

JORNAL A VOZ DO MOTOBÓY

Governador Geraldo Alckmin veta pela 2ª vez projeto de lei que proíbe garupa em motos

O SindimotoSP, profissionais do setor e motociclistas agradecem o Governador Alckmin pelo apoio e defesa das causas e necessidades de todos os motociclistas do Estado de São Paulo



Reunião realizada em 22 de dezembro de 2015, tratou novamente da lei que prejudicaria todos os motociclistas do estado. O Presidente Gil argumentou e provou que ela traria mais problemas do que soluções para o setor. Sugestão do Presidente foi mais policiamento nas ruas.

PL 71/2013 do deputado estadual Jooji Hato também previa uso de capacetes e coletes com número da placa, multa de R\$ 130 para cada infração cometida, além de pontuação na CNH a ser definida.

Página 4

Haddad quer cobrar estacionamento de moto

Página 2

Justiça paulista proíbe Prefeitura de pagar contas da CET com verba de multas de trânsito



Página 2

Taxa de desemprego no Brasil pode atingir 10% em 2016



Foto: divulgação

Página 6

DPVAT pode ser pago junto com o IPVA

Página 7



Cuidado redobrado em tempo de chuva

Página 6

Trânsito, fenômeno social e de saúde pública

Página 7

Calendário de vencimento do IPVA 2016 já está definido

Página 7



Haddad quer cobrar estacionamento de moto



Além de indicação específica no solo, bolsão teria placa especial para o setor

Bolsão de estacionamento para motociclistas profissionais com identificação específica é reivindicação do SindimotoSP. Prefeitura prometeu e não cumpriu.

A prefeitura de São Paulo, através da gestão do prefeito Fernando Haddad, quer introduzir cobrança do estacionamento nas vagas para motocicletas nas áreas denominadas Zona Azul, que estão disponíveis em vários pontos de grande circulação na cidade.

A cobrança de Zona Azul para motos pela prefeitura de São Paulo faz parte de um projeto de mudanças no sistema viário pela CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) e (Secretaria Municipal de Transportes), com o pagamento eletrônico do serviço. Atualmente, a tarifa da folha de Zona Azul na cidade de São Paulo custa R\$ 5.

SINDIMOTOSP DIZ NÃO E ESTUDA POSSIBILIDADE DE MANIFESTAÇÃO PARA SENSIBILIZAR O PREFEITO

Os motociclistas da capital estão abandonados pela administração petista, que não desenvolve políticas públicas para quem anda de moto na cidade. "Depois de retirar as motofaixas, desativar bolsões no centro para construção de ciclofaixas, que nem são utilizadas, agora, ele quer cobrar estacionamento. Isso é inadmissível", diz Gilberto Almeida dos Santos, o Gil, presidente do SindimotoSP, sindicato dos motoboys de São Paulo e região.

Gil reforça que o motociclista profissional precisa

dos estacionamentos gratuitos porque faz, em média, 20 entregas por dia e que se tiver de pagar pela vaga, como sobreviverá? O sindicalista ainda afirma que em 2014, a prefeitura decidiu criar bolsões específicos para motociclistas profissionais depois de grande manifestação pacífica que o SindimotoSP organizou para reivindicar a volta das motofaixas e dos bolsões, além de outras reivindicações. O prefeito criou um grupo de trabalho para discutir o assunto, prometeu melhorias para os motociclistas, porém, não concretizou nada.

Entretanto, na contramão de políticas públicas para motociclistas, Haddad aumentou em R\$ 300 milhões o subsídio repassado pela Prefeitura de São Paulo para os empresários que controlam a circulação de ônibus da capital. As empresas que operam a frota receberam, até novembro do ano passado, cerca de R\$ 2 bilhões dos cofres públicos municipais. O valor pago pela administração municipal é o maior da história da cidade. A previsão é que o subsídio seja maior ainda em 2016. "Enquanto volta sua atenção para os passageiros de coletivo, os motociclistas estão abandonados e ainda por cima, ele instala radares específicos para motos nas vias públicas e, agora, quer cobrar do motociclista estacionamento? Se ele insistir, vamos para à rua manifestar nossa insatisfação", alerta Gil.

