

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - FEVEREIRO/MARÇO 2013 - ANO 4 - Nº 39

Obras do Anel Viário devem iniciar no mês de novembro

Antônio Carlos Mafalda / SECOM



Ficou definido em audiência no Palácio do Planalto, no dia 6 de março, o traçado (ilustração ao lado) do contorno viário da Grande Florianópolis, que terá início no Km 175, próximo ao Rio Inferninho, em Biguaçu, e terminará no Km 222, antes da atual praça de pedágio, em Palhoça. Presentes no encontro o Governador Raimundo Colombo, a Ministra Ideli Salvatti, o Senador Luiz Henrique da Silveira, deputados federais, prefeitos da região e representante da ANTT. Página 9.

Presidente Dilma Rousseff diz que redução da violência no trânsito depende da fiscalização e da conscientização dos motoristas. (Página 4)



O perigo de deixar criança sozinha no carro. (Pág. 16)

**Motorista que causou morte terá que ressarcir R\$ 500 mil ao INSS
Página 10**



Admirador de Florianópolis preocupado com seus engarrafamentos, o ex-Secretário de Transportes de Campinas e de Santos, Laurindo Junqueira, fala com exclusividade ao Jornal O Monatran, antecipando a tônica de sua palestra que será apresentada no 3º Fórum Internacional sobre Mobilidade Urbana, a ser realizado no dia 3 de abril, em Florianópolis. (Página 8)



NO TRÂNSITO, RESPEITE O PEDESTRE.



EDITORIAL

A ineficaz ginástica dos números

Há duas edições comentamos sobre a divulgação confusa de dados relacionados aos números da tragédia provocada pelo trânsito no Brasil, no período compreendido pelos feriados prolongados de Natal e Ano Novo.

Naquela ocasião, um jogo de palavras dava uma impressão bastante otimista dos acontecimentos, mas acabava por mascarar a triste realidade. Enquanto se dava ênfase na diminuição do número de acidentes no período, escondia-se o fato de que a violência destes acidentes fez aumentar o número de mortos, criando uma falsa sensação de que estaríamos no caminho certo.

Além disso, já naquela época, a PRF levou em consideração o aumento da frota nacional para relativizar os dados. Logo, como em 2012, 5,5 milhões de novos veículos passaram a circular no país, por essa metodologia, a variação no número de mortos, por milhão de veículos, ficou em 3%, abaixando oito pontos percentuais, dos onze obtidos na conta com números absolutos.

Agora, no Carnaval de 2013, o Ministério da Justiça consolidou essa metodologia de anunciar o total de mortes para cada milhão de veículos. O resultado foi encantador. Levando em conta este novo critério, durante o feriado de Carnaval, nas estradas federais, morreram 2,1 pessoas para cada um milhão de veículos. Seria este, finalmente, um avanço?

Vejam: com uma população de 193 milhões de pessoas e uma frota de, pelo menos, 70 milhões de veículos, o Brasil teve, na verdade, 147 mortes durante o período de Carnaval, somente nas estradas federais. Ou seja, continua sendo um número desolador.

Se este número tivesse sido resultado de um atentado terrorista, ou um ataque em uma universidade, um acidente aéreo ou até mesmo um novo incêndio em uma casa noturna, teria sido uma comoção nacional. Mas como a tragédia se deu no trânsito, uma vítima aqui, outra lá... e ainda os números divulgados exigem tantos cálculos para serem vistos em sua totalidade...

Parece que estamos vivendo em um mar de rosas. Quando, na verdade, vivemos em um país onde o trânsito é o 4º mais violento do mundo, perdendo apenas para a China, Índia e Rússia. E é importante que se frise que a diferença nem é tão grande assim.

Desta forma, é possível vermos claramente que mesmo alterando o critério do anúncio dessas mortes, não há como deixar de enfatizar que estamos diante de uma tragédia de proporções hecatômicas.

Para esclarecer melhor o cenário, enquanto no Brasil o número da violência no trânsito cresce 4% ao ano, na Europa acontece exatamente ao contrário (5% menos, a cada ano). Ainda estamos na contra-mão do proposto pela ONU, de diminuir 50% das mortes no trânsito em dez anos.

Finalmente, continuamos esperando pelo desenvolvimento de políticas públicas em prol de um trânsito mais seguro, sem a necessidade de maquiagem, jogo de palavras ou relativização da realidade. O número de mortes no trânsito precisa reduzir de fato e não apenas em alguns cálculos.

NOTAS E FLAGRANTES

Flórida (EUA) passa a exigir Carteira Internacional de Habilitação

O Departamento de Rodovias, Segurança e Veículos Motorizados da Flórida, nos Estados Unidos, (DHSMV) tem uma nova regulamentação para estrangeiros que dirigem no estado. Desde o início de janeiro, a nova Lei obriga que para guiar qualquer veículo, incluindo alugados, os motoristas deverão possuir a Permissão Interna-

cional para Dirigir (PID), emitida pelo país de residência. O documento deve ser apresentado junto com a carteira de habilitação brasileira válida. Por esta razão, quem pretende viajar para a Flórida deve ficar atento e buscar mais informações de como obter a Permissão Internacional para Dirigir com o Detran de seu estado.

Cabe mais?

Florianópolis alcançou em janeiro deste ano a incrível marca de 300 mil veículos. A Capital havia chegado à marca de 200 mil em abril de 2006 e precisou de menos de sete anos para chegar aos atuais 300.314, de acordo com o **Detran/SC**. A população estimada da cidade é de 433 mil habitantes. Joinville, a cidade mais populosa do Estado (526 mil), tem 327 mil veículos.

Caminhão transporta outro caminhão que levava caminhão e carro

Um motorista tentava entrar na Bélgica, e, para economizar na viagem e nos documentos necessários para o transporte, ele colocou tudo em um único caminhão. Policiais alemães da cidade de Krefeld ficaram surpresos quando viram a situação. Caminhão levava caminhão que levava outro caminhão e carro.

De acordo com o jornal Bild, o motorista queria carregar outro caminhão no conjunto. "Ele violou todas as leis de trânsito do país!", afirmou o porta-voz da polícia, AcorKniely. Os veículos foram apreendidos e a entrega cancelada.

FLAGRANTES



Maus exemplos

Veículo oficial da Prefeitura de Içara/SC estaciona na calçada da Rua Saldanha Marinho, no centro de Florianópolis, impedindo passagem de pedestres.

Veículo dos Correios estacionado em local proibido na Rua Emílio Blum, em frente ao prédio da Casan.



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) 3333-7984 / 3223-4920
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores: Romeu de Andrade Lourenço Júnior

José Carlos Pacheco

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Maria Terezinha Alves

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.

PALAVRA DO PRESIDENTE

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



Projeto de Lei vai trazer mais mortes entre jovens

Como se não bastasse o fato incontestável de que o atual limite de idade para configurar a responsabilidade penal tem gerado a incidência de uma trágica estatística de mortes entre menores de idade, frequentemente utilizados por bandidos como instrumentos de suas ações criminosas, surge agora na Câmara dos Deputados um Projeto de Lei, de nº. 4.615 e da autoria do Deputado Roberto Brito, do PP da Bahia, que estabelece o quanto segue:

“Artigo 1º, § 2º: Será concedida a

habilitação para conduzir veículo automotor a candidato maior de dezesseis e menor de dezoito anos, desde que seu responsável legal se comprometa com as atitudes do condutor”.

O Projeto de Lei encontra-se em tramitação na Comissão de Seguridade Social e Família (CSSF). A Proposição, ao final, estará sujeita à apreciação do Plenário da Câmara, em Regime de Tramitação Ordinária.

Ora, nobre deputado, em lugar de empenhar suas boas intenções

por conseguir que o nosso congresso estabeleça a tão necessária redução da idade penal, o que é uma realidade nos países civilizados, vem Vossa Excelência contribuir para o incremento das fatalidades, estabelecendo idade menor para habilitação de condutores, o que certamente vai ensejar o aumento dos riscos em um dos trânsitos mais violentos do mundo.

Estaremos todos vendados, andando às cegas e tateando na escuridão?

É preciso impor um basta

definitivo a esse campeonato brasileiro de irresponsabilidades.

Nosso país está hoje bem melhor do que em todo o seu passado quanto ao desenvolvimento econômico, à melhor distribuição de renda e ao seu vulto de respeitabilidade internacional.

É, assim, um país que tem direito a uma ação integral do seu povo, do seu legislativo, do seu judiciário e dos seus governantes, todos coesos por um efetivo combate à violência e pela promoção vitoriosa da paz.

Prospecção do solo para monotrilho de Manaus alcança 50%

A prospecção do solo onde serão colocadas as vigas de sustentação do monotrilho de Manaus já está na metade. O processo, que está sendo feito pela empresa Figueiredo Ferraz Consultoria e Engenharia de Projeto, envolve sondagem e mapeamento do solo por onde o monotrilho passará. A prospecção está sendo feita no trecho entre a Arena da Amazônia e o Conjunto Santos Dumont.

A sondagem é feita para que seja identificado o tipo de solo onde as vigas serão instaladas, a profundidade das fundações e o tipo de material que será instalado. Está sendo feito também, o mapeamento do solo para evitar que as estacas atinjam tubulações de água, esgoto, gás natural, cabos telefônicos e linhas de fibra ótica. Para ma-



pear o solo está sendo utilizado um equipamento que detecta objetos subterrâneos, conhecido como georadar.

O próximo passo será a escavação para a implantação das fundações, onde serão instaladas as vigas de sustentação do monotrilho, prevista para acontecer

nos próximos quatro meses.

Quando prontas, as vigas terão 30 metros de comprimento e pesarão 90 toneladas. Na fase inicial da obra, o transporte das vigas será feito utilizando um guindaste, do local onde as colunas serão fabricadas até os pontos de assentamento.

Ao todo o monotrilho da capital amazonense terá 20 quilômetros, nove estações e deverá ficar pronto em 2015. O Consórcio Monotrilho Manaus é composto pelas empresas CR Almeida, Engenharia de Obras Mendes Júnior Trading, Serveng e pela Scomi Engineering, que

será a responsável pelo fornecimento da tecnologia dos veículos do monotrilho.

TRENS

Para a fabricação dos trens, o grupo MPE investiu cerca de R\$ 60 milhões em uma parceria com a empresa malaia Scomi, na construção de duas fábricas de monotrilhos, uma no Rio de Janeiro e outra em Manaus.

Os dez trens de Manaus, cada um com seis carros, serão produzidos na fábrica da capital amazonense, com exceção de um carro, que virá da Malásia. Já a do Rio de Janeiro, que dará apoio à fábrica de Manaus, poderá produzir os tetos e pisos do monotrilho manauara. A unidade carioca também produzirá os trens da Linha 17 – Ouro do Metrô de São Paulo.

