

# OM

## O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –  
MOVIMENTO NACIONAL DE  
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO  
FLORIANÓPOLIS/SC  
ABRIL DE 2020  
ANO 11 - Nº 124

Estudo mostra a  
queda nos índices  
do trânsito  
brasileiro causada  
pelo isolamento  
social

PÁGINA 16

# O NOVO NORMAL



E já que agora teremos que aprender a viver em um novo normal, mudando uma série de hábitos. Por que então não incluímos uma atitude mais educada e defensiva ao volante, poupando assim milhares de vidas? Fica a reflexão e o desejo de que na próxima edição estejamos mais próximos daquele trânsito humano e seguro que tanto ansiamos. (Editorial, página 2)



## EDITORIAL

## O NOVO NORMAL

Mais de um mês depois do decreto de situação de emergência ser publicado em Santa Catarina, com suas medidas restritivas (e tão necessárias), estamos aqui vivendo uma realidade muito longe da normalidade esperada.

Como uma criança que rapidamente se cansa de estar confinada em um esconderijo “perfeito” na brincadeira de esconde-esconde e não vê a hora de ouvir o grito de rendição do oponente, indicando que era seguro sair, para muitas pessoas ao redor do país e do mundo, os apartamentos ou casas onde estamos nos abrigando começaram a parecer aquele armário apertado.

Começamos a imaginar um alerta de liberdade, quando poderemos nos desenrolar e nos esticar de volta ao mundo confortável que deixamos para trás. É verdade que vivemos experiências completamente novas e até interessantes nestas

semanas: vacina em sistema Drive -Thru na Beira-Mar, o ar mais puro sem a fumaça dos ônibus e tantos outros veículos, uma diminuição significativa no número de acidentes de trânsito, o convívio familiar, a comida simples de casa, um ritmo mais lento possibilitando reorganizar os pensamentos... Mas, é fato que, enquanto não desenvolvermos uma vacina contra a COVID-19, não poderemos voltar a ser como éramos antes.

Enquanto a maioria das pessoas não tiver imunidade, retomar nossas atividades “normais” sempre trará de volta o rugido das infecções. Ir ao supermercado continuará sendo um desafio. E os sorrisos terão que permanecer sendo vistos apenas pelo levantar das sobrancelhas. As medidas que tomamos até agora não nos protegerão do vírus; elas só nos deram mais tempo para nos prepararmos para a próxima fase da nossa resposta.

Nas últimas semanas, o comércio tem retomado suas atividades aos poucos, fazendo com que grande parte da população afrouxe as regras de isolamento. Porém, o que se vê lá fora não tem nada a ver com o que tínhamos um pouco mais de um mês atrás e, provavelmente, nem voltamos a ter.

Isso porque as crises são episódios de ruptura brusca da normalidade. Quando são graves, sair delas traz um “novo normal” que pode ser muito diferente do passado. Na década de 1930, por exemplo, uma crise econômica global levou tanto ao avanço do nazifascismo quanto à social-democracia no mundo anglo-saxão e no norte europeu. Duas realidades completamente

diferentes, ocasionadas por uma mesma situação.

Assim, sem querer entrar na seara da política ou da economia, gostaríamos de propor a cada leitor que, individualmente, reflita como quer encarar o mundo lá fora daqui para frente? É possível ser mais solidário nas ações do cotidiano? No trânsito, por exemplo, é possível pensar no coletivo, ao invés de se fechar no pedestal da individualidade?

Foi impressionante ver como a maioria das pessoas passou a entender que o distanciamento físico poderia “achatar a curva”, freando a propagação explosiva do vírus e evitando (até o momento) que nossos sistemas de saúde

entrassem em colapso. Porém, nos perguntamos, por que é tão difícil enxergar a curva galopante dos acidentes de trânsito? O mais incrível de tudo é que, neste caso, não é necessária a descoberta de uma vacina, basta uma mudança de comportamento.

E já que agora teremos que aprender a viver em um novo normal, mudando uma série de hábitos. Por que então não incluirmos uma atitude mais educada e defensiva ao volante, poupando assim milhares de vidas?

Fica a reflexão e o desejo de que na próxima edição estejamos mais próximos daquele trânsito humano e seguro que tanto ansiamos.

NOTAS E  
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller  
[contato@monatran.org.br](mailto:contato@monatran.org.br)



## O 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 / 3204-9478  
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:**

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

**Presidente do Conselho Deliberativo**

Alaor Francisco Tissot

**Jornalista Responsável e diagramador:**

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

**Redatora:**

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

**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.



## LAMENTÁVEL

Lamentável como em pleno auge da pandemia sempre aparece alguém para querer tirar alguma vantagem. Para se ter uma ideia do absurdo, no primeiro dia de fiscalização do Procon da Prefeitura de Florianópolis nos postos de combustíveis, após a redução de valor por parte dos fornecedores, 35 estabelecimentos foram notificados por prática de preço abusivo. Por essas e outras, os combustíveis da capital catarinense vivem sendo vendidos com os maiores valores de todo o Estado.

## PARABÉNS!

Os portais dos Departamentos de Trânsito do Paraná e Rio Grande do Sul foram avaliados como os melhores do País. Eles receberam as melhores médias entre os sites dos 27 Detrans do Brasil. O resultado consta em estudo do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), em parceria com a Universidade Federal do Paraná (UFPR), que atribuiu a média 7,7 nos quesitos analisados, “disponibilizando as informações de forma clara, concisa e também o maior número de dados”.

Já os Detrans que receberam as menores médias, pois oferecem pouca informação nos portais são: Amazonas com a média 2,4; Acre com 2,2 e a Bahia foi classificada com a média 0,5. Santa Catarina recebeu média 4,9.

## ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



### R\$ 22 MIL EM MULTAS



O líder de uma **carreta anti-isolamento** realizada em **Belém (PA)** acabou voltando para a casa a pé. Durante o ato, realizado no dia 29 de março, a polícia constatou que o veículo — uma **caminhonete** cabine dupla — estava com o **licenciamento vencido** desde 2015 e acumulava R\$ 22.322,36 em **multas**. O automóvel foi **apreendido** e só pode ser liberado após o pagamento dos débitos. O valor será, então, usado para a **compra de equipamentos** de combate e prevenção ao novo **coronavírus**. De acordo com o Detran-PA, o montante possibilitará a compra de 5.500 luvas e 2.800 máscaras



### NOSSOS SENTIMENTOS

No primeiro dia desse mês de abril, morreu em São Paulo, o jurista e deputado licenciado Luiz Flávio Gomes (PSB-SP). Ele sofria de leucemia, doença diagnosticada no ano passado.

Luiz Flávio Gomes exercia o primeiro mandato como deputado federal. Ele era doutor em Direito pela Universidade Complutense de Madri, com diversas obras jurídicas publicadas. Foi professor, delegado, promotor e juiz.

Como jurista, escreveu diversos artigos onde abordava assuntos relacionados a segurança de trânsito, dados e análises científicas, contribuindo assim para a elaboração de políticas públicas na área do trânsito.

Nossos sentimentos a família e nossos eternos agradecimentos por tudo o que fez pelo trânsito brasileiro.

## O TRANSPORTE E A PANDEMIA

Há muito tempo é conhecida a ligação dos transportes com a propagação de doenças infectocontagiosas. Todavia, nesse momento de pandemia, ficou mais evidente os perigos a que estão expostos os colaboradores e passageiros do transporte coletivo, muitas vezes super lotado e com a correta higienização negligenciada.

Importante que se destaque, no entanto, que esta fragilidade não é responsabilidade somente das empresas do ramo de transportes. De maneira alguma. A ineficiência da administração pública ao não diversificar os modais de transporte poderia ser apontada sim como uma grande responsável. A concepção dos grandes centros, impossibilitando que os trabalhadores morem perto dos empregos ou das escolas dos filhos, também.

Entretanto, a falta de um comportamento cidadão por parte das pessoas, afeta não só os transportes como a sociedade como um todo. Não deveria ser necessário a Organização Mundial da Saúde recomendar que se deve cobrir a tosse com a parte de dentro do cotovelo, limpar as mãos com frequência e evitar tocar nos olhos, na boca ou no nariz. Esse deveria ser um comportamento natural de qualquer ser humano.

Mas vivemos em um mundo no qual as pessoas têm dificuldades em perceber que estamos todos interligados. Que as más ações de alguns interferem na vida de muitos e que, no final, quem sofre mais as consequências são aqueles que já viviam em situação de vulnerabilidade.

Não somos uma ilha e agora, mais do que nunca, precisamos enxergar que cada ação, gera uma reação. E

que, assim como no trânsito e na pandemia, os resultados podem ser fatais.

Paralisado há mais de um mês, em quase todo mundo, por conta da pandemia de coronavírus, o transporte de passageiros no Brasil deverá voltar dentro em breve e o que mais torcemos é que este retorno se dê da forma mais consciente possível.

Sabemos de toda a questão econômica envolvida. Os prejuízos milionários das empresas do setor, assim como do poder público, sem falar no fantasma do desemprego no setor e a provável elevação das tarifas, que atingirá uma população ainda mais fragilizada financeiramente. Porém, o que mais nos preocupa, neste momento, é a questão do contágio que pode ser acelerado se todo o sistema envolvido no transporte não estiver de fato prevenido.

Que as autoridades competentes possam olhar com mais responsabilidade para o sistema de transporte coletivo, que as empresas valorizem seus colaboradores e ajudem a preservar a vida destes, assim como dos seus passageiros, cumprindo à risca todas as recomendações dos órgãos de saúde. E que cada usuário do setor aja de maneira consciente, pensando não somente em preservar a sua saúde como a do próximo passageiro. E, que assim, sigamos juntos em busca de uma realidade melhor do que a que estávamos vivendo antes disso tudo acontecer.

E que, ao utilizarmos o transporte individual, possamos refletir, com esta mesma consciência solidária, cada uma de nossas ações. Não estamos sozinhos nessa e não podemos agir como se estivéssemos. A saúde e a vida do próximo dependem sim de cada um de nós!

# Campanha de educação no trânsito para motociclista

As motocicletas são hoje a forma mais rápida e mais econômica de locomoção nas grandes cidades. A frota de motos no Brasil, em 2019, passou dos 27 milhões, segundo o Departamento Nacional de Trânsito – Denatran. O número por habitantes no país é de 1 para 8. São motociclistas, mototaxis, entregadores de delivery e officeboys, que circulam diariamente pelos grandes centros e no interior do país.

Para transitar nas vias, os motociclistas devem utilizar capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores, segurar o guidom da moto com as duas mãos e usar vestuário de proteção, de acordo com as especificações do Contran.

O Brasil possui hoje, de acordo com dados do Denatran, mais de 33 milhões de condutores habilitados nas categorias A (apenas moto) e AB, AC, AD e AE. Desse número, a maior concentração de habilitados está na região Sudeste e a

menor na região Norte.

