente plausível, de acordo com ele e com outros especialistas ouvidos pela Perkons.

O otimismo de Guimarães, que é engenheiro civil, se deve exatamente à confiança no avanço da tecnologia. “O fator humano é responsável por mais de 90% dos acidentes e, no futuro, esse risco será totalmente eliminado com a utilização de veículos autônomos, que serão capazes de se deslocar sem a necessidade de serem guiados por pessoas”, explica, referindo-se a uma tecnologia já existente, mas ainda não massificada. A popularização desse meio de transporte será testemunhada por mais de 11 bilhões de pessoas, segundo projeção da ONU para a população mundial até o ano de 2100. Só até 2030 já seremos 8,5 bilhões e, até 2050, 9,7 bilhões.

Ele prevê ainda que o funcionamento do transporte coletivo em modelo de integração entre vários modos de transporte será uma realidade difundida, utilizando sistemas inteligentes de captação de demanda e roteirização. “Os veículos utilizarão combustíveis limpos e renováveis, e integrarão a paisagem urbana de forma harmônica”, acrescenta.

Esta, aliás, é uma questão emergencial no mundo que conhecemos hoje: estamos em pleno burburinho, repercutindo a COP-21, e os principais cientistas que se dedicam ao estudo das mudanças climáticas já bateram o martelo: é verdade que diminuimos cerca de 6 gigatoneladas a emissão anual de gás carbônico, mas a meta é a diminuição de 12 a 14 gigatoneladas por ano. Isso para que o aumento da temperatura média do planeta não ultrapasse 2°C até 2100. Os dados são do Emissions Gap Report 2015, divulgado no último dia 4 de dezembro pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA).

A boa notícia é que, de acordo com a doutora em Engenharia de Transportes Márcia Valle Real, o Brasil tem vantagens para a adoção de fontes renováveis de energia, como etanol, biodiesel, biogás e eletricidade – sendo essa última advinda



predominantemente de fonte solar. “Acredito que teremos a oferta de um mix de combustíveis mais equilibrado no mundo”, opina ela, que é professora da Universidade Federal Fluminense (UFF). Márcia ainda vê espaço para os derivados do petróleo, mas – para diminuir a vulnerabilidade frente à commodity – prevê maior investimento em outras fontes fósseis, como o gás natural.

## DESCENTRALIZAR VAI SER MODA

A solução de vários problemas enfrentados hoje pode estar em dois tipos de descentralização: a mudança de foco do veículo particular para o coletivo, e a estruturação de bairros, diminuindo a necessidade de deslocamentos. De acordo com Márcia Valle Real, a mobilidade se concentrará nos transportes coletivos integrados às telecomunicações. “Informações sobre horários e disponibilidade serão acessíveis nos celulares, de forma a minimizar o tempo de viagem; isso já é realidade em algumas cidades do mundo”, afirma.

E é preciso levar em conta que teremos muito mais veículos automotores circulando no futuro, o que nos leva à necessidade de termos uma melhor eficiência energética e com fontes renováveis como protagonistas.

E por falar em número de veículos - que respondem, junto ao setor industrial, por boa parte das emissões desses gases - teremos acréscimo de praticamente 400% só no Brasil, passando de uma frota de 36 milhões de veículos em 2013 para 130 milhões em 2050. A projeção faz parte do Plano Nacional de Energia 2050, de autoria da Empresa de Pesquisa Energética.

A respeito de como será o planejamento urbano no futuro, Paulo Roberto Guimarães afirma que haverá “diversas centralidades, onde cada pedaço da cidade contará com emprego, ensino, serviços e moradia”. “Estas centralidades reduzirão drasticamente a necessidade de deslocamentos diários de média e longa distâncias, proporcionando às pessoas a possibilidade de realizarem suas atividades cotidianas a pé ou de bicicleta”, detalha o engenheiro.

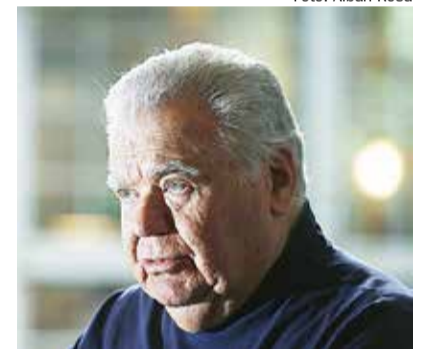
## NEM TUDO SÃO MARAVILHAS MODERNAS

É claro que as previsões não são apenas de coisas boas. A transição entre o mundo de hoje e o horizonte tecnológico que vemos a frente não acontecerá na mesma velocidade em

todos os países. É o que afirma David Duarte Lima, presidente do Instituto de Segurança do Trânsito e professor da Universidade de Brasília (UnB). Ele defende que as desigualdades entre os países e entre as classes sociais criará um tráfego híbrido: muita tecnologia trafegando lado a lado com veículos de pouca tecnologia. “Isso pode complicar ainda mais o trânsito, porque a automatização não vai ser simples: a sinalização é incompleta, temos pedestres andando na rua, animais na pista e pavimentação inadequada. A infraestrutura vai melhorar, mas não na velocidade exigida”, finaliza. (Fonte: Perkons)

## Planejamento urbano não pode separar trânsito, moradia e lazer, diz Lerner

Foto: Albari Rosa



O crescimento mais organizado dos centros urbanos passa pela necessidade de uma visão estratégica em relação às cidades, sendo fundamental a montagem de “equações de sustentabilidade” que auxiliem na solução dos problemas urbanos. A afirmação é do arquiteto, urbanista e ex-prefeito Curitiba Jaime Lerner, que participou na semana passada, em São Paulo, da série Fóruns Estadão, com o tema “Infraestrutura - Inovação para o Crescimento”.

“É necessário saber montar equações de responsabilidade para solucionar vários problemas. Não é uma questão de dinheiro ou escala do município. As cidades que realizam coisas boas são as que montam equações de responsabilidade interessantes”, disse Lerner.

Segundo ele, os centros urbanos representam uma estrutura que inclui, ao mesmo tempo, questões de trabalho, mobilidade, moradia e lazer. Para Lerner, separar a cidade por funções e classificações, como renda ou idade, é um erro. “Continuamos insistindo em fazer as cidades sem termos uma visão, uma concepção correta de crescimento, e continuamos separando em funções”, disse.

Do ponto de vista da mobilidade urbana, o arquiteto ressalta que é necessário repensar a lógica do transporte individual. “O automóvel manda na cidade”, afirmou. “Existem outras maneiras mais solidárias de transportar mais gente. Você continua tendo o automóvel para o lazer. Mas, no cotidiano, é necessá-

rio ter uma nova estrutura”, afirmou o ex-prefeito, citando transportes públicos mais modernos e eficientes, que poderiam estimular o menor uso de carros no dia a dia.

Lerner ainda afirmou que trabalhar nas soluções para os problemas urbanos é fundamental para se atingir uma sustentabilidade maior na sociedade. Segundo ele, 75% das emissões de carbono se originam nas cidades. “É onde podemos resolver esses problemas de maneira mais fácil, mais solidária, em conjunto com os cidadãos”, ponderou.

Para o ex-prefeito de Curitiba, um passo inicial seria diminuir o uso do automóvel. “Claro que, para isso, é necessário uma alternativa de qualidade para o transporte”, ressaltou.

