

LEGENDAS:

Fotos e legendas:

CapaPorto.jpg –Para conduzir uma embarcação é indispensável a habilitação

Capa Marcio.jpg – Sem dificuldades para circular no mar

Capa João Ricardo.jpg – João acredita que mar não é como asfalto, é muito mais perigoso

Trânsito

Navegar é preciso

Cuidados para transitar na água são semelhantes ao da via terrestre, inclusive em relação à documentação

Por Vanussa Popovicz

Com o Verão é comum encontrar lanchas, jet skis, banana boat e outras embarcações navegando próximo à costa e invadindo o espaço dos banhistas. Para a segurança de todos, embarcações menores e barcos de pescas devem respeitar o limite mínimo de distância de navegação de uma milha e meia da costa (uma milha corresponde a 1.852 metros).

Ao contrário dos veículos terrestres, as embarcações não são divididas por tamanho, mas sim por categoria. Elas devem respeitar regras de segurança, possuírem equipamentos obrigatórios e documentações conforme a categoria em que se enquadram. Para trocar de categoria

basta o proprietário levar a embarcação à Capitania dos Portos para vistoria e, com a aprovação, dar entrada no requerimento do novo documento.

As embarcações, assim como os veículos, também pagam impostos. A documentação deve ser renovada a cada cinco anos. Para conduzir um barco é indispensável ser habilitado. Existem três categorias de habilitação, a de Arraias Amador, que dá a permissão de conduzir a embarcação por até uma milha e meia da costa, a de Mestre Amador, que permite navegação de até 20 milhas da costa e o transporte de passageiros. A última e maior categoria é a de Capitão Amador, que dá o poder de realizar viagens transnacionais. O limite máximo de navegação nacional é de 200 milhas da costa marítima.

As habilitações para pilotar embarcações valem por dez anos e são renovadas com um exame médico. No Paraná, a prova para obter a habilitação de Arrais Amador e Mestre Amador é aplicada pela Capitania dos Portos de Paranaguá. A prova de Capitão Amador é feita apenas uma ou duas vezes por ano, elaborada e corrigida pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro. “Nesse caso a Capitania dos Portos é responsável apenas pela aplicação da prova”, explica o comandante da Capitania dos Portos, capitão-de-corveta Avelino de Freitas.

No caso dos pescadores, para obter a licença para navegar é necessário apenas um registro na Marinha local. Essa licença dá direito inclusive ao registro do Ministério do Trabalho.

Os documentos da embarcação, assim como a habilitação, são obrigatórios. Quem for pego navegando fora das normas de segurança ou sem algum dos documentos de porte obrigatório tem a embarcação apreendida e é autuado com base na LESTA (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário). Esta lei foi regulamentada pela Marinha, que para isso criou 22 NORMAM (Normas da Autoridade

Marítima). “É fundamental que a pessoa responsável por conduzir a embarcação conheça a NORMAM em que seu barco está habilitado”, aconselha Freitas.

As infrações são estabelecidas conforme a gravidade do acontecimento, e não pelo fato ocorrido, como é nas vias terrestres. “Se uma embarcação for pega com excesso de passageiros e falta de equipamentos obrigatórios de segurança, como salva-vidas, é uma infração gravíssima, que pode se agravar ainda mais, caso o piloto da embarcação não possua ou não esteja portando a habilitação ou outro documento da embarcação exigida como porte obrigatório”, conta o comandante Avelino. É com base nesse exemplo que o valor da multa é estipulado, sempre seguindo o que diz a lei.

Caso esteja fora das normas, a embarcação pode ser apreendida até a regulamentação. A pessoa autuada tem até 15 dias depois da autuação para entrar com recurso. Caso o recurso seja negado, ou inexistente, e o proprietário não pague a multa, ele fica impedido de tramitar e concluir serviços e documentos na Capitania dos Portos. Num prazo de 90 dias, a embarcação deve ser regularizada e retirada da Capitania, ela poderá ir a leilão e incorporada aos bens da União, conforme o artigo 17 da LESTA.