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

KOERICH
 Gente Nossa

A NÚMERO
1
 EM MÓVEIS

Art. 37. Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.

EMPRESAS
CONCREMAT
 soluções integradas de engenharia

REDUÇÃO DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

Depende da fiscalização e da conscientização do motorista, afirma Dilma

A presidenta Dilma Rousseff, no programa Café com a Presidenta, no dia 11 de fevereiro, falou sobre a **segurança no trânsito** durante o carnaval, e a importância nas mudanças da fiscalização sobre quem mistura bebida alcoólica e direção, que ficou mais rigorosa. Dilma lembrou que, de cada cinco acidentes nas estradas brasileiras, um é provocado por motorista sob o efeito do álcool.

Por isso, é tolerância zero para quem misturar bebida com direção de automóvel ou direção de moto. (...) Com a nova Lei Seca, qualquer quantidade de álcool ingerida pelo motorista é considerada infração gravíssima. (...) Isso significa que quem for pego dirigindo depois de beber vai pagar uma multa de R\$ 1.915,00 e ainda vai ter a Carteira de

Motorista suspensa por um ano. Dependendo do nível alcoólico, o motorista pode até ser preso”, avisa.

Segundo a presidenta, os motoristas podem pensar que a ingestão de um chope, uma cerveja ou uma taça de vinho não causa problema, mas isso torna os reflexos muito mais lentos, tirando a agilidade ao usar os freios, por exemplo.

Para Dilma, boa parte dos brasileiros precisa mudar de postura no trânsito, passando a dirigir com mais cautela, evitando também o excesso de velocidade, as ultrapassagens perigosas e a desobediência à sinalização.

É por isso, que nós lançamos o Pacto Nacional pela Redução de Acidentes, o Parada. (...) O nosso objetivo é justamente incentivar os brasileiros a mudar o comportamento no trânsito,



não consumir álcool antes de dirigir, não dirigir em alta velocidade e não usar o celular enquanto está no volante. (...) Eu quero propor aos nossos foliões um pacto por um Carnaval seguro. Aproveite bem, divirta-se, curta, mas com cuidado e com responsabilidade!”, finaliza.

RIGOR DEVE TER CONTINUIDADE

O balanço apresentado pelo Ministério da Justiça referente aos acidentes de trânsito no carnaval revelam que, com normas mais rígidas e punições severas, é possível sim reduzir e muito o número de mortes nas estradas. O balanço da Polícia

Rodoviária Federal aponta que entre a sexta-feira que antecedeu o carnaval (8/2) e a Quarta-Feira de Cinzas (13/2) foram registradas 157 mortes nas estradas federais. O lado positivo é que este é o menor índice em dez anos. Foi uma redução de 18% no número de mortes em relação a 2012.

Motociclistas lideram mortes no trânsito no carnaval

Os condutores de automóveis e motocicletas tiveram que redobrar a atenção nas ruas e rodovias nos dias de carnaval. De acordo com dados estatísticos da Seguradora Líder DPVAT, que administra o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), obrigatório no país, pela primeira vez no ano passado, desde 2006, as motocicletas lideraram o número de ocorrências de mortes no carnaval que geraram pedidos de indenizações pelo seguro DPVAT. Foram ao todo 349 mortes provocadas por esse tipo de veículo, contra 301, em 2006. No mesmo período, as mortes no carnaval por automóveis caíram de 384 para 336, no ano passado.

Em 2006, o total de ocorrências de sinistros no carnaval por motocicletas foi 1.801. Em 2012, evoluiu para 3.327. Ainda para esta categoria de veículo, que representa 27% da frota nacional, os casos de invalidez permanente cresceram

218,3%, passando de 684, no carnaval de 2006, para 2.177, em 2012.

As ocorrências de sinistros com pedidos de indenizações causados por automóveis durante o carnaval caíram de 1.327, em 2006, para 1.101, no ano passado. Já as ocorrências de invalidez permanente no carnaval por automóveis tiveram expansão, passando de 364, em 2006, para 514, em 2012.

Os homens são as maiores vítimas fatais das ocorrências de acidentes envolvendo veículos automotores no

carnaval, respondendo por 81% das indenizações pagas por morte pelo seguro DPVAT, sendo que 41% estão na faixa dos 18 aos 34 anos.

Os dados revelam, ainda, que os dias da semana que registram maior incidência de ocorrências com pedidos de indenização desse seguro no carnaval são o sábado e o domingo, com 43,7% das ocorrências, no ano passado.

O DPVAT pagou um total de 776 indenizações provocadas por morte, em acidentes registrados no carnaval

de 2012. A Seguradora Líder DPVAT estima que esse volume ainda deverá crescer, porque os pedidos de indenizações podem ser feitos até três anos após a data do acidente.

O aumento do uso de álcool e drogas, que amplia o número de acidentes de trânsito na época do carnaval, é uma das preocupações da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT). “Os acidentes vêm junto com tudo que é liberado no carnaval”, disse o coordenador da comissão de campanhas da entidade, Miguel Akkari. Segundo ele, os acidentes durante as festas podem ser evitados, desde que as pessoas tomem os cuidados necessários.

A cada ano, o Brasil registra 42 mil mortes por acidentes de trânsito, de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Dados do Ministério da Saúde mostram que 70% dos serviços de emergência nos hospitais atendem vítimas de acidentes de trânsito, cujo custo para a sociedade equivale a 2% do Produto Interno Bruto (PIB), a soma de bens e serviços produzidos no país.



Jose Roberto de Souza Dias *



Até os bandidos sabem

Até os bandidos sabem que o sistema de transportes é o ponto mais frágil de uma cidade, ainda mais quando resume-se a um único e frágil modal. Por isso, ao queimarem ônibus apavoram moradores e visitantes que dependem desse meio para trabalhar, estudar e se divertir.

Parece que só os administradores públicos e os governantes não percebem o quanto é sacrificado depender exclusivamente do ônibus para diariamente deslocar-se por uma cidade.

Em Florianópolis, o crime organizado e seus imitadores foram certos. Em pleno tempo de paz, colocaram de joelhos o governo e a sociedade. Durante as férias de verão, com a cidade lotada de turistas, conseguiram que fosse decretado um verdadeiro toque de recolher, com os ônibus no horário noturno circulando com escolta armada e recolhidos as suas garagens durante a madrugada. Cenas só vistas nas capitais do mundo quando submetidas a grandes bombardeios aéreos.

Segurança pública à parte, o que isso mostra é que a Capital de Santa Catarina depende, para viver, de um único meio de transporte e de meia dúzia de empresas que monopolizam o setor.

Pesquisa realizada em 2009 por Valério Medeiros, da UNB, e publicada no Diário Catarinense, mostra que Florianópolis possui o segundo pior índice de mobilidade do mundo, só perdendo para a cidade de Pluket, na Tailândia.

Utilizando uma metodologia desenvolvida pela University of London, levantou-se, em um primeiro momento, as informações das cidades brasileiras com mais de 300 mil habitantes e comparou-se com os dados de 164 cidades espalhadas pelo mundo.

Para isso se considerou como esses aglomerados urbanos se configuravam em relação à mobilidade. Utilizando-se um software específico, calculou-se o chamado valor de integração de cada local, no que se refere ao sistema de comunicação inter e enter modal.

Os resultados foram estarrecedores. No conjunto das cidades, as brasileiras foram as mais labirínticas. Pelo sistema de pontuação sugerido pelo método, a bela capital de Santa Catarina ficou com 0.199, o Rio de Janeiro, segunda colocada, com 0.303 e Porto Velho, com 1.458 levou o título de capital da melhor mobilidade do Brasil.

Para o autor desse trabalho, a geomorfologia da cidade, com seus morros, lagoas dunas, e descontinuada pelo mar, explica, em parte, as dificuldades de integração do sistema de transporte.

Tudo isso mostrou-se agravado pelas distâncias entre os bairros, muitos dos quais só são alcançados através de estradas estaduais, como ocorre para se chegar ao sul e ao norte da Ilha, cada vez mais ocupados, inclusive ao redor dessas vias, que no momento vivenciam um expressivo crescimento imobiliário.

Por outro lado, impossível se com-

prender, por exemplo, que Florianópolis servida de lindas baías de águas calmas não utilize, em pleno século XXI, o transporte marítimo público de qualidade.

Mudam-se os administradores públicos, mas mantem-se as velhas ideias e práticas. Sempre preocupados com as próximas eleições, o máximo que se propõe é alargar vias, pontes, viadutos e, os mais ousados, pensam até em projetar caros túneis submarinos, como se em um passe de mágica obtivéssemos os mesmos recursos relativos que a França e a Inglaterra tiveram no passado ao construir o Eurotúnel sob o Canal da Mancha.

O salto em direção à multimodalidade torna-se uma coisa quase impossível de ser feita. Contentam-se, quando muito, unicamente com o Bus Rapid Transit, BRT, o velho sistema de corredores que continua a atender, perfeitamente, os interesses dos montadores e tradicionais operadores desse modal. Nada contra, não fosse a difícil convivência entre ruas estreitas no centro e ligações com a maioria dos bairros através de estradas perigosas que, na sua maioria, continuam não duplicadas.

O correto seria conviver este com outros modais, cada um respeitando a finalidade do outro e se integrando em um sistema de vasos comunicantes, permitindo que o usuário pudesse fazer suas viagens com segurança, conforto e preço justo.

O que é difícil de conceber é que bairros que estão a mais de quinze

quilômetros do centro, ligados por perigosas e congestionadas estradas, continuem a depender exclusivamente do ônibus, dentro ou fora de canaléticas exclusivas.

Mais do que passou o tempo de dotar a cidade de um transporte marítimo público, seguro e de qualidade e o sobre trilhos, como por exemplo o monotrilha, que circula acima das vias e permite um transporte seguro, rápido e não poluente.

A capital que se pretendia turística do Mercosul não pode e nem deve continuar atravancada por um mar de carros e com uma única e péssima opção de transporte público. Afinal, a última coisa que o turista quer é enfrentar congestionamentos quando sai para viajar.

A sociedade florianopolitana, tradicionalmente engajada em importantes lutas sociais e ambientais, exige um sistema de transporte a altura dos encantamentos naturais desta Bela e Santa Catarina.

** 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 do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados e membro do Conselho Deliberativo do Monatran – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - CESUSC. Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária - NAV.*

Vereador e instrutor são presos suspeitos de facilitar emissão de CNH

Eles são suspeitos de exigir propina para facilitar teste de direção. Esquema foi denunciado há cerca de um ano e há outros envolvidos. Tudo isso no município de Palhoça/SC.