Justiça paulista proíbe Prefeitura de pagar contas da CET com verba de multas de trânsito

O Ministério Público de São Paulo entrou com ação contra o município alegando que o dinheiro das multas de trânsito de São Paulo é usado para outros fins e fere legislação da cidade e do Código de Trânsito Brasileiro (CBT). As leis existentes obrigam que essa verba seja usada nas ações de sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito e não pagamento de salários, contas ou outros custos da CET, como a prefeitura vinha fazendo.

A ação do Ministério Público se baseia em uma ação do Tribunal de Contas do Município (TCM) que afirma que os recursos das multas estão sendo destinados ao financiamento das despesas operacionais da CET, classificadas pela própria Prefeitura, como despesas de custeio.

O juiz Luis Bedendi, da 5ª Vara de Fazenda Pública, diz que essas despesas devem ser pagas pelas receitas correntes vindas de tributos. O promotor Marcelo Milani, que assina a ação com

outros três promotores, disse que a decisão é vitória para a cidade.

Em 2015, a Prefeitura de São Paulo aplicou mais de 10 milhões de multas aos motoristas, o que destinou quase R\$ 1 bilhão aos cofres públicos, número recorde até aquele ano. Em nota, a administração municipal não informou quanto da verba arrecadada com as multas foi destinada ao custeio da área administrativa da CET, o que já vinha sendo considerado ilegal.

Milani ainda afirmou que há indícios de que as irregularidades em relação à verba das multas existam pelo menos desde 2010. Ele disse que as investigações continuarão e que outros gestores poderão ser alvos de ações.

Ele disse, no entanto, que o prazo de prescrição de cinco anos desse tipo de crime deverá inviabilizar punições a ações cometidas anteriormente. A investigação foi realizada após o uma representação feita ao Ministério Público em agosto de 2015.



Radares espalhados pela cidade comprovam indústria da multa, já que não existem campanhas de educação de trânsito específicas para motociclistas e motoristas.

Expediente

A Voz do Motoboy

Jornalista responsável: Pedro Pimenta

Diagramação: Quack Design

Colaboradores: Febramoto / Abramoto

DNP / Instituto Motofrete / SindimotoSP

Associação dos Motofretistas

Redação: Rua Dr Eurico Rangel, 40

2º andar - Sala 3

Brooklin Novo / Cep: 04602-060

Telefone: 5049-0442

Site: www.jornalavozdomotoboy.com.br

email: redacao@jornalavozdomotoboy.com.br

Editorial

E 2016 já vai adiantando-se com janeiro. Com a crise batendo à porta, o ano parece que começou mesmo até antes do carnaval. Coisa que não se via há tempos. Aliás, nesse ano, muita coisa está para acontecer e, com as dificuldades chegando, a atenção do trabalhador deverá ser redobrada em relação a retirada de seus direitos trabalhistas por um governo que precisa pagar contas prejudicando quem está no corre do dia a dia. Será preciso também, ficar de olho nos "políticos de plantão" que estão criando leis absurdas, ou insistindo nelas, como o caso da proibição de garupa no Estado de São Paulo. Além dessa, ainda querem oficializar a discriminação ao motociclista com número da placa no capacete e colete, marcando o profissional como se marcava escravo antigamente ou gado, até os dias de hoje. Portanto, os motociclistas precisam ficar espertos e atentos a essas situações para que seus direitos sejam preservados, que haja justiça e melhoria na qualidade de vida dos profissionais que ganham a vida sobre duas rodas. É preciso que as autoridades sejam sensíveis as necessidades dos motociclistas e que façam leis que de fato ajude o trabalhador.

**PAGUE EM DIA O SEGURO DPVAT
E MANTENHA SEU VEICULO REGULARIZADO.
OS BRASILEIROS AGRADECEM.**



**▶ MOTOS, VANS, ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS, USADOS,
PODEM PARCELAR O SEGURO.**

DPVATSEGURODOTRANSITO.COM.BR | SAC DPVAT: 0800 022 12 04



Seguradora Líder
Administradora do Seguro DPVAT



Governador Geraldo Alckmin veta pela 2ª vez projeto de lei que proíbe garupa em motos

PL 71/2013 do deputado estadual Jooji Hato também previa uso de capacetes e coletes com número da placa, multa de R\$ 130 para cada infração cometida, além de pontuação na CNH a ser definida.



Em 2011, SindimotoSP apresentou argumentos e sugestões que auxiliaram o governador a entender a necessidade de vetar a lei contra garupa.