Cuidados com os banhistas

Em época de temporada, muitos banhistas costumam se divertir em bananas boats. “Para as bananas boats entrarem na água, deve ser estendido dois cordões com bóias que vão servir como corredor de segurança. Esses cordões devem ter uma raia de 30 metros de largura por 50 metros de extensão, fixados por um peso no fundo do mar”, explica o comandante Avelino de Freitas.

Para pilotar esse tipo de embarcação é necessário ter habilitação na categoria Mestre Amador ou superior. “A lancha que puxa a banana deve conter dois aquaviários, um

para pilotar e outro para prestar a atenção nos passageiros”, conta o comandante Avelino de Freitas. É importante também que o motor tenha protetor de hélice para evitar maiores acidentes. De acordo com a Capitania dos Portos, a manobra de virar repentinamente a embarcação está completamente proibida, uma vez que a lancha pode atropelar algum passageiro durante a manobra.

Outros cuidados necessários são em relação às embarcações de Ferry Boat, que atravessam as praias de Caiobá e Guaratuba, no Litoral paranaense. “É necessário respeitar as normas de segurança, como a de não ficar dentro dos veículos e permanecer na área destinada a pedestres para maior segurança”, diz Freitas.

Há também a travessia para a Ilha do Mel, um dos mais conhecidos e visitados pontos turísticos do Litoral paranaense. A Capitania dos Portos do Paraná está com grandes dificuldades em relação à circulação de embarcações ilegais no local. “Há pessoas fazendo a travessia de forma irregular, com barcos conhecidos como voadeiras, que é de alumínio, com as laterais baixas, próprios para navegação em rios de água doce e calma. Essas embarcações não possuem autorização para realizar esse tipo de serviço e nem para navegar no mar, por isso as pessoas não devem utilizar essa forma de transporte. Ele pode ser mais barato, mas põe a vida dos tripulantes em risco”, conta Freitas.

Como a travessia para a Ilha do Mel é por uma baía muito próxima ao mar aberto, a chance das suas águas sofrerem as conseqüências das alterações em alto mar é grande. Por isso, as embarcações devem ser apropriadas e cadastradas na Capitania dos Portos. Os responsáveis devem respeitar os limites de passageiros e os quesitos de segurança. Caso exista alguma irregularidade nos equipamentos de segurança ou superlotação, os passageiros podem denunciar a embarcação ligando para a

Capitania dos Portos. O telefone sempre fica destacado na própria embarcação.

Outra prática comum nas águas do Litoral paranaense é o tráfego de jet skis. “Para pilotar qualquer espécie de embarcação com motor é necessário possuir habilitação”, destaca Freitas. É importante também que o condutor do jet skis respeite os limites de navegação, que é de, no mínimo, 20 milhas da costa, para não atingir nenhum banhista.

BOX:

Água X Estradas

Fernando Pessoa lembra aos de alma lusitana que “navegar é preciso, viver não é preciso”. Portanto, transitar na água exige mais atenção e cuidado, uma vez que não existem vias e nem sinalização. Muitas embarcações são equipadas com Sistema de Posicionamento Global (GPS), que indica o lugar exato da navegação e a rota. Alguns barcos são equipados também com sensores, que avisam quando outra embarcação se aproxima, facilitando o desvio.

A dificuldade em transitar na água varia de acordo com a experiência de cada um. Para Márcio Guido Ramos, pescador, pilotar um barco é mais fácil que dirigir um carro. “Pilotar um barco é mais fácil porque você tem mais tempo para desviar de outras embarcações, já dirigir um carro é diferente, um reflexo errado é o que basta para ocasionar um acidente; tudo acontece mais rápido”, acredita.