O número de habilitados, infelizmente, não corresponde à quantidade de pessoas que dirigem motos diariamente. A frota no norte e nordeste do país é maior do que o número de habilitados.

De acordo com o Art. 309 do Código Brasileiro de Trânsito, dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir é crime. As penas podem variar de acordo com a gravidade como detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

## Formação do condutor

Assim como determina o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para habilitar-se o candidato deve ser maior de 18 anos e responder pelos seus atos na forma da Lei, saber ler e escrever, bem como possuir documento de identidade e CPF, este último passou a ser exigido por meio da Resolução



168/2004 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Preenchidos tais requisitos, o candidato cumprirá algumas etapas, a primeira delas é a abertura do processo junto ao DETRAN do estado que reside. Em seguida, fazer os exames médico e psicológico. A terceira etapa é uma autoescola, onde serão realizadas as aulas teóricas e as aulas práticas de

direção.

O DETRAN avalia o candidato duas vezes. A primeira ao término do curso teórico e a outra logo após as aulas práticas. Com o processo finalizado, sendo o candidato considerado apto em todas as etapas, ele receberá a Permissão Para Dirigir, cuja validade é de 1 ano e somente a partir daí é que a pessoa estará legalmente

habilitada e apta a conduzir em via pública veículos automotores da categoria para qual se habilitou.

## Morte nas estradas

A motocicleta é o meio de transporte que mais mata no Brasil. Em 2019, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal – PRF, dos mais de 331 mil acidentes, 64.603 envolveram motociclistas. Pelo menos 15.368 pessoas ficaram gravemente feridas e 3.711 vieram a óbito no último ano somente em rodovias federais.

Esse número pode ser reduzido com atitudes simples, como ser condutor habilitado, respeitar os limites de velocidade, não transitar no corredor, usar os equipamentos de segurança, realizar a manutenção da moto, se for pilotar, não beba, nem use o celular. Pequenas atitudes salvam vidas, faça a sua parte e chegue ao seu destino em segurança. (As informações são da Coordenação de Comunicação Social – DNIT)



## Impacto da covid-19 no transporte rodoviário de cargas chega a 45%

Levantamento da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) mostra que o volume de cargas movimentadas teve queda de 45,17% após cinco semanas de acompanhamento da crise que afeta o país. Os dados estão sendo apurados desde o dia 16 de março com empresas de vários tamanhos e segmentos de todo o Brasil ligadas à NTC&Logística.

Para cargas fracionadas, a queda chegou a 47,58%, número que corresponde a entregas para pessoas físicas, distribuidores, lojas de rua e de shoppings, além de supermercados e outros estabelecimentos. Já para cargas lotação ou fechadas,

que ocupam toda a capacidade dos veículos e são utilizadas basicamente nos abastecimentos industriais e no escoamento de safras, a pesquisa mostra diminuição de 43,34%, mantendo os dados das pesquisas passadas de enfraquecimento do comércio geral, indústria automobilística, eletrônica, linha branca, combustíveis, alimentos, entre outros segmentos.

A queda em alguns estados foi bem expressiva, como é o caso do Maranhão (75%), seguido de Mato Grosso (52,8%) e de Mato Grosso do Sul (51,2%). O transporte rodoviário internacional de cargas, que já vinha sofrendo retração antes da pandemia, registrou decréscimo de 61%.

## MP do fim do DPVAT perdeu validade no último dia 20

O DPVAT era um seguro pago pelos proprietários de veículos no início de cada ano

A medida provisória que extingue o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) perdeu a validade no último dia 20 de abril. Com isso, o DPVAT, que teria sido encerrado em janeiro, permanecerá valendo.

A MP 904/19 não chegou a ser votada pela comissão mista de deputados e senadores, responsável pelo parecer preliminar antes das análises nos Plenários da Câmara dos Deputados e do Senado. A comissão se reuniu apenas duas vezes (uma delas para sua instalação), não fez nenhuma audiência pública e não recebeu nenhum relatório.

O DPVAT é pago anualmente por todos os proprietários de veículos do País no início de cada ano. Sua arrecadação ampara as vítimas de acidentes de trânsito, independentemente do responsável, oferecendo coberturas para morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas.

Do total arrecadado com o seguro obrigatório, 45% vai para o Ministério da Saúde, para custear o atendimento médico-hospitalar de vítimas; e 5% vai para programas de prevenção de acidentes. O restante (50%) vai para o pagamento das indenizações.

Segundo o texto editado pelo Executivo em 12 de novembro passado, os repasses a órgãos públicos acabariam e a Seguradora Líder, atual gestora do DPVAT, ficaria responsável pela cobertura dos acidentes até 31 de dezembro de 2025. Após essa data, a responsabilidade passaria a ser da União.

A MP também determinava que a Líder transferiria para o Tesouro Nacional os recursos acumulados que não estivessem vinculados ao pagamento de coberturas.

Junto com o DPVAT, seria extinto também o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por sua Carga (DPEM).

## EFEITOS DA MP

Uma vez que a MP 904/19 perdeu a validade sem que o Congresso deliberasse sobre ela, será preciso editar um decreto legislativo para regulamentar as relações jurídicas que tenham sido firmadas em decorrência do tempo em que o texto vigorou.

Isso acontece porque as medidas provisórias têm força de lei imediata, ou seja, depois de publicadas já devem ser seguidas, mesmo que essas regras desapareçam ao fim da vigência. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## Que força é esta que a todos submete

**S**e um astronauta fosse para uma estação espacial e por algum motivo perdesse contato com a terra e depois de um breve espaço de tempo voltasse de sua missão, certamente não acreditaria com o que está acontecendo em todo o Planeta.

Primeiro observaria, na própria estratosfera, que algo muito estranho está ocorrendo. O ar está mais límpido e a camada característica de poluição diminuíra como que por encanto.

Os precisos indicadores de qualidade do ar da nave lhe indicariam que ao contrário do que poderia supor, os níveis de poluição apresentavam uma redução sensível de poeira, pó e fuligem.

Indagaria a si próprio como, de uma hora para outra, como em um passe de mágica, a emissão de dióxido de enxofre, relacionada com o uso de combustíveis de origem fóssil, contendo enxofre, tanto em veículos quanto em instalações industriais estaria abaixo da média dos últimos anos.

O mesmo constataria ao observar os níveis de liberação de monóxido de carbono, que são relacionados diretamente com o processo de combustão tanto em fontes móveis, motores à gasolina, diesel ou álcool, quanto em fontes fixas industriais.

Ele não acreditava no que estava acontecendo. New York, a capital do mundo totalmente vazia. Manhattan, que no espaço se vislumbra como um facho de luz resplandecente, perdera parte de seu brilho. Nem gente, nem carros, nem ruídos, vez ou outra, apenas a passagem rápida de um veículo de emergência. O mesmo se repete em outros pontos do planeta São Paulo, Rio de Janeiro, Londres, Tóquio, Roma, Madrid, Paris, Florianópolis, Londres, e quase todas outras cidades do mundo, paradas, tristes, lúgubres.

Prédios intactos, o patrimônio material sem nenhum dano, mas nenhum voo risca os céus, as estradas, tão bem visíveis do espaço, com pouco trânsito. Os grandes portos como os de Xangai,

China; Cingapura, Cingapura; Shenzhen, China, Hong Kong, China. Busan, Coreia do Sul; Santos, Brasil e Itajaí, Brasil, incomparavelmente parados.

Na medida em que sua nave se aproximava da Terra e se reativavam contatos perdidos, podia observar, através dos monitores, diferentes regiões do nosso planeta. No centro de operações da missão espacial médicos e cientistas constatavam o aumento na pulsação do astronauta.

O chefe da missão resolve lhe enviar uma mensagem: “um vírus, inimigo oculto acaba de atacar a humanidade e todos estão recolhidos em suas casas enquanto heróis anônimos de jaleco, farda, e roupa de limpeza, salvam vidas e aliviam a dor e o sofrimento de vítimas e de seus familiares. Alguns desses heróis correm contra o tempo e tentam encontrar uma arma para derrotar o inimigo invisível, o que pode ser uma vacina ou um remédio, por hora tudo se resume a tratamento paliativo. Entre os nossos soldados que estão no front de batalha nenhum usa toga ou paletó e entra as valentes soldadas nenhuma usa salto alto. Fique tranquilo uma força do bem maior indica que venceremos e tudo passará”.

O astronauta, homem experiente e maduro deixou escapar uma lágrima e pensou: afinal, que força é esta que a todos submete, indistintamente. Abriu o Livro que levava a seu lado e leu “Parem de lutar e fiquem sabendo que eu sou D’us. Eu sou o rei das nações, o Rei do mundo inteiro”. Tranquilo, preparou-se para aterrissar em um novo mundo, convicto que tudo está sob controle e passa...

\* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, 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, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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



#### CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

**Art. 239.** Retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes:  
Infração - gravíssima;  
Penalidade - multa e apreensão do veículo;  
Medida administrativa - remoção do veículo.

## COVID-19: Abramet lança cartilha com foco na saúde de motociclistas profissionais

A Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) divulgou neste mês de abril uma cartilha destinada a orientar motoboys, motofretistas e ciclistas que prestam serviços de entrega a respeito das medidas de prevenção mais eficazes para evitar a contaminação pelo novo coronavírus.

A publicação – desenvolvida em parceria com o Sindicato dos Mensageiros Motociclistas do Estado de São Paulo (SindimotoSP) e a Federação Brasileira dos Motociclistas Profissionais (Febramoto) – apresenta uma série de dicas práticas, especialmente elaboradas para essa categoria de profissionais, que durante a atual pandemia de COVID-19 precisa continuar com sua rotina de trabalho nas ruas.

“Os motoboys são fundamentais para a estratégia coletiva de isolamento social. Sem o auxílio desses trabalhadores, que arriscam a própria saúde na tarefa de levar e trazer inúmeros pedidos e encomendas, seria ainda mais difícil para a população aderir às orientações das autoridades sanitárias de evitar aglomerações”, afirmou o presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior.

No entanto, conforme pondera o especialista, para que a progressão da pandemia ocorra de forma adequada é necessário que as medidas de prevenção sejam devidamente aplicadas em todas as camadas da sociedade. Possíveis negligências, sobretudo com aqueles que estão na linha de frente, fornecendo os serviços de suporte essenciais à população, podem comprometer todo o esforço contra a disseminação da COVID-19.

“Se os entregadores não estiverem protegidos com os equipamentos adequados e adotando as práticas de higienização, eles têm grande chance de se contaminar, uma vez que lidam diariamente com muitas pessoas. Por isso, é primordial que esses profissionais recebam recursos para garantir a sua proteção e orientação de como proceder corretamente para manter a sua saúde e de todos ao redor”, completou o diretor da

Abramet, José Montal.