A Polícia Civil efetuou a prisão temporária de dois homens suspeitos de facilitarem a emissão de carteiras nacionais de habilitação (CNH) em troca de propina, na Delegacia Regional de Palhoça. Um vereador do município foi detido no dia 27 de fevereiro quando estava em seu gabinete na Câmara da cidade e um instrutor suspeito de aliciar envolvidos foi preso no mesmo dia, enquanto trabalhava em São José.

O delegado respon-

sável pelo caso, Rodrigo Bortolini, conta que as investigações iniciaram há cerca de um ano, após denúncias. Uma pessoa indicou que havia um esquema de fraudes de CNHs realizado no município da Grande Florianópolis. “Eles fraudavam os testes práticos de direção em troca de propina”, afirma Bortolini.

Conforme as investigações, o vereador era policial civil e atuava como avaliador responsável pelas provas de direção da

Delegacia Regional de Palhoça. Ele é suspeito de facilitar os testes e passar quem pagasse propina para participar do esquema. O instrutor de autoescola ficava como responsável em propor a fraude aos alunos interessados em ter o teste facilitado.

De acordo com a Polícia Civil, outras pessoas já foram identificadas por envolvimento na fraude. “Quem são e como participavam não vou informar, para não compro-

meter as investigações”, argumentou Bortolini. Segundo o delegado, há indícios de que os presos também fraudavam provas escritas.

Os suspeitos detidos devem prestar depoimento conforme Bortolini. Com isso, ele acredita ter indícios suficientes para prorrogar a prisão temporária ou dar entrada no pedido de prisão preventiva. Por enquanto apenas o vereador e o instrutor de autoescola tiveram pedidos de prisão solicitados.

Pacto por SC vai revitalizar 43 km de rodovias em três municípios da Grande Florianópolis

O governador Raimundo Colombo, o vice Eduardo Pinho Moreira e o secretário de Estado da Infraestrutura, Valdir Cobalchini, assinaram, no dia 4 de março, editais para a revitalização de quatro trechos das rodovias estaduais na região da Grande Florianópolis. Com investimentos de R\$ 5 milhões, as obras do programa Pacto por Santa Catarina vão melhorar mais de 43 quilômetros de estradas nos municípios de Tijucas, São João Batista e Nova Trento. Também será construído um Posto da Polícia Rodoviária Estadual (PRE). “É importante para nós poder assinar uma série ações e editais para a realização de obras que mantenham a qualidade de vida no nosso estado”, afirmou Colombo.

Para solucionar os problemas mais críticos de acidentes das rodovias que ligam os municípios de Tijucas a Nova Trento, o Governo do Estado vai re-



Governador Raimundo Colombo e vice Pinho Moreira assinam contratos para revitalização das entradas SC-108, SC-410 e AE-410A

talizar dois trechos da SC-410, um de 6,97 quilômetros entre Nova Trento e São João Batista, no valor de R\$ 768 mil, e outro de 20,7 quilômetros entre São João Batista e Tijucas, no valor de R\$ 2,6 milhões. “Essa rodovia possui registros de acidentes

graves e a população pede por reparos e sinalização. Nos finais de semana, o fluxo aumenta devido ao turismo religioso no Santuário Santa Paulina”, comentou o secretário regional de Brusque, Jones Bosio.

Também foram autorizadas

as revitalizações do trecho de 9,3 quilômetros da SC-108 até a entrada da SC-410, em São João Batista, no valor de R\$ 975 mil, e o da rodovia AE410A até a entrada da SC-408, de Claraíba até Nova Trento, no valor de R\$ 706 mil, com extensão de 6,9

quilômetros.

Foi assinado ainda o edital para a instalação de um Posto da Polícia Rodoviária Estadual na rodovia SC-411, no trecho entre Tijucas e Nova Trento, hoje uma das mais movimentadas rodovias de Santa Catarina e uma das que oferecem maior perigo, segundo dados da PRE. “É um antigo pedido da comunidade regional e, em especial, de Tijucas, devido ao tráfego nas direções de São João Batista, polo calçadista do Estado, e Nova Trento, onde está o turístico santuário”, disse Colombo.

Cobalchini lamentou que o número de vítimas fatais tem sido crescente nos últimos anos. “O tráfego aumentou e nossas rodovias ainda são as mesmas. Um diagnóstico da PRE identificou 127 pontos críticos em diversas rodovias estaduais e, com esses dados, fizemos projetos para resolver em 100% os problemas apresentados.”

Balneário Camboriú terá novo acesso para BR-101/Sul pela Marginal Oeste

O prefeito Edson Renato Dias (Piriquito) na terceira semana de fevereiro, que será construída uma nova agulha de acesso à BR-101/Sul, a partir da Marginal Oeste, para facilitar a vazão do fluxo dos veículos que saem da cidade pela Avenida das Flores em direção à autoestrada.

A iniciativa atende ao conceito de mobilidade urbana implantado na cidade no processo de reengenharia do sistema viário. Atualmente, o fluxo de veículos que se destina ao sentido Sul da rodovia transita pela Marginal Oeste e é direcionado para a rotatória de acesso à Quinta Avenida, ou segue para o Norte desta mesma via marginal indo até a altura do antigo autódromo Vale dos Cobras, antes de acessar a BR 101 no sentido Sul, ficando a aproximadamente 2 quilômetros da saída da Avenida das Flores. Mas o prefeito Piriquito quer encurtar o percurso, executando obras de construção de um novo acesso, a praticamente 250 metros da mesma saída, na Avenida



das Flores.

“Se falamos em mobilidade urbana, devemos exercê-la”, disse. A obra terá administração direta da Prefeitura e será executada nos próximos dias. Com a transformação das avenidas do Estado e das Flores em um binário (a primeira serve de acesso à cidade e a outra é via de saída), o fluxo ficou mais rápido, mas há dificuldade no acesso à BR-101.

“A forma atual é eficiente, mas as alternativas existentes rumo ao Sul do Estado precisam ser aprimoradas e é o que vamos realizar”,

completou o prefeito. Balneário Camboriú tem 113 mil habitantes fixos e população flutuante que pode chegar a mais de um milhão de pessoas na temporada de verão. Por isso, a Prefeitura investe sistematicamente em mobilidade urbana, segurança no trânsito e acessibilidade. O projeto prevê, além da dinamização do fluxo nas artérias de grande volume de tráfego da região central e bairros, alternativas para reduzir congestionamentos e acesso rápido à BR-101 nos dois sentidos.



Deputado pede a DNIT trevo em frente à UDESC Pinhalzinho

As manifestações de estudantes da UDESC/Pinhalzinho, em razão dos frequentes acidentes no trecho da BR-282 que dá acesso ao campus, fizeram o deputado Padre Pedro Baldissera (PT) encaminhar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e à Superintendência regional do órgão, um pedido para construção de um trevo no local. Uma indicação assinada pelo parlamentar e aprovada por todo Legislativo solicita a medida em caráter de

urgência e foi enviada no dia 21 de fevereiro.

“Os veículos passam no local em alta velocidade, e não há um trevo para acesso, nem acostamento. Em 2010 um acidente vitimou uma estudante e outros já ocorreram, felizmente sem vítimas, mas fica clara a necessidade da obra para aumentar a segurança”, explica o parlamentar. No primeiro dia de aula de 2013 mais de 100 estudantes realizaram uma mobilização de 30 minutos solicitando providências.

Ildo Raimundo Rosa *



A raiz dos conflitos

As políticas de segurança pública lastreadas numa legislação penal/processual superada, concebida noutros tempos e para um nível de demanda muito menor, emparedam de forma crescente o próprio Estado, que ao invés de concentrar esforços no sentido de viabilizar a saúde ou a educação, própria dos países em desenvolvimento, é obrigado a investir maciçamente em segurança pública, tentando assim encontrar um melhor encaminhamento ao mesmo tempo em que eclodem os conflitos, pautados por atos de terrorismo-vandalismo, comprometendo a própria convivência em sociedade.

O grave nível de insegurança vai solapando o cotidiano de todos, chegando-se ao extremo, como aconteceu em Florianópolis, onde a própria mobilidade urbana, já prestes a colapsar, agravou-se a partir do momento em que as pessoas recorriam ao transporte individual, especialmente durante o dia, e ao transporte coletivo a noite quando a Polícia Militar procedia a escolta dos ônibus.

A própria sazonalidade, típica de cidades litorâneas que concentra-se nos meses de verão, em muitas cidades foi irremediavelmente comprometida a partir do “toque de recolher” onde a noite de Florianópolis e de Balneário Camboriú viu-se dominada pelo medo, o que certamente irá acarretar sérios prejuízos, inclusive quanto a própria sobrevivência dos empreendimentos.

Por outro lado, as históricas e conhecidas

dificuldades enfrentadas pelo nosso precário sistema prisional, aliada a forma como vem se inviabilizando o nosso moderno Estatuto da Criança e do Adolescente, especialmente na capital, a partir do momento em que praticamente inexitem vagas de internação para o efetivo cumprimento das medidas sócio-econômicas, geram impunidade e colocam o Poder Judiciário frente ao terrível dilema de ter que muitas vezes liberar o menor infrator, gerando assim uma crescente ideia de impunidade, o que tira Florianópolis do guia turístico e a coloca na página policial.

A retomada da antiga Secretaria de Justiça, mesmo que teoricamente defensável, não levou em conta que grande parte da massa carcerária é composta de apenados que ainda não foram condenados em definitivo e que ainda mantém uma umbilical relação com a segurança pública, demonstrado claramente pelo acirramento dos atos de vandalismo a partir do momento em que algumas lideranças, colocadas sob a tutela do sistema prisional, entenderam que isso colocava em risco seus interesses vinculados ao tráfico de drogas e a continuidade de sua atividade criminosa, de competência das forças policiais e não do DEAP.

A tão almejada ressocialização bem como a redução dos índices de reincidência, pilares das políticas públicas dirigidas ao sistema prisional, não deve deixar de levar em conta a necessidade crescente da conclusão da persecução penal evitando-se flagrantes injustiças.

Frente a complexidade de tais desafios, é mais do que necessário adotar finalmente e para valer, a doutrina emanada pela Secretaria Nacional de Segurança Pública - SENASP, hoje baseada nos princípios de Polícia Comunitária, bem como nos Gabinetes de Gestão Integrada - GGIs, os quais neutralizam as brigas corporativas, infelizmente muito acirradas em Santa Catarina a partir do “inquérito dos ferrosos”, oferecendo a sociedade civil uma possibilidade real de colocar as demandas de segurança pública em níveis toleráveis, especialmente por se tratar de uma cidade que se dispõe a ser a capital turística do Cone Sul.

