

# Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - ABRIL DE 2016 - ANO 7 - Nº 76



## COMO DIMINUIR O RISCO DE ACIDENTES FATAIS COM CRIANÇAS NAS ESTRADAS

*Cadeirinha, bebê conforto ou assento elevado? Saiba qual a melhor forma de transportar uma criança no trânsito. Confira as dicas na página 13*

**Mudanças nos semáforos da Capital exigem mais atenção**

Página 4

**IPUF completa 39 anos de fundação e inaugura sede**

Página 6

**Maior punição para motorista embriagado que provocar morte**

Página 9

**Multa maior para quem bloquear vias públicas com veículos**

Página 11

**KOERICH**  
Gente Nossa

**1**  
A NÚMERO  
EM MÓVEIS

**RESPEITE O LIMITE DE VELOCIDADE.**



CONSERVE  
A DIREITA



CIRCULAÇÃO  
EXCLUSIVA  
DE ÔNIBUS



PARADA  
OBRIGATORIA

## EDITORIAL

## Luto em Luta

Dados da OMS (Organização Mundial de Saúde) mostram que 1,2 milhão de pessoas morrem em decorrência de acidentes de trânsito, sendo hoje uma das maiores causas de morte no mundo. Só no Brasil, segundo dados do Ministério da Saúde, 42 mil pessoas morreram em 2013 vítimas de acidentes no trânsito. O número está entre os mais altos do mundo e coloca o país em terceiro lugar no ranking da OMS.

Todavia, como já afirmado pela frase atribuída a Joseph Stálin: “Uma única morte é uma tragédia, um milhão de mortes é uma estatística”. Assim tem sido em muitas partes do mundo. Acidentes de trânsito hoje parecem não ser nada além do que estatísticas. Aliás, o Brasil, até para tabular as estatísticas tem sido falho.

Mas o fato é que morrem tantas pessoas todos os dias, e torna-se um fato tão comum e corriqueiro, que todo acidente torna-se um número, mais um dado para justificar estudos e propor mudanças em algo impossível de ser quantificado: nosso comportamento.

Pensando neste cenário, o Documentário Luto em Luta denuncia a dura realidade das pessoas envolvidas direta ou indiretamente nos episódios. Por meio do depoimento de vítimas, familiares e especialistas, a produção apresenta um panorama do problema no Brasil e mostra como a imprudência ao dirigir está entre as principais causas dos acidentes.

O filme, produzido em 2012, mas ainda muito atual, também aponta a falta de educação dos motoristas e o comum desrespeito aos pedestres em diversos locais da cidade, além de algumas das políticas dos agentes públicos aplicadas nessas situações.

Entre os participantes do documentário destacam-se Ricardo Young, Gilberto Dimenstein, Heródoto Barbeiro, José Gregori, Floriano Pesaro e Rafael Baltresca, que perdeu a mãe e a irmã atropeladas e hoje segue na luta com o movimento Não Foi Acidente.

Além de assistir, recomendamos que os leitores do jornal O Monatran incentivem outros a terem contato com este material, a fim de sensibilizar ainda mais pessoas para esta tragédia nacional.

## NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



Exceder o limite de velocidade das vias é a infração mais cometida em todos os estados brasileiros. E o pior, é a causa de muitos acidentes nas vias urbanas e rurais do País. Para evitar que seus usuários cometam essa imprudência, seja por desconhecimento ou mesmo intencionalmente, o Waze liberou em sua nova versão do aplicativo uma função que ajuda o condutor a dirigir com mais segurança, que é

denominada “Limite de Velocidade”.

A ferramenta avisa o motorista quando o limite permitido na via for ultrapassado. A novidade foi liberada em 18 países, incluindo o Brasil. Para ver a função Limite de Velocidade não é preciso fazer nada. Quando estiver dirigindo acima da velocidade máxima permitida, um aviso visual aparecerá sobre o velocímetro do Waze, e ficará lá até que a velocidade esteja abaixo do limite.

## Serviços de trânsito não competem mais ao IPUF

### Reforma administrativa transferiu as atividades para Secretaria de Segurança e Gestão de Trânsito

Conforme as alterações previstas na reforma administrativa da Prefeitura de Florianópolis, através da Lei Complementar nº 511, de 10 de abril de 2015, a Diretoria de Operações de Trânsito (DIOPE), que era vinculada ao Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), passou a fazer parte da Secretaria Municipal de Segurança e Gestão do Trânsito que também é responsável pela Defesa Civil e Guarda Municipal de Florianópolis (GMF).

Diante desta alteração, o IPUF comunica que não possui mais competência para responder pelos

assuntos referentes à sinalização horizontal, vertical e semaforica, radares, autorização especial de trânsito, cadastramento de autorização de estacionamento especial para idosos e deficientes físicos e cadastramento de recursos para defesa prévia de multa de trânsito, instrução e julgamento dos processos de defesa de autuação (JARI – CETRAN).

O novo endereço é Rua Deodoro, 209 - Térreo, telefone 3251-4420

Cabe ressaltar, porém, que ainda é de responsabilidade dos engenheiros e técnicos do IPUF o planejamento do sistema viário de Florianópolis.

 **monatran**

Jornal do MONATRAN -  
Movimento Nacional de Educação no Trânsito  
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911  
Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000  
Fone: (48) 3223-4920 / 32049478  
E-mail: [jornal@monatran.org.br](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

## DIRETORIA EXECUTIVA:

**Presidente:** Roberto Alvarez Bentes de Sá

**Diretores:** José Carlos Pacheco  
Sergio Carlos Boabaid  
Luiz Mario Bratti  
Jorge Castro Reis Filho  
Francisco José Mattos Mibielli

**Jornalista Responsável e diagramador:**

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

**Redatora:** Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

**Tiragem:** 12.000 exemplares

**Distribuição:** Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.

## ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



### MERCOSUL

Desde 1º de abril, a nova placa para veículos no padrão Mercosul passou a ser obrigatória para todos os veículos novos na Argentina. O País correu para adotar as novas identificações por um problema logístico: o sistema atual tinha apenas 17,5 milhões de combinações e, em junho de 2014, res-

tavam apenas 2 milhões.

As novas placas, além de criar um visual único para os países do bloco, possibilitam mais de 450 milhões de combinações. A mudança é obrigatória apenas para os veículos novos. Para carros antigos, a troca é opcional. No Brasil, a nova placa será adotada a partir de janeiro de 2017.

### FILHOS AO VOLANTE

A Ford divulgou uma pesquisa sobre as maiores distrações de jovens motoristas ao volante e uma das surpresas é que as ligações e mensagens de texto frequentes feitas pelos pais estão entre elas.

Motoristas adultos também recebem ligações da família quando estão no carro. Um em cada cinco motoristas de todas as idades diz ter sido distraído na direção por mensagens de texto e ligações de familiares – uma distração que só perde para condições baixas de visibilidade, mensagens de texto e ligações de amigos. Maus motoristas, trânsito, escolha de músicas, obstáculos na pista e manobras com pontos cegos são outros fatores que prejudicam a atenção.

### LEI SECA NO RIO

Nos sete anos de Lei Seca quase 155 mil motoristas tiveram as suas carteiras de habilitação apreendidas por dirigirem embriagados em todo o estado do Rio de Janeiro. Apesar disso, a taxa de pessoas flagradas ao volante, com sinais de embriaguez, diminuiu 30% com relação a do primeiro ano de aplicação da lei.

Atualmente, pouco mais de 5% dos motoristas parados nas blitzes são autuados. Em 2009, essa porcen-



tagem era próxima de 8%. A lei também teve impacto no número de mortos no trânsito, que caiu de 59 para 29 a cada 100 mil habitantes. A taxa de feridos também diminuiu, de quase mil para cada 100 mil habitantes para cerca de 650 pessoas.

## O mito da “Indústria da Multa”

Em algum momento da história recente, alguma vítima da desinformação inventou de fantasiar a existência de uma “indústria da multa”. Especialmente, com o advento do monitoramento eletrônico e a instalação de radares e lombadas eletrônicas, tal pensamento ganhou força e até hoje muitos insistem em propalar tal mito, tentando vender a ideia de que o único objetivo dos órgãos gestores de trânsito é arrecadatório.

Apesar de conhecermos fatos isolados de aparelhos fiscalizadores desprovidos da adequada sinalização, a verdade é que se existisse realmente uma “indústria da multa”, como se diz, esta sendo muito mal administrada. Em uma simples volta no centro de qualquer grande cidade é possível constatar uma infinidade de irregularidades passíveis de multa, mas que ficam impunes pela falta de fiscalização.

Se a prefeitura de Florianópolis, por exemplo, fizesse parte desta tal “indústria”, seria muito fácil engordar os cofres com recursos advindos de multas de trânsito. O que não falta em nossa Capital são veículos estacionados em lugar proibido. Sobre as calçadas, muitas vezes com o pisca alerta ligado, como se isso anistiasse o condutor da infração cometida. Motoristas que não dão a mínima para o estacionamento rotativo e não compram os créditos da Zona Azul. Condutores estacionados em vagas de deficientes. Pedestres que não respeitam o semáforo, atravessando na diagonal, em qualquer lugar da pista. Enfim, se a Guarda Municipal fizesse plantão em frente

às escolas, com certeza multaria centenas de pais que param em fila dupla, entre tantas outras situações.

Infelizmente não existe uma vigilância séria e competente. O que só faz aumentar o sentimento de impunidade e consolidar o mau comportamento dos nossos condutores. E ainda tem gente que afirma existir a “indústria da multa”. Faça-me um favor! Sem dúvida alguma é visível a enorme diferença entre o número de infrações cometidas diariamente nas cidades e as multas efetivamente aplicadas.

Lamentavelmente, tem muita gente desavisada ou mal intencionada, que se deixam levar nessa onda, gerando uma espécie de credence popular que ameniza a culpa dos assassinos no trânsito, criminalizando os órgãos fiscalizadores.

Em recente pesquisa, realizada pela da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) de São Paulo, ficou evidenciado que para cada 4.416 infrações cometidas, apenas uma multa é aplicada.

Além disso, um relatório também divulgado pela mesma Companhia, aponta que 85% dos veículos envolvidos em acidentes fatais na cidade de São Paulo já haviam sido multados, e por motivos graves: excesso de velocidade ou desrespeito ao sinal vermelho.

A conclusão é única, sem rodeios: a leniência com os maus motoristas, amplificada pelo mito da “indústria da multa”, tem um alto custo social, imensamente maior que qualquer “sanha arrecadatória”, seja em dinheiro, seja em danos para a sociedade.

# SEMÁFOROS

## Mudanças na capital catarinense exigem atenção

**Durante processo de atualização, luzes podem passar do VERDE diretamente para o VERMELHO**

Até o final de abril, os motoristas que trafegam tanto na Ilha como no Continente devem ficar atentos à troca de comandos dos semáforos. Devido à atualização do sistema, e por causa dela, é possível que o sinal verde passe para vermelho sem a intermediação do amarelo.

O alerta é do diretor de Operações de Trânsito, Leandro Marques, que coordena a instalação do novo sistema de semáforos da Capital desde o início de janeiro. O trabalho se estende a mais de 400 equipamentos e deve estar totalmente atualizado dentro de um mês.

“Estamos casando uma tecnologia de última geração, que é o novo software, com equipamentos mais antigos, por isso, durante este processo, os motoristas precisam redobrar a atenção”, informou.