### Orientações práticas

A cartilha traz dicas gerais de prevenção da COVID-19 e outras indicações, com ênfase no exercício profissional dos motoboys e ciclistas. A necessidade de limpeza frequente do capacete, guidão, manetes e demais partes da moto que tenham contato com as mãos é um dos itens mais destacados pela publicação. Segundo o guia, a higienização pode ser feita com água e sabão, álcool 70% (líquido ou gel) ou água sanitária. Outras recomendações pontuadas são: manter distância mínima dos outros usuários da via na fila formada quando o trânsito parar; e também não dar caronas.

O documento também ressalta que, durante as entregas, os motoboys devem dar preferências para a utilização de compartimentos de transporte com material liso e lavável, de fácil limpeza. Os utensílios para fixar e proteger as mercadorias devem ser higienizados e isolados de fontes de contaminação, assim como os alimentos, que devem ser entregues com embalagens, dentro de sacolas.

Ao chegar em casa, é recomendado que as mochilas e bolsas de uso diário do entregador devem ficar em uma caixa, fora da residência. As roupas e calçados também devem ser retirados ainda na área externa e levados para lavagem. “Se não puder lavar as mãos antes de entrar, só toque em pessoas e objetos dentro de casa após a correta higienização. Banhos frequentes ajudam na prevenção”, descreve o documento.

O texto relembra ainda os principais sintomas conhecidos da COVID-19, como febre, tosse forte, falta de ar, perda do olfato e paladar. Entre as medidas indicadas em caso de suspeita de infecção estão a comunicação imediata do fato à empresa e/ou à família; não se automedicar; evitar contato próximo com colegas ou outras pessoas; buscar auxílio médico ou ligar no teleatendimento do Ministério da Saúde (136) ou serviço similar local. *(As informações são da Abramet)*



## Abramet e Abrava lançam guia com recomendações específicas aos caminhoneiros

Para orientar os caminhoneiros sobre as maneiras mais seguras e eficazes de prevenção ao novo coronavírus (COVID-19), a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e a Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava) prepararam um guia com informações sobre a doença. O documento apresenta de forma didática as formas de higienização na boleta (cabine do veículo), no trato com os demais caminhoneiros, nos ambientes de alimentação e descanso, além de indicar os sintomas e onde procurar ajuda em caso de infecção.

Conforme explica o presidente da Abramet, Antonio Meira Junior, os caminhoneiros são extremamente importantes para o País, pois são responsáveis por levar alimentos e diversos outros suprimentos a mercados, farmácias e outros estabelecimentos.

“Como os caminhoneiros são profissionais que não podem parar, temos que orientá-los da melhor forma possível sobre como se proteger da COVID-19. Sabemos que os caminhoneiros sempre estão na ativa e em contato com muitas pessoas. Por isso, é importante passarmos algumas informações básicas para que a chance de contágio deles seja reduzida”, declarou.

O presidente da Abrava, Wallace Landin Chorão, também fez questão de destacar a pertinência do documento para os motoristas. “Essa parceria é essencial e traz informações que a categoria realmente precisa nesse momento. O foco da Abrava é proteger os caminhoneiros em todos os sentidos e

esse trabalho certamente será muito válido para ajudar nossos colegas na prevenção à COVID-19”, disse.

### Informações

O folder divide as dicas de prevenção e higiene em tópicos. O texto reforça a importância de lavar as mãos frequentemente com água e sabão e, na falta desses itens, usar o álcool gel; da limpeza e desinfecção constante de objetos e superfícies tocados com frequência; de manter a cabine do caminhão bem ventilada; de não compartilhar copos, talheres toalhas ou utensílios; de não utilizar bebedouro onde deve-se colocar a boca para ingerir água; entre outros.

O texto relembra ainda os principais sintomas conhecidos da COVID-19, como febre, tosse forte e falta de ar e o que deve ser feito caso o profissional esteja com eles. Entre as medidas indicadas em caso de suspeita da COVID-19 estão a comunicação imediata a empresa e/ou a família sobre a situação; não se automedicar; buscar auxílio médico no hospital ou posto de saúde mais próximos; evitar contato próximo com colegas ou outras pessoas; procurar ficar isolado, reduzir o contato com outras pessoas, até o atendimento médico; e seguir as recomendações que o médico passar ao pé da letra.

“Todos sabemos que esse é um momento delicado e complicado, tanto para a saúde nacional quanto internacional, mas precisamos que todos os setores da sociedade estejam unidos no combate a esse vírus. Juntos, temos certeza que vamos conseguir passar por essa crise e voltar às nossas rotinas com saúde e paz”, conclui Antônio Meira.



## DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

# “A Máquina que todos querem Operar”

**E**stamos distantes do propósito a ser atingido com a Carteira Nacional de Habilitação, com a legislação de trânsito, com todas as resoluções e complementos que a todo momento surgem.

Por incrível que possa parecer a CNH é uma carteira que todos sem exceção querem possuir. Homens, mulheres ao completarem 18 anos tendo ou não recursos, possuindo a família automóvel ou não, querem porque querem ser motoristas. Os que já possuem pai proprietário de automóvel já dirigem desde os 15 ou 16 anos de idade, com conhecimento ou não dos pais, contrariando a lei.

O veículo sobre rodas é uma máquina como as outras, diferencia-se pelos riscos maiores de acidentes.

Esse é o brinquedo maior do ser humano. É sinal da independência, da estabilidade, de riqueza, de conforto, de “status”, da conquista e da força. Qual é o pai que dispende de recursos não presenteia o filho ou a filha com um automóvel. E qual é o rapaz ou senhorita que aos 18 anos, mesmo sem recursos, não quer ser portador da Carteira Nacional de Habilitação?

O carro dá “status” e é sinal de “poder”

Se compararmos o que determina a legislação do trabalho com máquinas, com a legislação de trânsito que também é um trabalho com máquinas, como amadores ou

profissionais, vemos que as preocupações das leis são bastante distintas, incompatíveis, dissociativas, parecem que são leis de países diferentes.

Toda máquina fixa oferece risco, as móveis, mais riscos ainda.

Nas fábricas obriga-se o empresário a ter rígido controle da segurança e a saúde do trabalhador. Com máquinas mais perigosas, por serem móveis, extremamente ruidosas, comprometendo o pedestre e meio ambiente não se tem a mesma obrigatoriedade. E o pior, compromete a saúde de toda a população através da poluição ambiental caracterizada pela fuligem, vibração, ruído, liberação de gases extremamente tóxico e também alto risco de acidentes.

A Carteira Nacional de Habilitação comprova o que acabamos de citar. A validade do exame médico parece eterna. Parece que para ser motorista não precisa ter saúde. Sabemos que o estado de saúde de qualquer indivíduo pode se modificar de uma hora para outra, mesmo para aqueles com aparente vigor físico.

Os prazos de validade do Exame Médico contrariam a legislação. Três anos, cinco anos e quando falamos nisso estamos nos referindo a todas as categorias, amadoras e profissionais. E agora PL estende para cinco e dez anos.

A legislação do trabalho determina a realização de exames periódicos que serão mais distantes ou mais frequentes dependendo do risco a que se está submetido.

Sabemos que nos acidentes de trânsito há o envolvimento do homem, da máquina e do meio. Em um acidente com vítimas, hoje, as autoridades só se preocupam com o homem se estava drogado ou alcoolizado.

Não são só esses fatores que interferem na direção veicular. O organismo humano apresenta sinais e sintomas diários que são compensados no decorrer do dia. Apresenta ainda doença em potencial que a qualquer momento poderá eclodir e ser responsável por um acidente.

O organismo humano é uma máquina complexa que necessita revisões periódicas de curto prazo.

A legislação de trânsito precisa ser aplicada com rigor e muito bem fiscalizada.

Precisamos evoluir, precisamos amadurecer e corrigir estas situações esdrúxulas.

As máquinas mais perigosas são as que se deslocam em todas as direções.

\* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

## Pesquisa pretende verificar o risco à saúde do motorista de carga em tempos de Coronavírus

O transporte de cargas é classificado como serviço essencial e por esse motivo o seu andamento é considerado normal e a circulação está ativa nas rodovias do País. Diferente de outras atividades, os profissionais que atuam nesse segmento não se encontram em isolamento social desempenhando um papel fundamental levando alimentos e diversos outros suprimentos a mercados, farmácias e outros estabelecimentos.

Pensando nisso o Grupo de Pesquisa em Comportamento e Transporte e Novas Tecnologias (GCT-NT), vinculado à Universidade de Brasília (UnB), lançou uma pesquisa para avaliar os riscos à saúde

dos motoristas de cargas em razão da exposição ao Coronavírus.

De acordo com Adriana Modesto, Doutora em Transportes pela Universidade de Brasília e uma das responsáveis pelo estudo, o objetivo da pesquisa é verificar a existência de riscos adicionais à saúde de motoristas de cargas, que trafegam em rodovias brasileiras, decorrentes da possibilidade de contágio do Coronavírus.

“No caso de motoristas de cargas, além dos riscos relacionados ao ofício, é possível que novos riscos sejam incorporados à sua dinâmica de trabalho em virtude do quadro da pandemia de COVID-19”, ex-

plica a pesquisadora.

Além de abordar questões sobre o dia a dia do motorista, a pesquisa trata também sobre as medidas que o profissional está ado-

tando para a prevenção da doença Covid-19 e se está sendo orientado a respeito de cuidados necessários.

“Espera-se que seus resultados possam contribuir

para as ações de vigilância em saúde do trabalhador dirigidas aos referidos profissionais e/ou incrementar as já existentes”, finaliza Modesto.



## Detran SC libera emissão de documentos em formato digital para pessoa jurídica

O Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC) disponibiliza desde o dia 1º de abril o cadastro gratuito de pessoas jurídicas no Portal Detran Digital. Antes disponíveis apenas para pessoas físicas, agora as funcionalidades para licenciamento de veículos, emissão de certidões e notificações também podem ser utilizadas por empresas após cadastro no Portal.

Uma dessas funcionalidades é o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo em meio eletrônico (CRLV-e) para pessoas jurídicas, desde o dia 17 de março a emissão do documento digital já estava disponível para pessoa física. O CRLV é um dos documentos de porte obrigatório para quem está dirigindo, assim como a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A versão eletrônica traz todas as informações do documento impresso, permitindo que os dois

tenham a mesma validade.

“A implantação do CRLV-e para as pessoas físicas facilitou muito o acesso ao serviço digital pelo cidadão, mas esse serviço ainda não estava disponível para pessoas jurídicas, que a partir de agora também podem emitir o CRLV-e sem precisar ir até os pontos de atendimento do Detran”, explica a gerente de registro e licenciamento de veículos do Detran/SC, Joane Toigo.

### Como emitir o CRLV-e

O documento pode ser emitido no Portal Detran Digital, que avisa ao usuário por e-mail e por notificação quando o documento já estiver disponível para ser acessado ou baixado. O download do CRLV-e também pode ser feito no portal digital do Detran/SC ou acessado através do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT), disponível através de aplicativo para dispositivos Android e agora no recém-lançado aplicativo

para dispositivos iOS, com o nome Detran SC.