O governador de São Paulo, Geraldo Alckmin (PSDB), vetou o projeto de lei que proibiria que duas pessoas circulassem em uma mesma motocicleta. Uma justificativa para o veto foi que o transporte de passageiros e o uso de capacete

estão previstos no Código Brasileiro de Trânsito (CBT) e, somente o Contran / Denatram é que pode legislar sobre o assunto, e outra justificativa é que aumento do policiamento resolveria a questão. "Nós temos uma preocupação enorme com a questão da segurança, mas precisamos ter cuidado para não punir o trabalhador e a população de menor renda, que utiliza como meio de transporte ou de trabalho as motocicletas", afirmou, na ocasião do veto, o governador Alckmin. O projeto também previa o uso obrigatório de capacetes e coletes com o número da placa do veículo afixado na parte traseira dos acessórios, especificando dimensões, tipo de cores e forma de utilização.

Essa foi a segunda tentativa, só no governo es-

tadual, do deputado em aprovar uma lei arbitrária, que não compete à Câmara dos Deputados Estaduais e que afronta o CBT, que é de competência do governo federal. Outras 3 vezes (2001, 2003 e 2007), como vereador, Jooji Hato já havia tentado e não conseguiu aprovar a lei que, inclusive, foi alvo de veto na própria câmara dos vereadores.

Já como deputado estadual, a primeira tentativa foi em 2011, vez essa que o veto veio do governador Alckmin.

Segundo parlamentares, a medida reduziria roubos, porém, revelaria uma discriminação contra o motociclista, já que, assaltantes é que usam motocicletas no roubo e não os motociclistas que usam o veículo de duas rodas para locomoção ou trabalho.

O mesmo PL também obrigaria os motociclistas usarem capacetes e coletes com o número da placa em cores fluorescentes, prática inviável, devido não haver essa obrigatoriedade exigida pelo Contran, nem explicações do próprio autor do projeto como isso seria feito.

Incoerências do deputado Jooji Hato

Segundo o autor da lei, os objetivos são diminuir os acidentes e combater o crime.

1. A maior parte dos assaltos no trânsito é feita por garupas. **Onde está estatística da Polícia Militar e Civil que isso é verdade?**
2. O garupa com o visor escurecido ou espelhado não é identificado e, com a moto, foge em alta velocidade. **Crie leis que obrigue mais policiamento nas ruas.**
3. A lei não valerá para cidades pequenas, onde o número de acidentes e de assaltos envolvendo motociclistas é menor. **Então lá, nas cidades pequenas, os assaltos podem continuar?**
4. Caso seja aprovada, a lei irá beneficiar a polícia. **O policial vendo dois na moto já aborda. o policial já faz isso sem precisar de lei específica.**
5. Duvida que os marginais irão assaltar a pé, de bicicleta ou de carro. **Eles também já fazem isso.**
6. Quem usa motocicleta para o lazer não será prejudicado, terá os fins de semana e os feriados para andar de moto na garupa. **E durante a semana, deixa a moto em casa e vai como?**

Raio X do PL

Como vereador na capital, Jooji Hato tentou emplacar essa lei três vezes e como deputado estadual duas vezes:

Em **2001** vetado pela própria Câmara Municipal de São Paulo.

Em **2003** vetado pela ex-prefeita Marta Suplicy (PT).

Em **2007** vetado pela Câmara Municipal e ex-prefeito Jose Serra.

Em **2011** vetado pelo Governador Geraldo Alckmin.

Em **2015** o projeto não foi votado em Plenário, mas aprovado em um acordo de lideranças na Comissão Especial da Câmara dos Deputados - 8 deputados votaram: 3 contra e 5 a favor.

Em **2016** vetado pelo Governador Geraldo Alckmin

SindimotoSP sugere mais policiamento nas ruas e diz não aos PLs 71/2013 e 1645/2015 por entender que discriminam os motociclistas

Diminuir índices de criminalidade é fundamental para melhora da qualidade de vida e seria bom resolver problemas de corrupção também por decreto. A criminalidade é uma questão delicada e que preocupa a todos, mas não acredito que tenha resultado baseado só em uma questão de decreto. Já pensou então, criar uma lei efetiva contra a



corrupção? Acredito que o problema esteja na base da sociedade: a educação. País que investe na educação, dá emprego e moradia, com certeza terá índice de criminalidade baixo. Por outro lado, imaginar que um garupa é bandido, é situação preconceituosa, discriminatória.