O trabalho de alteração de todos os equipamentos começou em janeiro e envolve a instalação de 134 novos sistemas de controle – o que compreende 630 semáforos distribuídos em toda a cidade.

### ENTENDA COMO IRÁ FUNCIONAR

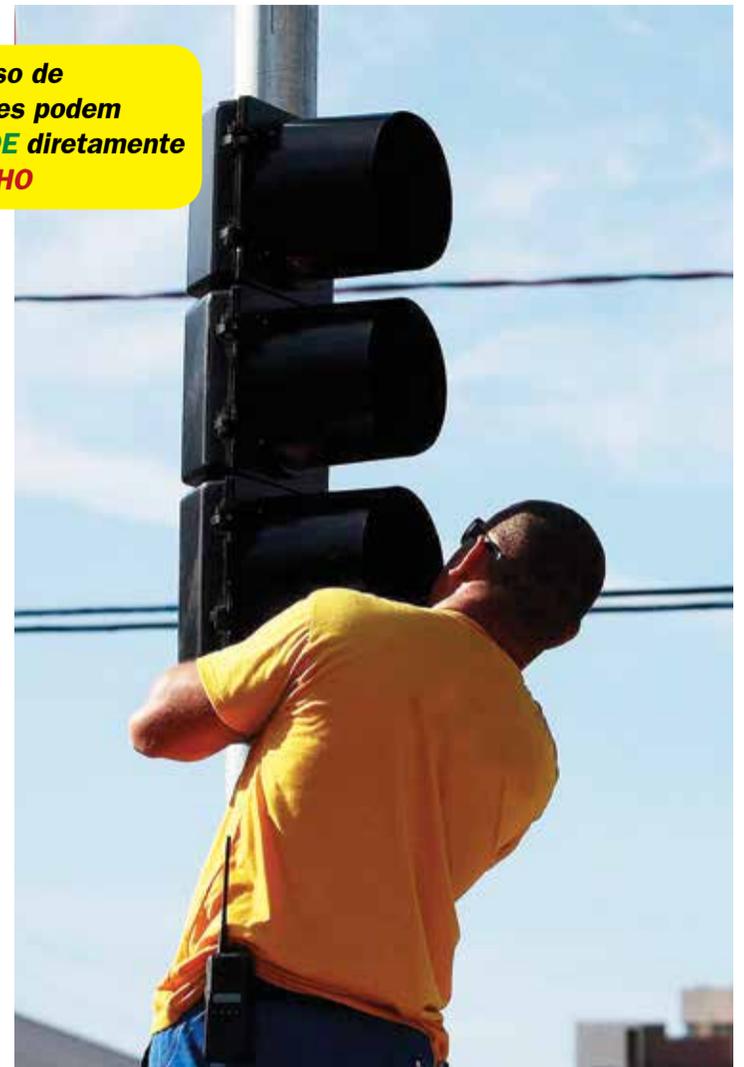
- A empresa especializada em tecnologia que venceu a licitação, a Dataprom, irá instalar 134 sistemas de controle de trânsito, espalhados em áreas estratégicas da cidade. O mesmo utilizado em grandes metrópoles, como Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro.

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

- Em uma sala, na rua Deodoro, ficará a central de monitoramento. Lá, seis telas em LED (chamadas tecnicamente de videowall – pois possuem tecnologia superior às de televisão) irão funcionar como “telas de computador”, das 134 “CPU's” espalhadas pela cidade.

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

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



### O QUE ESTE SOFTWARE PODE FAZER

- monitora o fluxo da via;
- determina planos específicos de acionamento para horários determinados;
- estabelece pedidos de mudança de planos de via;
- como a mudança é em tempo real, o maior be-

nefício é a fluidez no trânsito, evitando congestionamentos.

### CUSTO E CRONOGRAMA DE INSTALAÇÃO

- Investimento: R\$ 5,5 milhões
- Início da instalação: janeiro de 2016
- Término: maio de 2016

## Em audiência no DNIT, governador Colombo recebe confirmação de recursos para conclusão da Ponte de Ilhota



**Valter Casimiro Silveira, diretor-geral do DNIT, confirmou a liberação dos recursos que faltavam para a conclusão da ponte de Ilhota.**

O governador Raimundo Colombo recebeu do diretor-geral do DNIT, Valter Casimiro Silveira, a confirmação da liberação de R\$ 5 milhões dos R\$ 8 milhões, referentes à parte do Governo Federal, que faltavam para a conclusão da ponte de acesso ao município de Ilhota, no Vale do Itajaí. O dinheiro deve estar disponível já no começo do mês abril.

Durante audiência no dia 15 de março, em Brasília, o governador Raimundo Colombo pediu agilidade em outras obras federais em execução no Estado, como a duplicação da BR-470, a 280, no Norte e a Via Expressa, na

Grande Florianópolis.

“O Governo do Estado já repassou sua parte de forma antecipada e com essa contrapartida do Governo Federal vamos conseguir concluir e entregar essa obra à população”, comemorou. Conforme cronograma do Governo do Estado, a ponte deve ser inaugurada ainda no primeiro semestre desse ano.

O diretor-geral do DNIT explicou que está trabalhando com o orçamento reduzido, que o período é difícil para executar novas obras. Salientou que é preciso ter prudência pra não ocorrer que uma obra comece sem os

devidos recursos pra ser concluída e que as prioridades precisam ser bem definidas pra garantir que as obras essenciais, e que já estão em execução, sejam finalizadas.

“A gente sabe que pra cada comunidade a sua obra é a mais importante, mas não podemos prometer aquilo que não vamos conseguir cumprir”, afirmou Silveira.

O contrato para a construção da ponte de Ilhota compreende obras de terraplenagem, pavimentação asfáltica, drenagem, obras de arte correntes, sinalização e obras complementares. O investimento chega a quase R\$ 20 milhões.

Jose Roberto de Souza Dias \*



## Os ombros dos jovens não são tão largos assim

O Brasil atravessa uma crise sem precedentes. O cidadão enredado por uma economia em frangalhos, por uma inflação que come sua renda e por uma corrupção despudorada, não consegue nem mesmo perceber a realidade, na sua inteira crueldade. Fatos graves acontecem no cotidiano de seu bairro e de sua cidade, colocando em risco a sua própria segurança pessoal e familiar, pelo apodrecimento do tecido social e o aumento substancial da marginalidade e da violência urbana.

Há pouco foi publicado um trabalho instigante sobre os *Sinais Vitais* de uma das mais atraentes regiões do País. É um tipo de *checkup do ano de 2015*, realizado pelo *Instituto Comunitário da Grande Florianópolis-Icom* que, entre outras coisas, serve como guia de sobrevivência na selva metropolitana. Seus dados são locais e seus enfoques nacionais, com suas orientações visando a defender o antes tranquilo cidadão.

Uma de suas informações é estarrecedora: na capital turística do sul brasileiro os jovens estão sendo exterminados pelo trânsito. Espantoso! Uma região com um dos melhores índices de qualidade de vida expõe seus moradores e visitantes a um trânsito violento, onde morrem “44 jovens entre 15 e 29 anos a cada 100 mil habitantes superando a taxa de mortes por homicídios”.

Ao analisar o acidente de trânsito é senso, quase que comum, apontar para o condutor como o principal responsável, afinal nenhuma máquina se move sem alguém virar a chave. Até aí tudo bem! Mas, o acidente não é algo tão simples assim. Suas múltiplas causas e complexidade não permitem mais que, nos dias de hoje, à luz de novos padrões investigativos, se continue a limitar as causas dos acidentes à imperícia, imprudência e negligência. Causas *extra via*, são tão ou mais importantes do que estas, sem é claro, tirar a responsabilidade civil e criminal dos diretamente envolvidos nesses tipos de eventos.

O projeto *Sinais Vitais* abre novos caminhos e contribui, inclusive, para se inferir algumas das causas ocultas do extermínio de jovens no trânsito brasileiro. Em primeiro lugar, mostra o crescente consumo de álcool e drogas por essa população, encorajada pela propaganda e pela sensação de impunidade, mas a

coisa não para por aí: um exame mais apurado revela que os jovens, não tendo a alternativa de um transporte coletivo adequado, apelam para o transporte individual, principalmente motos e carros de baixa cilindrada. É o caso da Capital de Santa Catarina, onde os jovens são atraídos pelas boas universidades e a bela natureza, o que chama este segmento da população na faixa dos 20 anos. Nessa cidade, de considerável extensão, o transporte é monomodal e precário e os jovens não têm alternativas, fato, aliás, que se repete na maioria dos municípios brasileiros.

Segundo a publicação *Sinais Vitais*, as pontes que ligam Florianópolis ao continente foram projetadas para 40 mil veículos/dia e atualmente circulam 200 mil e a estimativa para 2020 são de 315 mil. No horário de pico 75% dos veículos que ocupam a ponte são carros, isso representa 90% de sua capacidade e transportam 11 mil pessoas. Os ônibus levam 10 mil passageiros e ocupam 1% de sua capacidade. A ligação da ilha ao continente é um retrato de corpo inteiro de toda essa situação.

Os jovens que trabalham e estudam ficam sem alternativas: depender de um transporte público monomodal e precário ou arriscar a vida em um trânsito cada vez mais perigoso. Este cenário se repete na maioria das cidades brasileiras.

E o que fazem as autoridades municipais, além de constantemente realizarem fóruns para discutir a mobilidade urbana? Tudo indica que os burgomestres - fora as exceções de praxe - estão mais envolvidos com as próximas eleições do que com o bem-estar dos seus munícipes. Interessam-se, na maioria dos casos, em fazer obras que possam inaugurar em sua própria gestão. Daí não ser nada surpreendente que prefiram o ônibus ou no máximo o discutível BRT, em vez de soluções estruturais e multimodais como os veículos leves sobre trilhos ou o transporte público marítimo. Um ponto, entretanto, é importante salientar, a falta de um transporte público eficiente está entre as causas do espantoso número de feridos e mortos no trânsito brasileiro.

A política econômica suicida praticada nos últimos anos é outro fator condicionante do caos urbano e do aumento da mortalidade no trânsito brasileiro.

Com o objetivo de reeleger-se na base do custe o que custar, o governo federal negociou com as montadoras de veículos a desoneração fiscal para felicidade do empresariado do setor e endividamento das famílias. Resultado, vendeu-se milhares de carros e motos de baixa cilindrada e de duvidosa segurança.

Simultaneamente, congelou-se o preço do combustível vendido no mercado interno a um preço menor que o custo pago pela Petrobrás. O resultado não podia ser outro. Entupiram-se as cidades brasileiras de veículos motorizados que ficaram mais trancadas, perigosas e poluídas.

O transporte público de qualidade alardeado na copa e nas eleições não passou de propaganda enganosa que mostrava um lugar dos sonhos onde todos gostariam de morar. Quando o brasileiro acordou já era tarde demais, seu braço já estava mais curto e o bolso mais longo.

O acidente de trânsito é uma doença passível de ser controlada e reduzida. Os condutores de veículos precisam, como em todas as endemias, passarem por uma vacinação em massa. Informar, formar e mobilizar é o caminho que outros países utilizaram para atingir esse objetivo e claro, mostrar o limite da lei, cobrar e punir.