Um outro benefício que agora pode ser utilizado é a emissão de Documentos de Arrecadação de Receitas Estaduais (DAREs) no CNPJ da empresa, para o pagamento de taxas. As certidões de propriedade, seguro e a certidão de baixa, também podem ser todas emitidas online, utilizando o Portal Detran Digital. As novas funcionalidades foram implementadas pelo Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc), que é o responsável pelo desenvolvimento e manutenção do portal Detran Digital e todos os seus serviços online.

Confira todas as funcionalidades que as pessoas jurídicas passam a ter acesso no Portal Detran Digital:

### Serviços Pagos

Emissão de Certidão de Propriedade de veículos

Emissão de Certidão de Baixa de veículos

Emissão de Certidão para Seguro de veículos

### Serviços Gratuitos

Validação de certidões

Emissão de CRLV-e

Avisos por e-mail e por notificações push sobre datas de vencimento e demais informações importantes (O usuário precisa dar permissão para receber as notificações).



## Proprietários de veículos de 13 estados e do DF já podem imprimir o CRLV de casa

**Documento veicular possui um QR Code que garante sua autenticidade e pode ser apresentado aos agentes de trânsito**

Os proprietários de veículos de 13 estados e do DF já podem imprimir o documento veicular de suas próprias casas. A autenticidade da impressão é garantida por um QR Code que pode ser consultado pelos agentes de trânsito em uma eventual fiscalização. O CRLV 100% digital, desenvolvido pelo Serpro para o Denatran, já é realidade para os condutores do Amazonas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Pernambuco, Piauí, Paraná, Rondônia, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, além do Distrito Federal.

O documento veicular pode ser impresso pelo site do Detran estadual, Portal de Serviços do Denatran ou aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT). Para emitir o documento eletrônico, é necessário que o proprietário esteja quite com as obrigações e débitos do veículo junto aos órgãos de trânsito.

De acordo com a Deliberação nº 180/2019 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), a data limite para que todos os Detrans do país disponibilizassem a opção de impressão do CRLV aos proprietários de veículos é 30 de junho de 2020.

“Devido ao aumento da demanda por serviços digitais e a resposta que os estados preci-

sam dar à situação causada pelo Covid-19, o Serpro antecipou a integração com os sistemas dos Detrans para que seja possível oferecer essa opção ao cidadão”, ressaltou o gestor da CDT no Serpro, Isidro Santos.

Com a determinação do Contran, agora, além da versão digital do CRLV disponível no aplicativo CDT, o proprietário do veículo pode imprimir o documento, em PDF e formato A4, a qualquer momento e quantas vezes for necessário, sem se preocupar com perda, roubo ou deterioração do CRLV. No entanto, é importante que o documento seja impresso com qualidade e que o QR Code esteja legível. Os condutores também poderão salvar o documento no celular, caso não tenham o aplicativo CDT.

### Garantia de autenticidade

Para fazer a validação do documento impresso, basta baixar o aplicativo VIO disponível nas lojas Google Play ou App Store no celular e fazer a leitura do QR code localizado ao lado do código Renavam do documento. Com isso, é possível verificar a autenticidade do documento de forma simples e segura, garantindo a fidelidade da impressão. O Vio é o mesmo aplicativo utilizado pelas autoridades de trânsito para checar a autenticidade do CRLV.



## Motoristas podem pedir certidão de registro da CNH no Detran Digital

Os catarinenses têm acesso ao novo modelo de Certidão de Registro da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) pelo sistema Detran Digital desde meados do mês de março. O serviço foi desenvolvido pelo Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc) em conjunto com a Gerência de Habilitação do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC).

A Certidão de Registro da CNH é o documento que comprova se o condutor está apto para exercer atividade remunerada, como taxistas e motoristas de aplicativo. A nova versão também contém informações do condutor que são solicitadas por outros países para revalidação

internacional da carteira.

O documento pode ser requisitado pela plataforma Detran Digital, do Detran/SC, tanto pelo portal quanto pelo aplicativo Detran/SC, disponível na Google Play Store e na App Store. Depois de realizar a solicitação e a confirmação do pagamento da taxa, a certidão estará disponível para download, também no Detran Digital. Todo o processo pode ser feito sem sair de casa.

Para provar a autenticidade, a certidão tem um código de validação que pode ser checado na página inicial do Detran, mesmo que a pessoa não tenha conta na plataforma. A validade do documento é de um ano.

## CNH suspensa: saiba em que condições é possível fazer o curso EAD de Reciclagem

Devido a pandemia, causada pelo coronavírus, muitos processos administrativos que afetam diretamente os órgãos de trânsito tiveram seus prazos suspensos por tempo indeterminado pela Deliberação 185 do Contran.

Entre eles, estão suspensos os prazos para apresentação de defesa e recursos de processos de Suspensão do Direito de Dirigir e Cassação da CNH. Também estão suspensos os Cursos de Reciclagem para Condutores Infratores presenciais, o curso pode ser realizado, em alguns estados, à distância.

### Quem pode realizar o curso EAD nesse momento

Para aproveitar o tempo de isolamento, muitos condutores estão realizando o Curso de Reciclagem EAD e adiantando o processo para voltar a dirigir. Porém, não são todos os que podem fazer o curso nesse momento.

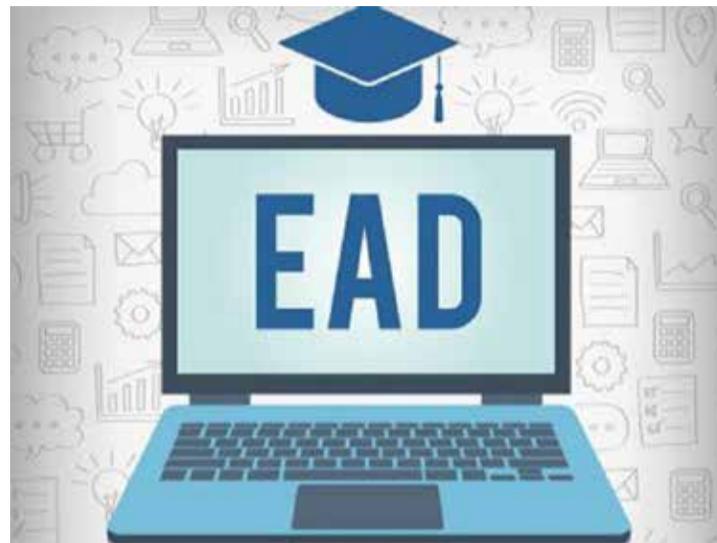
Como os prazos estão suspensos, para realizar o curso EAD é preciso estar com todo o processo finalizado junto ao Detran.

“Se o condutor foi notificado, já apresentou recurso ou esgotou o prazo de defesa e ele teve o processo deferido para a suspensão do direito de dirigir, é possível fazer o curso EAD”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

Além do processo finalizado, o Detran do estado de origem do condutor deve ter liberado o formato EAD aos condutores. Alguns órgãos estaduais oferecem apenas a modalidade presencial como alternativa.

### Consultar o processo

Como muitos condutores têm dúvidas sobre a CNH e o processo nos Detrans, a Tecnodata criou, durante esse período de isolamento social, um canal de comunicação para auxiliar



o condutor a consultar a sua situação.

Para saber se é possível realizar o curso de Reciclagem EAD, o condutor infrator pode entrar em contato pelo WhatsApp (41) 99258-4436 ou e-mail atendimento@tecnodataeducacional.com.br, a consulta é gratuita.

### Curso online

A duração do curso de reciclagem EAD é de 30 horas aula

e contempla as disciplinas de Relacionamento Interpessoal, Direção Defensiva, Primeiros Socorros e Legislação de Trânsito, conforme Resolução n.º168/2004 do Contran.

A duração mínima do curso para quem tem a CNH suspensa é de três dias, mas o condutor tem até 45 dias para finalizar o curso. É possível estudar em qualquer hora e lugar e o ambiente online é compatível

com qualquer dispositivo: computador, tablet ou celular (smartphone). O curso de reciclagem online fica disponível 24 horas por dia.

“O Curso de Reciclagem cumpre uma importante missão no resgate da consciência cidadã e do comportamento responsável do condutor. Ainda há um longo caminho a ser percorrido na humanização do trânsito brasileiro, afinal, nossos índices de mortes, acidentes e incidentes no trânsito, apesar de terem melhorado nos últimos anos, ainda são muito elevados, quando comparados aos de países mais desenvolvidos. Compreensivelmente, a Reciclagem é vista com antipatia por boa parte dos condutores que a ela são submetidos, mas hoje ela tem uma inegável importância no processo de amadurecimento dos usuários do trânsito”, conclui César Bruns, diretor presidente da Tecnodata Educacional.

## Comprou um carro novo e não conseguiu emplacar? VEJA O QUE FAZER

Se você comprou um veículo zero recentemente provavelmente não conseguiu emplacá-lo, pois o atendimento na maioria dos Detrans do País está suspenso como forma de prevenção à expansão do Covid-19 no Brasil.

Se esse é o seu caso, fique tranquilo. No dia 19 de março, o Contran publicou a Deliberação 185 que normatizou processos e procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito.

De acordo com a publicação, o prazo para registro e licenciamento está interrompido para veículos com nota fiscal válida a partir de 20 de março. Portanto, o proprietário de veículo novo pode circular sem placa, apresentando a nota fiscal do veículo, desde que o prazo para a obtenção do CRV (Certificado de Registro de Veículo) não tenha expirado antes de 19 de março.

A Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura justificou a medida.

“Não se mostra adequado que o proprietário se veja diante da indisponibilidade de uso de seu bem, pois, no atual cenário, não consegue adotar providência para registro do veículo novo devido à suspensão das atividades em vários Detran”, informou em nota.

A pedagoga e instrutora Eliane

Pietsak, especialista em trânsito, explica que em condições normais, o motorista flagrado rodando com veículo sem placa é multado por infração gravíssima.

“Durante esse período que perduram as medidas previstas na Deliberação do Contran, o proprietário do veículo não pode ser autuado pela infração prevista no Art.230 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), desde que portando a nota fiscal válida”, conclui.

### Infrações cometidas por veículos sem placa

Conduzir um veículo sem placa, porém, não é sinônimo de impunidade no caso do condutor cometer outras infrações de trânsito como, por exemplo, estacionar em local proibido, usar o celular ou até mesmo dirigir sem ser habilitado.

O proprietário do veículo só não pode ser autuado por trafegar sem as placas, mas é passível de punição por transitar em desacordo com outras regras do CTB.

De acordo com Márcio Krul, que também é especialista na área, é possível preencher o Auto de Infração de Trânsito (AIT) sem a placa, somente com os números do Chassi. “Em Curitiba, por exemplo, o AIT é emitido com base no chassi do veículo caso o mesmo não esteja registrado”, explica.