O advogado João Ricardo Cunha de Almeida, proprietário de uma embarcação particular, pensa diferente de Ramos. “Mar não é como asfalto. Todos os dias há problemas de maré, de onda e de vento. Na terra, o equipamento possui sinalizador, freio, ao contrário das embarcações, sem contar que elas não obedecem quando se corta o trabalho do motor; o barco continua com o mesmo ritmo, não há como parar. Existem também algumas manobras perigosas, que às vezes são necessárias, por

causa de outras embarcações que surgem no caminho”, conta.

A dica para evitar acidentes no mar é respeitar as regras de navegação e portar os equipamentos obrigatórios de segurança. Antes de sair com a embarcação, é essencial realizar uma revisão no motor e em todos os equipamentos do barco para se ter certeza de que tudo está em ordem. Trafegar no mar é quase como andar em uma via terrestre, portanto, todo cuidado é pouco. Informações detalhadas sobre documentação e embarcações podem ser acessadas no site da Capitania: www.mar.mil.br/cppr/.

Foto Moto.jpg

Legenda: Motos que transportam cargas têm que ter equipamentos que garantam segurança

Legislação

Transporte de cargas em motocicletas

Nova resolução do Contran permite que a carga seja transportada em equipamentos abertos e fechados

Por Marcela Rebelo

Brasília - Foi publicada no *Diário Oficial da União* a resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que estabelece requisitos de segurança para transporte remunerado de cargas por motocicleta e motoneta. A resolução entra em vigor em seis meses a partir da data de publicação, 30 de janeiro.

Segundo a resolução, os veículos poderão instalar dispositivos para transporte de cargas, desde que respeitadas as dimensões máximas fixadas pelo Contran e as especificações dos fabricantes dos veículos.

A carga poderá ser transportada em equipamentos fechados, os chamados baús, que devem ter largura máxima de 60 centímetros e comprimento que não exceda a extremidade traseira da motocicleta. A altura não pode exceder 70 centímetros de sua base central, medida a partir do assento do veículo.

A resolução permite que a carga seja transportada em equipamentos de tipo aberto, as grelhas. As dimensões do volume transportado devem ser as mesmas dos baús: largura de 60 centímetros e comprimento que não

exceda a extremidade traseira do veículo. Além disso, a carga acomodada não poderá ultrapassar 40 centímetros de sua base central, medida a partir do assento da motocicleta.

Também se admite a utilização de bolsas ou caixas laterais, desde que a largura não exceda as dimensões máximas do veículo, medidas entre a extremidade do guidão ou alavancas de freio à embreagem.

O Contran estabelece ainda outras regras, como a utilização de faixas refletivas nos baús para favorecer a visualização do veículo à noite. O condutor da motocicleta e da motoneta também deve vestir coletes com elementos fluorescentes para favorecer a visualização.

Além disso, quando o dispositivo de carga ocupar parcialmente o assento do veículo, não será permitido o transporte de passageiro. O condutor também deve permanecer visível aos condutores dos demais veículos em circulação na via. (Agência Brasil).

Sinalização.jpg

Legenda: Nova placa de sinalização feita de plástico e alumínio

Sinalização

Atenção para o diferente

Foz do Iguaçu testa nova placa de sinalização que, segundo inventor, proporciona melhor visibilidade

É comum que as condições externas ao veículo dificultem a visibilidade das placas de trânsito, principalmente quando ocorrem variações climáticas e de luminosidade. Pensando em acabar com parte deste problema e diminuir os acidentes de trânsito, Antonio Clovis Barbosa, 60 anos, inventou uma nova placa de sinalização que está sendo implantada em sua cidade, Foz do Iguaçu. A placa é feita de plástico com alumínio perfurado e, conforme o movimento provocado pelo vento e a posição do Sol, os sinais são refletidos como se fossem luzes coloridas em um painel eletrônico.

A placa foi instalada pela primeira vez no ano passado, em um dos principais pontos críticos da cidade. De acordo com o diretor de trânsito e sistema viário da Foztrans, Ali Hussein Safadi, os acidentes foram reduzidos em cerca de 20% no local. “Ela tem uma visibilidade interessante. Durante a noite, sua capacidade de reflexão é maior em comparação as placas comuns e isso traz maior segurança para os motoristas, que aprovaram a nova medida”, afirma.