Contudo, nada disso terá uma mínima taxa de sucesso se os administradores públicos não fizerem sua parte e derem o exemplo. Importante que se destaque, os ombros dos jovens são frágeis para suportarem sozinho toda essa responsabilidade deixada, fora exceções, por uma geração de governantes corrupta e incompetente.

\* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP. Professor Adjunto da UFSC criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran. Secretário-executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente de Honra do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, Membro do Conselho Deliberativo do Movimento Nacional de Educação no Trânsito-Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesusc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, Nav.

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



#### CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

- Art. 198.** Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado.
- Art. 199.** Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.



# IPUF completa 39 anos e inaugura sede

**Solenidade foi marcada por homenagens e pela inauguração, também, da galeria de ex-dirigentes do órgão.**

O Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) comemorou, no dia 29 de março, seu 39º aniversário de fundação. Criado em 24 de março de 1977 pelo então prefeito Esperidião Amin, o IPUF nasceu com a tarefa de promover estudos e pesquisas para o planejamento integrado da Capital.



Fotos/divulgação: Petra Mafalda/PMF

to Pereira Nunes, Victor Hugo Aurélio de Souza e o geógrafo Alexandre Felix, aprovados no concurso realizado em 2015.

“Realmente temos que dar essa vazão, o pessoal hoje tem o direito à sua aposentadoria e já foi uma equipe mais numerosa e a cada ano ela ia caindo”, afirmou o prefeito Cesar Souza Junior. “É necessário seguir e a gente quebrou esse paradigma, fazendo o concurso, que era fundamental, e começar a chamar novos quando os antigos, os históricos, ainda estejam aqui e que tem muita sabedoria acumulada aqui para transmitir. E vamos seguir. Havendo condição legal de chamamento, a gente vai chamar ainda os excedentes no concurso”, completou.

O prefeito também reconheceu o trabalho desenvolvido pelo IPUF: “Florianópolis deve muito ao trabalho de vocês aqui. Muitos absurdos deixaram de ser cometidos nessa cidade graças ao trabalho técnico do IPUF e muita coisa boa aconteceu, como a revitalização do Mercado Público, a Casa de Câmara e Cadeia, um projeto que nasceu aqui dentro e vários outras áreas que estão hoje preservadas”, afirmou, também de olho nos próximos projetos.

“Agora, temos os objetivos do futuro, que é seguir congregando os aspectos de ter a cidade que a gente tem hoje com as facilidades do mundo moderno, sem perder aquela Florianópolis característica que mora em nosso coração. Essa conciliação é o nosso grande desafio como sociedade.”



**Ex-Presidentes são homenageados nos 39 anos do IPUF**

“Naquele momento, ele percebia a necessidade de criar um centro de referência e o IPUF criou uma cultura de defesa da cidade, de não nos deslumbrarmos com qualquer ideia mirabolante que surja, uma cidade conectada com as suas raízes”, disse o prefeito Cesar Souza Junior, presente à cerimônia de aniversário do órgão e também de inauguração de sua nova sede.

Ainda localizada em frente a praça Getúlio Vargas - no número 138, entretanto - a nova sede do IPUF agora conta com a Galeria dos Presidentes, um espaço que revela um pouco da história do Instituto, por meio de imagens de quem ocupou, por um período

superior a seis meses, a cadeira da superintendência.

Na solenidade de des-cerramento da galeria, estiveram presentes vários ex-superintendentes, entre eles o mais recente, Acácio Garibaldi, que se emocionou por ver, enfim, seu projeto da nova sede concretizado. “Hoje se realiza um projeto que tínhamos, fazendo uma reformulação no parcelamento de contrato, para poder não onerar o município com essa mudança. E tá, quando a gente sonha e alguns se juntam no projeto, ele acaba sendo realizado”, disse o ex-dirigente.

Os funcionários de carreira também foram lembrados na ocasião. “Queríamos homenagear os

funcionários mais antigos, que começaram nos anos 70, que têm de carreira o que muitos de nós temos de vida. Não podemos fazer grandes homenagens, porque este é um momento ímpar de cautela e de cuidado com o recurso público, mas fizemos uma homenagem singela e não menos sincera”, afirmou Vanessa Pereira, superintendente do IPUF, ao agradecer os funcionários Darci Pereira, Lirio Legnani e Betina Adams, os três com 39 anos de carreira, e Valter Bernardino Ramos, há 34 trabalhando no Instituto.

“Está se fechando um grande ciclo de atuação do IPUF, ciclo que se iniciou em 77 e que no ano que vem completa 40 anos. Esse novo espaço sendo inaugurado marca um novo ciclo que ora se inicia. Novamente, temos no IPUF uma jovem equipe, equipe essa que estávamos esperando por tantos e tantos anos. Sejam bem-vindos”, declarou Betina Adams, referindo-se aos arquitetos Rui Luis Stanzani Rodrigues Lapa, Elisa de Oliveira Beck, Ingrid Etges Zandomeneco, Karina Baseggio, Larissa Carvalho Trindade, Sheila Comiran, os engenheiros Felipe Paulo de Oliveira, Maurício Back Westrupp, Thales Augustus

**O MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito congratula o IPUF pelos seus 39 anos de existência e se orgulha de ter um de seus conselheiros no rol dos ex-presidentes desta instituição. Dr. Ildo Rosa, Parabéns por fazer parte desta história!**

Ildo Raimundo Rosa \*



## O custo do extermínio no trânsito

Os dados divulgados pelo próprio DPVAT, órgão securitário vinculado à participação de 71 empresas seguradoras, associado à cobrança do fatídico seguro obrigatório na aquisição de veículos automotores, a entidade assevera que, no ano de 2014 foram pagas 52.200 indenizações por morte e 596.000 por invalidez, isto representa que, no mínimo, 650.000 famílias brasileiras foram afetadas, passando a engrossar a terrível estatística do sistema previdenciário, quer na condição de tratamento, quer no recebimento de pensões.

Assim sendo é necessário que façamos uma rápida análise da estrutura disponibilizada ao próprio DPVAT para que possa enfrentar essa questão.

Segundo a revista Valor Econômico, no ano de 2010, 47,5 milhões de proprietários registrados legalmente recolheram através do DPVAT 5,8 bilhões de reais, os quais foram destinados ao SUS e ao DENATRAN na ordem de 2,29 bilhões

para cada, resultando na indenização de 252.000 vítimas num total de 2.295.087 o que corresponde ao pagamento de 10.220 reais por vítima.

Estes dados, mais do que expressivos, demonstram que estamos perdendo o foco quanto ao que visamos atingir com a arrecadação do seguro obrigatório.

Considerado como um verdadeiro tributo, ao não calcular corretamente as perdas esperadas provocadas pelos acidentes, sem o pagamento de corretagem, ao mesmo tempo em que a notável diferença entre o arrecadado e o efetivamente pago pelos benefícios, assinala claramente que muitas das vítimas não se habilitaram a receber o benefício, valores que não retornaram para o contribuinte.

Numa rápida avaliação, a mera análise destes dados, nos impõe a necessidade de uma maior transparência quanto à distribuição desses expressivos valores, junto a um segmento em que as ações previstas, vinculadas a mobilidade são de alto custo,

demandando custosas intervenções no ambiente urbano mas que são essenciais frente a imperiosa necessidade de reduzirmos o número de acidentes, ao mesmo tempo em que esperamos que também afete a própria despesa com o pagamento dos benefícios visando, acima de tudo prevenir acidentes, cobrindo o atendimento e a indenização das vítimas.

O nível de complexidade crescente, associado ao notável incremento das demandas de mobilidade em nossos centros urbanos está a exigir ações integradas que visem estabelecer prioridades e enfrentar o problema a luz dos expressivos valores arrecadados pelo próprio DPVAT.

\* Delegado da Polícia Federal. Ex-presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis. Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Presidente do Conen/SC.

# R\$ 197 BILHÕES É o custo da violência no trânsito no país por ano

A “guerra” no trânsito brasileiro já provoca perdas anuais da ordem de R\$ 197 bilhões para o país. É o que aponta o estudo encomendado pelo Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros. Em 2015, essa perda correspondeu a 3,3% do PIB nacional, revelou a coordenadora do CPES, Natália Oliveira, durante palestra no seminário “Lei do Desmonte, Acidentologia e Vitimação no Trânsito”, realizado pela Fenacor, em Teresina (PI).

Segundo ela, a grande maioria das pessoas mortas está em idade ativa. Do total de óbitos, 75% das vítimas são homens e 25%, mulheres. Entre os homens mortos, 92% têm entre 18 e 64 anos. “Isso significa que essas pessoas deixam de produzir para o país e para suas



famílias, em um efeito cascata que gera uma perda imensa”, assinalou a palestrante, para quem a lei do

desmonte pode ajudar a minimizar esse grande problema para a sociedade brasileira.

Opinião semelhante foi manifestada no seminário pelo assessor da Seguradora Líder, Márcio Norton, que citou dados do seguro Dpvat que apontam dados alarmantes: a cada ano, mais de 50 mil pessoas morrem em acidentes no trânsito e cerca de 70 mil ficam feridas. “Precisamos acabar com essa guerra no trânsito”, conclamou.

Já o membro do Conselho Fiscal da Fenacor, Carlos Valle, frisou que a lei é importante para toda a sociedade e não apenas para o mercado de seguros e, por essa razão, deve ser apoiada por todos.

Segundo ele, mais de 500 mil veículos são roubados ou furtados no Brasil a cada ano, o que representa uma média de um carro levado pelos ladrões por minuto. Desse total, apenas 60% são recuperados.

# Projeto que incentiva atuação da PM no trânsito gera divergência em debate

Debatedores divergiram, sobre o Projeto de Lei 1178/15, em análise na Câmara dos Deputados, que retira a necessidade de concordância de estados e municípios para a interferência da Polícia Militar (PM) na fiscalização do trânsito. O assunto foi discutido em audiência pública na Comissão Especial sobre a Alteração do Código de Trânsito (PL 8085/14 e 139 apensados), no mês de março.

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/97) condiciona a atuação dos militares na fiscalização do cumprimento de normas do trânsito à assinatura de convênios entre a corporação e esses entes federados. A lei também atribui aos conselhos estaduais de Trânsito, os Cetrans, a coordenação do policiamento ostensivo em conjunto com a PM.

A favor da proposta, o diretor de assuntos parlamentares da Federação Nacional de Entidades de Oficiais Militares Estaduais, Coronel Elias Miler da Silva, entende ser preciso restabelecer as competências da Polícia Militar. Ele fez a distinção entre poder de polícia administrativa especial (vigilância sanitária e



**Antônio Coelho, presidente da AGT-Brasil**



**Deputado João Paulo Papa (PSDB-SP)**

agentes de trânsito), restrito à fiscalização, e poder de polícia geral (polícias civis e militar), pelo qual é possível conter indivíduos em atos ilícitos. Segundo Silva, o CTB erra ao prever a fiscalização por agentes civis, “quando o poder de fiscalizar faz parte do poder de polícia geral”, afirmou.

Na mesma linha de argumentação, o Capitão Julyver Modesto, da Polícia Militar do Estado de São Paulo, criticou a necessidade de convênio. Conforme ele, a ausência do acordo entre a instituição e um município, por exemplo, pode impedir que um policial intervenha diante de ilícitos

no trânsito. Julyver informou que hoje a PM não tem aval para cumprir suas competências no trânsito em 74% dos municípios.