Nesses casos, a abordagem é obrigatória. “Sem abordagem do agente de trânsito não tem como autuar o veículo”, conclui Krul.

## CORONAVÍRUS: Está suspenso também prazo para pagar Licenciamento e IPVA?

Muitos cidadãos estão em dúvida quanto ao vencimento do Licenciamento e do IPVA nesse momento de isolamento social causado pelo coronavírus. Estas duas situações não foram previstas pelo Contran na Deliberação 185 e por esse motivo cabe aos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) definir se o calendário de pagamento será alterado ou não.

### Licenciamento

O Licenciamento é um procedimento anual que se obtém, por meio de documento específico (CRLV), licença para um veículo trafegar nas vias públicas.

Em alguns estados como Ceará, Rondônia, Goiás, Rio de Janeiro e Mato Grosso do Sul os prazos para pagamento do Licenciamento foram estendidos. Já outros como São Paulo, Rio Grande do Sul e Paraná não divulgaram alterações no calendário de pagamento.

Outros Detrans ampliaram e facilitaram as formas de pagamento, como Espírito Santo e Amazonas.

### IPVA

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) é um imposto estadual, cobrado anualmente, cuja alíquota varia de estado para estado, de 1% a 6%, de acordo com o valor do veículo.

Em Goiás, por exemplo, o governador Ronaldo Caiado (DEM) determinou que pagamento do IPVA seja feito a partir de agosto. O estado do Amapá também prorrogou o vencimento da cota única ou a 1ª cota do IPVA para 15 de abril. Também adiaram o calendário os estados do Mato Grosso, Minas Gerais e Piauí.

Já Rio Grande do Sul, Espírito Santo, São Paulo e Paraná não tiveram alterações nas datas de pagamento do IPVA.

### Vistoria

A situação muda para aqueles veículos que necessitam de vistoria, como é o caso dos movidos a Gás Natural Veicular (GNV), para licenciar o veículo. Nesse caso, sem atendimento nos Detrans, não é possível realizar essa inspeção. As possibilidades que estão sendo estudadas são a ampliação da validade do Certificado de Segurança Veicular, permitindo o Licenciamento do carro a GNV sem a necessidade de emissão de novo laudo ou prorrogação do prazo para esses veículos, especificamente. Nenhuma decisão oficial ainda foi divulgada.

A sugestão do Portal do Trânsito é que o cidadão que tem dúvidas sobre o pagamento do Licenciamento e IPVA entre em contato com o Detran de seu estado, através do site do órgão e dos canais disponibilizados para atendimento online, e peça orientações.



## Excesso de peso nas estradas pode gerar multa administrativa e judicial, danos materiais e morais coletivos

O ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ) Herman Benjamin deu provimento a recurso do Ministério Público Federal (MPF) para condenar uma empresa fabricante de refrigerantes, flagrada 666 vezes com excesso de peso em seus caminhões, a se abster de rodar com carga acima do permitido na legislação, sob pena de multa de R\$ 20 mil por infração.

Na decisão, o ministro reconheceu danos materiais e morais coletivos decorrentes das reiteradas infrações. Os valores serão fixados pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1).

“Destaque-se o excesso de infrações cometidas pelo recorrido (666 vezes), mostrando-se como situação típica em que a seara administrativa não é suficiente para conter a desobediência contumaz e o descaso com as normas, demonstrados às escâncaras. Imprescindível, por patente previsão normativa, o combate pelas vias judiciais”, afirmou Herman Benjamin.

### Infrações reconhecidas

O MPF ajuizou a ação civil pública tendo em vista as muitas infrações cometidas pelos caminhões da empresa, com carga acima do limite permitido. Para o TRF1, esse tipo de infração já conta com penas administrativas previstas em lei, por isso não seria necessária a ação em que o MPF requereu a aplicação de outras penalidades.

No recurso especial, o MPF buscou a condenação da empresa por danos materiais e morais coletivos, bem como a imposição de multa judicial para cada nova infração cometida.

Herman Benjamin destacou que o TRF1 reconheceu expressamente a ocorrência das infrações, concluindo, porém, que a sanção administrativa seria suficiente para desestimular a prática da empresa.

### Trânsito violento

O ministro lembrou que o Brasil tem um trânsito campeão em mortes. Segundo a Organização Mundial da Saúde, foram 37.306 mortos e 204 mil feridos em 2015. Para ele, diante desse cenário, a omissão do Judiciário seria inadmissível.

O relator afirmou que há independência entre as sanções administrativas e penais, o que justifica a imposição de multa judicial no caso.

“Saliente-se que a penalidade administrativa por infração à norma do artigo 231, V, da Lei 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) não guarda identidade com a tutela inibitória veiculada em ação civil pública, em que se busca a cessação de flagrante contumácia do réu em



**Herman Benjamin**

não observar as exigências legais, fazendo-o por meio de multa pecuniária que incidirá em caso de eventual descumprimento da ordem judicial”, explicou.

Herman Benjamin mencionou o julgamento do REsp 1.574.350, no qual a Segunda Turma reconheceu que o excesso de carga nas estradas é um exemplo de situação em que a sanção administrativa se mostra irrelevante frente ao benefício econômico obtido pelo infrator – o que incentiva o descumprimento da lei.

Segundo o ministro, em situações assim, a sanção administrativa, de tão irrisória, “passa a fazer parte do custo normal do negócio, transformando a ilegalidade em prática rotineira e hábito empresarial”.

### Danos presumidos

Sobre os danos materiais e morais decorrentes do excesso de carga nos caminhões, Herman Benjamin afirmou eles são presumidos, pois essa prática prejudica o patrimônio público, o meio ambiente, a economia, a saúde e a segurança das pessoas.

De acordo com o ministro, é desnecessário exigir perícias pontuais para cada caminhão com excesso de peso, com o objetivo de verificar a quantidade de danos causados.

Da mesma forma, ele considerou “dispensável, por absurdo e absolutamente impossível, o uso de fita métrica para conferir, matematicamente, o prejuízo extrapatrimonial de cada uma das vítimas” da conduta da empresa. “O dano moral coletivo, compreendido como o resultado de lesão à esfera extrapatrimonial de determinada comunidade, dá-se quando a conduta agride, de modo ilegal ou intolerável, os valores normativos fundamentais da sociedade em si considerada, a provocar repulsa e indignação na consciência coletiva”, concluiu.

## Mantida condenação da Hyundai por propaganda enganosa antes do lançamento do i30

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve condenação imposta à Hyundai Caoa do Brasil por propaganda enganosa, consistente em repassar a veículos de comunicação especializados que a versão básica do modelo i30 seria comercializada com itens de série que mais tarde foram oferecidos apenas nas versões mais luxuosas do modelo.

Condenada a pagar R\$ 1 milhão por danos morais difusos, a empresa alegou, no recurso ao STJ, que os fatos não configuraram publicidade ilícita, nem justificam a indenização. Segundo ela, houve confusão por parte das revistas especializadas quanto aos itens de série do i30.

De acordo com o Ministério Público, uma das matérias publicadas em uma revista automotiva afirmava que o i30 versão básica viria equipado com diversos air bags, freios ABS, CD/MP3, além de comandos de som no volante, sensor de estacionamento e ar-condicionado.

Questionada, a revista declarou que os dados foram fornecidos única e exclusivamente pela Hyundai. Nem todos esses itens, segundo o processo, estavam presentes na versão básica.

### Informações falsas

Para o ministro Villas Bôas Cueva, relator do recurso, é impossível negar o intuito de ludibriar o consumidor no comportamento adotado pela montadora meses antes do lançamento do carro, ao “inundar” a imprensa especializada com informações falsas, “de modo a criar no imaginário popular a falsa impressão de que seria infinitamente superior aos veículos de mesma categoria oferecidos por suas concorrentes”.

Ele lembrou que o sistema de tutela da publicidade trazido pelo Código de Defesa do Consumidor está orientado por uma série de princípios que se propõem a limitar o uso das técnicas publicitárias, com o objetivo de evitar “a exposição do público consumidor a eventos potencialmente lesivos aos direitos tutelados pelo referido diploma legal”.

Dentre esses princípios, o relator destacou os da identificação obrigatória, da publicidade veraz, da vinculação contratual e da correção do desvio publicitário.

### Anúncios

Villas Bôas Cueva rejeitou a tese da Hyundai de que teria havido confusão por parte dos jornalistas que escreveram sobre o i30. Ele observou que, tanto em primeira quanto em segunda instâncias, ficou reconhecido que a empresa veiculou anúncios publicitários reiterando as informações, “fato que joga pá de cal na tentativa de convencer esta Corte Superior que tudo não passou de equívoco cometido pelos jornalistas”.

O relator disse que as técnicas publicitárias utilizadas (informações falsas em matéria de aparência jornalística) revelam o nítido propósito de dificultar que o público as identificasse como tais, caracterizando concorrência desleal e ofensa ao princípio da publicidade veraz.

Sobre os danos morais difusos, o ministro explicou que eles foram arbitrados após minuciosa análise das provas do processo, e foi justamente a gravidade dos fatos que levou as instâncias ordinárias a reconhecerem a necessidade da indenização. A revisão dessa conclusão pelo STJ é inviável devido à Súmula 7, ressaltou Villas Bôas Cueva.



## Projeto destina R\$ 4,2 bilhões do DPVAT para saúde pública

O Projeto de Lei Complementar (PLP) 108/2020, do Poder Executivo, obriga a Seguradora Líder, consórcio que administra o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), a repassar R\$ 4,25 bilhões ao Sistema Único de Saúde (SUS).

O montante equivale aos valores acumulados em provisões técnicas que não estão comprometidos com o pagamento de indenizações de vítimas de acidentes de trânsito ou com as despesas administrativas da Líder.

As provisões técnicas são uma conta que as seguradoras mantêm para cobrir os sinistros. Segundo o governo, a Líder encerrou 2019 com R\$ 8,42 bilhões em provisões técnicas. Após descontar o montante necessário às indenizações e outras despesas, sobrariam R\$ 4,25 bilhões.

O projeto, enviado à Câmara dos Deputados no dia 23 de abril estabelece que o valor será repassado ao SUS em uma única parcela, em até 30 dias após a publicação da futura lei complementar. O dinheiro será usado no combate à pandemia de covid-19.

## Proposta destina 35% da multa de trânsito para ações de saúde contra pandemia

Atualmente, a receita das multas deve ser usada exclusivamente para sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

O Projeto de Lei 1151/20 destina 35% da arrecadação com multas de trânsito para a área de saúde pública do respectivo ente. A destinação especial continua até quando estiver em vigor o Decreto Legislativo 6/20, que reconheceu o estado de calamidade pública em razão da pandemia.