Feita com materiais reciclados, o custo do suporte da placa de sinalização é relativamente baixo. Por enquanto só

foram feitas placas de regulamentação e advertência. “Temos a idéia de implantar a nova sinalização em outros pontos, mas para isso estamos aguardando a resposta de uma carta que enviamos ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) para maiores esclarecimentos”, conta Safadi.

A Resolução 160/04 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) define as regras para implantar a sinalização, assim como o tamanho e a cor das placas. Para instalar o dispositivo de sinalização, Barbosa teve que respeitar as regras do Contran e, de acordo com ele, nada na legislação o impediu de seguir em frente com seu projeto.

Barboza explica que a idéia da placa surgiu, a princípio, com o intuito comercial, mas depois ele verificou que salvar vidas no trânsito era muito mais valioso. “Para mim, foi uma surpresa gratificante quando se provou que meu invento poderia auxiliar a diminuir os acidentes de trânsito. Uma vida salva já terá valido todos os anos de investimento nesse projeto”, afirma.

Entrevista – Benny.jpg

LEGENDA: Benny Camlot, médico perito do Detran/PR

Entrevista

Muito além de um exame de vista

Exame médico é pré-requisito para determinar se a pessoa está apta a dirigir

Sempre que um condutor comparece no Detran para solicitar a primeira habilitação, ou até mesmo renovar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ele deve obrigatoriamente passar pelo exame de aptidão física e mental (exame médico), que é o primeiro passo para saber se o candidato está apto a dirigir. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) desenvolveu, através da Resolução 80/98, procedimentos médicos para os candidatos a habilitação – especificações dos exames, os procedimentos a serem adotados conforme a avaliação e, no caso de portadores de necessidades especiais, os tipos de adaptações que podem ser feitas no veículo.

Boa parte das pessoas não ignora a importância deste exame. Nos casos de candidatos portadores de necessidades especiais, que devem passar por Exame Médico Especial, o Detran/PR procura orientá-los para que o exame seja encarado como um requisito de garantia de segurança e não apenas como um meio de se conseguir isenção de impostos e outros benefícios previstos em lei.

Benny Camlot é médico perito do Detran do Paraná há 27 anos, um dos precursores na padronização do atendimento médico no órgão e, atualmente, é responsável pelo Exame Médico Especial. Para ele, é muito importante que as pessoas tenham consciência da importância do exame

médico e que seja desmistificada a idéia de que o exame médico do Detran é apenas exame de vista.

O que é o Exame Médico Especial?

Benny Camlot – No Exame Médico Especial constará a necessidade ou não de adaptação do veículo e se o condutor precisará de restrição de categoria. Os portadores de necessidades especiais têm o direito estabelecido pela legislação de fazer o Exame Médico Especial, mas nem todos precisam efetuar adaptações em seus veículos.

Quem deve passar pelo exame?

Camlot – No momento da primeira habilitação ou da renovação, o portador de necessidades especiais comparece ao Detran para fazer o exame de aptidão física e psicológica. O médico que o examinar irá encaminhá-lo para o exame médico especial. Em alguns casos, o portador vai direto para o exame médico especial. Geralmente são pessoas que sofreram amputação, ou que ficaram com alguma seqüela decorrente de acidentes.

Qual o principal critério utilizado na avaliação do Exame Médico Especial?

Camlot –A avaliação do Exame Médico Especial é baseada por um critério muito importante. O portador de necessidades especiais tem que ter as mesmas chances de evitar um acidente que um não portador tem.

Quais os projetos que a Divisão Médica e Psicológica do Detran do Paraná tem para melhorar o atendimento aos portadores de necessidades especiais?