Nesse ponto, o coordenador Jurídico do Denatran, Fernando Nardes, lembrou que, apesar de a lei prever a municipalização do trânsito, muitas prefeituras não têm interesse na integração do sistema.

## CRÍTICAS AO PROJETO

Por sua vez, o relator na Comissão de Viação e Transportes, deputado João Paulo Papa (PSDB-SP), que recomendou a rejeição do texto, acredita não fazer sentido aumentar as responsabilidades da Polícia Militar. “É um risco, pois a população espera a ampliação de efetivo, de recursos, para que a polícia atue no combate ao crime”, sustentou.

O parlamentar também defendeu a continuidade dos convênios entre polícias militares e municípios, “com atribuições definidas conforme as circunstâncias e necessidades dos locais”. “É preciso evitar conflitos de competências, uma vez que a realidade da polícia da Bahia não é a mesma da de São

Paulo”, completou.

O deputado Deputado Waldir (PSDB-GO) foi outro a criticar o PL 1178/15 que, em sua opinião, pode “escravizar” a PM. Para estimular a integração de municípios ao sistema nacional de trânsito, o parlamentar propôs a repartição da receita de impostos, como o IPVA, apenas para municípios que criem agências de trânsito.

Também contrário à proposta de Capitão Augusto, o presidente da Associação dos Agentes de Trânsito do Brasil (AGT-Brasil), Antônio Coelho, classificou o texto como retrocesso. Ele explicou que o Código de Trânsito veio para ratificar o pensamento de que a fiscalização deve ser feita por agentes concursados, que não são apenas “anotadores de placas”.

Para Coelho, a PM deve continuar a intervir de forma pontual, a fim de auxiliar os agentes civis nos casos de crimes cometidos no trânsito. “Não pode uma categoria acumular mais atribuições se já não cumpre aquela para a qual foi criada [segurança pública]”, sustentou, ao reforçar que os agentes não têm intenção de interferir no trabalho dos policiais militares.

## Em Brasília, crianças ‘autuam’ motorista infrator

Motoristas que estacionam em local indevido, cuidado: os “agentes mirins de trânsito” rondam as ruas de Brasília fiscalizando irregularidades e aplicando a Multa Cidadã. A “punição” nada tem a ver com o Departamento Estadual de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF). É imposta pelos irmãos Cauã, 8 anos, e Iuri Lourenço, 7. O objetivo? Conscientizar infratores dos problemas causados a pedestres e deficientes.

Com papel e caneta em mãos, a dupla “autua” os imprudentes do Plano Piloto desde 2014, sempre acompanhada dos pais, Uirá Lourenço e Ronieli Barbosa. Recentemente, Cauã e Iuri flagraram

um carro estacionado sobre uma calçada, bloqueando uma rampa para o acesso de cadeirantes.

“Desculpe, moço, você estacionou no lugar errado e que vai prejudicar pessoas: cadeirantes, cegos etc. Por favor, moço, estacione em outro lugar. Obrigado”, diz o texto da Multa Cidadã escrita por Cauã. “Não é legal ficar aí. Você não está vendo que está em uma rampa? Seja cidadão, cuide de um cego”, adverte Iuri.

Além de alertar os infratores, os agentes mirins desenham o sinal do Código de Trânsito Brasileiro correspondente à placa “proibido de parar e estacionar”, para ajudar

os motoristas a não esquecer o significado.

### Educação cidadã

O pai dos meninos, Uirá Lourenço, é colaborador e blogueiro no Brasília para Pessoas. “Os meninos redigiram a multa por iniciativa própria”, explica ele. “Depois que fiz as fotos vi os erros de português. O Cauã escreveu ‘segos’. Mas isso faz parte, ele está em fase de aprendizagem”, brinca. Uirá acrescenta que, no dia seguinte, menos de 24 horas após o incidente do dia anterior, flagrou outro carro estacionado sobre a mesma calçada. “É frequente”.

Uirá conta que costuma andar a pé com os filhos e a esposa. Durante a caminhada,



ele alerta para as obrigações de pedestres, ciclistas e motoristas de automóveis no trânsito. “Os meninos já têm orgulho de exercer o papel de cidadão. Em frente a escola deles, por exemplo, eles veem

as irregularidades e falam para os colegas e para mim.”

Cauã e Iuri, inclusive, já escreveram um e-mail, endereçado à ouvidoria do Detran-DF, listando reclamações e pedindo por melhorias.

# Especialistas defendem punição maior para motorista embriagado que provoca morte

Especialistas ouvidos pela Comissão Especial sobre Alteração do Código de Trânsito da Câmara dos Deputados, em audiência pública realizada no último mês de março, foram unânimes em defender punição maior para o motorista embriagado que provoca mortes no trânsito. A comissão analisa mais de 240 propostas (PL 8085/14 e apensados) que alteram o código atual (Lei 9503/97).

O relator da comissão especial, deputado Sérgio Brito (PSD-BA), concorda que é preciso endurecer as penas para os crimes no trânsito. Ele disse que vai propor uma reforma ampla no código em que “a mudança nas penas será o carro-chefe”. A ideia do relator é apresentar um parecer preliminar em maio, e discutir a proposta nos estados, para votar o texto final até novembro. Para ele, a comissão precisa dar uma resposta à sociedade em relação ao alto número de mortes provocadas por acidentes de trânsito.

## CRIME “PRETERDOLOSO”

O presidente da Comissão de Direito Viário da OAB/SP (Ordem dos Advogados do Brasil), Maurício Januzzi

Santos, destacou que a pena prevista hoje para o motorista embriagado que provoca acidentes com morte é irrisória, com previsão de apenas dois a quatro anos de reclusão. Segundo ele, muitas vezes essa pena é trocada por serviços à comunidade, o que, em sua opinião, seria “um tapa na cara” na família da vítima do acidente.

O advogado defendeu a instituição do chamado crime “preterdoloso” para os motoristas embriagados que provoquem acidentes, com pena de reclusão de 5 a 8 anos. No crime preterdoloso, o agente pratica uma conduta dolosa (intencional), isto é, beber, e desta decorre um resultado posterior culposo (sem intenção).

## REESTRUTURAÇÃO DE PENAS

O diretor do Departamento de Elaboração Normativa da Secretaria de Assuntos Legislativos do Ministério da Justiça, Mário Henrique Ditticio, defendeu que os homicídios no trânsito provocados por motoristas embriagados sejam classificados como de “culpa temerária”, instituto semelhante ao “crime preterdoloso”, com penas quase iguais ao crime doloso



Deputado Sérgio Brito (PSD-BA)

(intencional). Ele considera essencial a reestruturação das penas previstas no código, já que, segundo ele, as punições são brandas demais para os crimes mais graves – como o homicídio provocado por motoristas embriagado – e altas demais para crimes leves.

Já o deputado Delegado Waldir (PR-GO) acredita que quem bebe e dirige ou atropela alguém na faixa de

pedestre assume o risco de matar e deve ser punido por homicídio.

## DROGAS ILÍCITAS

O presidente da Associação Brasileira de Criminalística, Bruno Telles, apresentou uma análise dos sinistros de trânsito no Distrito Federal em 2012, que mostra que, em cerca de 75% das colisões, pelo um dos motoristas usou álcool, e que em 12%

houve uso de drogas ilícitas. “Consideramos fundamental a previsão na legislação que o pessoal que faz a fiscalização possa aplicar exame para outras drogas também”, disse.

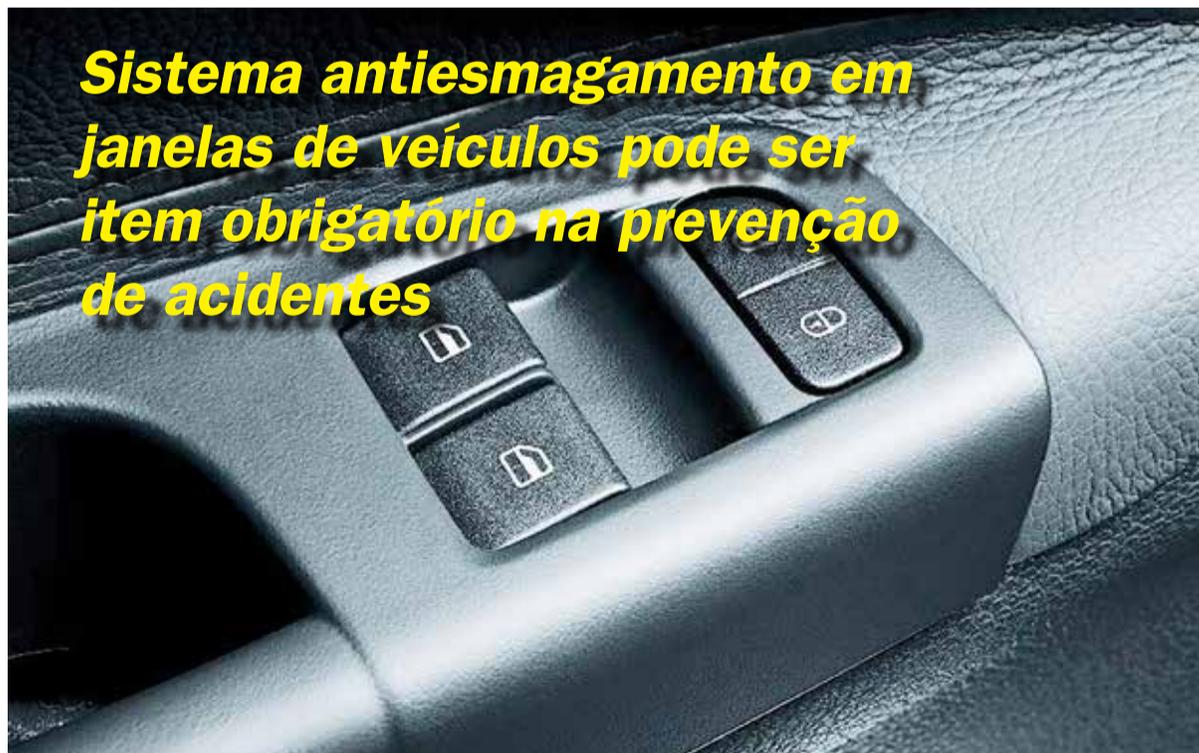
Além disso, para Telles, o código deve prever uma forma para que o motorista que causou o acidente possa compensar o Estado em relação ao socorro às vítimas, perícia e danos ao patrimônio público.

## REGISTRO DE EMBRIAGUEZ

O superintendente da Polícia Rodoviária Federal em Goiás, Marcelo Azevedo, defendeu o aumento das penas para as mortes no trânsito provocados não apenas por embriaguez, mas também por racha. Além disso, ele também defendeu a alteração da legislação para possibilitar o registro simplificado do crime de embriaguez no volante. Conforme Azevedo, hoje o policial leva muito tempo para fazer o registro.

De acordo com ele, mais de 30% dos crimes registrados nas rodovias federais são de embriaguez. “Com a simplificação do registro desses crimes, também haverá economia de recursos para a sociedade, além de maior efetividade da lei”, completou.

## Sistema antiesmagamento em janelas de veículos pode ser item obrigatório na prevenção de acidentes



Você já ouviu falar em sistema antiesmagamento em janelas de automóveis? O dispositivo diminui o risco de que os ocupantes de um veículo de fiquem com a mão ou braço presos entre o vidro e a estrutura da janela quando ele sobe.