A proposta, das deputadas Paula Belmonte (Cidadania-DF) e Carmen Zanotto (Cidadania-SC) e do deputado Jorge Solla (PT-BA), altera o

Atualmente, a saúde pública já é beneficiada pelo seguro obrigatório. O Fundo Nacional de Saúde (FNS), gestor financeiro do SUS na esfera federal, recebe 45% dos valores arrecadados com os boletos pagos pelos proprietários de veículos.

### Nova tentativa

Esta é a segunda vez que o governo Bolsonaro tenta interferir na arrecadação do DPVAT. A primeira foi com a Medida Provisória 904/2019, que não foi votada pelo Congresso Nacional e perdeu validade no dia 20 de abril.

Publicada em novembro do ano passado, a MP extinguiu o seguro obrigatório e destinava R\$ 3,75 bilhões das provisões técnicas da Líder para a Conta Única do Tesouro Nacional. O dinheiro seria repassado em três parcelas anuais, entre 2020 e 2022.

Em dezembro, o Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu a eficácia da MP por entender que o fim do DPVAT deve ser tratado por lei complementar, e não por medida provisória. A suspensão foi pedida pelo partido Rede Sustentabilidade. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)

Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). Atualmente, a receita das multas deve ser usada exclusivamente para sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Segundo os autores da proposta, é de suma importância usar os recursos de multas para contribuir no combate à pandemia. “É de extrema importância aprovar a proposta urgentemente, pois são fartas as receitas de multas arrecadadas pelos entes federativos”, afirmaram os deputados na justificativa da proposta.

Fonte: Agência Câmara de Notícias

## Projetos fixam medidas de garantia de renda para motoristas de aplicativos durante pandemia

Além das propostas dos deputados, um projeto do Senado e uma medida provisória buscam beneficiar a categoria

Várias propostas em análise na Câmara dos Deputados visam garantir renda para motoristas de aplicativos de transporte durante a pandemia de Covid-19.

O Projeto de Lei 1136/20, por exemplo, determina que, enquanto vigorar o decreto de calamidade pública da Covid-19, as empresas de transporte particular por aplicativos de celular deverão adotar as seguintes determinações em favor dos motoristas:

- antecipação do prêmio por produtividade anual dos motoristas para os meses de abril e maio de 2020;

- suspensão da cobrança de quaisquer taxas incidentes sobre o valor das corridas;

- desconsideração de qualquer nota de avaliação abaixo de quatro estrelas em virtude do não uso de ar-condicionado.

Autora da proposta, a deputada Patricia Ferraz (Pode-AP) destaca que os motoristas de Uber e outros aplicativos vêm sofrendo com a falta de corridas decorrente da quarentena estabelecida pelas autoridades.

“Esses profissionais carecem de apoio, ainda que temporário, até que possam se recolocar no mercado, seja atuando em outro segmento, seja aguardando o retorno da normalidade econômica do País”, disse.

### Empréstimos a microempresas

Já o Projeto de Lei 1344/20 autoriza a União a conceder subvenção econômica às microempresas e microempreendedores individuais de aplicativos de entrega e transporte no valor de até R\$ 3.135,00 por empregado, para fins de custeio de sua folha de pagamento durante os meses de abril, maio, junho e julho de 2020.

A subvenção será realizada por meio de concessão de empréstimos a fundo perdido. Como contrapartida, a empresa beneficiária ficará impedida de reduzir o número de funcionários contratados.

Apresentado pelo deputado João H. Campos (PSB-PE), o texto autoriza a União a transferir até R\$ 66,8 bilhões do Tesouro Nacional aos bancos públicos para a execução da medida.

Além disso, autoriza os bancos públicos a operar linha de crédito para custeio de despesas fixas dessas microempresas até o montante de R\$ 240 bilhões. O crédito a ser concedido por CNPJ será de até R\$ 60 mil para o custeio de despesas fixas nos meses de abril, maio, junho e julho.

O projeto também prevê desconto de 30%



no valor do aluguel em contratos de locação de imóveis comerciais urbanos contraídos por esses microempreendedores individuais ou microempresas enquanto durar o estado de calamidade pública. Proíbe ainda o despejo e as execuções hipotecárias por não pagamento de aluguel neste período.

Além disso, o texto prevê pagamento de seguro-desemprego, no valor de um salário mínimo, a microempreendedores individuais e trabalhadores de aplicativos digitais de transporte e entregas durante o estado de calamidade pública, desde que não façam jus ao benefício da renda básica de cidadania emergencial. Prevê também pagamento do benefício por incapacidade temporária – o chamado auxílio-doença – para os trabalhadores diagnosticados com Covid-19.

Por fim, a proposta suspende as parcelas a vencer de contratos de financiamento para a aquisição de veículos contraídos pelos trabalhadores de aplicativos digitais de transporte durante o período de calamidade pública.

### Outras propostas

A Medida Provisória 944/20, que já entrou em vigor, cria o Programa Emergencial de Suporte a Empregos, que abre uma linha de crédito especial de R\$ 34 bilhões para financiar até dois meses da folha salarial das empresas em geral (limitada ao financiamento de até dois salários mínimos por empregado) abrange também as microempresas e microempreendedores individuais de aplicativos de entrega e transporte.

Já o Projeto de Lei 873/20, aprovado pelo Senado, expande para taxistas, mototaxistas, motoristas de aplicativos e de transporte escolar, além de entregadores de aplicativos, o alcance do auxílio emergencial de R\$ 600 a ser pago a trabalhadores informais de baixa renda durante a pandemia de coronavírus. O texto aguarda análise da Câmara dos Deputados. (As informações são da Agência Câmara de Notícias).

# A saúde do seu carro pode ser a da sua família

**Empresa explica porque higienizar ar condicionado do carro e trocar filtros é tão importante e principalmente em épocas de Covid-19**

No mundo atual, poucos são aqueles que conseguem ir de casa para o trabalho e realizar suas tarefas diárias sem o auxílio de um carro. Segundo pesquisa do instituto CSA Research, o brasileiro passa em média 4 anos e 11 meses ao longo de sua vida dentro de um carro, e exatamente por isso, é tão imprescindível a higiene e salubridade do mesmo, para que sua família e amigos não fiquem a mercê de vírus, bactérias e germes. “O sistema de ventilação é um local que tem o maior acúmulo de fungos, ácaros e bactérias. Por ser um ambiente escuro, úmido e quente, extremamente propício e favorável a proliferação destes micro-organismos, que se alimentam principalmente de restos de comida e da nossa própria pele morta, afinal, o contato constante com partes do carros, faz com que soltemos células da pele que servem de nutrientes para esse microorganismos”, conta Danilo da Costa Ribeiro, do CTTI, do Grupo DPaschoal,

do qual a AutoZ faz parte.

Vivemos um momento que requer muita atenção e cuidado, e alguns aprendizados sobre higiene e limpeza estão mais evidentes em virtude da Covid-19. Boas práticas nesse quesito, passarão a ser essenciais neste futuro que está sendo construído.

“Todo vírus tem uma forma de contágio. No caso do Covid-19 já é comprovado que ele sobrevive por determinado tempo em qualquer superfície. Sendo assim, se você mantiver seu carro corretamente higienizado os riscos diminuem, pra você, e sua família e amigos. Com o sistema de ventilação higienizado você protege pessoas com problemas respiratórios, idosos e crianças. Deixando-os mais imunes a contrair novos vírus”, explica Danilo.

Mas, qual é o momento ideal para fazer a troca dos meus filtros e a limpeza do meu ar? As dicas são:

- Quando começar a sentir um cheiro forte ao ligar ou desligar;



- Quando sentir que o carro aumentou o consumo de combustível, também pode ser um sinal de que o ar condicionado está trabalhando forçado, por causa do filtro saturado;
- A cada 6 meses no máximo. Vai depender muito do quanto você utiliza seu carro e por onde circula. Exemplo, regiões com alto índice de poluição e uso constante do ar condicionado;

Para realizar a troca e higienização do seu ar, você precisará consultar o manual do fabricante. Nele, consta o modelo do filtro de ar para adquirir. O ideal sempre é utilizar os filtros recomendados pela montadora. Pois, não há garantia comprovada sobre tempo e eficiência de modelos paralelos. Certifique-se que o produto tem certificação da ANVISA.

“Se eu puder dar uma dica de ouro seria sobre

modelos de filtros com carvão ativado. Eles oferecem uma proteção extra para este componente e, às vezes, confundido com filtro sujo. Sempre que encontrar deste modelo no seu carro, substitua pelo mesmo. Além disso, verifique com seu mecânico se o filtro foi instalado na posição correta de montagem. Todos os filtros homologados vem com uma seta indicando o fluxo de ar (Air flow)”, finaliza Danilo.

## Viseira levantada com motocicleta imobilizada pode?

A viseira é um equipamento de segurança obrigatório aos motociclistas e conduzir sem utilizá-la é infração de trânsito. Porém, há dois tipos de enquadramentos possíveis nesse caso, uma é se o motociclista pilotar com capacete sem viseira e outra é se pilotar com a viseira levantada.

No primeiro caso, conduzir sem viseira ou óculos de proteção é uma infração é gravíssima, de acordo com o Art.244 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A multa é de R\$ 293,47 com recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e suspensão direta do direito de dirigir. Já pilotar com a viseira levantada, que significa pilotar fora das condições exigidas pela Res.453/13 do Contran, é infração leve com multa de R\$ 88,38.

**Com a motocicleta parada, é permitido levantar a viseira?**

Sim, essa é uma exceção prevista na Resolução 453/13 que disciplina o



uso de capacete para condutor e passageiro de motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos motorizados e quadriciclos motorizados.

Conforme essa normatização, a viseira pode ser levantada quando a motocicleta estiver imobilizada na via, independentemente do motivo, devendo ser imediatamente restabelecida a posição frontal aos olhos quando o veículo for colocado em movimento.

### Discussão no STF

Essa questão do uso da viseira, que é disciplinada por Resolução do Contran, está em discussão no Superior Tribunal Federal (STF). Em decisão publicada no ano passado, o STF determinou que o Contran não pode criar infrações ou penalidades que não tenham respaldo no Código de Trânsito Brasileiro. Como o acórdão da decisão ainda não foi publicado, a questão ainda está em aberto. “Somente depois de publicado o acórdão do STF, na íntegra, será possível verificar se a Res. 453/13 do Contran e outras na mesma situação serão atingidas pela decisão do Colegiado”, explicou o especialista em legislação de trânsito Julyver M. de Araújo, em matéria publicada à época.

### Importância do uso da viseira

As viseiras fazem parte do capacete e protegem os olhos e parte da face contra impactos de chuva, poeira,

insetos, sujeira e detritos jogados ou levantados por outros veículos. “Em velocidade, o impacto de um pequeno objeto causa um grande estrago se o piloto não estiver suficientemente protegido”, alerta Mariano.