Gilberto Almeida dos Santos (Gil) - presidente do SindimotoSP

Mesmo com veto de Alckmin, Câmara de Deputados podem derrubar decisão do governador. Na sequência, coronel Telhada quer obrigar motociclista usar capacete com identificação.

Enquanto a Câmara dos Deputados decide se levará adiante o projeto vetado pelo governador Alckmin, o projeto de lei 1645/2015 do deputado estadual coronel Telhada (PSDB) quer colocar o número da placa da motocicleta no capacete de motociclistas. A regra também vale para quem anda na garupa.

Diferente de Hato, o coronel Telhada não pedirá a proibição de garupa, mas sim o número da placa da moto no capacete. Ele acredita que a identificação poderá ajudar a solucionar crimes.

Segundo o PL, quem não cumprir a lei deverá pagar multa de R\$ 300 e terá o veículo apre-

endido. Em caso de reincidência o valor da multa dobrará e o veículo será novamente apreendido.

O SindimotoSP também é contra esse projeto porque acredita não ser um número de placa no capacete que diminuirá a criminalidade em São Paulo, muito menos identificar assaltantes. "Na hora do desespero, as vítimas nem anotam placas de carro, que são maiores, quanto mais um número no capacete do assaltante. Essa numeração no capacete é outra lei que discrimina motociclistas. A violência está relacionada a questões sociais, culturais. Tem que ser combatida com policiamento ostensivo", diz o presidente Gilberto de Almeida dos Santos.

O que diz a Lei

A motocicleta é homologada como veículo que conduz dois passageiros: motociclista e garupa. Quem detém os direitos de homologação é o governo federal e todos os fabricantes no Brasil têm essa homologação. A incumbência de legislar sobre o direito de ir e vir é

da União, não dos estados ou dos municípios.

Além disso, a premissa básica que garante o veto a proibição é o direito de ir e vir do cidadão. De acordo com a Constituição Federal - Artigo 22, parágrafo XI - decisões relacionadas ao trânsito competem apenas à União, e não ao Estado.

Habilitação para motofretista. Tá na mão.

SOU PROFISSIONAL. ANDO NA LEI.

SAIBA PASSO A PASSO
COMO SE REGULARIZAR
www.detran.sp.gov.br

OBSERVAÇÕES
MOTOFRETISTA

ASSINATURA DO PORTADOR

LOCAL
TABOAO DA SERRA, SP

DATA EMISSÃO
19/03/2015

ICAR

DETRAN-SP (SAO PAULO)

NACIONAL DE TRANSITO

Crédito especial
para comprar motocicletas, itens
de segurança e equipamentos
de proteção pessoal.

0,35% ao mês em até 24 vezes

www.bancodopovo.sp.gov.br



Taxa de desemprego no Brasil pode atingir 10% em 2016

O efeito mais crítico da crise econômica estará no País pelos próximos anos: o desemprego. A piora do mercado de trabalho deverá empurrar para cima a taxa de desemprego para mais de 10%. Os indicadores econômicos confirmam e apontam deterioração do mercado de trabalho.



Foto: divulgação

De abrangência nacional, o desemprego medido pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), deve chegar a 10% já no primeiro trimestre, época em que chega ao fim as contratações de trabalhadores temporários, além da continuidade das demissões iniciadas no ano passado. Pela Pesquisa Mensal de Emprego (PME), cujo levantamento engloba as regiões metropolitanas de São Paulo, Rio, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador e Recife, a piora no mercado de trabalho também fica evidente.

A retração do mercado de trabalho pode ser explicada pela recessão de 2015, a mais intensa desde 1990, e a perspectiva de uma nova que-

da da atividade econômica para 2016. Como resultado, grandes setores empregadores, como a construção civil e a indústria de transformação, passaram a demitir num ritmo intenso, e as atividades que ainda mostravam certo vigor dão sinais de fraqueza. O problema pode chegar ao setor de motofrete também.

Com a piora da economia, a taxa de desocupação deve demorar a subir. O cenário de pleno emprego dos anos anteriores não deverá se repetir nos próximos anos e a expectativa é de que os números permaneçam num patamar alto. Este cenário explica a formação de grandes filas de desempregados observadas em todo País.

Cuidado redobrado em tempo de chuva

O mês de janeiro tem chovido mais do que a média. E em tempos assim, o melhor é tomar cuidado nas vias públicas molhadas e ter atenção redobrada nos corredores entre os carros.