Além disso, Lerner também destacou que é necessário um planejamento urbano mais eficiente, de modo a permitir que as pessoas morem mais perto do trabalho. “Não adianta termos tecnologias que permitam carros mais velozes, se eles continuam ocupando o mesmo espaço e se o tempo de deslocamento das pessoas segue elevado.” (Fonte: Gazeta do Povo).

Ildo Raimundo Rosa \*



## A mobilidade perante a “destruição não criativa”

No ufanismo da “pátria grande”, de forma irresponsável deflagrou-se, sem o mínimo de controle, projetos mirabolantes, muitos associados à mobilidade, especialmente aqueles destinados a recepcionar os projetos da copa do mundo, onde as cidades escolhidas se consideraram “ungidas pelo divino”, antevendo-se de forma otimista o equacionamento das grandes pendências, de uma forma muito especial as vinculadas à mobilidade, inegavelmente as grandes demandas daquele momento.

As regiões metropolitanas que, em razão da distribuição da população pelo território demandavam grandes investimentos em transportes de massas, animaram seus moradores que observavam a viabilização das desapropriações e o início das obras, as quais mesmo causando transtornos durante sua execução, especialmente no trânsito, acenavam para que em pouco tempo fossem implementados VLT's (Veículos Ligeiros sobre Trilhos), inclusive com a chegada de vistosos vagões, bem como outros modais, o que nos garantiam uma mobilidade de primeiro mundo.

A redução do fator midiático e do interesse político resultou na cobrança de uma salgada conta a ser paga pela população, muito maior

que a derrota da seleção brasileira para Alemanha no final da copa do mundo.

A preponderância das grandes empresas da construção civil e de infraestrutura, desestimuladas pelo fim dos subsídios e do dinheiro fácil, levantaram acampamento, resultando no que os economistas Pedro Cavalcante Ferreira e Renato Fragelio, professores da fundação Getulio Vargas definem como a “destruição não criativa” a qual ocorre quando o governo faz investimentos que nunca serão recuperados.

No Brasil existe toda uma cultura associada a esse malfeito, como por exemplo os bilhões investidos nos estaleiros navais com subsídios e que em nada resultaram a não ser falências, desemprego e prejuízos.

Se na atividade privada raramente acompanhamos obras inacabadas ou deficitárias, por que são tão comuns quando se trata de obras públicas?

O dano social e coletivo acarretado pela corrupção representam milhares de vidas ceifadas em razão de rodovias inacabadas ou mal construídas sem que as vítimas possam ser ressarcidas por parte do estado.

Nas estradas, por sua vez, a vocação pelo transporte rodoviário confronta veículos de carga com os de passeio, que nesta nefasta

proporção realimentam o número de mortes em razão de acidentes cada vez em maior gravidade.

A acalorada discussão quanto quem irá liderar o poder político, desvia a atenção sobre o que realmente importa, agravando a crise e aprofundando as desigualdades sociais.

Percebe-se um profundo desencanto com o próprio Brasil, o que vem engrossando de forma perversa a fila lastimável de jovens, muitos recém egressos de nossas universidades públicas, portanto em idade escolar que afluem em busca de convênios e intercâmbios com entidades de ensino no exterior, onde os melhores certamente serão selecionados, restando-nos os que não foram assim contemplados.

Só a participação da sociedade civil organizada e dos meios de comunicação poderão reverter este preocupante cenário que coloca em risco o próprio país enquanto nação politicamente organizada.

\* 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.

## Contran autoriza estrangeiros a dirigir durante Olimpíadas

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) vai permitir que estrangeiros de 102 países dirijam veículos automotores no Brasil durante o período dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos RIO 2016, de 1º de julho a 31 de dezembro.

A resolução com a lista de países foi publicada no dia 29 de fevereiro no Diário Oficial da União.

Os condutores estrangeiros estarão sujeitos às leis brasileiras e deverão ser habilitados em seus países de origem.

A permissão já é concedida a estrangeiros de países amparados por convenções ou acordos internacionais, ratificados e aprovados



pelo governo brasileiro, e pela adoção do princípio da reciprocidade.

Assim, brasileiros são autorizados a dirigir nesses países pelo prazo máximo de 180 dias, respeitando a categoria e validade da

habilitação.

A Convenção sobre Trânsito Viário é o acordo internacional que estabelece as regras que devem ser seguidas por todos os condutores de veículos quando trafegam em

países estrangeiros.

No Brasil, ela foi promulgada pelo Decreto nº 86.714/1981. A Resolução nº 360/2010 do Contran também dispõe sobre a habilitação de estrangeiros no Brasil.

# Governo do Estado autoriza trabalhos da etapa final da restauração da PONTE HERCÍLIO LUZ

A obra de restauração da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, avança para a reta final. Foi assinado no dia 10 de março, o contrato do Governo do Estado com o Grupo Teixeira Duarte para a última etapa de trabalho, orçada em R\$ 262,9 milhões e com prazo de execução previsto em 30 meses. O documento foi assinado pelo governador Raimundo Colombo, o vice Eduardo Pinho Moreira, secretários de Estado e representantes da empresa, em ato no Centro Administrativo, em Florianópolis. Os recursos, já assegurados, integram o programa Pacto por Santa Catarina.

“Trata-se de uma obra que nos desafia em todos os sentidos, uma obra que ficou muito tempo parada e que tem uma complexidade de engenharia talvez única no mundo. Mas vencemos os obstáculos burocráticos e financeiros e, agora, estamos otimistas com a conclusão dos trabalhos para a entrega da restauração, que ao mesmo tempo será um ganho em mobilidade e um ato de preservação do nosso patrimônio histórico”, destacou o governador Raimundo Colombo.

O Grupo Teixeira Duarte foi contratado com dispensa de licitação. O procurador-geral do Estado, João dos Passos Martins Neto, explicou que o procedimento foi possível porque a obra atende requisitos como restauração de objeto histórico de autenticidade certificada. E pode ser enquadrado, ainda, em procedimento de inexigibilidade de licitação, diante da inviabilidade de competição, da natureza singular do serviço e da especialização da empresa contratada.

O secretário de Estado da Casa Civil, Nelson Serpa, lembrou que, já se preparando para a última etapa das obras, em dezembro de 2015 o Governo do Estado apresentou a proposta de contratação direta do Grupo Teixeira Duarte para o Tribunal de Justiça, o Ministério Público do Estado, o Tribunal de Contas do Estado e a Assembleia Legislativa (Alesc). “Foram encaminhadas cópias da proposta com toda a fundamentação jurídica e informações sobre o orçamento para garantir a segurança necessária ao processo”, ressaltou.

Os secretários de Estado do Pla-



James Tavares/Secom

nejamento, Murilo Flores, e da Infraestrutura, João Carlos Ecker, e o presidente do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), Wanderley Agostini, também participaram da assinatura do contrato.

## GRUPO TEIXEIRA DUARTE

A etapa anterior, a construção da estrutura de sustentação da ponte, foi realizada pela empresa Empa, que também faz parte do Grupo Teixeira Duarte, sendo concluída nesta semana, um mês antes do prazo previsto, que era abril deste ano. A chamada ponte segura é composta por quatro torres ligadas por cinco treliças, formando uma complexa estrutura que sustentará a ponte durante o trabalho de restauração. A primeira treliça foi erguida em dezembro de 2015, a segunda em janeiro deste ano, a terceira e a quarta em fevereiro e, em março, a última. “O portfólio do Grupo Teixeira Duarte e a execução da etapa anterior deixam o governo tranquilo

e seguro com o novo contrato”, defendeu o presidente do Deinfra, Wanderley Agostini.