As viseiras permitidas são aquelas nos padrões cristal, fumê light, fumê e metalizado. No período noturno, deve-se usar apenas a viseira cristal. Os demais modelos deverão ser utilizados somente durante o dia. A viseira também deve estar em perfeitas condições, sem rachaduras ou arranhões que atrapalhem a visão do condutor.

De acordo com Mariano, o seu uso só pode ser substituído por óculos de proteção específicos, desenvolvido para essa finalidade. “Os óculos comuns não proporcionam uma proteção adequada, pois são facilmente arrancados em caso de colisão e até pelo vento, se o piloto girar a cabeça”, conclui.

## Relatório aponta que microveículos são mais seguros para os pedestres

Um recente relatório do Internacional Transport Forum (ITF), o “Safe Micromobility” (Mobilidade Segura), mostra que os meios de transporte denominados microveículos – patinetes e bicicletas elétricas, entre outros – são os mais seguros, inclusive para os pedestres. Além disso, a entidade considera uma série de ações para tornar o tráfego urbano com micromobilidade seguro, abrangendo layout de ruas, educação do usuário e aplicação de regras, como as que estão sendo propostas neste momento para o Brasil.

Um Projeto de Lei (PL 4.135/2019) está em última fase de aprovação no Senado Federal e quer regulamentar o uso de patinetes e bicicletas elétricas para deslocamento dentro das cidades, além de também definir normas para os serviços de compartilhamento de bicicletas e outros veículos de mobilidade individual. Aprovado no mês de fevereiro na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, o PL agora aguarda a decisão fi-



nal da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

O foco principal da proposta é a segurança, tanto de pedestres quanto de condutores, por isso, o texto do novo regramento traz uma limitação de velocidade de 6km/h aos veículos individuais autopropelidos, como os patinetes, em áreas de circulação de pedestres, e de no máximo 20km/h em ciclovias e ciclofaixas, seguindo as determinações do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

“Recentemente, a população de mais de uma dezena de cidades brasileiras passou a dispor de patinetes elétricos, e com isso vimos um crescente número de acidentes envolvendo seus usuários, bem como conflitos no compartilhamento das

calçadas com os pedestres. E já há registros de atropelamento de usuários que trafegavam nas faixas de rolamento das vias”, comenta o senador Acir Gurgacz, autor da proposta e presidente da Subcomissão Temporária sobre Mobilidade Urbana do Senado Federal. Ele propõe equiparar condutores de patinetes e de veículos de mobilidade individual autopropelidos aos ciclistas, tanto em direitos quanto em obrigações.

Entre as infrações que estão em aprovação na casa legislativa está transitar sem sinalização noturna (ou com ela desligada) e sem capacete de ciclista, no caso das bicicletas elétricas. Quem desprezar as regras será punido com multa nos termos do Código de Trânsito

Brasileiro (CTB). A circulação nos passeios (ruas e vias) poderá ser autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Os condutores também poderão ser multados por transportar passageiro ou carga que comprometa sua segurança; por circular em vias com velocidade máxima superior a 40 km/h, nas vias providas de ciclofaixas, ciclovias ou acostamento, e em passeios onde não seja permitida a sua circulação. A condução de forma agressiva também é considerada infração.

“A regulamentação deverá ter como premissas a priorização da segurança e da fluidez do trânsito de pedestres, a garantia das condições de segurança dos usuários, a exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil e a efetiva cobrança de tributos”, destaca o senador.

**Relatório do Fórum Internacional de Transportes analisa a Micromobilidade Segura**

O Relatório Safe Micromobi-

lity examina a segurança desses novos meios de transporte como e-scooters, patinetes, bicicletas elétricas, entre outros, próprios ou compartilhados. Segundo a publicação, em um ambiente de transporte urbano em rápida evolução, a micromobilidade está mudando a maneira como as pessoas se movem diariamente. Isso traz novos e urgentes desafios para os formuladores de políticas públicas nacionais e autoridades municipais.

O estudo registra que esses microveículos, até o momento, nas regiões estudadas (Europa, Estados Unidos e México, Ásia e na América Latina [Colômbia]), são os mais seguros no dia a dia também para os pedestres. Segundo a Organização, os pedestres representam menos de uma em cada dez mortes em acidentes envolvendo microveículos. A pesquisa constatou ainda que apenas duas mortes ocorreram no mundo até outubro de 2019; ambos os acidentes envolveram microveículos de propriedade privada e nenhum deles estava equipado com limitador de velocidade.

## Sindicato das Autoescolas e Detran discutem o momento e o futuro dos CFCs em SP

No último dia 20 de abril, o presidente do Sindicato das Autoescolas de São Paulo (Sindautoescola.sp), Magnelson Carlos de Souza e o diretor de habilitação do Detran/SP, Raul Vicentini participaram de uma Live para debater sobre o atual momento das autoescolas no estado de São Paulo e as ações para o futuro da categoria.

Foram abordados vários assuntos como retomada das atividades, curso teórico através de vídeo-aulas e renovação dos credenciamentos dos CFCs e credencial dos instrutores.

A grande preocupação e demanda do setor das autoescolas, de acordo com Magnelson Carlos de Souza, é a expectativa para a retomada das atividades. Conforme o Presidente são 3.300 autoescolas em São Paulo, aguardando com desespero a volta ao trabalho. “O processo de primeira habilitação é composto por sete etapas. O Sindautoescolas.sp quer a retomada como um todo dos procedimentos da primeira habilitação”, afirmou Magnelson.

O Diretor do Detran, então, esclareceu que o órgão está planejando a

reabertura de serviços para depois do dia 10 de maio, conforme prevê Decreto do Governador de São Paulo.

“Estamos trabalhando para a retomada gradual das atividades, mas temos que definir as bases e o cronograma para que essa volta seja com muita cautela para proteger os cidadãos”, explicou Raul Vicentini.

O Presidente do Sindicato disse também que alguns prefeitos estão permitindo a reabertura do comércio em certos municípios e os CFCs que retornarem às atividades baseados nesses decretos municipais poderão captar matrículas, tirar dúvidas, mas não podem atualizar o sistema e-CNH.

**Curso EAD para volta da aula teórica**

Outro assunto discutido foi a possibilidade de promover na reabertura dos CFCs o curso teórico em formato de vídeo-aulas para que não haja aglomerações em sala de aula.

Segundo Magnelson, o Sindicato não é contra a modernização do processo, mas a banalização. O Sindicato acredita que esse formato deve ser tratado com cuidado e não pelo oportunismo do momento.

“Tanto o nosso Sindicato como a

Feneauto (Federação Nacional das Autoescolas) vem tratando isso com muita preocupação e questionando o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) e o Contran (Conselho Nacional de Trânsito) para não prever essa possibilidade nem que seja apenas no período de quarentena. Até porque nós sabemos quais são os reais objetivos disso”, argumentou.

Sobre o assunto o Diretor do Detran/SP afirmou que o órgão está aguardando orientações do Denatran. “Se houver determinação e regramento do Denatran, o Detran/SP terá que se adequar. Só que precisa desse ordenamento jurídico nacional para acontecer. Por enquanto o Detran/SP trabalha com o formato presencial e não irá tomar nenhuma decisão sem ser debatida com a classe”, explicou Vicentini.

**Atuação nacional**

Anteriormente, a Feneauto realizou uma videoconferência com 22 representantes estaduais do setor. Na reunião, todos puderam fazer uma avaliação de como o setor está enfrentando este novo cenário. Na oportunidade, também foi destacado a retomada das atividades em dois estados brasileiros: Santa Catarina e Mato Grosso do Sul.





## CARTAS

## CORONAVÍRUS

Parabéns pelo corajoso editorial na última edição do jornal do Monatran. Levantar os dados sobre a guerra que é o trânsito no Brasil só mostra que a imprensa não dá a mesma atenção a esse tema. Vivemos em uma guerra contra um vírus ainda mais letal, que é a falta de bom senso nas rodovias.

**Fabrizio Felício** – Florianópolis/SC

## CORONAVÍRUS 2

Foi chocante ver nossas rodovias paradas, sem quase nenhum carro. Estradas que foram feitas para grande circulação de veículos estavam à mercê de ambulâncias e veículos oficiais. É hora de tomarmos decisões em prol do trânsito também durante esse período. Não vejo a hora de voltar ao normal tudo e perceber que as pessoas estão valorizando mais a vida.

**Simeia Silva** – Curitiba/PR

## FAKE NEWS

Como o pessoal cai em Fake News. Eu recebi essa mensagem citada na edição anterior do jornal do Monatran. O texto afirmava que a placa veicular seria pertencente ao dono e não mais ao veículo. Besteira! Basta dar um “google” para descobrir que

não tem nada disso. O problema é que muitas pessoas são tolas e compartilham tudo com a afirmação: “Não sei se é verdade, mas compartilho”. Só compartilhe a verdade!

**Ednaldo Soares** – Porto Alegre/RS

## CORONAVÍRUS 3

Excelente texto do doutor Roberto Bentes. É o momento de refletirmos sobre nossa vida e como temos tratado o próximo. Se todos nós nos preocupássemos mais com as pessoas ao nosso redor, inclusive no trânsito, teríamos menos problemas nas rodovias. Meu sonho e esperança é que as pessoas sejam mais pacientes no volante, principalmente para motoristas recém habilitados como eu.

**Luiz Luciano Silva** – São Paulo/SP

## FACILIDADE

Olha, em meio ao caos sanitário e econômico, uma boa notícia. A Polícia Rodoviária Federal está ampliando os serviços online. Agora é possível fazermos recursos, imprimirmos boletos e outras ferramentas pela internet. Uma solução que já deveria estar disponível, mas antes tarde do que nunca. Agora todos os demais órgãos governamentais deveriam fazer o mesmo.

**Natasha Pereira** – Brasília/DF

## DETRAN-SC

Boa notícia essa do Detran de Santa Catarina. O licenciamento de veículos em formato digital é um avanço para o Estado e mostra que estamos sempre à frente. Além disso, é o momento ideal, já que a pandemia do Coronavírus tem causado o isolamento social. Seria mais difícil se o licenciamento não fosse no formato digital.

**Alexandre Kfntoeze** – São José/SC

## CONSOLO

Doutor José Roberto Dias, o senhor não sabe o consolo que me deu ao ler aquele seu texto. Estava angustiado, mas suas palavras mostraram que estamos todos juntos nessa guerra contra o Coronavírus. A gente fica em casa e acha que está sozinho, mas, como o senhor mesmo disse, “todos ficaram em casa”. Obrigado pelas palavras!

**Carlos Veiga** – São Paulo/SP

## MOBI.CLUB

Interessante essa análise da 3ª Conferência de Ministerial Global em Segurança Viária. A preocupação não é mais com o hoje, mas com o futuro. Como preparar o mundo para anos ainda mais tensos e com rodovias ainda mais lotadas. Algo tem que acontecer logo. Quanto antes, melhor.