O que surpreende de tudo isto, é que, apesar do dramático que representam as 40.000 mortes provocadas pela violência no Brasil, o que agrava a já preocupante sensação de insegurança, apesar disso, no trânsito, sem muito alarde e reclamações, quase que o mesmo número de vidas são ceifadas numa funesta disputa, onde todos nós somos reféns de nós mesmos, estimulados pelo consumo desenfreado e pela nossa própria omissão...

** 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.*

Remédio usado para burlar bafômetro não elimina efeitos do álcool

Com a Lei Seca mais rigorosa desde janeiro para os motoristas que forem flagrados dirigindo embriagados, voltam a circular na internet informações de que é possível burlar a fiscalização. No mundo virtual, a informação é que é possível driblar o bafômetro ao tomar alguns comprimidos do princípio ativo pidolato de piridoxina, derivado da vitamina B6. Indicado para tratamento de pessoas com problemas hepáticos, como cirrose, o remédio age na remoção do álcool dos tecidos e do sangue, conforme a bula. Com tarja vermelha, deve ser vendido com receita médica.

De acordo com José Luís Maldonado, assessor técnico do Conselho Federal de Farmácia, apesar de o medicamento acelerar o metabolismo do álcool no organismo, ele não elimina os

efeitos da substância no comportamento da pessoa. “A coordenação motora e a habilidade dos reflexos não melhoram com o uso do medicamento. Ele não dá condições de dirigir em segurança”, explicou.

Maldonado esclareceu que o medicamento é usado para a recuperação de pessoas que sofrem de intoxicação severa por álcool ou para aquelas pessoas que estão com problemas hepáticos, como cirrose hepática e fígado alcoólico. O remédio provoca também efeitos colaterais, continuou Maldonado. Entre eles, sonolência, dor abdominal, vômito, náusea e, em grandes quantidades,



pode levar à trombocitopenia (problema com a capacidade de coagulação).

Paulo Chizzola, gerente e médico do laboratório fabricante, disse que o medicamento não funciona com o fim de burlar o bafômetro. “Ele acelera o metabolismo do álcool no sangue, mas não o anula”, esclareceu e lembrou que a substância deve ser tomada

com orientação médica.

De acordo com a Resolução 432, do Conselho Nacional de Trânsito, o motorista com teor igual ou superior a 0,05 miligrama de álcool por litro de ar no teste

do bafômetro será autuado, responderá por infração gravíssima, pagará multa de R\$ 1.915,40 e terá a carteira de habilitação recolhida. Além disso, a embriaguez pode ser comprovada por outros sinais, como sonolência, olhos vermelhos, vômito, soluços, desordem nas vestes, cheiro de álcool no hálito, agressividade, exaltação, arrogância, ironia ou

dispersão.

Chizzola acentuou que o remédio é indicado para tratamento de situações clínicas específicas como intoxicação alcoólica, alcoolismo crônico, fígado gorduroso e hepatite alcoólica, situações clínicas que devem ser diagnosticadas e acompanhadas por médicos. O laboratório reforça que o uso do medicamento também não normaliza prontamente os reflexos alterados pelo uso do álcool.

Segundo o laboratório, não houve aumento nas vendas do remédio depois dos boatos na internet. O coordenador-geral de operações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), José Roberto Soares, disse que após vários testes, a corporação não detectou medicamentos capazes de burlar a fiscalização.

Transporte pensado por amor à Ilha

Admirador de Florianópolis preocupado com seus engarrafamentos, o ex-Secretário de Transportes de Campinas e de Santos, Laurindo Junqueira, fala com exclusividade ao Jornal O Monatran, antecipando a tônica de sua palestra que será apresentada no 3º Fórum Internacional sobre Mobilidade Urbana, a ser realizado no dia 3 de abril, em Florianópolis.

Para início de conversa, o estudioso já trata logo de alertar que, antes de escolher o melhor modo de transporte para a região, é importante ter em mente qual seria a cidade que se pretende que Florianópolis venha a ser.

Desta forma, no seu entender, tanto a ligação Ilha-Continente e o meio que lhe daria concretude teriam que ser absolutamente **revolucionários** em relação ao que hoje se está propondo, de molde a **superar por muitas décadas a congestão monumental** do tráfego, a qual tolhe de modo inaceitável o desenvolvimento econômico e social da Cidade-Capital e de todo o Estado de Santa Catarina.

Além do mais, em sua opinião, esse meio de locomoção não deveria vir simplesmente para atender aos interesses “imediatos” dos ilhéus. Para Junqueira, Florianópolis deveria optar por meios de transporte que “apontassem para o futuro”, com desenho “futurista”, com habitáculos amplos e de perspectiva “clean”, com características avançadas o bastante para satisfazer não somente aos desejos dos cidadãos atuais, mas, principalmente, dos futuros cidadãos, que hoje são jovens e crianças, mas que amanhã serão os seus principais usuários. “A eles se destinarão os investimentos presentes porque a eles caberá viver na Florianópolis do futuro”, enfatiza.

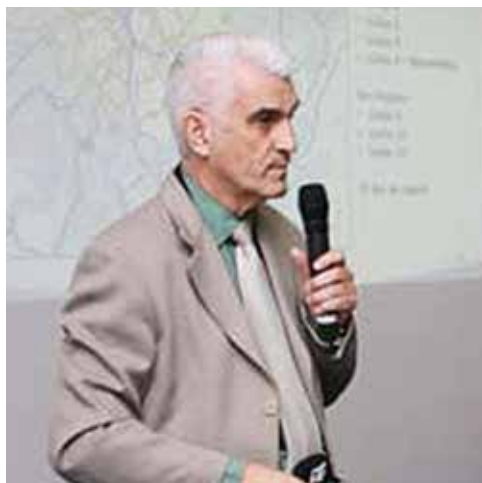
O especialista observa ainda que o sistema de transporte coletivo e público a ser eleito deveria ter apelo de marketing para atrair os futuros usuários do transporte individual, irmanando-os aos demais passageiros e contribuindo para exercitar uma convivência cidadã mais saudável.

Além disso, para o pesquisador, os meios de transporte, dada a sua diversidade, podem e devem ser dispostos em redes justapostas, in-

tegradas, amplamente acessíveis ao território e multiplamente compostas. Essa condição é fundamental para que o território como um todo venha a ser alcançado com confiabilidade, conforto, rapidez e segurança. “Nenhum meio de transporte consegue ter esses vários atributos simultaneamente, carecendo eles uns dos outros para que se possa complementar mutuamente os predicados faltantes a cada um”, acredita.

Diante disso, Junqueira apresenta algumas sugestões:

- A acessibilidade territorial mais fina, que permite chegar a cada bairro da ilha e do continente, caberia ser feita por ônibus municipais e metropolitanos, com paradas a cada 500 m, parte deles (onde a demanda não vier a ultrapassar os 25 mil passageiros por hora e por sentido de movimento, no trecho mais crítico do eixo) confinados a corredores expressos, dotados de facilidades de ultrapassagem, bilhetagem automática desembarcada, estações com pontos múltiplos, embarque/desembarque em nível, ônibus no canteiro central com muitas portas, para que se tenha vazão rápida, preferência de passagem em alguns cruzamentos etc.;
- A ligação entre a ilha e o continente, que constitui o eixo de maior demanda temporal e espacial, deveria ser provida de um meio de transporte dotado de média-alta capacidade, do tipo metrô-leve, capaz de dar vazão a cerca de 40 mil passageiros por hora e por sentido de movimento (na secção mais crítica da via), com qualidade de serviço de metrô, mas passível de ser construído em três ou quatro anos, dentro do horizonte de uma mesma administração governamental, projetado para atender não somente a situação presente, mas também o futuro que brevemente a cidade virá a ter, caso venham a se eliminar as



Laurindo Junqueira, ex-secretário de Transportes de Campinas e Santos (acima) e Monotrilho-SP.

- impedâncias circulatórias que hoje tolhem o seu desenvolvimento;
- A ligação ilha-continente deveria contar com balsas rápidas, capazes de atrair o trânsito de caminhões, de cargas, de veículos de passageiros individuais, de viaturas de informação e de serviços, de pedestres e de bicicletas, de sorte a retirar das vias ilhoas parte dos veículos que hoje as congestionam, liberando espaço para o transporte coletivo e público e de molde a criar alternativas estratégicas para essa ligação, em contingências desfavoráveis;
- A ligação dos morros mais povoados e pouco acessíveis deveria contar com teleféricos, não somente entre si mesmos, mas integrando-os à linha de metrô-leve proposta e aos ônibus municipais e metropolitanos;
- Todos os meios de transporte deveriam estar dispostos em rede, integrados física, tarifária, operacional e institucionalmente, de sorte a poderem

não só operar em conjuntos harmônicos, como também poderem ser planejados conjuntamente. Os diversos municípios, com seus meios e instâncias de transporte, deveriam valer-se de tecnologia de bilhetagem automática, com cartões inteligentes de última linha, com câmaras de compensação públicas compartilhadas com empresas privadas

outros aspectos relevantes, como são a necessidade de usar menos combustíveis fósseis, de poluir e acidental menos, de estar menos vulnerável a atentados como os que ora estão ocorrendo e de criar alternativas para que a Capital e a Região Metropolitana à sua volta não continuem a estar reféns de formas de locomoção tão vulneráveis. “É fundamental diminuir acidentes, ruído, atentados e fumaça...

E é essencial criar meios para dar a Santa Catarina e à RM de Florianópolis as condições necessárias para que o seu potencial de desenvolvimento venha a se realizar”, enfatiza.

Por esta razão, em sua opinião, não seria o caso de vir a ter, agora, um metrô convencional, de grande capacidade, nessa ligação ilha-continente. E também não seria o caso de apostar em soluções de média-baixa capacidade para atendê-la, como seria o caso dos corredores de ônibus (agora vendidos como “BRT”). Também os

e administradas em comum.

f) Dever-se-ia realizar estudos de demanda governamentais, de molde a criar mão de obra especializada própria e de forma a poder-se reger e gerir a instalação de uma política de transporte comum a toda a Região Metropolitana.

Assim, mesmo não se tendo pesquisas acuradas à mão, Junqueira afirma que todo o seu estudo o leva a crer que o aglomerado urbano que reúne mais de um milhão de habitantes em torno da Capital de Santa Catarina, exige um meio de transporte de média-alta capacidade, condizente com o porte da população atual que mora na ilha e no continente próximo e com a expectativa de crescimento da RM como um todo, meio esse concatenado com outros meios (aquavias, teleféricos, ônibus), dispostos em redes integradas.