De acordo com matéria do portal Radar Nacional, o Projeto de Lei 5124/09, que torna esse item obrigatório para janelas com acionamento elétrico, foi aprovado pela Câmara dos Deputados e seguiu para votação no Senado.

A justificativa da redação, que altera o Código de Trânsito Brasileiro, é que o movimento dos vidros elétricos não para automaticamente se alguma coisa interrompe a sua trajetória e isso pode causar acidentes, principalmente com crianças e bebês.

Em alguns casos, o dispositivo, além de impedir que o vidro continue subindo ao encontrar resistência, ainda o faz recuar alguns centímetros aumentando a segurança do automóvel.



# JUDICIÁRIO

## Quarta Turma nega pedido de indenização a segurado por acidente durante racha

A participação em disputas automobilísticas não autorizadas, conhecidas como rachas (ou pegs), configura hipótese de agravamento do risco e possibilita a perda da cobertura do seguro veicular. Com esse entendimento, a Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou o recurso de empresa que buscava o pagamento de indenização a veículo de sua frota envolvido em acidente durante uma corrida de carros ilegal em Porto Alegre.

Na ação de cobrança, a empresa afirmou que um de seus veículos tinha proteção contratada com a seguradora Mapfre para coberturas de casco, danos materiais, morais e corporais. Em julho de 2009, o veículo segurado, conduzido por terceiro, acabou causando acidente ao cruzar sinal de trânsito fechado. Após acionar a seguradora, a empresa autora teve pedido de cobertura negado, sob a alegação de que o veículo estaria participando de pega no momento do acidente.

### CONFISSÃO

Com base em declaração na qual o condutor do veículo confessa ter participado da disputa automobilística e causado o acidente, a sentença de primeira instância negou o pedido de indenização. O juiz entendeu que a competição promovida pelo condutor não abarcado pelo seguro excluiu a cobertura pleiteada pela empresa autora.

Conclusão semelhante foi adotada no julgamento de segunda instância do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS), que negou a apelação da autora. O acórdão registrou que o agravamento do risco que exige o pagamento de indenização não foi gerado apenas pelo terceiro que conduzia o veículo, pois o segurado assumiu indiretamente o risco ao entregar o carro a condutor não previsto na apólice.

No STJ, a empresa segurada defendeu a reforma do julgamento proferido pelo Judiciário gaúcho. A empresa argumentou que não agravou o risco e que não agiu intencionalmente para ocorrência do acidente.

### ABUSO DE DIREITO

Na análise do caso, o ministro relator, Luis Felipe Salomão, ressaltou que os contratos de seguro pressupõem a existência de boa-fé e de veracidade



Ministro Luis Felipe Salomão

entre as partes, tanto em relação ao objeto segurado quanto no tocante às declarações prestadas. Nesse sentido, o artigo 768 do Código Civil de 2002 registra que o segurado perde o direito à garantia caso agrave intencionalmente o risco objeto do contrato.

De acordo com o ministro Salomão, os indivíduos envolvidos em competições automobilísticas em área urbana, como no caso discutido nos autos, assumem a possibilidade de dano. “Assim, agindo dessa maneira, o segurado cria risco não previsto no pacto securitário e, em consequência, afasta-se dos limites estabelecidos para o exercício da garantia contratual e rompe com o dever de cooperação e lealdade, configurando o abuso de direito”, afirmou o ministro.

Apoiados no voto do ministro Salomão, os membros da Quarta Turma entenderam que a empresa autora assumiu a possibilidade de materialização do acidente, visto que entregou o carro a condutor não previsto pela apólice de seguro — o motorista tinha 21 anos de idade, mas a apólice não previa cobertura para pessoas menores de 26 anos de idade.

“O segurado que entrega veículo a terceiro de 21 anos de idade, sabendo que inexistia a cobertura para a hipótese, age de forma imprudente, temerária e em descompasso com as cláusulas do contrato de seguro, assumindo o risco de perder a indenização securitária caso ocorra o sinistro”, finalizou Salomão ao negar o recurso.

## Cancelamento de compra de carro com defeito encerra também contrato de financiamento

O cancelamento de contrato de compra e venda de um automóvel com defeito realizado entre consumidor e concessionária implica também o rompimento do contrato de financiamento com o banco pertencente ao mesmo grupo econômico da montadora do veículo (banco de montadora).

A decisão foi tomada por unanimidade pela Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) ao analisar uma ação de um consumidor para cancelar o contrato de compra e venda e de financiamento do automóvel defeituoso.

### RESPONSABILIDADE

#### SOLIDÁRIA

Para o ministro Moura Ribeiro, relator do caso, há uma responsabilidade solidária da instituição financeira vinculada à concessionária do veículo (banco da montadora), porque integram a mesma

cadeia de consumo.

O banco alegou que não é parte legítima para figurar na ação, já que não forneceu o produto adquirido e que o consumidor, ao adquirir um veículo, é livre para financiar com qualquer instituição financeira. Na defesa, a casa bancária afirmou ainda que oferece financiamento para automóveis de qualquer outra marca, inclusive usados ou importados.

No voto, o ministro do STJ afastou o argumento do banco e manteve a decisão colegiada (acórdão) do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP).

Para Moura Ribeiro, cujo voto foi aprovado por unanimidade pelos demais ministros da Terceira Turma, os contratos de compra e venda e de financiamento de veículo estão interligados, possuindo uma finalidade comum, “a de propiciar ao autor a aquisição de automotor”.

## Questionada lei do RJ que cancela pontos na CNH

O governador do Estado do Rio de Janeiro, Luiz Fernando de Souza (Pezo) (foto), ajuizou no Supremo Tribunal Federal (STF) a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5482, com pedido de liminar, contra a Lei estadual 7.003/2015. A norma prevê que o Departamento de Trânsito (Detran) não poderá suspender ou cassar o direito de dirigir com base na soma de pontos perdidos por infrações cometidas em data anterior à data de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Na avaliação do governador, a lei é inconstitucional pois trata de matéria de trânsito, que é de competência legislativa privativa da União, como estabelece o artigo 22, inciso XI, da Carta Magna.

“É evidente, portanto, que a lei do Estado do Rio de Janeiro, ao tratar das consequências advindas para os diversos condutores em relação à sua habilitação para dirigir veículos no caso de infrações porventura cometidas, avança sobre matéria de competência federal e, por conseguinte, sujeita a disciplina constitucionalmente confiada à lei nacional”, alega a ADI.

Para o chefe do Executivo estadual, a disposição sobre requisitos, regras ou procedimentos atinentes às penalidades de suspensão ou cassação do direito de dirigir está sujeita a regramento nacional e, assim, o estado não teria legitimidade para legislar sobre o assunto, sob pena de invadir a esfera de atribuição privativa constitucionalmente determinada à União. Lembrou ainda que vetou integralmente o projeto de lei que deu origem à norma, mas a Assembleia Legislativa derrubou o veto.

### JURISPRUDÊNCIA

O governador sustentou também que o STF vem declarando a inconstitucionalidade de leis no mesmo sentido, sob o fundamento de invasão de competência legislativa, citando as ADIs 2137, 2960, 3121 e 3708. A seu ver, estão presentes os



requisitos para a concessão da liminar: a plausibilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*), por causa da inconstitucionalidade da lei, e a urgência do provimento (*periculum in mora*).

A ADI ressalta ainda que a norma concede “verdadeira anistia” ao condutor infrator para que não responda por seus atos ilícitos na condução de veículos. “Em outras palavras, ao estabelecer mecanismo que permite a anulação dos pontos em razão de infrações de trânsito, acaba a lei estadual por premiar o motorista transgressor, garantindo a perpetuação da impunidade”, argumenta.

O governador considera que a manutenção da validade da norma poderá colocar em perigo a segurança de todos os envolvidos no trânsito do Estado do Rio de Janeiro, levando não só à impunidade daqueles que transgridem as normas do Código de Trânsito Brasileiro mas concedendo salvo-conduto para que infratores contumazes continuem a dirigir e a ofender a legislação, expondo impunemente a população ao perigo.

### PEDIDO

O chefe do Executivo estadual requer que seja concedida a medida cautelar para suspender a eficácia da lei e que, ao final, seja julgado procedente o pedido, declarando-se a sua inconstitucionalidade.

O relator da ação é o ministro Celso de Mello.



# LEGISLATIVO

## Aprovado aumento de punição para quem bloquear vias públicas

O Plenário do Senado aprovou, no último dia 7, a Medida Provisória 699/2015, que aumenta a punição para quem utilizar veículos para bloquear vias públicas.

O texto foi aprovado sob a forma de projeto de lei de conversão (PLV), que inclui pedestres entre os que podem ser punidos e faz dezenas de outras mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB — Lei 9.503/1997).

Atualmente, o Código de Trânsito considera o bloqueio proposital de via como infração gravíssima e

prevê multa de R\$ 191,54, assim como apreensão do veículo.

A MP cria uma nova categoria de infração de trânsito, definindo-a como “usar o veículo para interromper, restringir ou perturbar a circulação na via”. De acordo com o PLV aprovado, relatado pelo senador Acir Gurgacz (PDT-RO), em vez de multa de 30 vezes o valor normal (R\$ 5.746,20), como previsto no texto original, ela será de 20 vezes (R\$ 3.830,80). Essa multa será dobrada em caso de reincidência no período de 12 meses.



## Projeto proíbe autoescolas de cobrarem a mais de deficiente auditivo

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei (PL) 4318/16, da deputada Mara Gabrilli (PSDB-SP), que proíbe as autoescolas de cobrarem valores superiores do deficiente auditivo pelo processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

O projeto insere dispositivo na Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (13.146/15), que hoje já assegura ao candidato com deficiência auditiva a possibilidade de requerer serviços de intérprete da Língua Brasileira de Sinais (Libras), para acompanhamento em aulas práticas e teóricas.

Entretanto, segundo Mara Gabrilli, “esta Casa legislativa tem recebido informações de que existem vários centros de formação de condutores que cobram do deficiente auditivo um valor mais alto do que aquele regularmente praticado para participação no processo de aprendizado referente às etapas do curso para obtenção da habilitação”.

A deputada apresentou a proposta para garantir o tratamento igualitário das pessoas com deficiência auditiva nos centros de formação de condutores.

### TRAMITAÇÃO

De caráter conclusivo, a proposta será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

### O que prevê o PLV 4/2016 aprovado pelo Senado:

**RECOLHIMENTO DO VEÍCULO:** Os serviços de recolhimento, depósito e guarda de veículo poderão ser executados diretamente pelo órgão de trânsito ou por particular contratado por ele. Os custos serão de responsabilidade do proprietário do veículo rebocado. A medida, no entanto, não impede que os estados estabeleçam a cobrança por meio de taxa instituída em lei. Na prática, autoriza o governo a licitar depósitos e serviços de recolhimento dos veículos.

**ÁLCOOL E DIREÇÃO:** Cria uma infração específica para aqueles que se recusarem a se submeter a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar a influência de álcool ou outra substância. Nesse caso, será aplicada a multa de dez vezes o valor base (R\$ 1915,40) e, em caso de reincidência no período de doze meses, a penalidade será aplicada em dobro.