Aumente a distância de seguimento dos veículos à sua frente e reduza a velocidade. Em situações assim, utilize primeiro o freio traseiro, em seguida o freio dianteiro com suavidade para evitar derrapagens. Se a roda travar solte o freio imediatamente e volte a frear retomando a aderência. Desacelere a motocicleta para que trabalhe o freio motor. Com pneus novos, tenha cau-

tela nos primeiros quilômetros devido à camada de proteção existente no composto da borracha perdendo a aderência dos pneus ao solo. Procure andar mais devagar e fazer curvas para os dois lados com cuidado. Cuidado ao passar ao lado de veículos em zonas encharcadas, pois, além de receber um banho, o pneu do veículo jogará mais água na sua pista, aumentando a chance de uma queda. Procure utilizar roupas e equipamentos adequados para as condições climáticas. Prefira uma capa de chuva e bota impermeável. Trará mais conforto para sua pilotagem.



Foto: divulgação

Seguradora Líder-DPVAT lança nova campanha

Proprietários de veículos precisam ficar atentos neste início do ano, afinal, é preciso ficar em dia com o Seguro DPVAT e o IPVA para licenciar a sua moto. Pensando nisso, a Seguradora Líder-DPVAT criou uma campanha, que está sendo veiculada na televisão. No filme, um motociclista surge em pleno voo, depois de um acidente. Preocupado, ele procura se lembrar se pagou ou não o DPVAT, o Seguro que indeniza vítimas de acidente de trânsito.

A nova campanha utiliza um tom descontraído para chamar atenção das pessoas, principalmente de jovens e motociclistas, que, de acordo com as estatísticas, apresentam maior incidência de acidentes. Quando o motorista que é proprietário de um veículo está inadimplente, ele perde o direito aos benefícios do Seguro DPVAT, em caso de morte, invalidez em caráter permanente e reembolso de despesas médicas. Todas as outras vítimas envolvidas terão direito ao seguro, excluindo o proprietário inadimplente.

A importância de pagar o Seguro DPVAT é percebida quando ocorre um acidente de trânsito. Os seus benefícios minimizam o impacto repentino

que é causado a todos os envolvidos no acidente. Por ser universal, todo cidadão está coberto, seja na condição de pedestre, passageiro ou motorista.

As peças serão exibidas até o dia 25 de março em comerciais de TV aberta e fechada.

SAIBA QUANTO, COMO E QUANDO PAGAR O SEGURO DPVAT

Os valores dos prêmios do Seguro DPVAT, em 2016, são R\$ 105,65 para automóveis; R\$ 292,01 para motocicletas e R\$ 110,38 para caminhões e caminhonetes. Ônibus e micro-ônibus com cobrança de frete e lotação de mais de 10 passageiros pagam R\$ 396,49 e Ônibus e micro-ônibus sem cobrança de frete ou com lotação de até 10 passageiros, com cobrança de frete, R\$ 247,42. Os proprietários dos ciclomotores de até 50 cilindradas, incluídos na nova categoria 8, pagam o valor de R\$ 134,66. Os vencimentos seguem sempre o calendário do IPVA de cada Estado.

Motocicletas, ônibus, micro-ônibus e vans, usados, tem a opção de pagar parcelado, mas o parcelamento não se aplica a exercícios anteriores (em

atraso) nem a veículos que estão sendo licenciados pela primeira vez (0 km). O parcelamento ocorrerá em 3 parcelas de valor fixo, a serem pagas consecutivamente, no vencimento das parcelas 1, 2 e 3 do IPVA.

Em caso de transferência de propriedade, o mais indicado é pagar à vista, mesmo que o seguro do veículo possa ser parcelado. Isso porque o veículo precisa estar regularmente licenciado para efeitos de transferência e isso ocorrerá somente após a quitação integral do seguro.

As guias de pagamento podem ser geradas e impressas pelo site www.dpvatsegurodotransito.com.br/pagamento. Nesse link, o proprietário de veículo pode ver a tabela de valores dos prêmios. Ao clicar no seu estado no mapa do Brasil, é possível saber em quais bancos as guias de pagamentos podem ser geradas e quitadas.

O licenciamento anual do veículo está condicionado à quitação do prêmio do Seguro DPVAT. O proprietário que estiver inadimplente com o Seguro DPVAT, além de estar irregular perante a lei, perde o direito a indenização caso seja vítima do acidente de trânsito.