Quanto à ligação ilha-continente, embora lhe seja evidente que as pontes hoje existentes não deem conta das demandas atuais, Junqueira observa que, caso viessem a ser construídas novas pontes, isso não daria conta de

VLT, que podem atingir médias capacidades de transporte, não iriam dar conta das necessidades da cidade, visto sofrerem das mesmas interferências com o trânsito urbano e de exigirem vias muito largas e muitas desapropriações para serem construídos, como são os corredores de ônibus.

“Se a cidade já tem escassez de espaço urbano (que está ficando cada vez mais caro) para vias e para as demais atividades, há que se economizar espaço construindo meios que circulem em via própria e independente dos automóveis, caminhões e viaturas de serviços e de informações”, esclarece.

Por fim, Junqueira reafirma que não se pode “pensar pequeno”, sugerindo a implantação do Monotrilho - uma solução de transporte que pode prover média-alta capacidade (40 mil passageiros/hora por sentido de fluxo, na secção mais crítica da via) e deve estar integrada aos vários serviços de ônibus, a hidrovias e a meios de baixa capacidade como os teleféricos, os próprios automóveis e os caminhantes a pé e ciclistas.

ANEL VIÁRIO DA GRANDE FLORIANÓPOLIS

ANTT anuncia início das obras para novembro deste ano

Ficou definido em audiência no Palácio do Planalto, no dia 6 de março, o traçado do contorno viário da Grande Florianópolis, que terá início no Km 175, próximo ao Rio Inferninho, em Biguaçu, e terminará no Km 222, antes da atual praça de pedágio, em Palhoça.

A “nova” versão do traçado foi construída com base no projeto original (desenvolvido pelo Dnit no final dos anos 90) - há mudanças no trecho sul, em Palhoça, onde um condomínio residencial foi erguido exatamente no lugar em que passaria a rodovia.

Pelo projeto atual, o traçado contorna o condomínio, aumentando o trajeto em dois quilômetros.

Para garantir que novas mudanças não serão feitas, o que atrasaria ainda mais o início da obra, um termo de compromisso foi assinado pelos presentes, entre eles o governador Raimundo Co-



Antônio Carlos Mafalda / SECOM

lombo. Também assinaram o documento os deputados da bancada catarinense; o senador Luiz Henrique da Silveira; o secretário regional da Grande Florianópolis, Renato Hinnig; os prefeitos de Florianópolis, Cesar Souza Júnior; de Biguaçu, José Castelo Deschamps; de Palhoça, Nirdo

Artur da Luz; e de São José, Adeliana Dal Pont. Eles também acordaram que o traçado será encaminhado nos próximos dias para apreciação e anuência das câmaras de vereadores dos municípios impactados.

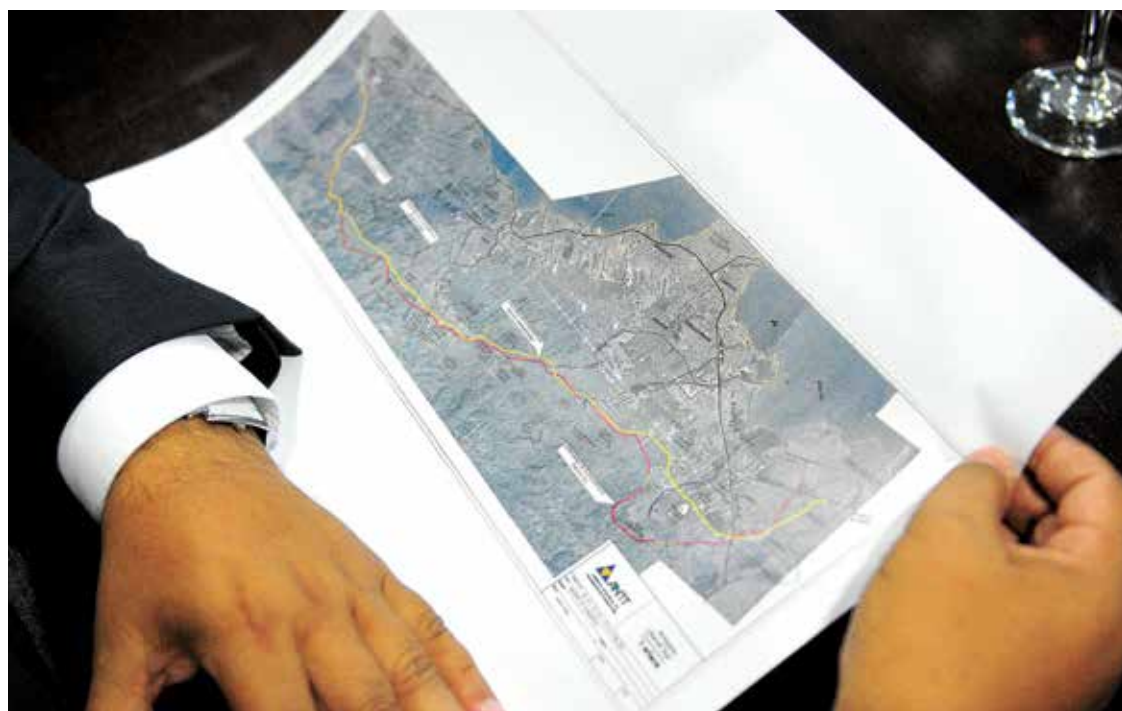
A reunião contou com a presença da ministra Ideli Salvatti e o diretor da Agên-

cia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Jorge Bastos. Este informou que o Ibama se comprometeu a fazer as novas adequações no licenciamento ambiental o mais rápido possível para que as audiências públicas nos municípios envolvidos (Biguaçu, Florianópolis, São José e Palhoça) aconteçam já no segundo semestre. Com isto, as obras poderiam ser iniciadas em novembro, com o prazo de conclusão de um ano e oito meses, aproximadamente. Porém a empresa Autopista Litoral Sul, afirmou em nota - através de assessoria - que depois de as licenças liberadas, a obra tem duração prevista de 4 anos.

O objetivo da obra é desviar o trânsito da BR-101 na altura da região metropolitana de Florianópolis, melhorando a fluidez e minimizando o congestionamento. “É o terceiro maior

Governador Raimundo Colombo, Ministra Ideli Salvatti, Senador Luiz Henrique da Silveira, deputados federais e prefeitos da região participaram de audiência, no Palácio do Planalto, em que ficou definido o traçado do Contorno Viário da Grande Florianópolis.

gargalo de trânsito do Brasil. É necessário acelerar este processo e fazer cumprir a lei. O Governo do Estado vai ajudar em tudo o que for preciso para que o cronograma seja cumprido. Temos que avançar”, salientou o governador.



Mapa com o traçado do Contorno Viário da Grande Florianópolis, definido na reunião dos prefeitos da região e o governador Raimundo Colombo no Palácio do Planalto, em Brasília.



JUDICIÁRIO

Motorista que causou morte terá que ressarcir R\$ 500 mil ao INSS

O Rio Grande do Norte é o segundo estado do país a exigir de um motorista, condenado por provocar um acidente de trânsito com morte, os custos com a indenização da viúva da vítima. A iniciativa partiu da Procuradoria Federal no RN, com base na lei 8.213, de 1991, que possibilita ao INSS entrar com uma ação regressiva para ressarcimento no caso de negligência em acidentes.

O procurador federal Felipe Dantas explica que se trata de uma evolução da lei. “É uma evolução do uso que se faz dessa lei original. É uma autorização geral que a lei dá a qualquer pessoa que sofra um dano a ser ressarcida por este dano”, ressaltou.

De acordo com a sentença, Andson Alves da Silva terá que ressarcir cerca de R\$ 8 mil aos cofres do INSS, referentes às parcelas já pagas e também arcar com as que ainda estão por vencer da pensão concedida à viúva de José Nilson da Rocha Xavier, o que dá um montante de R\$ 520 mil. José Nilson morreu em agosto de 2011, durante acidente provocado por Andson. O acidente aconteceu num trecho da BR 101, nas proximidades de Emaús, em Parnamirim.

Andson, na época com 27 anos, dirigia embriagado, sem habilitação e em alta velocidade. Ele perdeu o controle do automóvel que guiava,

Ação prevê devolução, à Previdência, da pensão paga à viúva da vítima

invadiu a via oposta e bateu num carro funerário que era dirigido por José Nilson. Os veículos ficaram destruídos. O corpo que estava no carro funerário, que era transportado para o interior do estado, chegou a ser arremessado para fora do caixão.

O procurador Felipe Dantas revelou que este foi o segundo caso de ação regressiva do país. O primeiro ainda corre na Justiça do Distrito Federal. O objetivo do INSS é recuperar prejuízos causados por más condutas de motoristas. O Brasil, de acordo com estudos, é o quinto país do mundo em número de acidentes de trânsito com vítimas fatais. Estatísticas confirmam que são 50 mil mortes por ano. E os gastos públicos chegam a R\$ 8 bilhões.

O procurador federal diz ainda que Andson será cobrado judicial-



mente. Mas, independente de o rapaz ter ou não condições de pagar, a pensão da viúva está garantida pelo INSS. O que se espera com a sentença, é a criação de uma maior consciência quanto às leis de trânsito. “A relação previdenciária do INSS com o seu segurado, com o beneficiário, ele permanece. Independentemente de o INSS ser ressarcido ou não, os benefícios vão ser pagos. Quando nós ajuizamos este tipo de ação, nós queremos o ressarcimento para recompor os cofres da Previdência e a criação de uma cultura de respeito às normas que regulam os riscos, especialmente os riscos de trânsito”, concluiu Felipe Dantas

Nota do Editor: Que este caso sirva de exemplo e precedente para outras ações.

Motorista que recusou bafômetro pode ser punido criminalmente

Os motoristas que escaparam de punição criminal na Justiça porque não fizeram o teste do bafômetro agora podem acabar punidos.

A brecha foi aberta por decisão do STJ (Superior Tribunal de Justiça), publicada ontem, que atinge os casos anteriores à nova lei seca, que em dezembro ampliou as provas aceitas, para incluir vídeos e testemunhos, entre outras, além de prever punições para o condutor flagrado com qualquer vestígio de álcool.

Em 2012, quando ainda não vigorava a nova lei, o STJ entendeu que, sem bafômetro ou exame de sangue, era impossível atestar a embriaguez dos condutores.

Mas a vice-presidente interina do STJ, ministra Eliana Calmon, acolheu pedido do Ministério Público Federal, que argumentou que a questão

envolve artigos da Constituição, como o direito à segurança, e remeteu o caso ao STF (Supremo Tribunal Federal).