Fundado em 1921, o Grupo Teixeira Duarte conta com mais de 13 mil trabalhadores operando em 16 países. Em seu portfólio, estão grandes obras de infraestruturas como pontes, barragens, hospitais, estradas e outras obras públicas, além de grandes edifícios. O diretor internacional do grupo, Helder Matos, e o diretor para o Brasil, João Pedro Lopes, apresentaram o cronograma da nova etapa, destacando que o projeto, por sua peculiaridade, tem atraído o interesse de universidades e centros de pesquisa de engenharia de todo o mundo.

## OS PRINCIPAIS PASSOS DA ETAPA FINAL:

- ✓ Trabalhos preparatórios (montagem de canteiros e guias)
- ✓ Reforço das fundações
- ✓ Instalação de 54 macacos hidráulicos para transferência de carga (suspensão do vão central)
- ✓ Reforço da estrutura central da ponte
- ✓ Montagem das novas barras de olhal
- ✓ Transferência de carga definitiva (ponte volta a sustentar o próprio peso)
- ✓ Montagem de novo pavimento (pavimento rodoviário e ciclovia)
- ✓ Desmontagem da estrutura provisória - transferência de carga para a estrutura da ponte.



## HISTÓRICO DA PONTE

A Ponte Hercílio Luz foi construída na década de 1920 - entre novembro de 1922 e maio de 1926. A ponte foi oficialmente inaugurada em 13 de maio de 1926 e fechada para o tráfego de veículos pela primeira vez em 22 de janeiro de 1982. Em 1988, foi reaberta somente ao tráfego de pedestres, bicicletas, motocicletas e veículos de tração animal e, em 1991, foi novamente interditada a qualquer tipo de tráfego.

Em abril de 2015, tendo em vista a situação emergencial da obra, o Governo do Estado contratou a empresa Empa para a conclusão da etapa da ponte segura. A empresa concluiu a montagem do estrado, na última torre de apoio do vão central da ponte, no dia 4 de outubro, cumprindo o prazo contratual que foi de 180 dias.

Em outubro de 2015, o Governo do Estado liberou a ordem de serviço para a conclusão das treliças da estrutura inferior que fazem a ligação entre os apoios e as torres principais da Ponte Hercílio Luz, trabalho concluído neste mês de março.

## NOVO SITE PARA TRANSPARÊNCIA DA OBRA

O Governo do Estado lançou também no dia 10 de março, o site [www.pontehercilioluz.sc.gov.br](http://www.pontehercilioluz.sc.gov.br) que trará informações sobre o andamento das obras de restauração do famoso cartão postal catarinense. O secretário de Estado da Comunicação, Walter Bier, explicou que o objetivo é garantir ainda mais transparência em todo processo, reunindo notícias, documentos e imagens em uma espécie de museu virtual da obra.





# PRF faz estudo para ampliar efetivo em operações especiais contra mortes em SC

Depois de um fim de semana em que houve ao menos 15 mortes em acidentes, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) anunciou uma medida administrativa e operacional que busca frear a tragédia nas rodovias federais em Santa Catarina. Serão ampliadas as equipes de policiamento especializado como forma de aumentar a presença e a fiscalização dos policiais rodoviários.

A medida prevê o reforço do efetivo que atua em comandos especiais como as operações para coibir embriaguez ao volante, excesso de velocidade, além de atuação em pontos críticos que estão sendo mapeados. As ações serão principalmente aos finais de semana.

Nos dois primeiros meses de 2016, foram 1.797 acidentes, 64 mortes e 1.617 pessoas ficaram feridas nas rodovias federais em SC. Em 2015, morreram 460 pessoas, destas 133 na BR-101.

— Nas próximas semanas já será possível perceber e visualizar a atuação desses grupos especiais — garante o recém empossado superintendente da PRF em SC, inspetor Fabrício Colombo.

Ele substituiu o inspetor Silvinei Vasques, que ficou quatro anos e quatro meses no cargo e foi exonerado por divergências com a diretora-geral da PRF. Com perfil mais técnico e de gestão, Colombo aposta num trabalho de engenharia do efetivo aliado à tecnologia para amplificar a atuação nas estradas, mesmo com o déficit de policiais na instituição.

O superintendente se refere a um estudo que está sendo feito sobre locais de maior incidência de acidentes e mortes. Fazem parte dos grupos especializados as equipes de motociclistas, operações aéreas, policiamento tático e operacional e os de pronto-emprego.



Já o reforço no efetivo está previsto apenas para o segundo semestre. Serão 52 novos policiais que estão em formação na academia, em Florianópolis.

A PRF afirma que em 2015 houve redução de 14% no número de mortes

em relação a 2014. A BR-101 é historicamente a rodovia onde mais ocorrem acidentes, feridos e mortos — em 2014, pela primeira vez, a BR-282 foi a que mais matou, mas em 2015 a BR-101 retomou o primeiro lugar.

## ENTREVISTA com Fabrício Colombo, superintendente da PRF/SC

### Como o senhor pretende reduzir as mortes em acidentes em SC?

Pretendo tencionar as decisões gerenciais na redução de mortes, o papel principal da PRF. Quando você fala em mortos a tendência é traduzir em números, mas mortos não são números. Quando você tem uma morte implica no reflexo familiar, filhos. Se reduzir uma morte acho que atingi o meu objetivo. As rodovias têm centenas de milhares de veículos, as pessoas não conseguem compreender ainda que a condução veicular exige muita responsabilidade, ainda misturam álcool com direção, acham que o efeito do álcool sobre o organismo não é tão danoso.

### A embriaguez é um dos principais motivos das mortes em SC?

A embriaguez é sim, em que pese muitas vezes ela não aparecer nos dados. A constatação nem sempre é possível. Temos diversas dificuldades com exames sanguíneos que precisam de autorização, o próprio teste via equipamento, o cidadão deve demonstrar o seu estado, mas nem todos



**Colombo:**  
“Mortos não são números”.

aceitam, se negam. Tem as ultrapassagens perigosas, a empatia do condutor, que acha que se está atrasado tem o direito de andar no acostamento. O baixo índice de educação no sentido de respeito ao próximo é outro grande fator, a baixa perícia dos condutores, a sistemática da habilitação dos condutores, a condução veicular noturna muitas vezes não é dada. Há uma falha na preparação dos condutores.

### Há uma crítica que as polícias catarinenses fazem poucas blitz em comparação com outros estados. O senhor pensa em mudar isso?

Certamente. Essa crítica é

válida e muitas vezes reflete a própria sociedade catarinense. Permaneci dez anos em Brasília, onde todos sabem que não poderão ir a um bar, danceteria, sem que na saída sejam submetidos ao exame de alcoolemia porque em cada quadra do Distrito Federal tem uma viatura do Detran ou uma blitz da PM. A sociedade catarinense não desenvolveu essa maturidade. Aqui precisamos evoluir. Tenho a intenção de evoluir nisso.