**RACHA:** Acir Gurgacz retirou do Código a pena de reclusão de 2 a 4 anos para homicídio culposo praticado por motorista que atuou em racha ou que estiver embriagado ou em uso de substâncias psicoativas responsáveis pela redução de sua capacidade de dirigir. Segundo o relator, a intenção é resolver controvérsia de enquadramento desses crimes no Código de Trânsito e permitir ao juiz que julgar a causa usar a pena de homicídio culposo prevista no Código Penal, cuja pena prevista é de 1 a 3 anos de detenção, ou a de homicídio doloso, com pena de 6 a 20 anos de reclusão.

**TRANSPORTE CLANDESTINO:** Foi ampliada a gravidade da infração de realizar transporte coletivo de passageiros sem autorização. A infração passa a ser considerada gravíssima, com multa de seis vezes o valor base (R\$1.149,24) e suspensão do direito de dirigir, além do recolhimento da CNH.

**CELULAR:** Outra infração que terá penalidade maior é o uso de telefone celular ao volante, atitude que passa a ser considerada gravíssima se o condutor estiver segurando ou manuseando o aparelho.

**CURSO DE RECICLAGEM:** Para os motoristas profissionais, não será mais obrigatória a participação em curso preventivo de reciclagem ao atingir 14 pontos de multas na CNH. A participação será uma opção do motorista para que, após o curso, a pontuação seja zerada.

**SUCATAS:** O projeto de lei de conversão muda a forma como os Detrans lidarão com os carros apreendidos. Mesmo se o recolhimento tiver sido determinado judicialmente ou pela polícia, será dado um prazo de 60 dias para a retirada do veículo dos depósitos. Após esse prazo, o órgão de trânsito poderá fazer o leilão. Aqueles que forem considerados irre recuperáveis ou sucatas poderão ser destinados à reciclagem siderúrgica ou para aproveitamento de peças dentro do processo de leilão.

# Como diminuir risco de acidentes fatais com crianças no trânsito



## BEBÊ CONFORTO, CADEIRINHA OU ASSENTO?

Você sabia que o uso da cadeirinha reduz em até 71% o risco de morte infantil em caso de acidente de trânsito? Por isso, o acessório é indispensável para transportar a criança com segurança, desde a saída da maternidade. Porém, parece que nem todos sabem, pois de acordo com o Ministério da Saúde, 547 crianças morreram vítimas de acidentes como passageiras de veículos em 2012 (últimos dados disponíveis).

De acordo com a legislação brasileira, é obrigatório o uso do equipamento de retenção para crianças de até sete anos e meio. Para cada idade, peso e altura, existe um equipamento correto a ser utilizado. Além disso, ele precisa ser certificado e estar corretamente instalado para garantir a proteção da criança.

### BEBÊ CONFORTO

Bebês com até 1 ano de idade devem ser transportados nos chamados bebê-conforto, sempre no banco de trás na posição de costas para dianteira do carro. A cadeira deve estar firmemente presa ao banco pelo cinto de segurança. Para ter certeza de que o bebê está seguro, a cadeirinha não pode se mover mais do que 2 cm. E para não machucar o bebê, entre as tiras da cadeirinha e o corpo da criança, é preciso ficar um espaço de folga de um dedo.

### CADEIRINHA

Já as crianças com idade entre 1 e 4 anos devem ser transportadas em cadeirinhas, voltadas para a frente, na posição vertical, no banco de trás. A melhor posição é no centro do banco. As tiras da cadeira devem estar acima dos ombros e ajustadas ao corpo da criança com um dedo de folga. O cinto de segurança do carro deve passar pelos locais indicados da cadeira e ela não deve se mover mais que 2 cm para os lados.

### ASSENTO DE ELEVAÇÃO

As crianças com mais de 4 anos precisam usar os assentos de elevação, também chamados de booster. Esse equipamento ajuda a adequar o cinto ao tamanho da criança nesta fase em que são grandes demais para sentar na cadeirinha e pequenas para usar o cinto normal.

### MAIORES DE 7 ANOS E MEIO

Os pequenos com mais de 7 anos e meio devem ser transportados usando o cinto de segurança de três pontos. Mas, para estar segura, a criança precisa ter o tamanho adequado, ou seja, precisa sentar e dobrar seus joelhos na borda do assento, sem afastar as costas do encosto do banco.

### DICAS PARA OS PAIS

Segundo a ONG Criança Segura os pais também devem estar atentos e adquirir sempre produtos certificados conforme normas europeias, americanas ou brasileiras (selo do INMETRO). Na hora de adquirir uma cadeira de segurança é aconselhável dar preferência às lojas que ofereçam auxílio na instalação.

Outra dica da ONG é antes de comprar a cadeirinha, experimentar instalá-la para ver se é apropriada para o cinto e assento do carro e peso da criança. Além disso, não reutilizar cadeiras de segurança que já estiveram em um acidente de carro.

### ERROS MAIS COMUNS

A ONG Criança Segura também lista os erros mais comuns no transporte da criança, que são:

Usar uma cadeira inapropriada para a idade e o tamanho da criança;

Colocar uma criança menor de 1 ano de idade ou com menos de 13 kg em uma cadeira de segurança de frente para o movimento;

Não instalar a cadeira bem presa ao banco do carro e não colocar a criança corretamente na cadeira de segurança.

## Situações de perigo no trânsito podem ser evitadas. Saiba como

Mesmo os condutores mais experientes e cuidadosos são expostos a situações perigosas. O condutor precisa estar qualificado para sair do perigo e ter habilidade para reagir rápida e corretamente. “Com a utilização de técnicas de Direção ou Pilotagem Defensiva hoje podemos evitar acidentes que antes eram considerados inevitáveis”, alerta Celso Alves Mariano, especialista em trânsito.

O especialista elaborou um guia com dicas de como dirigir com segurança em situações adversas.

### REVISÃO MENTAL

Antes de sair de casa o condutor deve fazer uma breve revisão e certificar-se de que está tudo bem com o veículo, com os passageiros e consigo mesmo. Deve também criar um ambiente tranquilo dentro do automóvel, evitando assuntos polêmicos e discussões, sem permitir que os passageiros desviem sua atenção.

### ATENÇÃO

Dirigir é uma atividade complexa e de muita responsabilidade. Qualquer displicência ou distração pode ser a causa de acidentes. O ato de dirigir exige do condutor atenção constante aos múltiplos fatores que vão se apresentando durante o trajeto tais como: a sinalização, o comportamento dos demais condutores, de pedestres, ciclistas e veículos não motorizados e as prováveis condições adversas.

### PREVISÃO

A previsão ocorre simultaneamente com a atenção. Enquanto o condutor observa tudo com atenção, seu cérebro prevê e antecipa possíveis acontecimentos, agindo prontamente, sem ser tomado de surpresa.

### POSIÇÃO AO DIRIGIR

Sentar-se de maneira correta ao volante é uma das premissas da direção segura. A perna esquerda esticada tem que acionar todo o curso do pedal da embreagem. O punho deve tocar o ponto mais alto do volante; automaticamente os braços ficarão arqueados, formando ângulo um pouco menor que 90 graus com os antebraços.

A fita superior do cinto de segurança deve passar no meio do ombro. Por fim, a altura do apoio de cabeça deve ser ajustada no mesmo nível dos olhos.

### RETROVISORES

O retrovisor é um acessório utilizado para ampliar a visibilidade dos motoristas. Muitos acidentes são causados devido aos pontos cegos dos veículos. Para evitar esses pontos, normalmente os veículos possuem três espelhos retrovisores: o espelho central, que garante visibilidade traseira durante a condução e os laterais, que tem como função ajudar o condutor a enxergar fora de sua visão periférica.

O ajuste do espelho central deve ser feito somente após a regulação do banco do motorista e sua imagem deve cobrir a maior parte do vidro traseiro.

Já para os espelhos retrovisores laterais, o ajuste deve ser feito com mais cautela. É aconselhável utilizar a maior parte do espelho para refletir a imagem lateral traseira do veículo ou o mínimo possível da lataria.

### CONDIÇÕES ADVERSAS

Condições adversas são fatores ou combinações de fatores que contribuem para aumentar as situações de risco no trânsito, podendo comprometer a segurança. O condutor deve se capaz de identificar os riscos e agir corretamente diante dessas situações, adotando os procedimentos adequados para cada uma delas.

### VELOCIDADE ADEQUADA

A velocidade máxima permitida nem sempre é uma velocidade segura. O bom senso manda que a velocidade do veículo seja compatível com todos os elementos do trânsito, principalmente às condições adversas. A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo. Em alta velocidade, muitas vezes não há tempo suficiente para evitar um acidente.

### DISTÂNCIA DE SEGURANÇA

Distância de segurança é o espaço que o condutor deve manter entre o seu veículo e o veículo da frente. Esse espaço deve ser suficiente para a realização de manobras em caso de necessidade.

### RESPEITO ÀS LEIS

Respeitar a sinalização e as leis de trânsito é essencial para manter a segurança do trânsito. Por mais que não concorde com as normas estabelecidas, é dever do cidadão obedecê-las.

# Ir ao trabalho de bicicleta é 40% menos estressante, revela pesquisa britânica

**PESQUISA MOSTROU QUE CICLISTAS PERDEM UM DIA A MENOS DE TRABALHO EM COMPARAÇÃO ÀS PESSOAS QUE USAM OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE PARA IREM AO TRABALHO**



O benefício à saúde é um dos argumentos mais comuns entre aqueles que promovem o uso da bicicleta como meio de transporte urbano. E não é por acaso, como já demonstram várias pesquisas realizadas com ciclistas de diversas partes do mundo.

Por exemplo, em Copenhague foi realizada uma pesquisa envolvendo 30.604 pessoas que apontou que, em geral, os ciclistas perdem um dia a menos de trabalho em comparação

às pessoas que usam outros meios de transporte para irem ao trabalho.

Em Boston, o principal centro médico da cidade começou a receitar o uso da bicicleta como medida para enfrentar a obesidade, oferecendo às pessoas menos abastadas a possibilidade de se inscreverem no sistema público de bicicletas por um custo anual 16 vezes menor que o normal, isto é, US\$5 em vez de US\$80.

A estes resultados é neces-

sário acrescentar outro, obtido recentemente no Reino Unido, no Stanford Calming Technology Lab.

Nesta pesquisa foram analisados 20 mil percursos realizados por mil ciclistas equipados com um dispositivo chamado Spire, que monitorava a frequência cardíaca, a respiração e a duração do trajeto com o objetivo de identificar alguma relação entre os níveis de estresse em comparação com as pessoas que vão ao trabalho de

carro ou de transporte coletivo.

No estudo, definiu-se que inalações curtas e pouco profundas indicam que os níveis de estresse podem ser mais elevados, aspecto que foi medido pelo dispositivo.

Após avaliar os dados dos ciclistas, motoristas e passageiros, obteve-se que os membros do primeiro grupo ficam 40% menos estressados durante a primeira hora após chegarem ao trabalho, em comparação com as pessoas que optaram por outro meio de transporte.

Por outro lado, aqueles que após usarem os Spire recebiam um alerta, era porque estavam mais agitados durante a primeira hora de trabalho, embora não estivesse realizando nenhuma atividade física.

Em relação aos resultados, o cocriador do Spire, Neema Moraveji, disse à FastCoExist que “as pessoas tendem a pensar no estresse como algo que ocorre no trabalho, e, certamente, isso é verdade, porém, os deslocamentos são interessantes porque são situações em que a pessoa é parte de seu entorno, ela frequentemente está por sua própria conta, no controle, e pode definir o tom de seu dia.”