Camlot – Dentre as novidades da Divisão Médica e Psicológica está a criação do protocolo para portadores da doença de Parkinson – doença degenerativa do sistema nervoso central, lentamente progressiva, idiopática (sem causa conhecida), raramente acontecendo antes dos 50 anos, comprometendo ambos os sexos igualmente. Neste caso, a principal dúvida dos médicos refere-se aos medicamentos que os portadores desta doença tomam. Os medicamentos diminuem os reflexos de quem os usam? Pelo protocolo, por meio de um formulário preenchido e assinado pelo médico, é que saberemos se o candidato poderá ou não dirigir. Então será feito o Exame Médico Especial normalmente, para medir a força e avaliar a necessidade de adaptação do veículo. Futuramente, temos a intenção de ter um neurologista disponível para o Detran para emitirmos laudos ainda mais seguros.

Quais as principais dificuldades que o médico perito do Detran encontra na hora de realizar um exame?

Camlot – Algumas pessoas não estão conscientes da importância do exame médico. O exame de aptidão física e mental é o primeiro passo para determinar se a pessoa está realmente apta a dirigir, no entanto, o exame médico do Detran é popular e vulgarmente conhecido como “exame de vista”. As pessoas ignoram que a medicina de tráfego é preventiva e que muitas vezes, quando um médico atesta que determinado candidato não é apto a dirigir, ele está salvando a vida do candidato e de terceiros.

Quer dizer que nem sempre as pessoas aceitam o diagnóstico do perito?

Camlot – Grande parte dos candidatos que passam pelo Exame Médico Especial pensa apenas em dirigir. São

poucos os que se preocupam com a segurança, que perguntam como seria a melhor forma para dirigir em segurança. Muitos ainda pensam em isenção de impostos, direito que eles possuem garantido por lei, mas que não depende de critérios do Detran. O que o médico perito do Detran faz é examinar e emitir um laudo informando se o portador tem a possibilidade de dirigir e se ele precisa de adaptação no veículo ou restrição de categoria. Os critérios para a isenção dos impostos são determinados pela Secretaria da Fazenda, que é o agente coletor. Às vezes, quando não conseguem essa isenção, eles acabam culpando o perito do Detran por não ter emitido o laudo conforme queriam.

A maioria dos motoristas não se preocupa com segurança?

Camlot – Parte da população subestima o trânsito. Sempre defendi que a Educação para o Trânsito tem que estar no currículo escolar. Acredito que somente desta forma o trânsito deixaria de ser tão competitivo e as pessoas se respeitariam mais.

Quais são os diferenciais da Divisão Médica e Psicológica do Detran do Paraná?

Camlot – O Detran paranaense é um dos pioneiros em Medicina de Tráfego. A primeira adaptação de veículo foi padronizada no Paraná, em 1983. Mesmo assim, falta-nos a efetivação de muitos projetos para que a legislação possa ser cumprida adequadamente. O Exame Médico Especial é realizado em Curitiba e em Londrina e, por ano, o Detran realiza de 1,2 a 1,3 mil exames médicos especiais. O Detran já adquiriu um novo equipamento para a realização dos

exames. Esse equipamento é computadorizado e permite medir a força do candidato de forma exata e precisa.

Os portadores de necessidades especiais têm condições de dirigir de forma segura; os riscos deles se envolverem em um acidente não são maiores?

Camlot – Eles são bem mais cuidadosos e se envolvem bem menos em acidentes do que os que não possuem necessidades especiais, pois dirigem na defensiva e se preocupam mais com a segurança. (**JB**).

Gente-flávio.jpg

LEGENDA: Flávio Augusto Plantes durante avaliação

Gente

Com muita calma

Flávio Augusto Plantes é examinador prático e usa da paciência e do bom humor para lidar com candidatos

Paciência e bom humor são as virtudes do funcionário estatutário Flávio Augusto Plantes, 37 anos. Ele realiza em média 30 exames por dia e, conseqüentemente, lida com o estresse dos candidatos a todo o momento. Para contornar essa situação, Plantes apela para o humor. “Tem que ter um perfil brincalhão para agüentar o estresse. O legal é que meus amigos também fazem muitas brincadeiras, mas com muito respeito ao candidato”, explica.