### Por que as blitz não são feitas?

Ela é feita, mas temos restrições e dificuldades. O nosso efetivo está com defasagem grande. O efetivo ideal seria de

985 policiais, temos 535. Algo em torno de 10% dos policiais estão em atividades de chefias, administrativas. Temos em torno de 120 policiais por dia policiando 2.578 Kms de rodovia ou um policial para 21,4 Km por dia, quando o índice internacional é de 10,3 Km.

### Alguns policiais afirmam que em dias sem movimento a imprudência é ainda maior. Procede?

Tenho ouvido há muito tempo o que pode reduzir e aumentar. Tem as condições climáticas, o pavimento, que está em boas condições em SC. Mas têm situações inexplicáveis no aumento. Tivemos, por exemplo, anos atrás aci-

dentos repetidos com ônibus argentinos.

### E ainda há acidentes graves com ônibus em SC, recentemente tivemos um da Reunidas (quatro mortes na BR-470, em Campos Novos).

Sim. O condutor de transporte coletivo está conduzindo 40 pessoas, uma falha dele implica em óbito de 35, 40 pessoas. Essa pessoa merece atendimento diferenciado, uma preparação ainda mais preocupada com essa responsabilidade.

### Qual a rodovia que mais o preocupa em relação a acidentes?

A BR-101. Em que pese ela está duplicada e com atendimento da terceirização, ainda é a de maior fluxo, a rodovia com maior contingente policial trabalhando.

### Mas a impressão é que os acidentes mais graves estão na BR-282.

Sim. É porque onde você tem pista única a colisão frontal é mais comum e provoca em via de regra óbito nos dois veículos. Mas temos números menores (BR-282). Em fluxo é maior e a quantidade de acidentes na BR-101.



# JUDICIÁRIO

## Pagamento de multa de trânsito não significa aceitação da penalidade imposta

O pagamento de uma multa de trânsito não significa aceitação da punição, nem convalida eventual vício existente no ato administrativo da autoridade responsável pela emissão da penalidade, segundo entendimento já consolidado pelos ministros do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

As diversas decisões sobre Os efeitos do pagamento de multa de trânsito sobre o ato administrativo viciado foram reunidas, junto com outros quatro temas, na última edição da Pesquisa Pronta, ferramenta on-line que facilita o trabalho de interessados em conhecer a jurisprudência do STJ.

### CONHEÇA A PESQUISA PRONTA

A ferramenta oferece consultas a pesquisas prontamente disponíveis sobre temas jurídicos relevantes, bem como a acórdãos com julgamento de casos notórios.

Embora os parâmetros de pesquisa sejam predefinidos, a busca dos documentos é feita em tempo real, o que possibilita que os resultados fornecidos estejam sempre atualizados.

### COMO UTILIZAR A FERRAMENTA

A Pesquisa Pronta está permanentemente disponível no portal do STJ. Basta acessar Ju-



risprudência > Pesquisa Pronta, na página inicial do site, a partir do menu principal de navegação.

As últimas pesquisas realizadas podem ser encontradas em Assuntos Recentes. A página lista temas selecionados por relevância jurídica de

acordo com o ramo do direito ao qual pertencem.

Já o link Casos Notórios fornece um rol de temas que alcançaram grande repercussão nos meios de comunicação.

Ao clicar em um assunto de interesse, o usuário é direcionado a

uma nova página com os espelhos de acórdãos do tribunal que dizem respeito ao tema escolhido.

Quem preferir pode clicar diretamente no link com o nome do ramo do direito desejado para acessar os assuntos que se aplicam a ele.



Ministro Humberto Martins

## Carro arrematado como sucata em leilão judicial não pode voltar a trafegar

Um carro arrematado como sucata, assim definido no edital de um leilão judicial, não pode ser consertado para uso pessoal e voltar a trafegar pelas ruas, segundo decisão unânime da Segunda Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

Os ministros julgaram um recurso em mandado de segurança proposto por cidadão que arrematou um veículo, em 2011, em leilão realizado na cidade de Indaiatuba, no Estado de São Paulo.

### Condições de uso

Após arrematar o bem, o cidadão alegou que o automóvel tinha condições de uso e que não poderia ter sido considerado sucata, e reivindicou seu “direito líquido e certo” ao licenciamento para voltar a circular com o veículo.

Segundo ele, em nenhum momento foi informado de que seriam vendidas sucatas e, inclusive, foi chamado para pagar taxas de licenciamento e transferência para seu nome.

Afirmou, ainda, que é plenamente possível reparar o veículo para que volte a trafegar, de acordo com os orçamentos realizados. Assim, pediu para que o Departamento de Trânsito (Detran) fizesse a transferência do veículo para o seu nome.

O Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) não acolheu o pedido por considerar que estava explícito no edital do leilão que o veículo arrematado somente poderia ser vendido como sucata, não podendo ser reparado para uso pessoal.

Inconformado, o cidadão recorreu então para o STJ, mas o relator do caso, ministro Humberto Martins, reiterou a decisão do TJSP, ressaltando que o edital do leilão “era claro ao prever a condição de sucata do veículo”.

## Tribunal mantém decisão que responsabiliza concessionária por acidente em estrada mal sinalizada

A Primeira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu, por unanimidade, manter o acórdão emitido pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) que responsabilizou solidariamente a Autopista Litoral Sul por um acidente em rodovia pedagiada, decorrente de má sinalização de obras.

Em primeira instância, apenas o condutor do veículo que causou o acidente havia sido condenado a indenizar a vítima. O acidente ocorreu em 2009, em um trecho da BR 101, próximo a Florianópolis (SC). Um veículo fez uma conversão proibida, atravessando cones que sinalizavam a obra, e chocou-se contra uma moto. A condutora da moto ficou tetraplégica em decorrência do acidente.

### SENTENÇA REFORMADA

Ao recorrer para o TRF4, a vítima obteve sucesso, tendo a sentença sido reformada em acórdão que condenou solidariamente a concessio-

nária responsável pelo trecho (Autopista Litoral Sul) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT). Além de pensão, os réus foram condenados ao pagamento de indenização por danos estéticos e morais, mais a aquisição de uma cadeira de rodas para a vítima.

Inconformada com a decisão, a Autopista Litoral Sul recorreu para o STJ alegando que o acidente fora causado em um trecho em obras de responsabilidade do DNIT – o que, portanto eximiria sua responsabilidade – e que não era possível estabelecer o nexo causal entre a possível falha de sinalização na rodovia e o acidente causador da lesão permanente na vítima.

Os argumentos foram rejeitados pelos ministros. Para o relator do recurso, o desembargador convocado Olindo Menezes, não há indícios de irregularidade no acórdão do TRF4, e não é possível reexaminar o mérito da questão.



Desembargador convocado Olindo Menezes

Logo, não é possível fazer novo questionamento com relação à existência ou não de nexo causal entre a má sinalização da obra e o acidente. Também não é possível discutir o valor da indenização por danos estéticos e morais.

### CASO SEMELHANTE

O desembargador apontou que o STJ já examinou de forma detalhada uma situação semelhante envolvendo a responsabilidade de empresas que administram rodovias. A conclusão foi enfática ao estabelecer o vínculo de res-

ponsabilidade.

O voto destacou decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), que, ao julgar o RE 327.904-1/SP adotou a tese da dupla garantia, de forma a garantir ao particular a possibilidade de ingressar com ação indenizatória contra a pessoa jurídica de direito público ou de direito privado que preste serviço público. O STF frisou a possibilidade quase certa de obtenção do pagamento do dano.