Calendário de vencimento do IPVA 2016 já está definido

Os contribuintes que não optaram pelo parcelamento em 3 vezes, com data de vencimento entre os dias 11 e 22 de janeiro, podem pagar o imposto em cota única no mês de fevereiro, sem o desconto.

Para efetuar o pagamento do IPVA 2016, basta contribuinte se dirigir a uma agência bancária credenciada com o número do RENAVAM (Registro Nacional de Veículo Automotor) e efetuar o recolhimento no guichê de caixa, nos terminais de autoatendimento, pela internet ou débito agendado, ou outros canais oferecidos pela instituição bancária.

O contribuinte que deixar de recolher o imposto fica sujeito a multa de 0,33% por dia de atraso e juros de mora com base na taxa Selic. Passados 60 dias, o percentual da multa fixa-se em 20% do valor do imposto.

Permanecendo a inadimplência do IPVA, o débito será inscrito e, como consequência, a multa passará a 100% do valor do imposto, além da inclusão do nome do proprietário no Cadin Estadual, impedindo-o de aproveitar eventual crédito que possua por solicitar a Nota Fiscal Paulista. Estando o débito de IPVA inscrito, a Procuradoria Geral do Estado poderá vir a cobrá-lo mediante protesto.

Após o prazo para licenciamento, conforme calendário do Detran, a inadimplência do IPVA impedirá de fazê-lo. Como consequência, o veículo poderá vir a ser apreendido, com multa aplicada pela autoridade de trânsito e sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

O valor arrecadado com o imposto, depois de deduzida a parcela para o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valoriza-

ção dos Profissionais da Educação (Fundeb), tem saldo repartido de 50% para o Estado e 50% para o município de domicílio ou residência do proprietário. A parcela correspondente à quota-parte estadual integra o orçamento anual e destina-se às diversas áreas de atuação do Estado, como, saúde, educação, segurança pública e infraestrutura.

Automóveis, Caminhonetes, Ônibus, Micro-ônibus, Motos e similares			
Mês	Janeiro	Fevereiro	Março
Parcela	1ª Parcela ou Cota Única Com Desconto	2ª Parcela ou Cota Única Sem Desconto	3ª Parcela
Placa	Dia do Vencimento	Dia do Vencimento	Dia do Vencimento
Final 1	11/1	11/2	11/3
Final 2	12/1	12/2	14/3
Final 3	13/1	15/2	15/3
Final 4	14/1	16/2	16/3
Final 5	15/1	17/2	17/3
Final 6	18/1	18/2	18/3
Final 7	19/1	19/2	21/3
Final 8	20/1	22/2	22/3
Final 9	21/1	23/2	23/3
Final 0	22/1	24/2	24/3

DPVAT pode ser pago junto com o IPVA

Mais uma vez, os valores não sofreram reajustes. Para os proprietários de motos, o seguro será de R\$ 292,01. O valor do DPVAT é definido de acordo com índices de ocorrência de acidentes de cada categoria de veículo, como automóvel, motocicleta, ônibus e caminhão.

São realizadas projeções para os pedidos de indenização que serão efetuados nos próximos três anos - prazo que as vítimas têm para dar entrada no DPVAT a contar da data de ocorrência do acidente.

Também são inseridos nesta previsão os recursos a serem destinados para o Sistema Único de Saúde (SUS) 45% e Denatran 5%, para atendimento às vítimas de trânsito nos hospitais públicos e conveniados com o SUS e para investimento em campanhas de prevenção de acidentes no trânsito, respectivamente.

Em caso de transferência de

propriedade, o mais indicado é pagar à vista, mesmo que o seguro do veículo possa ser parcelado. Isso porque o veículo precisa estar regularmente licenciado para efeitos de transferência e isso ocorrerá somente após a quitação integral do seguro.

	Ciclomotores	8	Somente à vista	134,66
	Motocicletas, motonetas e similares	9	À vista ou parcelado	292,01 à vista ou 3x de 99,17

Trânsito, fenômeno social e de saúde pública

Quando daremos atenção real e objetiva para solução do transporte e do trânsito nesse país? Ações coordenadas do governo precisam de maior legitimidade. Leis complementares, resoluções, parecem desarticular o conjunto de necessidades para solução do problema.