Uma das maiores dificuldades para Plantes é fazer exames para categorias D e E. “Esses candidatos geralmente chegam ao Detran porque estão buscando um novo emprego. Fazer com que eles aceitem um não é muito mais difícil. Eles já estão enquadrados numa categoria de habilitação e, portanto, sabem dirigir”, analisa o examinador.

A atitude dos candidatos surpreende Plantes. “Uma vez uma senhora disse que eu era um anjinho de olhos azuis que Deus tinha enviado para fazer o exame dela. Durante a prova, ela bateu no protótipo e reprovou na baliza. Quando dei a notícia, a expressão da sorridente senhora se

transformou e ela deve ter mudado de opinião rapidamente: de anjinho para capetinha em poucos segundos”, lembra.

A ética no trânsito está presente tanto no dia-a-dia profissional quanto na vida pessoal de Plantes. “Não adianta cobrar uma conduta dos candidatos e fora daqui fazer errado. Por isso, costumo observar todas as regras de trânsito que cobro dos candidatos, principalmente o respeito, que está faltando muito no nosso trânsito”, afirma.

Para melhorar sua qualidade de trabalho e expandir suas oportunidades, Plantes se formou em Gestão de Trânsito e Transporte e está fazendo pós-graduação em Gestão de Assuntos Públicos. “Pretendo dar cursos de reciclagem e é para isso que estou me preparando”, conta.

Tizzot_01.jpg

Legenda:

Rogério Tizzot: motoristas não podem ser totalmente responsabilizados pelos acidentes

Transportes

Acidentes nas estradas

País gasta R\$ 22 bilhões por ano com a perda de carga de caminhões, equipamentos e o custo com mortos e feridos

Por Priscilla Mazonotti

Brasília - Os acidentes nas estradas custam, anualmente, entre R\$ 22 bilhões e R\$ 23 bilhões para o país, segundo informou o secretário de Política Nacional de Transportes, José Augusto Valente. Entre os custos, estão a perda de carga de caminhões, a perda de equipamentos e o custo com mortos e feridos.

Para discutir os problemas nas estradas brasileiras e debater formas de reduzir o número de acidentes, o Ministério dos Transportes realizou o 1º Seminário sobre Segurança nas Rodovias.

José Valente lembrou que todos os anos morrem dez mil pessoas apenas nas rodovias federais. Segundo ele, o seminário deve dar elementos para a criação de uma Política Nacional de Segurança de Trânsito que vai atuar, basicamente, em três áreas: educação, melhorias operacionais e repressão e controle. Serão elaboradas ações que vão desde a inserção de noções de trânsito no ensino fundamental, para formar o futuro condutor, e o

aumento do rigor nas auto-escolas até a melhoria da sinalização nas rodovias.

Um aspecto importante que fará parte da Política Nacional de Segurança de Trânsito será a formação dos motoristas de caminhão, inclusive com o combate ao alcoolismo e ao excesso de peso nas carrocerias. Valente informou que haverá uma proposta para aquisição de simuladores de trânsito, “para que eles possam garantir a formação permanente de caminhoneiros e de empresas de transporte”.

Entretanto, ressaltou o presidente do Fórum de Secretários Estaduais de Transportes, Rogério Tizzot, os motoristas não podem ser totalmente responsabilizados pelos acidentes. Segundo ele, o principal problema é a falta manutenção nas estradas. “É claro que os motoristas brasileiros ainda não estão devidamente condicionados a respeitar a sinalização existente, mas não podemos também deixar de constatar a realidade de que nossas estradas não estão boas e precisam de recuperação, de investimentos”, disse.

“Um motorista que dirige numa estrada em ótimas condições tem muito mais capacidade de evitar acidentes - e o motorista que dirige numa rodovia esburacada, com falta de sinalização, já está sob uma tensão adicional. Essa viagem para ele é muito mais pesada, e nós entendemos que isso contribui, e muito para o número de acidentes que acontecem”, afirmou. (ABr).