Com a decisão, é mantido o entendimento de que a empresa detentora da concessão para explorar rodovia é responsável solidária no caso de acidente em que foi comprovado, no decorrer do processo, que a falta de sinalização em obra provocou acidente, causando lesão permanente a pessoas. Destacou o relator que “se estabeleceu automaticamente uma relação de consumo entre a vítima do evento e a recorrente (concessionária do serviço público)”.



# LEGISLATIVO

## Municípios querem imposto sobre combustível para custear transporte público

O prefeito de Belo Horizonte (MG), Márcio Lacerda, presidente da Frente Nacional dos Prefeitos, levou no dia 1º de março à comissão especial da Câmara dos Deputados que analisa mudanças nos recursos da Cide-Combustíveis uma proposta para autorizar os municípios a criarem seus próprios impostos sobre combustível para subsidiar passagens do sistema público de transporte urbano.

O relator da comissão, deputado Mário Negromonte Jr. (PP-BA), viu com bons olhos a proposta, embora ainda faltem detalhes sobre como a medida seria implementada.

“Olha, se isso puder ser provado, pode ser a solução para o problema do transporte público nas grandes cidades que estamos buscando, e principal reivindicação dos protestos de 2013”, disse.

Dois argumentos tiveram apelo para Negromonte. Primeiro, um estudo mostrando que um aumento igual da Cide e das passagens gera três vezes mais recursos quando aplicado ao combustível. “Isso sendo feito de forma a baratear o transporte coletivo com recursos do transporte individu-



Marcio Lacerda é prefeito de BH e Presidente da Frente Nacional dos Prefeitos.

al, porque quem quiser andar no seu meio individual vai poder, mas paga por isso”, explicou Márcio Lacerda.

### BAIXAR A INFLAÇÃO

Outro argumento foi defendido por Jilmar Tatto, ex-deputado e atual secretário de transportes na cidade de São Paulo. Ele citou um estudo da Fundação Getúlio Vargas sobre a economia dessa troca e afirmou

que, como o transporte público tem um impacto maior na inflação que o combustível para veículos de passeio, a troca de passagem por imposto poderia até mesmo ajudar a baixar a inflação.

Tatto também explicou que a ideia não é nova e que existe um imposto semelhante para a iluminação pública, que está nas contas de luz. Segundo ele, estudos atuais mostram que o

preço das passagens em São Paulo deveria estar em R\$ 5,71 para financiar o transporte público, mas apenas R\$ 3,80 é cobrado, necessitando de um subsídio de R\$ 1,35 bilhões por ano.

A proposta da Frente Nacional dos Prefeitos tem o apoio da Confederação Nacional de Municípios (CFM). As duas organizações representam capitais e pequenos municípios, respectivamente, que estão unidos nessa reivindicação.

A prefeita de Cardeal da Silva (BA) e diretora da CFM, Maria Quitéria de Jesus, admitiu que o problema do transporte é maior nas grandes cidades, mas qualquer recurso pode ajudar os municípios a cumprirem suas obrigações.

A comissão especial já analisa duas Propostas de Emenda à Constituição (PECs), 179/07 e 159/07: a primeira destina 10% da Cide para custear programas voltados para a população de baixa renda em cidades com mais de 50 mil habitantes; já a segunda inclui a comercialização e a importação de biocombustíveis e seus derivados entre os itens sobre os quais incide a Cide.

## Comissão aprova apreensão de veículos de estrangeiros até pagamento de multa

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 197/15, do deputado Pompeo de Mattos (PDT-RS), que prevê a apreensão, até o pagamento das multas devidas, de veículos com placa estrangeira flagrados contrariando as normas de trânsito brasileiras.

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei 9.503/97) estabelece que os veículos não poderão deixar o território nacional sem antes quitar os débitos, mas a regra nem sempre é cumprida. A apreensão garantiria o pagamento das dívidas.

Relator da matéria, o deputado Lázaro Botelho (PP-



Deputado Lázaro Botelho

TO) apresentou substitutivo para atribuir a arrecadação da multa ao órgão de trânsito responsável pela via – o texto original não tratava desse ponto.

A versão de Botelho prevê ainda três situações para a cobrança de multas sobre veículos licenciados no exterior:

- após o vencimento, esgotados os prazos recursais;
- a qualquer tempo, quando o veículo estiver de saída do País, em qualquer ponto de fiscalização, situado antes da fronteira nacional; ou
- como condição para liberação de veículo removido.

### TRAMITAÇÃO

A proposta tramita em caráter conclusivo e já foi aprovada pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. Agora será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

## Projeto de William Woo busca aumentar a segurança de vias em obras

Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 538/15, que torna obrigatória a adoção de superfícies antiderrapantes nas vias que estão sendo pavimentadas.

A proposta, de autoria do deputado William Woo (PV-SP), busca diminuir o número de acidentes que ocorrem em função do asfalto escorregadio durante a fase de construção das pistas.

Segundo o parlamentar, o uso atual de chapas de aço nas construções e reformas de vias torna o local mais liso, o que facilita a queda de motociclistas e agrava a dirigibilidade como



um todo nos dias chuvosos, pois dificulta a frenagem dos veículos.

“A matéria tem por objetivo tornar as vias brasileiras mais seguras. Não se almeja interromper ou dificultar o crescimento das cidades, mas torná-lo compatível à segurança no trânsito”, argumenta William Woo.

### TRAMITAÇÃO

O projeto, que altera o Código de Trânsito Brasileiro, tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

# Dirigir na chuva: uma oportunidade à cautela

Você sabe como evitar acidentes em dias de mau tempo? Confira as dicas abaixo e não entre em pânico em dias de fortes chuvas e alagamentos:

Além de guardar uma distância de, no mínimo, 10 metros do carro da frente, em especial se o carro não contar com freios ABS, é importante que a velocidade máxima seja reduzida em cerca de 10% a 20%.

## AQUAPLANAGEM

Antes de sair de casa, confira os pneus: se eles estiverem “carecas”, deixe o carro na garagem. Esta condição dos mesmos pode causar acidentes, pois diminui ainda mais o atrito com o chão. O deslizamento do carro sobre a camada de água (aquaplanagem) costuma ser ocasionado pela perda de tração dos pneus, o que pode ser agravado conforme seu desgaste. Os sulcos devem ter no mínimo 1,6 mm de profundidade.

Se o seu carro aquaplanar, mantenha a calma e retire imediatamente o pé do acelerador, não pise bruscamente no freio e segure firmemente no volante para manter as rodas retas. Quando os pneus retomarem o contato com o solo, gire levemente a direção de um lado para o outro, para sentir que o veículo recuperou a aderência. Caso o carro possua freios ABS (que não deixa travar as rodas), aplique a força no pedal do freio, mantendo-o pressionado até o controle total do veículo.

## ALTURA DA ÁGUA

O risco de um acidente aumenta se a água estiver com altura de 10 a 20 centímetros do solo. Nesses casos o motorista deve avaliar se vale a pena parar ou enfrentar situações adversas em casos de alagamento, como um curto-circuito ou uma pane no sistema elétrico do carro, o que fará com que o automóvel pare em meio ao temporal.