## Noruega vai investir mais de R\$ 1 bilhão em estradas para bicicletas

Engajada na luta pela redução das emissões de gases poluentes do trânsito, a Noruega anunciou recentemente o investimento equivalente a mais de R\$ 1 bilhão em estradas exclusivas para bicicletas. Os novos caminhos da malha cicloviária vão priorizar as ligações pendulares entre as grandes cidades, cidades do interior e subúrbios. Com a extensão da rede cicloviária, os ciclistas poderão pedalar sem interrupções e com segurança em uma via segregada e de pista dupla.

O investimento é parte de uma série de medidas do novo Plano Nacional de Trânsito da Noruega, que objetiva a mitigação da poluição proveniente do trânsito. O Plano pretende que, até 2030, 75% dos carros do país e 50% dos caminhões sejam de baixa emissão de gases do efeito estufa, assim como 40% dos navios de curta-distância e ferry-boats (um meio importante para a locomoção na Noruega), que também devem seguir essa tendência.

O país vai investir a quantia de 8 bilhões de coroas norueguesas (\$ 923,000,000) em estra-

das para bicicletas que ligarão cerca de nove das maiores cidades da Noruega, permitindo que os ciclistas possam viajar com velocidade e segurança. Além disso, o sistema ferroviário e de infraestrutura rodoviária será reparado em todo o país. Apesar de parecer contraproducente arrumar estradas enquanto se quer reduzir as emissões, o governo explicou que as melhorias em algumas rodovias e a construção de pontes pode diminuir o número de viagens de ferry-boats.

A Noruega é o país que mais vende carros de emissão zero no mundo. Isso se deve, em parte, aos impostos muito mais baixos para os veículos verdes. Mas o governo destaca que mesmo esses carros verdes criam ruídos, trânsito e alguma poluição, mesmo que seja de pastilhas de freio ou agitando a poeira. Por isso, o governo estuda criar impostos para veículos verdes – que serão menores que os pagos por carros convencionais. A meta é que, até 2030, o país registre crescimento ínfimo ou próximo de zero no uso de automóveis individuais.

## Nos EUA pedestres poderão ser multados por usarem celular

Um relatório recente realizado nos EUA mostra dados alarmantes sobre uso do telefone celular por pedestres e sua relação direta com o número de mortes por atropelamento nas cidades norte-americanas.

Segundo a pesquisa, nos últimos quatro anos houve um crescimento de 15% no número de mortes de pedestres distraídos porque estão olhando para o celular ao atravessar uma rua.

No estado norte-americano de Nova Jersey, esse hábito pode se tornar crime, passível de multa e até prisão, caso uma proposta de lei seja aprovada.

A ideia é da congressista Pamela Lampitt, que sugere uma multa de até US\$ 50 ou 15 dias de prisão para quem for flagrado andando pelas ruas de Nova Jersey com as mãos

ocupadas em um aparelho eletrônico. “Pedestres distraídos, assim como motoristas distraídos, representam um potencial perigo para si mesmos e outras pessoas nas ruas”, disse Pamela.

Segundo a congressista, cerca de 11 mil pessoas acabaram feridas em incidentes causados por distração nos EUA, entre 2000 e 2011. Além disso, o número de pedestres mortos aumentou de 11% para 15% do total de acidentes no trânsito entre 2005 e 2014, diz Pamela.

Propostas semelhantes já foram apresentadas em diversos outros estados americanos, como no Havaí, Arkansas, Illinois, Nevada e Nova York. Por enquanto, porém, não há data para que o projeto de lei de Nova Jersey seja discutido ou votado no Congresso local.



## CARTAS

### MANIFESTAÇÕES

Não tinha pensando que se todos fossem às ruas com a consciência de fazer o bem, sem brigas ou irritações, teríamos um trânsito melhor. As manifestações a favor de um país melhor são justas, mas a do trânsito é diretamente pela vida.

**Januário Silva – Campo Grande/MS**

### PERIGO

Acho um exagero essa proposta para as empresas fornecedoras de mapas alertarem sobre locais perigosos. Seria bom, sim seria, mas é um exagero. Ela fornece a informação contratada. Se for assim, muitos outros setores teriam que mudar sua política de serviço.

**Luciano Assis – São Paulo/SP**

### IRRESPONSABILIDADE

Na minha época de juventude, os pais ensinavam os filhos a dirigir. Era normal. Mas era um cuidado extremo. Dificilmente acontecia algum incidente. Hoje os pais ficam bêbados e os filhos tem a possibilidade de dirigirem, como foi mostrado na edição anterior. Que tristeza.

**Fabício Teixeira – Antônio Carlos/SC**

### PRF

Espero que as autoridades competentes se conscientizem da necessidade da ampliação do efetivo da PRF em Santa Catarina. Se não, de nada adiantará realizar estudos nesse sentido e não agir. É evidente que o efetivo está defasado.

**Sérgio Coelho – Joinville/SC**

### ENFIM

Espero que enfim saia do papel a ampliação da Via Expressa. Demorou essa obra! Mas eu sei que a burocracia atrapalha qualquer boa intenção. Esperamos ansiosos que a reunião destes prefeitos seja para o bem da população. Galera, a gente precisa! Me ajudem a chegar no trabalho sem ter que sair tão cedo de casa!

**Leonilda Simen – São José/SC**

### COPA

Foi perfeita a colocação do doutor José Roberto sobre o legado da copa. Os governantes brincaram com nossa esperança de ter um trânsito melhor. Uma locomoção descente. Mas infelizmente se repetiu o que sempre acontece, promessas não cumpridas e dinheiro público fora do objetivo inicial.

**César Bueno - Porto Alegre/RS**

### UNIÃO

Doutor Ildo foi no ponto. Só uma sociedade unida poderá mudar esse cenário no qual se encontra a nossa mobilidade urbana. Estou cansado de filas, buracos, prejuízos e falta de promessas cumpridas. Vamos nos unir para um bem maior, sem violência claro, mas com foco social apurado.

**Francisco Trindade – Juazeiro/BA**

### CONTRAN

O Contran tomou uma decisão correta. Autorizar estrangeiros a dirigirem durante as Olimpíadas passará uma impressão positiva. Em vários países é assim, inclusive nos EUA, porque não no Brasil também? Além do mais, é capaz de esses motoristas serem mais prudentes do que nós mesmos já que eles não arriscarão algum incidente.

**Isaque Silva – Rio de Janeiro/RJ**

### PONTE

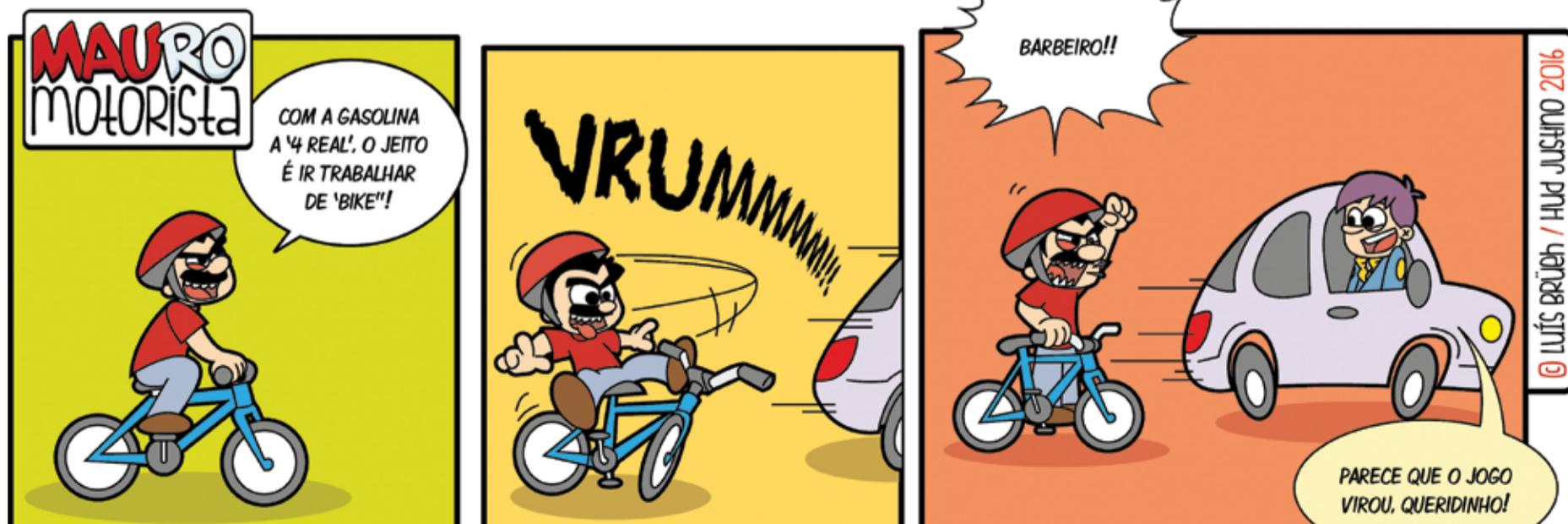
Essa reforma da ponte Hercílio Luz em Florianópolis é engraçada. Já li tantas vezes declarações sobre a “etapa final” que nem sei o que significa mais isso. Espero sinceramente que possamos enfim voltar a andar na ponte que passei na infância com meus pais. Um patrimônio do cidadão catarinense!

**Alexandre Augusto – Florianópolis/SC**

### CONCESSIONÁRIA

Muito bom saber da decisão do STJ em manter o acórdão emitido pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) que responsabilizou solidariamente a Autopista Litoral Sul por um acidente em rodovia pedagiada, decorrente de má sinalização de obras. Essas empresas precisam arcar com as consequências das suas omissões. Especialmente esta concessionária em questão que tanto deve para a sociedade catarinense. Onde está o anel viária da Grande Florianópolis que não sai do papel? Uma vergonha!

**Caroline Ramos – São José/SC**



# Independente da fiscalização, manter bom comportamento ao volante reduz riscos

Como diz o ditado “O certo é certo mesmo que ninguém esteja vendo”. A premissa pode ser aplicada a diferentes realidades e, uma delas envolve as infrações de trânsito de difícil fiscalização. Embora recorrentes nas estradas e vias urbanas e passíveis de multa pelas legislações que regem o trânsito, elas são ignoradas pela maior parte dos condutores e, quando cometidas, comprometem a segurança do motorista e de terceiros. Alguns exemplos são conduzir o veículo com uma só mão ou com calçado que comprometa o uso dos pedais. Ambos comportamentos, conforme artigo 252 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), são infrações médias, com multa de R\$85,13 e quatro pontos na carteira; assim como dirigir o veículo

com braço para fora, atirar ou abandonar na via objetos ou substâncias, e dirigir veículo transportando pessoas/animais à esquerda ou entre pernas e braços. Penalidades à parte, manter o trânsito mais humano e seguro também é responsabilidade do condutor, que deve agir sempre com prudência, bom senso e munido de informação.