CarlosStrass1.jpg

Legenda: Duplicação da Carlos Strass, em Londrina

Paraná luta contra o pedágio

Obras rodoviárias vão ter mais R\$ 170 milhões do Detran/PR

O governador Roberto Requião anunciou que pelo menos a metade da arrecadação do Departamento de Trânsito do Paraná (Detran/PR) em 2007 será repassada para o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) para a manutenção das rodovias. O Detran/PR tem arrecadação prevista em R\$ 340 milhões para este ano, o que significa um investimento de perto de R\$ 170 milhões em obras rodoviárias.

Entre 2003 e 2006, o Detran investiu cerca de R\$ 350 milhões nas obras de recuperação das estradas paranaenses. “O valor é maior do que foi repassado pelo governo federal através da Cide, o imposto sobre os combustíveis”, destacou Requião. “É mais uma demonstração de que não há necessidade do pedágio. O que é arrecadado com o IPVA e com a Cide é suficiente para manter todas as rodovias paranaenses”, completou.

Estradas federais – Quanto a possível implantação de pedágio em rodovias federais que cortam o Estado, o governador Roberto Requião disse que o Paraná pode participar da licitação. “Caso o governo federal insistir na colocação de pedágio nas estradas do Paraná, o governo do Estado vai se habilitar a estas concessões”, declarou o governador.

A manifestação do governador ocorreu depois do anúncio feito pelo governo federal de que a União vai manter, porém com uma nova modelagem, o processo de concessões de sete trechos de rodovias federais no País – três das quais no Paraná. A ministra Dilma Roussef já havia anunciado em sua visita ao governador do Paraná que as concessões das rodovias seriam revisadas pelo governo federal com o objetivo de garantir o menor preço para o novo modelo de pedágio no País.

O Paraná tem 27 praças das concessionárias que resultam numa arrecadação superior a R\$ 735 milhões em 2006, segundo estudo do DER, menos de 30% deste total foi revertido na manutenção das estradas.

Gestão – O governador destacou ainda o exemplo do Detran-PR que, por meio do IPVA (Imposto sobre circulação de Veículos Automotores), vem contribuindo para a manutenção das estradas do Estado. Entre 2003 e 2006, o governo recuperou mais de cinco mil quilômetros de rodovias, a maioria localizada em pontos estratégicos no interior. “Lembro a vocês que o Detran era deficitário, vivia no vermelho. A única coisa que mudou não foi nem a gestão, foi a seriedade da gestão”, afirmou o governador.

NOTAS E CARTAS

Notas

Foto: Op.Verão.JPG

Operação Viva o Verão

O Detran/PR relaiza nesta temporada de praias as atividades educativas da Operação Viva o Verão 2006/2007. A operação foi realizada com blitzes nas saídas de Curitiba para o litoral do Paraná e de Santa Catarina. Com atividades no litoral que estavam previstas até o final do Carnaval, equipes do Detran percorrem as areias de Guaratuba, Caiobá, Matinhos, Praia de Leste e Pontal do Paraná para conversar com os veranistas e distribuir folders educativos com brindes. Nas sextas e sábados à noite, quem for a bares e restaurantes será surpreendido por uma atividade teatral que aborda os perigos de dirigir depois de ingerir bebidas alcoólicas. As pessoas abordadas recebem um folder com orientações de trânsito e um porta-documentos. As crianças também receberão atenção especial. Nos finais de semana, as unidades do Detran Móvel promovem atividades educativas e durante o dia, os pedestres e motoristas são surpreendidos com o “Psiu!”. Em um carro personalizado, dois atores percorrem as principais ruas do Litoral para “puxar a orelha” de motoristas, ciclistas, motociclistas e pedestres flagrados desrespeitando as regras de trânsito. A abordagem é divertida e lúdica, usando técnicas teatrais para corrigir o mau comportamento no trânsito.