## AFASTE-SE DE ÔNIBUS E CAMINHÕES

Durante a chuva, existem chances de ônibus e caminhões jogarem água no vidro do seu carro, fazendo com que você se assuste, perca a visibilidade e o controle do veículo.

## RESPEITO AOS PEDESTRES

Imagine-se no lugar do pedestre quando um carro acaba jogando água de poças nele. É importante que todos tenham um cuidado redobrado ao dirigir para não causar esse transtorno aos demais. Além de respeitar os pedestres, você evita uma multa de R\$ 85,13 e quatro pontos na carteira, conforme determina o artigo 171 do Código de Trânsito Brasileiro.

Fique ligado também na possibilidade de algum pedestre estar cruzando a rua à sua frente. As condições de visibilidade nesse tipo de situação não são das melhores!

## FUJA DO ESCURO, NA MEDIDA DO POSSÍVEL...

Nunca é demais dizer

que – em dias de chuva – a visibilidade diminui. Então, o perigo aumenta não só pelo aguaceiro que se forma, mas também pela dificuldade em visualizar o cenário à sua volta. O ideal mesmo é evitar sair de casa, especialmente à noite, quando a visibilidade em meio a tempestades pode ser extremamente baixa, aumentando a chance de acidentes. Se já estiver fora de casa, pare – e evite sair do carro, justamente para não ser vítima de um atropelamento devido à baixa visibilidade.

## ATOLAMENTOS

Para prevenir situações de atolamento na lama dirija bem devagar, em primeira ou segunda marcha, evitando as margens da estrada. Quando fizer uma curva fechada, buzine para alertar outros veículos de sua presença.

Em caso de atolamento, retire todo o peso do carro, inclusive os passageiros. Em seguida, avalie a extensão e a profundidade do atoleiro e escolha o melhor caminho a seguir, para evitar repetir a situação mais à frente. Em seguida, coloque pedras, galhos e folhas para calçar os pneus e faça rampas suaves para tirar a lama da frente das rodas. Ao arrancar, engate a segunda marcha e tente sair sem acelerar muito.

Se não conseguir retirar o veículo e se as rodas estiverem afundadas pela metade, é mais aconselhável chamar um guincho.

## A CALMA ACIMA DE TUDO

Em qualquer adversidade, quem vai te ajudar a tomar as melhores decisões será a boa e velha serenidade. Em dias de chuva, ocorrem tantos transtornos que a coisa mais fácil que tem é se irritar. Entre aquaplanagens, erros de outros motoristas (até nossos mesmo) e alagamentos, evite o estresse: quanto mais calmo, mais facilmente você escolherá as melhores saídas para os problemas que aparecerem. Boa sorte!



## Crianças sozinhas no carro: o grande perigo

Muitos já ouviram falar de tragédias que aconteceram depois de pais deixarem crianças e até bebês sozinhos dentro do carro. Uma criança pode morrer de insolação em um dia de temperatura amena, beirando os 23 graus. Há uma razão médica para que isso aconteça, seus organismos são diferentes dos de adultos. O corpo de uma criança pode aquecer cinco vezes mais rápido que um de adulto.

Segundo o NHTSA, órgão americano de segurança, a temperatura dentro de um carro pode subir 20 graus em apenas 10 minutos. Ainda, conforme o órgão, em um dia em que esteja fazendo 26°, a temperatura no interior de um automóvel fechado, pode rapidamente chegar a 40°.

Além disso, para a criança, o carro pode ser um verdadeiro brinquedo a ser explorado e o porta-malas o local perfeito para a brincadeira de esconde-esconde.

A ONG Criança Segura lista algumas dicas para prevenir essa situação. Veja algumas delas:

- Não deixe a criança sozinha dentro do carro, mesmo com o vidro levemente aberto;

- Coloque algo que você vá precisar em sua próxima parada – como uma bolsa, almoço, mochila da academia ou maleta – no chão do banco de trás, onde a criança está sentada. Esse ato simples

pode prevenir o esquecimento acidental da criança caso ela esteja dormindo;

- Seja especialmente cuidadoso se você mudar sua rotina para deixar as crianças na creche. Peça para a creche te avisar caso seu filho não chegue ao local após alguns minutos do horário que você costuma deixá-lo;

- Sempre tranque as portas e o porta-malas do veículo – especialmente em casa. Mantenha as chaves e os controles automáticos do carro fora do alcance das crianças;

- Observe as crianças de perto quando próximas a veículos, especialmente no momento de carregar e descarregar o carro;

- Certifique-se que todas as crianças já estão acomodadas devidamente nos dispositivos de retenção (bebê conforto, cadeirinha, assento de elevação), se o motor do carro já estiver em funcionamento. Isso limitará o acesso das crianças ao controle das janelas. Nunca deixe as crianças sem supervisão;

- Tenha certeza de que todas as crianças deixaram o veículo quando chegar ao seu destino. Supervisione também as crianças que estiverem dormindo;

- Nunca deixe o carro sozinho com o motor ligado e as portas destravadas. Crianças curiosas podem entrar e desengatar o veículo;

- Acione as travas resistentes a crianças e fique atento a elas.



## BIBICLETAS PELO MUNDO

# Copenhague investe em semáforos que priorizam bicicletas e ônibus

Recentemente divulgamos que a cidade de Aarhus, na Dinamarca, está testando uma nova tecnologia para aumentar a segurança dos ciclistas nas ruas. A etiqueta RFID (sigla em inglês para “identificação por radiofrequência”), espécie de chip instalado nas bicicletas, aciona os semáforos para que fechem para os carros quando ciclistas se aproximam de um cruzamento. Copenhague, conhecida por ser a cidade mais ciclável do mundo, não vai ficar para trás nessa. A prefeitura da capital está investindo em melhorias nos semáforos da cidade, de modo a priorizar ainda mais



os ciclistas e os usuários de transporte coletivo.

A prefeitura da capital dinamarquesa anunciou que

os semáforos em todos os cruzamentos da região central serão capazes de identificar o tipo do veículo que se

aproxima. Dessa maneira, o tráfego poderá ser organizado de maneira mais eficiente. Dando sempre a preferência para a bicicleta e para o transporte coletivo. Segundo o blog Outra Cidade, o tempo de viagem dos ciclistas pode ser reduzido em 10%. Um ganho importante, mas menor do que o estimado para o usuário de transporte público, que poderia economizar até 20% do seu tempo de deslocamento.

Para os ônibus, o sistema será um pouco diferente. Os motoristas devem informar os trajetos e quantos passageiros estão levando. Os dados serão retransmitidos para os

semáforos que estiverem no caminho, que poderão, eventualmente, prolongar o tempo de luz verde para o coletivo não precisar parar.

Serão 380 semáforos instalados. Com o novo sistema, grupos de ciclistas que estiverem andando a 20 km/h vão encontrar todos os semáforos pegarão todos os semáforos abertos na ida e na volta do trabalho. Assim, andar mais rápido não vai compensar, e quem pedala devagar vai ganhar mais tempo por conta do melhor fluxo. Espera-se que o tempo de deslocamento diminua em 10% para os ciclistas e de 5% a 20% para quem vai de ônibus.