Assim, o que antes era uma decisão consolidada nas instâncias inferiores, agora pode ter novo



entendimento a partir do Supremo – que pode manter a decisão do STJ ou concordar com a Procuradoria. Enquanto isso, vale a medida inicial do STJ.

O entendimento do STJ sobre as provas que podem ser aceitas teve duplo alcance: é o principal precedente na Justiça e, mais do que isso, vale automaticamente para todos os casos idênticos no tribunal e nas instâncias inferiores.

O STJ informou no dia 21 de fevereiro que não há um levantamento de quantas ações foram atingidas pela decisão do ano passado.

O Ministério Público Federal defendeu que o bafômetro e o exame de sangue não podem ser os únicos meios de prova, sobretudo nos casos “indisfarçáveis”.

Conselheiro do TCMT é absolvido de morte de motociclista

A Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça (STJ) absolveu, por falta de provas, o conselheiro do Tribunal de Contas do Mato Grosso (TCMT) Gonçalo Domingos de Campos Neto, ex-deputado estadual. Ele havia sido denunciado por homicídio no trânsito ocorrido em 2003, em razão da colisão do veículo que conduzia e de uma motocicleta, pilotada pela vítima. O próprio Ministério Público Federal pediu a absolvição do conselheiro.

A denúncia foi recebida pelo órgão especial do Tribunal de Justiça do Mato Grosso (TJMT), porque à época Domingos Neto atuava como parlamentar naquele estado. Com sua posse no TCMT em 2009, a competência para o processamento da ação passou a ser do STJ.

O acidente ocorreu em um cruzamento, onde a via preferencial era percorrida pela moto. Quando houve a colisão, a caminhonete conduzida pelo então deputado já havia ingressado na via, e foi colhida na porta pela motocicleta.

SEM CAPACETE

Em alegações finais, o MPF disse que o conjunto das provas produzidas não era capaz de apontar, de forma clara e específica, a culpa do conselheiro na morte da vítima: o motociclista dirigia sem capacete e estava em alta velocidade. Além disso, os peritos concordaram que a velocidade da caminhonete conduzida por Domingos Neto poderia ser menor do que 35 km/h.

Ao analisar o caso, o relator, ministro Humberto Martins, ressaltou que a condenação por homicídio culposo na direção de veículo requer a demonstração, acima de dúvida, de que o acusado violou o dever de cuidado objetivo. “Esta é a norma geral que fundamenta a proibição de resultados lesivos decorrentes da execução inadequada de ações socialmente perigosas, como é o trânsito de automóveis”, explicou.

“Não fornecendo a prova produzida elementos suficientes para efetivamente demonstrar que uma conduta culposa do acusado tenha sido a causa da morte da vítima, a absolvição do acusado é medida que se impõe”, concluiu o ministro. A decisão da Corte Especial foi unânime.



LEGISLATIVO

Pessoa com deficiência poderá ter isenção de pedágio

A senadora Ana Amélia (PP-RS) apresentou no final do ano passado um projeto de lei que isenta do pedágio em rodovias os carros dirigidos por pessoas com deficiência. Ela argumenta que o objetivo de sua proposta (PLS 452/2012) é fortalecer a integração social dessa parcela da população.

Ana Amélia lembra que o direito à integração das pessoas com deficiência está previsto no artigo 203 da Constituição e vem se consolidando por meio de iniciativas como a Lei 7.853/1989 e a Lei 10.098/2000.

A Lei 7.853 dispõe, entre outras medidas, sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para



Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (Corde), institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas e disciplina a atuação do Ministério Público. Já a Lei 10.098, entre outras providências, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas

portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

É nesse contexto legal que se insere a iniciativa da senadora. Para permitir a isenção de pedágio para os motoristas com deficiência, seu projeto altera o artigo 2º da Lei 7.853.

O projeto será avaliado em duas comissões do Senado: primeiramente, na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), onde tramita desde dezembro, e posteriormente na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Nesta última, a matéria será avaliada em decisão terminativa, ou seja, se aprovado, o texto não terá de passar pelo Plenário – a não ser em caso de recurso – e poderá ser en-

viado diretamente à Câmara dos Deputados.

Trabalho conjunto - A proposta de Ana Amélia se junta a outro projeto de lei, o PL 3.624/2012, apresentado pelo deputado federal Afonso Hamm em abril do ano passado, também do PP gaúcho.

O projeto do deputado visa isentar do pedágio em rodovias federais os veículos que transportem pessoas com deficiência, sejam eles condutores ou passageiros. A matéria tramita na Câmara em conjunto com o PL 4.251/2001, projeto de lei mais antigo que, originalmente, previa a isenção de pedágio para veículos cujos proprietários sejam portadores de deficiência.



TÁXIS E VANS

Projeto modifica regime de prestação de serviços

O serviço de transporte alternativo de passageiros - prestado por táxis e vans, por exemplo - poderá passar a ser feito por meio de autorização do poder público e não mais por concessão ou permissão, como determina a lei atualmente. Esse é o objetivo do projeto de lei do senador Romero Jucá (PMDB-RR), que aguarda designação do relator na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

Para isso, o projeto de lei do Senado (PLS 388/2012) modifica a Política Nacional de Mobilidade Urbana (lei 12.587/2012) para caracterizar como "transporte alternativo privado de passageiros" o transporte de passageiros, de forma remunerada e aberta ao público, em veículos de aluguel, para a realização de

viagens individualizadas. Esse tipo de serviço atualmente é definido como "transporte público individual".

De acordo com a proposta de Jucá, esses serviços de transporte alternativo serão prestados sob o regime de autorização. Porém, o autorizado deverá atender as exigências da lei municipal no que se refere à habilitação dos condutores, à segurança, higiene e conforto dos veículos. Já os transporte público coletivo, de acordo com o projeto, serão prestados diretamente pelo poder público ou por meio de concessão ou permissão.

Na avaliação de Romero Jucá, há um equívoco na legislação em vigor quando trata como transporte público um serviço privado que é aberto ao público.

"A legislação em vigor traz um importante equívoco a ser sanado. Trata-se da conceituação dos serviços de transporte de passageiros prestados por carros de passeio (táxis) ou pelas chamadas 'vans' ou 'peruas', definida como transporte público individual. Ocorre que, a despeito de serem 'abertos ao público' - como o são, por exemplo, os estabelecimentos bancários, as escolas ou os hospitais particulares -, a natureza privada desses serviços não pode ser confundida com a condição tipicamente pública do transporte coletivo", argumenta Romero Jucá.

Depois de votada na CCJ, a matéria ainda será examinada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), na qual receberá decisão terminativa. (Agência Senado)

Projeto torna obrigatória instalação de pontos para recarga de carro elétrico

Tramita na Câmara o Projeto de Lei 4751/12, dos deputados Heuler Cruvinel (PSD-GO) e Onofre Santo Agostini (PSD-SC), que torna obrigatória a instalação de pontos de recarga de baterias de carros elétricos junto às vagas de estacionamentos públicos pelas concessionárias de serviço de distribuição de energia. Já o Executivo deverá desenvolver mecanismos que promovam a instalação nos prédios residenciais de tomadas para recarga desses veículos nas vagas das garagens.

A intenção dos autores é evitar que o mercado brasileiro fique à margem das mudanças no setor de transporte urbano, principalmente quanto às inovações tecnológicas da indústria automobilística de reduzir a emissão de carbono.

Segundo os autores, na Europa já existe uma rede, que está em franca expansão, com mais de 1,5 mil pontos de abastecimento. "Em Londres e em Paris, a prefeitura de cada cidade disponibilizou vagas públicas para o abastecimento ou carregamento dos veículos elétricos e híbridos", observam.

Os parlamentares lembram que Curitiba (PR) é a única cidade na América Latina que conta com uma frota regular com 32 ônibus movidos a biodiesel e motor elétrico (Hibribus).

TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo e será examinado pelas comissões de Desenvolvimento Urbano; de Minas e Energia; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Especialista explica uso de imagens como prova em crimes de trânsito

Dois acidentes em Campo Grande chamaram a atenção, neste mês de fevereiro, pela imprudência e irresponsabilidade dos motoristas, que acabaram flagrados por câmeras de vigilância. Em um dos acidentes, uma caminhonete atingiu um táxi na avenida Afonso Pena com a rua Bahia. Uma pessoa morreu e duas ficaram feridas.

A advogada criminalista Rejane de Arruda explica até que ponto esse tipo de prova é importante no entendimento da nova lei que tenta evitar abusos no trânsito.

“Eu não posso dizer, pela mera imagem, que a pessoa estava em-

briagada. Eu posso dizer talvez que ela tenha passado no sinal vermelho ou que ela estava em excesso de velocidade, apenas isso. A embriaguez eu não posso comprovar por aquela mera imagem”, detalha.

Pelas novas regras da Lei Seca, é mais simples comprovar embriaguez. As provas podem ser depoimento de testemunha, vídeo com imagens do acidente, avaliação do policial, testes de alcoolemia ou exame de sangue. Uma dessas provas já é suficiente.

Mas já tem gente questionando se é possível determinar a embriaguez de forma igual para todas

as pessoas, se cada organismo metaboliza o álcool de maneira diferente, de acordo com a advogada.

“Por isso que se admite uma contraprova. Por isso que não se fala de uma presunção absoluta, mas sim de uma presunção relativa, que quer dizer que eu não posso admitir aquilo como verdadeiro. Eu posso especificar, no caso concreto, se a capacidade psicomotora da pessoa poderia estar ou não alterada. Mas isso vai depender muito da tendência na interpretação da lei”, disse.



Advogada de MS detalha até que ponto esse tipo de prova é importante

Dirigindo com airbag

Você sabia que o airbag, sozinho, pode até ser perigoso? Então fique esperto sobre a melhor maneira dele ser mais eficiente em caso de acidente

Muita gente acha que o airbag, sozinho, faz milagres. Aí pode correr à vontade e cometer outras imprudências, que as bolsas de ar estarão lá para salvar vidas. Mas não é bem assim. Aliás, o airbag, sozinho, pode até ser perigoso. Para começar, ele sempre (sempre!) deve ser usado em conjunto com o cinto de segurança.

O cinto é o dispositivo de retenção mais eficaz na prevenção de lesões aos ocupantes. Quando o carro tem airbag, o cinto age para adequar o contato da pessoa com a bolsa no momento ideal – ou seja, quando o airbag estiver totalmente inflado.