Deixar de guardar distância lateral de 1,5m durante a ultrapassagem de bicicletas (artigo 201) e transitar com veículo, em declive, desligado ou desengrenado – a famosa ‘banguela’ – entram na lista (artigo 231, IX) de infrações que são difíceis de fiscalizar por agente ou por equipamento: a primeira depende de uma medição e a segunda não é facilmente perceptível. O especialista em direito do

trânsito e comentarista no site CTB Digital, Julyver Araujo, reforça que há outros pontos comuns entre irregularidades como essas. “Como enquadra o Conselho Nacional de Trânsito, algumas infrações requerem abordagem especial do agente de trânsito. Essa simples exigência já torna a fiscalização mais complexa”, associa. Ele acrescenta ainda que nem toda via pública dispõe de condições favoráveis para este fim, o que pode, em alguns casos, impossibilitar a averiguação individual.

Para o coordenador de trânsito de Ubatuba/SP, Major Franco, além da abordagem, subjetividade é outro fator que dificulta os processos de fiscalização. “A legislação permite que o condutor dirija descalço, mas não com calçado impróprio. O fato é

que não há maneira de comprovar, durante a abordagem, em quais das condições ele conduzia o veículo”, ilustra. Outro exemplo é o de uma atitude que transita no campo do desrespeito e que, infelizmente, é comum especialmente em dias de chuva: arremessar água ou detritos sobre os pedestres e veículos. Esse ato é uma infração de trânsito. “Essa ação leva a uma análise subjetiva, já que pode ter sido intencional ou não, sendo que no primeiro caso é sujeita à multa. O ideal nesse caso é que o fato seja visualizado pelo agente, pessoalmente ou através de câmeras de vídeo”, sugere.

Segundo Franco, apesar de aparentemente inofensiva, transitar com cães à esquerda do motorista ou entre seus braços e pernas é uma con-

duta muito praticada que oferece risco de acidentes, pois compromete os movimentos do condutor e pode ser uma fonte de distração. “Uma estratégia para desestimular comportamentos como esse é estabelecer legislações mais claras, que obriguem o dono a se deslocar com os animais em segurança, como protegidos no banco traseiro”, reforça.

A consciência de que um trânsito seguro depende de atitudes individuais é fundamental para garantir que todos cumpram a legislação. “O condutor precisa conhecer, entender e praticar a lei. Sem isso, ele comete infrações que colocam a sua vida e dos demais em risco”, recomenda o diretor da Perkons, Luiz Gustavo Campos. (Fonte: Perkons)

## ESPAÇO LIVRE

Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior\*



## Exame Toxicológico: excesso ou realidade

O objetivo da aplicação do exame toxicológico é de reduzir os acidentes rodoviários. Mas, a lei, resoluções e normas parecem que não entendem que a utilização do rebite e das drogas em geral é em função do árduo trabalho, que passa pela insalubridade, periculosidade, chegando a penosidade, enfrentando múltiplos fatores de risco. Jornadas longas, seguidas de fadiga, sono e necessidade de conseguir uma remuneração melhor para o sustento da família acompanham esse trabalhador. O exame toxicológico parece excesso, fugindo da realidade e da necessidade de prevenção de acidente.

Esse exame, segundo determinação legal, deve ser feito na admissão, demissão, mudança de categoria, habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação. 70% dos motoristas são autônomos, conseqüentemente, só farão o exame na mudança de categoria, habilitação e renovação, que é feita a cada cinco anos e, para os maiores de sessenta e cinco anos, a cada três anos. E esse exame realizado nas condições citadas impedirá o motorista de usar droga no intervalo dos exames?

Exame admissional - Sendo usuários de drogas, interromperão o uso noventa dias antes do exame, já que o mesmo é de larga janela, isto é, comprova o uso de drogas nos últimos noventa dias. Todos já sabem disso.

Aprovados no exame admissional, a legislação permite que trabalhem 12 a 13h, que podem se alongar caso o desembarque seja demorado ou não encontrem um local seguro para descansar. Mas esse é o fator desencadeante do uso das drogas.

É aí que os legisladores contrariam a legislação do trabalho e não pensam em dar segurança e qualidade de vida para homens que trabalham em regime de escravidão.

No pré, trans e pós-trabalho, é o momento de se fazer a avaliação. Ainda seria interessante fazer de maneira aleatória e sempre no pós-acidente (pericial). O exame tem que ser feito no momento do trabalho, como é para o uso de álcool.

Exame periódico na empresa - Exame positivo será igual a afastamento do trabalho (15 dias) e encaminhamento à perícia médica do INSS, já que está caracterizada a existência de uma doença. Lá, incapacitado temporariamente por 90 dias, perfazendo um total de 105 dias afastado do trabalho. Após isso, retorna à perícia com exame negativo, recebendo alta para retorno ao trabalho.

Mas, quando ele usou a droga? Foi no momento do trabalho? O exame toxicológico de larga janela não determina isso. Vamos afastá-lo do trabalho porque usou droga no dia da sua folga? Geramos aqui prejuízo social e econômico para o trabalhador, para empresa e para previdência social.

Demissional - Ridículo é fazer o exame no desligamento! Vai mostrar o quê? Que o empregado usou droga. Quando, no momento do trabalho?

Aí, não poderá ser mandado embora. Será encaminhado à perícia médica e poderá haver até fraude por parte do trabalhador que, não querendo ser demitido, continue usando droga, e afastado, até ser incapacitado definitivamente (aposentado por invalidez).

Repito: e o momento do trabalho? A lei não é para reduzir acidentes? Acho que não pensaram nisso. O exame parece ter a finalidade única de punir o profissional, constrangê-lo, dando-lhe o direito de se negar a fazer o exame. Ninguém é obrigado a apresentar prova contra si mesmo. Além de tudo, trazer conseqüências pessoal, social e econômica.

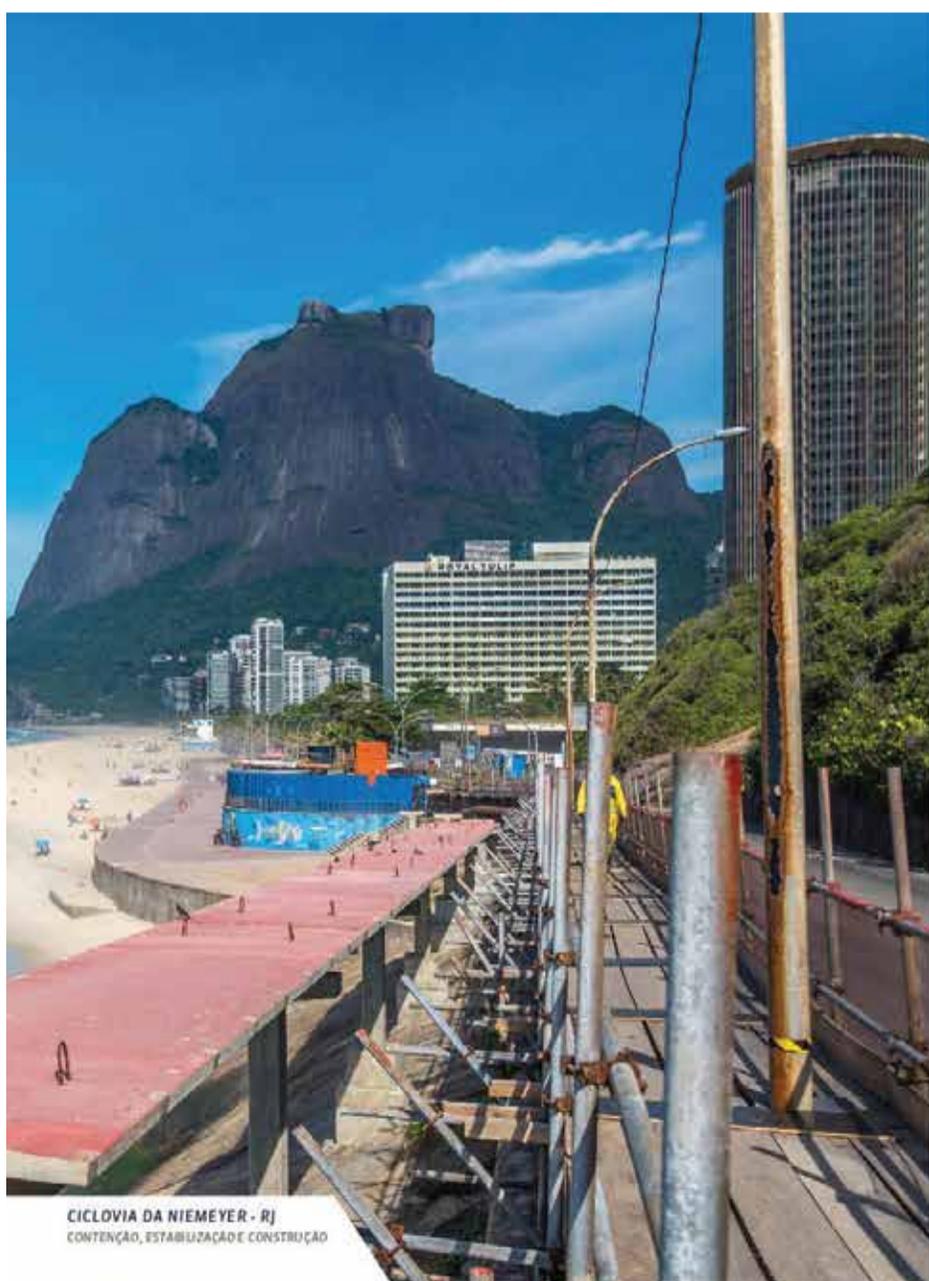
Custo do exame - Dentro da empresa deve ser coberto pelo PCMSO. Mas, para alguns exames complementares solicitados, o médico precisa da autorização do paciente, e esse é um deles. Olha o problema que será gerado caso o trabalhador se negue a fazê-lo.

Fora da empresa não existe o PCMSO. Os autônomos que constituem 70% dos profissionais não terão o exame periódico e só farão o exame na renovação da CNH. Mas, que medida irregular a lei 13.103 aplica para o trabalhador? Para uns, maior controle, para maioria nenhum controle.

A lei e as resoluções direcionadas aos profissionais das rodovias, entendo que pretendem regulamentar, dar qualidade de vida e reduzir acidentes. Mas são injustas porque deixa de atuar no agente causal do uso da droga, que são as longas jornadas e pior, não fazem menção de nenhum controle na rodovia, local certo para a vigilância, fiscalização e aplicação de exames imediatos.

Trata-se de excessos não compatíveis com a real necessidade técnica e científica adequada ao controle das drogas e redução dos acidentes.

\*Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET



CICLOVIA DA NIEMEYER - RJ  
CONTENÇÃO, ESTABILIZAÇÃO E CONSTRUÇÃO

## VALOR DA MOBILIDADE

nosslacommunicacao.com.br

Que a gente constrói e a cidade conquista.

A **Concrejato Obras Especiais**, em um consórcio com a Contemat Geotecnia, está realizando as obras de construção da ciclovia que vai ligar os bairros do Leblon e São Conrado, no Rio de Janeiro. São 3,8 quilômetros de extensão, acompanhando todo o percurso da Avenida Niemeyer, para tornar o caminho dos ciclistas mais seguro.

Essa obra faz parte do plano de expansão da malha cicloviária da cidade, que vai contribuir para melhorar a mobilidade dos seus habitantes. Com a força transformadora da engenharia, estamos melhorando a vida das pessoas com uma solução de deslocamento mais segura e sustentável.

  
**CONCREJATO**  
obras especiais

  
EMPRESAS  
**CONCREMAT**  
soluções integradas de engenharia