## Alemanha inaugura primeiro trecho de rodovia para bicicletas

Cem quilômetros totalmente livres de carros. Essa vai ser a extensão da Radler B-1, quando estiver totalmente concluída. Até lá, porém, os ciclistas já podem usufruir dos primeiros cinco quilômetros, inaugurados no começo de fevereiro

Além das faixas asfaltadas, a Radler B-1 tem iluminação própria, barreira de proteção e não possui cruzamentos – passagens elevadas e pontes são utilizadas a fim de evitar possíveis acidentes e garantir a segurança dos ciclistas.

Os responsáveis pelo projeto, do grupo de desenvolvimento RVR, acreditam que

a infraestrutura beneficiará cerca de dois milhões de pessoas e poderá tirar das estradas alemãs até 50 mil carros por dia.

Quando estiver pronta, a rodovia exclusiva para ciclistas vai ligar as cidades de Duisburg e Hamm, passando por universidades e outros oito municípios no caminho.

A pista onde a super ciclovia está sendo construída, a autoestrada A40, já vinha sendo fechada há três anos para os carros nos finais de semana. A experiência positiva serviu para mostrar a viabilidade e a necessidade da nova infraestrutura.



## Milão propõe pagar habitantes pelo uso da bicicleta

A Itália é um dos países onde o fascínio por carros e motores gera uma delonga na viabilização de meios de transporte não poluentes, como a bicicleta. No entanto, cidades como Milão vêm tentando mudar este cenário. A solução que a potência econômica italiana busca é pagar aos cidadãos para utilizar a bicicleta no caminho ao trabalho.

Seguindo iniciativa já criada em Paris, por exemplo, onde, por seis meses em 2014, moradores receberam 25 centavos por quilômetro pedalado até o local de trabalho, Pierfrancesco Maran, conselheiro de Milão na área de mobilidade, sugere o uso de um aplicativo para monitorar os trabalhadores que aderirem ao projeto.

Maran busca auxílio técnico na Universidade Politécnica de Milão para colocar em prática a ideia. A gerente de mobilidade da instituição, Eleonora Perotto, destaca que circular por Milão de bicicleta é quase tão rápido quanto ir de carro. Porém, em entre-



vista ao jornal britânico The Guardian, ela afirma usar o carro devido as distâncias e a dificuldade em encontrar rotas. Problemas como esse são apontados por críticos da proposta, que acreditam que a cidade ainda não apresenta uma infraestrutura adequada para motivar o uso da bicicleta diariamente.

O governo da Itália anunciou recentemente um fundo de 35 milhões de euros para soluções sustentáveis de mobilidade após diversas partes do país atingirem um

nível de poluição assustador. Outras ações já foram implementadas em Milão, uma cidade com 1,25 milhão de habitantes e que já utiliza o sistema de bicicletas compartilhadas. Cada dia que a pessoa deixa o carro na garagem de casa, ela recebe um voucher que vale uma passagem de trem ou de ônibus. Há alguns anos, a cidade também cobra um pedágio urbano para circular de carro no centro de Milão, em um perímetro chamado de Área C.



## CARTAS

### ATÉ QUANDO A BAGUNÇA TERÁ VALOR?

A morte de mais uma pessoa na SC-401 mostra a realidade que vivemos. Onde a bebida e a bagunça são mais valorizadas que a saúde e as boas atitudes. Esse projeto para tornar a rodovia uma avenida é boa, mas não acredito que saia do papel.

**Homero Silva – Florianópolis/SC**

### CTB É MAIS IMPORTANTE

É de se comemorar os 18 anos do Código de Trânsito Brasileiro. Muito tem o que se fazer ainda, mas há 18 anos começamos uma mudança real. Infelizmente os problemas políticos do país fazem com que tudo fique em segundo plano devido as denúncias de corrupção. Esse é o principal problema hoje, temos que arrumar o básico para depois nos preocuparmos com coisas desta relevância.

**Basílio Moraes – Brasília/DF**

### ABSURDO!

O sujeito atropela uma pedestre que estava se preparando para uma corrida de rua. O sujeito estava com indício de álcool no organismo e ainda encontraram drogas no carro. E o sujeito ainda quer processar a moça que ficou por mais de ano se recuperando. Onde vamos parar? A bebida deveria ser proibida de vez. Afinal, é uma droga que altera o estado da pessoa.

**Patrícia Souza – Curitiba/PR**

### EUA NA FRENTE

Interessante a atitude que a apresentadora Oprah Winfrey teve. Usar toda sua audiência e alcance para alertar as pessoas para o perigo do uso do celular no volante. Apesar da adesão não ter sido percentualmente forte, o número absoluto foi bom, 250.000 pessoas. Que tenhamos exemplos aqui no Brasil também. É um risco o uso do celular dirigindo realmente.

**Anselmo Barbosa – Belém/PA**

### TECNOLOGIA

Que legal esses simuladores nos centros de formação de condutores. Eu já tenho habilitação há 17 anos e, se no tempo que eu fiz os testes, tivesse essa opção seria muito melhor. É a tecnologia a favor da vida. Muitas pessoas serão melhor preparadas antes de sair nas ruas dirigindo.

**Luiz Silveira – Manaus/AM**

### O MUNDO DA CRISE

Os levantamentos do doutor Ildo são reais. Todos os itens. Desde a crise que tem prejudicado a preocupação com a mobilidade até as “latas velhas” ainda permitidas para circulação. Não dá mais para deixar pra depois, devemos realmente unir esforços para mudar essa realidade de deixarmos um futuro melhor para os nossos filhos.

**Lucas Almeida – Campo Grande/MS**

### LIGANDO SÃO CONRADO

Eu sou ciclista e esses quase 4 quilômetros de ciclovia inaugurados entre o Leblon e São Conrado, no Rio de Janeiro, vão fazer a diferença. O trecho é curto, mas vai ligar dois grandes trechos, dando mais opção pra gente. Obrigado. Além disso, a vista é muito bonita, me dá até uma força extra na hora do exercício.

**Pedro Oliveira – Rio de Janeiro/RJ**

### AMAZONAS

Estou feliz em saber que meu Estado foi o que mais reduziu as mortes de crianças no trânsito. Aqui o trânsito é complicado, mas é perceptível que existe uma mudança de comportamento. Parabéns a todos que fizeram essa diferença. Vamos continuar unidos contra essa guerra.

**Vítor Oliveira – Manaus/AM**

### EXEMPLO

Como bem enfatizou o presidente do Monatran, apesar da tragédia ocorrida no sul da Ilha com o atropelamento e morte causados por mais um motorista embriagado, a decisão do juiz em decretar a prisão preventiva do atropelador irresponsável surpreendeu positivamente e reacendeu a esperança em nossa justiça. Que tal fato possa influenciar toda a sociedade a ter um comportamento mais ético e responsável e que a justiça puna com mais rigor os criminosos do trânsito.

**Jeferson Freitas – Florianópolis/SC**



# Juntos, airbag e cinto de segurança reduzem 60% o risco de ferimentos

**Adotados há décadas em outros países, alguns itens tornaram-se obrigatórios recentemente no Brasil**

Atenção, prudência e paciência são, definitivamente, alguns dos elementos indispensáveis à manutenção de vias seguras. As condições dos veículos também entram na lista e, por vezes, podem ocasionar acidentes ainda mais graves do que os provocados por falha humana. Neste contexto, além de práticos, versáteis e desenvolvidos para todas as categorias de automóveis, dos luxuosos aos compactos, os itens veiculares de segurança salvam vidas. A realidade brasileira, contudo, revela um cenário de atraso e negligência quando comparada a outros países.