Se o contato do ocupante com o airbag ocorrer antes da hora certa, por conta da falta do cinto, a chance de um ferimento grave é muito grande. Isso porque a violência do choque pode ser enorme. Os airbags são bolsas de ar que se expandem em milissegundos, um “pisar de olhos”. Imagine algo explodindo a



300 km/h contra seu corpo... É mais ou menos o que pode acontecer se você estiver sem o cinto de segurança nesse momento.

É por isso também que a recomendação de não colocar os pés no painel do veículo (muito passageiro gosta de viajar assim) é ainda mais

importante quando o carro tem airbags. Há um risco elevado de uma fratura nas pernas e em outras partes do corpo.

CHANCES DE SOBREVIVÊNCIA

Confira a variação das chances de sobrevivência em um acidente

potencialmente fatal, segundo o *National Highway Traffic Safety Administration NHTSA*. Você vai ver como o cinto de segurança é indispensável.

- Somente com airbag as chances de sobrevivência são de 12%; Somente com o cinto de segurança, 45%; e, com cinto de segurança e airbag as chances de sobreviver a um acidente são de 51%.

FAÇA A COISA CERTA

- Utilize o cinto de segurança de maneira correta. Só assim seu airbag vai ter a eficiência que você espera.
- Não cole a cara na direção. O airbag vai acabar atingindo-o antes do momento certo. O condutor deve se posicionar, no mínimo, a 25 centímetros do volante. O passageiro dianteiro, no mínimo, a 40 centímetros do painel.
- Não transporte criança no banco dianteiro. O airbag não foi feito para ela, e o choque pode ser muito forte para sua estrutura corporal.
- Nunca apoie os pés sobre o painel. Você não vai querer o airbag pressionando suas pernas contra o seu tórax.

Detrans já podem multar motofretistas por irregularidades

As novas regras de segurança para o exercício da profissão de motofretista continuam em vigor em todo o Brasil. Em reunião realizada com sindicatos da categoria, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) decidiu por manter a vigência da lei.

No entanto, até o dia 20, o Detran de cada estado pode decidir por multar ou não os profissionais pelo descumprimento das normas. Isso porque uma nova reunião entre os dois lados será realizada naquela data. As entidades representativas apresentarão, na ocasião, uma proposta de resolução indicando que cada Detran seguirá um cronograma próprio para o início da fiscalização do tema, de acordo com as necessidades de cada estado.

A ideia é que seja desenvolvido um plano de execução da fiscalização com prazo de até um ano. Ou seja, alguns estados, mais atrasados em relação à lei, teriam mais tempo para se adaptar. A proposta pode ou não ser aprovada pelo Conselho.



A Lei 12.009/2009 prevê que o motofretista tenha completado 21 anos, possua habilitação por pelo menos dois anos na categoria "A", utilize colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos e seja aprovado em curso especializado, regulamentado pelo Contran. Além disso, a moto também deve ser equipada com itens de segurança.

Quem desrespeitar alguma das determinações fica sujeito a autuações de R\$ 191,54, apreensão da moto e pode receber sete pontos na carteira de habilitação.

CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO

Os motofretistas alegam que não houve tempo suficiente para que os profissionais se

adequassem à lei, que exige um curso de especialização de 30 horas no currículo do trabalhador para que ele possa atuar. O SestSenat informa que oferece o curso em dezenas de unidades em todo o país e, durante todo o ano de 2012, a procura ficou bem abaixo do esperado na maioria delas. Dependendo da demanda atual, novas turmas poderão

ser abertas para contemplar o maior número de profissionais.

Segundo o Contran, as aulas podem ser promovidas pelos Detrans, unidades do SestSenat, Centros de Formação de Condutores (CFCs) e por entidades de ensino, desde que comprovada a capacidade técnica necessária, de forma presencial ou por ensino à distância (semi-presencial). Entre em contato com o SestSenat mais próximo para ter informações sobre o curso de formação para motofretistas. A relação de unidades está no site da entidade, mas você também pode entrar em contato pelo telefone 0800-728 2891.

Nota do Editor:

Seria engraçado se não fosse trágico. Mas, no Brasil, além da lei que pega e a que não pega, parece que agora apareceu um novo tipo: a lei que entra em vigor, mas que não entra. É mas não é...

Multas de trânsito podem ser convertidas em advertência escrita?

O nosso Código de Trânsito prevê entre as penalidades a serem aplicadas pelo desrespeito as regras de trânsito, a advertência escrita que somente será utilizada se você requerer isso num recurso e atender as condições impostas pela lei.

Veja quais são essas condições:

1) É necessário que a infração cometida seja de natureza leve (3 pontos) ou média (4 pontos). Não se preocupe, você não terá que andar com o Código a tiracolo para saber qual a natureza da infração porque na Notificação de Autuação ou de Penalidade já deverá constar se ela é gravíssima, grave, média ou leve. Se for grave ou gravíssima, esqueça a advertência!

2) A penalidade prevista para infração deve ser apenas de multa, ou seja, não cabe converter penalidade de apreensão de veículo, por exemplo, por advertência. Assim, se você for parado numa blitz e se recusar a entregar o seu documento de habilitação estará descumprindo a regra do artigo 238 do CTB que tem

pena prevista de multa e apreensão de veículo. Nesse caso, você já sabe, esqueça a advertência!

3) O infrator não deve ser reincidente na mesma infração nos últimos 12 (doze) meses. Portanto, se você já tiver cometido essa mesma infração no período acima não conseguirá a conversão de penalidade.

4) A autoridade de trânsito deve considerar, diante do prontuário do infrator, a advertência como uma providência mais educativa do que a multa. A bem da verdade, atendidas as condições acima, provavelmente a autoridade de trânsito aplicará a advertência. A mudança para advertência é um direito do infrator que atender as condições da legislação e, pela sistemática estabelecida, não haverá aplicação de pontos na carteira. Pelo desconhecimento sobre o assunto, poucos cidadãos fazem valer esse direito e caberá a autoridade administrativa reconhecê-lo, mas, se assim não ocorrer, o cidadão ainda pode socorrer-se do Judiciário como melhor medida de justiça.

Casal que dava volta ao mundo de bicicleta morre na Tailândia

Os artistas ingleses Peter Root e Mary Thompson, ambos de 34 anos, morreram em um acidente de trânsito nos arredores de Bancoc, na Tailândia, depois de terem pedalado por mais de 23 países.

O casal estava fazendo uma viagem de volta ao mundo de bicicleta e já havia cruzado a Europa, a Ásia Central e a China. O acidente aconteceu no dia 13 de fevereiro, a cerca de 100 km à leste da capital Bancoc.

Thompson e Root morreram ao colidir frontalmente com uma picape em Chachoengsao, de acordo com a imprensa local.

Root era morador da ilha de Jersey e cresceu em Guernsey. Thompson era de Bristol. Ambos se conheceram há 14 anos na faculdade Falmouth College of Arts - onde estudavam arte.

A dupla tinha um blog, uma página no Twitter e postava vídeos no Vimeo (site de compartilhamento de vídeos) narrando a aventura que começou em julho de 2011. Eles já haviam pedalado mais de 25 mil quilômetros.

A última publicação na internet foi feita sete dias antes do acidente e mostrava imagens da passagem do casal pelo Camboja em janeiro.

MORTES NO TRÂNSITO

Conhecida por seu trânsito caótico, a Tailândia tem uma frota de mais de 25,6 milhões de veículos e registra cerca de 12,5 mil mortes no trânsito a cada ano, segundo dados da Organização Mundial de Saúde.

São comuns os casos de turistas acidentados, pois é popular o aluguel de vespas e motocicletas para pessoas sem experiência. Além disso, ruas superlotadas com má sinalização e a presença de tuk-tuks, os triciclos coletivos, aumentam os riscos.

Tragicamente, Peter Root comentou em seu blog dias antes de morrer que estava satisfeito com o trânsito na Tailândia, pois era menos barulhento que nas nações vizinhas. "Bom estar em um país onde há menos ação de buzinas", escreveu ele.



CARTAS

Tragédia de Todos

“Assino em baixo de tudo o que foi dito pelo presidente do MONATRAN. Não consigo entender porque a morte de alguns choca tanto o país, mobiliza, comove e revolta... enquanto milhares de outras mortes ficam deixadas de lado, servindo apenas como um número a mais nas estatísticas. A realidade do nosso trânsito é aterrorizante. Imagine só se 260 boates lotadas pegassem fogo por ano (que é o equivalente ao número de mortes no trânsito), tenho certeza de que muitos pais não deixariam mais seus filhos frequentarem esses lugares, ou iriam junto para conferir a segurança. No entanto, muitos pais não se intimidam ao emprestar a chave do carro para um jovem que ainda não tem habilitação e não educam, nem ao menos dão o bom exemplo de se abster de beber antes de pegar no volante. Um verdadeiro contrassenso.”

Luciana Ossuna – Campo Grande/MS

Bons exemplos

“Gostei de ver os bons exemplos das atrizes Juliana Knust e Nívea Stelmann! Soprando o bafômetro sem medo. Como diz o velho ditado: ‘Quem não deve, não teme’. Também não teria receio de fazer o teste, pois não preciso ingerir

álcool para me divertir. Assim, estaria sempre preparada. Que mais pessoas influentes possam dar bons exemplos!”

Vânia Katuff – São Paulo/SP

Lei Seca

“Acredito que o Contran poderia ter apertado um pouquinho mais esta nova Lei Seca. No final das contas, continua sobrando margem para os irresponsáveis de plantão questionarem na justiça sua condição. Espero que, pelo menos, o aumento do valor da multa aumente a ‘consciência’ de alguns.”

Carlos Fleming – Rio de Janeiro/RJ

“Nova” Lei Seca

“Quero parabenizar o delegado Dr. Ildo Rosa, que sempre nos brinda com seus brilhantes artigos, que tanto nos move a refletir e fazer uma releitura do tempo atual em que vivemos. Aprecio muito seu estilo ponderado, mas ainda assim otimista, de ver os fatos. Entretanto, como bem observou o conselheiro do Monatran, é de suma importância que, ao mesmo tempo que são ativados os meios preventivos de controle social, é essencial que se consiga sensibilizar a população a partir de novos padrões culturais e seu relacionamento com todos os meios da mobilidade.”

Marcos Augusto Torres – Florianópolis/SC

Crime doloso

“Espero que a decisão da 3ª Turma do TRF da 1ª Região, que considerou que falar ao celular dirigindo é indício de crime doloso, se torne um entendimento unânime em todos os tribunais. Afinal, essa prática cada dia mais comum tem provocado graves acidentes e ceifado muitas vidas inocentes no nosso trânsito de cada dia. Quem sabe, com o endurecimento do entendimento da Lei, os motoristas não passem a ter mais responsabilidade?”