Detran/PR lança novo site

O Detran/PR oferece, em sua página na internet, todas as informações referentes aos procedimentos realizados pelo órgão e, desde o início do ano, o site está de cara nova. Além do novo layout, informações mais detalhadas deixaram a navegação pela página mais simples e rápida. O acesso ao site pode ser feito pelos endereços www.pr.gov.br/detran ou www.detran.pr.gov.br. “Quando o cidadão já tem o conhecimento prévio do que terá que fazer no Detran, ele diminui o tempo de espera. Desta forma o procedimento se torna mais ágil, tanto para o departamento quanto para quem o procura”, esclarece o coronel David Antônio Pancotti, diretor geral do Detran/PR..

Artigos na Revista Detrânsito

Quem é profissional ou acadêmico da área de trânsito poderá ter seus textos publicados na Detrânsito. A partir da próxima edição, a revista passa por uma reformulação. Com isso, teremos um espaço dedicado a artigos referentes a trânsito. Os artigos com estudos pertinentes ao tema serão analisados pelo editor da revista, editados e publicados após contato com o autor. Os textos devem ser enviados para o e-mail: detransito@pr.gov.br. Agradecemos a colaboração.

Cartas

“Apresento minhas congratulações à equipe da Detrânsito, pelas matérias educativas e informativas. Com a revista, tenho aprendido muito sobre trânsito. São matérias que ajudam os usuários das vias públicas a se educarem, tendo em mente seus deveres e obrigações.”

Luiz Carlos Antunes da Roza – Pérola D’Oeste/PR

“Temos uma emissora de Rádio AM e com a Detrânsito além de estarmos sempre atualizados quanto aos importantes e variados temas sobre trânsito, também podemos levá-los aos nossos ouvintes. Esperamos com isso, informar e conscientizar cada vez mais as pessoas, condutores ou pedestres.”

Marli – Rádio Integração – Corbélia/PR

“Gostaria de parabenizar toda a equipe do Detran/PR. A revista Detrânsito é muito boa. Sou instrutor de trânsito em um CFC e utilizo ela sempre para dar exemplos. Muitas vezes faço meu plano de aula com ela. Nota 10 para vocês.”

Djeison Castilho – Rio Negrinho – SC

Editorial

O pedágio e a Cide

O engenheiro Cloraldino Severo, ex-ministro do Transporte, apresentou estudo sobre as estradas pedagiadas no País. Para ele, não há necessidade de mais praças de pedágios no Brasil, aliás pedágio algum. Em seu estudo, Severo apurou que, de cada R\$ 1,00 cobrado nas praças de pedágio, somente R\$ 0,20, R\$ 0,30, R\$ 0,40 – quando muito – são usados na manutenção das estradas.

Estes números servem para reforçar os argumentos do Fórum Social Popular Contra o Pedágio, que quer o fim deste “imposto” nas estradas brasileiras. O Fórum lançou no final de janeiro, em Curitiba, uma campanha para coletar 1,5 milhão de assinaturas para o projeto de lei de iniciativa popular para sustar o atual processo de privatização das rodovias federais brasileiras.

Severo, que participou do fórum junto com entidades do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro defende a tese paranaense de que a Cide - contribuição sobre combustíveis - foi criada para cumprir esta finalidade. De acordo com Severo, em todos os países do mundo, a manutenção é feita através de contribuições sobre os combustíveis.

No Brasil tem a Cide, mas ela não é usada para esse fim.

Acir Mezzadri, coordenador do fórum no Paraná, sustenta que a malha rodovia brasileira tem milhares de quilômetros “que foram construídos com dinheiro público – dinheiro do povo que já paga seus impostos”. “Os brasileiros, no entanto, enfrentam uma estratégia comum dos privatistas: as estradas, sem manutenção, ficam intransitáveis e deterioradas. Dessa forma se justifica a implantação do

pedágio – um pedágio, diga-se, em estrada pública”, completa.

A proposta agora do Fórum é de percorrer os estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais para coletar as assinaturas ao projeto de lei.