“A demora fica ainda mais evidente pela perspectiva histórica de implantação de sistemas do gênero em países de primeiro mundo. Enquanto nos Estados Unidos o airbag frontal duplo e o freio ABS são exigidos desde 1995 e na Europa já se discute a

instalação de direção automática em 2020, no Brasil, o cinto de segurança tornou-se obrigatório somente em 1998, pelo Código Brasileiro de Trânsito”, aponta o diretor e especialista em trânsito da Perkons, Luiz Gustavo Campos. Já o cinto de três pontos e o encosto de cabeça para todos os assentos devem passar a compor a estrutura dos carros vendidos no Brasil até 2020, conforme Resolução nº 518/2015, do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito).

Pesquisas e levantamentos conduzidos por organizações conceituadas do segmento reforçam a urgência do tema. Estimativas da National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), instituto de segurança de trânsito dos EUA, indicam que o uso de airbag combinado com o do cinto de segurança reduz em cerca de 60% o risco de ferimentos em caso de acidente. Complementares ao cinto de segurança, as bolsas infláveis funcionam como minimizadores de danos. A importância de associar o uso dos dois itens fica ainda mais evidente a partir de dados do mesmo estudo, que mostram que com a utilização só do airbag, os ferimentos não acontecem

apenas em cerca de 18% dos acidentes.

Outro levantamento do mesmo órgão concluiu que a instalação do sistema antitravamento de rodas, conhecido por ABS (Antilock Brake System), reduz o risco de envolvimento em acidentes em 6% para carros. Em outra perspectiva, segundo estudo do Centro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi), se o sistema ABS tivesse sido instalado em toda frota brasileira entre 2001 e 2007, teria salvado 490 vidas por ano e evitado ferimentos em mais de 10 mil pessoas. Tal redução resultaria em um impacto positivo de R\$630 milhões ao longo de dois anos.

“De maneira geral, todos os itens com a finalidade de preservar a integridade física dos ocupantes podem trazer resultados satisfatórios em eventualidades no trânsito”, salienta o analista técnico do Cesvi, Diego Lazari. Independentemente da maneira como atuam, a capacidade dos equipamentos em reverter tragédias tão recorrentes nas vias brasileiras permanece subjugada. Segundo Lazari, antes de se tornarem obrigatórios, os itens devem passar por acordos junto aos fabricantes e superar os níveis

de confiabilidade definidos por legislações. “Esse processo moroso acaba, muitas vezes, tornando facultativa a disponibilidade dos dispositivos”, acrescenta.

Os processos burocráticos, no entanto, deixaram de ser um pretexto válido desde 2014, quando passou a ser obrigatório que todos os carros de passeio e caminhonetes saíssem da fábrica com freios ABS e airbags duplos frontais, tanto para condutor, quanto para passageiro do banco dianteiro. Em 2013, porém, na iminência da obrigatoriedade, o estudo do Cesvi verificou que um quinto dos veículos vendidos ainda ignoravam a norma, ao passo que, no mesmo período, 91% dos modelos importados e vendidos no Brasil já possuíam os equipamentos.

## Tecnologia a favor da segurança veicular

De acordo com o analista técnico do Cesvi, é possível dividir os itens de segurança veicular em dois grandes grupos: os de Segurança Ativa e os de Segurança Passiva. Os itens do primeiro grupo visam proporcionar um controle mais seguro do carro com recursos eficazes; os do segundo, amenizar possíveis danos aos ocupantes de veícu-

lo em situações consideradas inevitáveis.

“Há possibilidade do ESP entrar em vigor no Brasil em um futuro não tão distante. A frenagem automática das rodas garantida pelo sistema pode ser determinante em circunstâncias emergenciais. Mas, certamente, o poder de reverter este cenário de atraso está nas mãos do comprador, que deve pesquisar sobre as novas tecnologias em desenvolvimento”, observa Lazari.

Para o diretor do Sindicato Intermunicipal da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do estado de São Paulo (Sindirepa-SP), Antônio Gaspar de Oliveira, em teoria, os veículos estão cada vez mais seguros devido ao próprio avanço tecnológico, que promove a criação de sistemas de controle de velocidade e piloto automático. Os equipamentos, no entanto, não eximem o condutor da prudência, do respeito às leis de trânsito e do compromisso em manter as boas condições do veículo. “Inspeções técnicas já adotadas em mais de 50 países são capazes de reduzir significativamente as mortes no trânsito”, conclui. (Fonte: Perkons)

## ESPAÇO LIVRE

Daltro Halla\*



## Desleixo

As loucuras e desatinos constatados cotidianamente o nobre e dileto governador Ivo Silveira, trafegasse hoje pela avenida que leva seu nome, por certo, não só se envergonharia, mas se enfureceria em ver aquela alameda relegada ao abandono. O canteiro central ostenta portentosa floresta, resultado daquilo que deveria se chamar grama. O verde ornamento paisagístico, cujo objetivo seria o de servir de devaneio aos olhos, revela a negligência de seu responsável, já que em meio às touças, semicultas, escondem-se incalculável quantida-

de de lajotas, negligentemente ali deixadas. Uma vergonha. Não entendemos como tal rodovia que deveria ser sinônimo de zelo, revela pela negligência, tanto descuido com a coisa pública.

Não bastasse tamanho abandono, a fila que naquele momento se estendia por dois quilômetros, pelo menos um deles, decorria de um caminhão estacionado que em plena 10h30m, da manhã – ora do rush, descarregava uma mudança, atropelando ainda mais o já difícil tráfego naquele local.

Em tempo: grande parte das mazelas de

engarrafamentos se deve à falta de um célere e adequado patrulhamento pela guarda municipal e ou polícia militar através de motos-veículos de rápida movimentação, que poderiam, com rigor, punir sistematicamente os infratores. Todos sabemos que tal certeza induziria o cidadão a refletir no bolso, evitando paradas em locais que propiciem o afunilamento e consequente congestionamento do trânsito.

\* Odontólogo, escritor e professor aposentado da Universidade Federal de Santa Catarina.



EQUIPE DA CONCREJATO E PARCEIROS

## O valor da mobilidade que a gente reforça e a sociedade usufrui.

Com um amplo portfólio de empreendimentos no segmento de transportes e em integração de estudos de transporte, como logística e mobilidade urbana, as Empresas Concremat constroem valor para os clientes e para a sociedade há mais de 60 anos.

Integrando esse grupo, a **Concrejato Obras Especiais** executa, com excelência, serviços técnicos de recuperação e reforço estrutural de pontes e viadutos, entre outros. Essa atuação específica se reflete na segurança das vias de trânsito, fundamental para que as pessoas circulem da melhor forma possível.

Entre os trabalhos de destaque, estão o restauro e a reforma estrutural da centenária Ponte Pênsil de São Vicente, concluídos em outubro passado e realizados sem a interrupção da passagem de pedestres e ciclistas. O serviço incluiu a troca dos 16 cabos, manobra realizada anteriormente apenas quatro vezes em todo o mundo. Ao longo das obras, a equipe encontrou questões técnicas não previstas no projeto inicial e que demandaram soluções altamente especializadas.

O nosso compromisso é ir cada vez mais longe, sempre impulsionados pelo valor da mobilidade e da segurança.