Lucas Mendes – Palhoça/SC

A culpa é de todos nós!

“Direto e certo o artigo do grande intelectual José Roberto de Souza Dias. Também compartilho do sonho de que um dia toda essa mediocridade vai acabar e um dia todos seremos iguais perante os direitos, deveres e obrigações constitucionais. Porém, por enquanto, continuo me revoltando com aqueles que permanecem escondidos atrás dos cargos que hoje ocupam, se eximindo de suas responsabilidades. Todavia, como também faço parte dessa sociedade apática, que pouco faz para mudar essa realidade, condeno a mim mesmo e assumo: a culpa é minha também e, se olharmos bem, a culpa é de todos nós!”

Juliano Krauss – Joinville/SC

CET do Monatran

“Fico muito satisfeita por saber dos avanços rumo à concretização da construção do Centro de Excelência de Trânsito (CET) do Monatran. Aproveito a oportunidade para parabenizar seus dirigentes e afirmar que a sociedade brasileira aguarda ansiosamente pela realização desse projeto. Com certeza, a implantação deste CET será um marco na história do trânsito no país e, em especial, em Santa Catarina. Por isso, acredito que iniciativas como esta devem ser valorizadas e apoiadas por todos os seguimentos. Parabéns!”

Marna Pereira – São José/SC

Mauro Motorista

“Quero parabenizar a equipe responsável pela produção das tirinhas. Além da irretocável qualidade gráfica, as mensagens são muito criativas. A da última edição, por exemplo, retrata uma grande realidade do nosso trânsito. A cada semáforo, um novo número de circo e a coerção para entregarmos alguns trocados.”

Mélani Zimmermann – Jaraguá do Sul/SC



LEI SECA Triplicam prisões nas rodovias de SC

As prisões de motoristas que dirigem embriagados pelas rodovias federais de Santa Catarina mais do que triplicaram desde que a Lei Seca passou a ser mais rigorosa. Entre 21 de dezembro de 2012 e a meia-noite de 2 de março foram 244 casos, diante de 78 no mesmo período entre 2011 e 2012 aumento de 212,8%. O número de multas envolvendo motoristas embriagados também cresceu. Saltou de 295 para 443 no mesmo período.

Segundo o superintendente da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no Estado, inspetor Silvinei Vasques, os resultados são consequência de um ajuste no planejamento estratégico da PRF. A nova tática aumentou o foco na fiscalização para diminuir o número de mortes por acidentes. Os números provam uma alta de 357,8% em testes realizados pela PRF em SC. O percentual se refere aos 32,8 mil motoristas submetidos ao bafômetro de 21 de dezembro de 2012 até o último sábado e à comparação com os dados do mesmo período entre 2011/2012 (7,1 mil).

Santa Catarina também se destaca no percentual de prisões, porque nem todos que bebem e dirigem vão para a cadeia. Isto ocorre a partir de 0,3 miligramas de álcool por litro de sangue. No Estado, 55% dos infratores flagrados estavam nesta situação, enquanto a média nacional é de 42%.

O dado significa que em SC é maior a quantidade de motoristas que precisam responder processo criminal e têm que pagar fiança. Quando é encontrada uma quantidade de álcool abaixo deste patamar, a punição é uma multa de R\$ 1,9 mil e processo administrativo para perda da habilitação.

Carteirada falhou

Sobrinho de ex-ministro é flagrado embriagado na direção de uma Mercedes-Benz, tenta enganar a PM trocando de lugar com passageiro e, para escapar, fala do tio importante. Acusado acabou preso.



André Luiz Falcão Habibe

O fato de ser sobrinho do ex-ministro da Justiça Armando Falcão de nada adiantou para o brasiliense André Luiz Falcão Habibe, 45 anos, preso no dia 17 de fevereiro, ao dirigir embriagado o seu Mercedes-Benz. Ele tentou intimidar uma dupla de policiais militares que o abordaram, dizendo

ser parente de um ministro poderoso.

Pouco antes das 7h, a sargento Glaucinéa e o soldado Couto, do Batalhão de Polícia de Trânsito, que ocupavam uma viatura Chevrolet Blazer, notaram que na Avenida Amazonas, quase esquina de Santa Catarina, a Mercedes-Benz, placa JHV-9676, de Brasília, seguia pela via em ziguezague, com dois ocupantes. Eles lançaram a ocorrência na rede de rádio pedindo reforço para a abordagem. Dois quarteirões à frente, os militares viram o carro parado, com o motorista e o passageiro Adilson Wendling Filho, 48 anos, também de Brasília, trocando de lugar.

Na abordagem, os policiais notaram que André Luiz apresentava – conforme anotado no boletim de ocorrência – “hálito etílico, fala desconexa e andar cambaleante.” Ele aceitou fazer o teste do etilômetro, que apresentou 1,31 miligramas de álcool por litro de ar expelido, o que é quatro vezes mais do que permitido antes da nova lei de dezembro, que implantou a tolerância zero. Seu acompanhante Adilson

Wendling, que se apresentou como segurança e motorista de André, fez o mesmo teste e deu negativo para ingestão de álcool.

Segundo ele, os dois saíram de Brasília (DF) na noite de sábado e seguiam para o Rio de Janeiro. Eles pararam em BH para que André visitasse uma tia. Levado para o Detran, André Luiz acabou autuado em flagrante pela delegada Rosângela Tulher por crime de trânsito (dirigir embriagado, artigo 306, do Código de Trânsito Brasileiro). Além de perder a **carteira de habilitação**, ele teve o carro apreendido e foi multado em R\$ 1.915. A delegada estipulou ainda uma fiança R\$ 7 mil para que ele seja libertado.

A delegada levantou que André, que se apresentou como empresário do ramo de comércio de automóveis, tem ficha na polícia por dois crimes cometidos em 1998, um por estelionato e outro por furto. O acusado disse que o de estelionato foi por causa de cheques sem fundos e que desconhece o por furto. Os processos ainda correm na Justiça de Brasília.

ESPAÇO LIVRE

Luiz Flávio Gomes *



Mortes no trânsito: Europa diminui 5% ao ano, Brasil cresce 4%

A taxa brasileira de mortes por 100 mil veículos é 4,9 vezes maior que a europeia! E o trânsito brasileiro mata 24% mais pessoas em número absoluto que a União Europeia, mesmo possuindo uma frota 4 vezes menor.

Enquanto a mortandade no trânsito no Brasil só cresce, atingindo uma taxa média anual de crescimento no número de mortes de 4,06% ao ano na última década (2001/2010), na União Europeia ela só diminui, chegando a uma taxa média de diminuição de 5% entre 2000 e 2009.

Há duas décadas a União Europeia estabeleceu uma Política Pública voltada exclusivamente para a Segurança Viária, com o intuito de reduzir drasticamente seu número de mortes da década de 90

(75.400) em 50% e conseguiu! (em 2009 o número de mortes de toda a União Europeia chegou a 32.787).

Se o ritmo de **crescimento** de mortes no trânsito brasileiro se mantiver **estável** nos próximos 50 anos (ou seja, continuar crescendo 4,06% ao ano), podemos projetar que o total de vítimas fatais **saltar**á para 313.708 no ano de 2060, totalizando um aumento de **982%** em relação ao ano 2000.

Já se o ritmo de **redução** de mortes no trânsito europeu se mantiver **estável** nos próximos 50 anos (ou seja, continuar caindo 5% ao ano), podemos projetar que o total de vítimas fatais **cairá** para aproximadamente **2.500** por ano em 2060, totalizando uma redução de **95%** em relação a 2000 (Acompanhe os cálculos dessa projeção em nosso Delitômetro).

Tanta discrepância serve para demonstrar como políticas de prevenção, maiores investimentos em

segurança e educação no trânsito bem como em campanhas de conscientização trouxeram resultados fantásticos na União Europeia (todo um continente), enquanto nossa velha e arcaica maneira de lidar com esse grave problema (novas leis e mais sanções penais e administrativas) só tem contribuído para piorar o cenário de morticínio no trânsito brasileiro. É chegada a hora, portanto, de deixarmos para trás velhas práticas e passarmos a investir com seriedade na fórmula **EEFPP (educação, engenharia, fiscalização, prevenção e punição adequada)**.

* LUIZ FLÁVIO GOMES, jurista e diretor-presidente do Instituto Avante Brasil. Estou no professorlfg.com.br*

* Colaborou: Mariana Cury Bunduky – Advogada, pós graduanda em Direito Penal e Processual Penal e Pesquisadora do Instituto Avante Brasil.

O perigo de deixar crianças sozinhas no carro

Não importa se por dez minutos ou duas horas, essa atitude pode ser fatal

Segundo o NHTSA, órgão americano de segurança, a temperatura dentro de um carro pode subir 20 graus em apenas 10 minutos. 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°.

A insolação acontece quando o organismo perde a capacidade de regular sua temperatura interna, parando de transpirar. Os sintomas são perda de consciência, falta de ar, desmaios, vertigens, extremidades arroxeadas, fortes dores de cabeça e delírios.

As estatísticas são difíceis



no Brasil, mas desde 1998, mais de 500 crianças em todos os EUA morreram de hipertermia, quando desacompanhado em um veículo. Mais da metade destas mortes ocorreu porque o responsável esqueceu que a criança estava no carro ou caminhão.

Trânsito - Além do perigo de insolação, crianças sozinhas no carro podem representar uma ameaça para a segurança do trânsito. “As crianças tendem a querer imitar o pai e a mãe, movendo o volante, o câmbio, e por

um descuido podem dar partida no veículo ou até mesmo soltar o freio de mão, o que pode causar um acidente”, afirma Elaine Sizilo, especialista em trânsito e consultora do Portal.

O cuidado principal, nesses casos, é não deixar o pequeno sozinho no veículo. “Não existe hipótese nenhuma que justifique essa negligência. A única forma de evitar uma tragédia é não deixá-lo sozinho no carro”, diz Elaine.

Crime- A especialista

lembra ainda que o artigo 133 do Código Penal prevê que “abandonar pessoa que está sob seu cuidado, guarda, vigilância ou autoridade, e, por qualquer motivo, é incapaz de defender-se dos riscos resultantes do abandono” caracteriza crime de abandono de incapaz.

Neste artigo, ainda segundo Sizilo, o Código Penal não defende apenas crianças, mas idosos ou quaisquer pessoas que estejam desprovidas de consciência e não possam responder por seus atos.

ESTRADAS | PONTES | VIADUTOS | PORTOS | AEROPORTOS

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

www.empresasconcremat.com.br


CONCREJATO
obras especiais