A necessidade de mobilidade do ser humano o leva a situações conflitantes. Busca por todos os meios o transporte individual porque é privado do transporte coletivo diante do volume de passageiros, do empurra empurra para acessar um ônibus, um trem, van ou qualquer outro meio. Ir e vir são direitos assegurados pela constituição, mas com muitas limitações na prática. O transporte é hoje nas grandes metrópoles a dificuldade maior. Perdem-se horas seguidas para o embarque, para transitar e chegar a um destino. A gestão, o planejamento e projetos estão distantes do objetivo da sociedade como um todo. Vítimas desse trânsito louco crescem de maneira assustadora. O último levantamento estatístico mostrou existirem 54 mil óbitos e 330 mil incapacitados. Não foram computados os óbitos tardios. Parece incrível, mas nem nas estatísticas temos dados reais e atualizados. É mostrado um panorama assustador, caracterizando um problema de saúde pública, são 154 óbitos por dia. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) estimou em 40 bilhões de reais os custos com os acidentes de trânsito no Brasil. O governo estimula a compra de veículos retirando impostos. Legaliza uma atividade de altíssimo risco quando libera a profissão de mototaxista. Tra-

mita no parlamento projeto de lei permitindo que aos 16 anos o jovem possa ser portador da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Não são criados espaços para o trânsito dos veículos emplacados a cada dia. Milhares de novas carteiras são emitidas diariamente. Qual a intenção do governo, piorar o caos já existente, popularidade, aumentar conflitos, mostrar crescimento econômico? Mas o custo de tudo isso, atualizado, já alcança cifras que daria para construir quarenta estádios do Corinthians ou um milhão de casas populares. O governo transita na contramão do fenômeno social e da saúde pública. A formação do motorista é precária, com ensinamentos elementares para fazer o veículo andar e estacionar. Nada é feito com relação a treinamento para os riscos em condições adversas como as condutas a serem tomadas com chuva, névoa, neblina, na área urbana, na rodovia, dia, noite e outras situações. Como frear com freios comuns e ABS, com piso seco e molhado. Desviar de um obstáculo em emergência. Manipular todos os acessórios do veículo em situação normal e emergência e tantos outros. A direção preventiva, defensiva, evasiva parecem não ter importância. A avaliação psicológica muito superficial, com tempo limitado, não permitindo um estudo apro-

fundado do perfil do futuro motorista. Liberam-se indivíduos pouco responsáveis, compulsivos, com distúrbios comportamentais e até portadores de doenças psiquiátricas. Não vemos direcionamento para uma qualificação mais adequada e o impedimento para acessar uma atividade de risco na direção veicular. Todos aos 18 anos querem portar a carta de motorista. Esse é o passaporte para a liberdade mesmo que não tenha condição para aquisição de um veículo. É a necessidade de portando tal documento ter status junto a sua galera. É o momento de poder dar uma voltinha no veículo de um colega. E mal formado, desinformado, sem conhecer riscos, sem o aprendizado de situações de emergência, quer experimentar as emoções da velocidade, das frenagens bruscas, do cantar pneus, de chamar a atenção com som em nível alto, de fazer pega e muitas outras condições. As autoridades são responsáveis por essa anarquia e precisam de atitudes severas para tornar a nossa mobilidade segura. A participação da sociedade se faz necessária.

Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior
Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET

Linha Bros 160 « Mais motor.
Mais força.
Mais agilidade.



A PARTIR DE
R\$ **197,55**
MENSIS SEM JUROS**

3 ANOS DE GARANTIA
+ **7** ANOS DE OLEO GRÁTIS



Todos juntos fazem um trânsito melhor.



*Fornecimento de óleo válido a partir da 3ª revisão. Consulte as concessionárias participantes no 0800 701 3432. **Condição referente ao modelo NXR 160 Bros, pelo Consórcio Nacional Honda, no Plano Mega Fácil de 72 meses. Taxa de administração de 22%, fundo de reserva de 1,5%, seguro de vida prestamista e quebra de garantia incluso. Condição e preço válidos para todos os Estados, exceto AC, AM, RO e RR, vigentes a partir de 6/1/2016, podendo ser reajustados sem aviso prévio em razão do valor do bem sugerido pela montadora. Para informações adicionais, acesse www.consorcionacionalhonda.com.br. CAC: (11) 2172 7007, SAC: 0800 722 2340. Ouvidoria: 0800 771 5707. Atendimento às pessoas com deficiência auditiva: 0800 722 2341. Imagem ilustrativa.