**Ricardo Paulo** – Campo Grande/MS



ESTAMOS TODOS JUNTOS NESSA LUTA CONTRA O CORONA VIRUS. LAVE BEM AS MÃOS, EVITE AGLOMERAÇÕES, AJUDE IDOSOS E PESSOAS EM GRUPOS DE RISCO.

## Você sabia que obedecer às regras de trânsito tem relação direta com o enfrentamento da COVID-19?

**Para ajudar você a responder a essa pergunta, PRF lança campanha de conscientização no trânsito; o órgão registrou queda de 24% no número de acidentes e 26% no número de feridos no último mês de março**

Muitos têm sido os alertas sobre colapso no sistema de saúde em razão do crescente número de pessoas infectadas com novo coronavírus. Quarentena domiciliar é uma das saídas para “desafogar” as unidades de saúde, que precisam ter disponíveis leitos, recursos humanos e materiais para o tratamento dos doentes. Pensando nisso é que a Polícia Rodoviária Federal (PRF) lançou a campanha de conscientização “Se puder, fique em casa, mas se tiver que sair respeite as leis de trânsito”.

Mas o que tem a ver conduta prudente ao volante com enfrentamento à pandemia? A desobediência às normas do Código de Trânsito Brasileiro – CTB muitas vezes é responsável pela ocorrência de acidentes, que por sua vez podem resultar em feridos ou até mesmo mortos.

O acidentado, quando encaminhado ao hospital, ocupará um leito e mobilizará profissionais que poderiam estar atuando diretamente no tratamento de pacientes com a COVID-19. Além disso, vítimas de acidentes podem se tornar potenciais infectados com o novo coronavírus em razão da exposição no ambiente hospitalar.

Usar o celular enquanto dirige e realizar ultrapassagens indevidas, por exemplo, são condutas que geram acidentes e vítimas graves. O uso do capacete e do cinto de segurança são práticas capazes de minimizar a gravidade das lesões em vítimas de acidentes trânsito. Com a população consciente disso, os acidentes podem ser evitados, menor o número de feridos e maior a disponibilidade de leitos para as vítimas do coronavírus. E ainda reduz a

possibilidade de acidentados se infectarem com o novo vírus.

A recomendação é não sair de casa, mas se vocês tiverem que sair, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) faz o alerta por meio da campanha: respeite sempre as leis de trânsito!

### ESTATÍSTICA

É fato que as medidas preventivas de contaminação e disseminação do novo coronavírus impactaram no fluxo de veículos circulando nas BRs, assim como também fez cair o número de acidentes.

A PRF registrou, no período de 11 a 30 de março, uma redução de 24% no número de acidentes em todo o Brasil, se comparado ao mesmo período de 2019. Os registros caíram de 3.545 para 2.709.

Os acidentes graves caíram de 907 no ano passado para 720 agora em março, uma redução de 21%.

O órgão registrou também uma queda de 26% no número de feridos, que passou de 4.006 para 2.961. Isso significa dizer que são 1.045 pessoas feridas a menos, que poderiam necessitar de atendimento hospitalar, e 1.045 leitos a mais para quem precisa ser tratado da COVID-19.

E como o assunto em tempos de pandemia da COVID-19 é a preservação da vida, a PRF registrou, de 11 a 30 de março, 235 óbitos na BRs, um a menos do que o registrado em 2019, o que faz o órgão reforçar a importância da obediência às leis de trânsito estando ou não em meio à pandemia do novo coronavírus. (As informações são da Agência PRF)



## ESPAÇO LIVRE

Por Rodrigo Vargas de Souza \*



## Carros e seus nomes humanos. Humanos e seus nomes de carro

Como já abordei em outro artigo, o carro é construído como um prolongamento dos corpos dos homens. Além disso, parece ser um prolongamento de seus sentimentos, suas vontades e seus gostos. Esse prolongamento sugere um processo de transformação dos corpos que nos faz, conseqüentemente, retomar a nossa relação com a máquina, sobre a nossa potência a partir da máquina e

sobre a máquina que agrega características humanas. Além do tuning, há várias formas de personalizar um veículo e, assim, humanizá-lo. A primeira e talvez mais corriqueira começa muito antes da sua aquisição, do seu lançamento e até

mesmo antes da conclusão do projeto do modelo: a escolha do seu nome.

O “batismo” de um automóvel (por assim dizer) é um processo que ocorre durante o desenvolvimento do seu projeto e envolve equipes compostas por publicitários, executivos, desenhistas e engenheiros.

O principal desafio é encontrar o nome que reflita a personalidade do carro – como se eles de fato tivessem uma – ou seja, valores que os possíveis compradores procurem transmitir e/ou vejam em si mesmos. Esses valores podem desde expressar sentimentos como poder ou liberdade, fazerem referências a seres mitológicos, locais turísticos ou paradisíacos e até mesmo pedras raras e preciosas.

Nesse processo de humanização do automóvel, não é incomum vermos condutores que dão apelidos carinhosos aos seus “possantes”. Eu mesmo, quando adquiri meu primeiro carro, com o qual tinha uma ambígua relação de amor e ódio, a qual conto nesse artigo, apelidei-o de “Casudo”. E assim, ele acaba se tornando praticamente um membro da família. Membro pelo qual somos capazes dos mais diversos sacrifícios, assim como experiei em Laboratório Subjetivo.

E, em se tratando de família, não são raras as ocasiões em que, com a chegada de um novo membro, o pai, avô ou qualquer outro ente querido seja homenageado batizando-se o recém chegado membro com o mesmo nome. Mas e quando a homenagem é voltada para um membro menos usual da família? Não, não me

refiro ao tio, sogro nem àquele primo distante... e quando o homenageado é o carro da família? Foi exatamente sobre isso que um artigo publicado há alguns dias no Mob1 tratava: Carros que viraram nome de Gente, é isso mesmo!

O artigo em questão trazia uma curiosa lista retirada de um site feito pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Nela é possível encontrar um número considerável de pessoas que foram batizadas com nomes como Belina, Fiorino e até Omega. É impossível ler tal matéria e não pensar no processo de mecanização que abordo em O Efeito Transformers em Trânsito...

Sendo assim, caro leitor, se você está em vias de se tornar pai ou mãe, mas ainda não pensou no nome da criança, seu repertório acabou de ser ampliado. Me despeço deixando algumas sugestões que podem ser interessantes:

Se menino: Fiat BrUNO

Se menina: Ford KATia



\* Formado em Psicologia pela Unisinos, atua desde 2009 como Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte na EPTC, órgão Gestor do trânsito na cidade de Porto Alegre.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Palavra do Presidente  
O Transporte e a Pandemia**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Que força é esta que  
a todos submete**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**“A Máquina que todos  
querem Operar”**

PÁGINA 7

RODRIGO V. SOUZA



**Carros e seus nomes humanos.  
Humanos e seus nomes de carro**

PÁGINA 15

## Estudo mostra a queda nos índices do trânsito brasileiro causada pelo isolamento social

O tráfego nas grandes cidades diminuiu? O número de acidentes de trânsito também? E os índices de congestionamento? A resposta para essas perguntas estão em estudos divulgados no início de abril no Brasil.

Em um deles, realizado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com o apoio do Waze, é possível perceber uma queda de mais de 70% no tráfego das grandes cidades brasileiras. Em umas mais, em outras menos. O estudo comparou a primeira e a última semana de março.

Conforme o estudo, esse índice está diretamente ligado às estratégias de confinamento determinadas por prefeituras e governos de estado e também a segmentação de renda, sendo que uma parcela considerável da população, com menor chance de realizar home office, ainda tenha que se sujeitar a estar nas ruas para preservar seu trabalho.

A cidade que mais reduziu o seu tráfego, dentre as pesquisadas no Brasil, foi Florianópolis, capital de Santa Catarina, com 94,5% de redução. Em seguida Rio de Janeiro (90,1%) e Brasília (89,9%).

Mesmo com redução significativa, as capitais do Nordeste apresentaram menor queda. São elas Fortaleza (75,6%), Natal (75,6%) e São Luís (75,4%).

Já sobre a diminuição no uso do transporte público, Fortaleza aparece em quarto lugar dentre as capitais pesquisadas da América Latina e

em primeiro no Brasil. A redução foi de 70%.

A conclusão do estudo é que, de fato, os cidadãos latino-americanos estão ficando em casa, mas se percebe que alguns o estão fazendo mais do que outros e isso pode refletir diretamente nos números da pandemia.

### Queda no número de acidentes

Com a consequente redução do número de carros, ônibus, pedestres, motociclistas, ciclistas, etc nas ruas, o número de acidentes também caiu exponencialmente.

Em São Paulo, por exemplo, onde a queda de tráfego de veículos particulares foi de 88,6% e diminuição no uso do transporte público foi de 64%, o número de acidentes fatais caiu 28% em relação a janeiro e 9% em relação a fevereiro, segundo levantamento parcial da Central de Operações da CET (Companhia de

Engenharia de Tráfego).

Porto Alegre também registrou queda no número de acidentes. De acordo com dados divulgados pela Prefeitura, entre os dias 7 e 13 de março foram registrados 274 acidentes de trânsito na Capital. Já entre os dias 21 a 27 de março, o número foi reduzido a 52 colisões, representando uma queda de 81%. Apesar disso, a diminuição de acidentes com pessoas feridas foi inferior, ficando em 62,6%. A redução de tráfego em Porto Alegre, segundo o estudo do BID, foi de 85,6%.

Essa tendência, da mesma forma, aparece em Curitiba. De acordo com o Batalhão de Trânsito da Polícia Militar (BPTran), nos últimos dias de março a queda foi de 46% dos acidentes e de 40% dos feridos. O comparativo foi feito de semana a semana, entre os dias 11 e 20 de março e, depois, no período entre os dias

21 e 30 de março. A diminuição nos índices foi registrada nessas últimas datas. Na capital paranaense a redução de tráfego foi de 86,8%.

### O que dizem os especialistas

Eliane Pietsak, pedagoga com especialização em trânsito, diz que como efeito secundário, temos também o meio ambiente agradecendo a redução de circulação de veículos. Para a especialista, a redução no índice de acidentes é sempre bem vinda, ainda que o fosse “zero” a quantidade ideal de acidentes, porém o momento não é para comemoração.

“Tenho sentimentos contraditórios porque, com a divulgação dessas notícias, muitas pessoas tendem a se descuidar por achar que está mais seguro andar pela cidade, ficam mais desatentos. Por outro lado, temos os que se aproveitam disso para aumentar a velocidade, abusar mais. Esses tendem a imaginar, inclusive, que a fiscalização está menor e por este motivo, cometer todo tipo de infração não traz problema algum”, explica.

A especialista diz ainda que devido a pandemia causada pelo coronavírus, o que não precisamos agora é que os leitos dos SUS sejam ocupados por acidentados de trânsito.

“Essa queda é devido a um único fator, a diminuição do número de veículos e também de pessoas nas vias da cidade. A tendência é tudo voltar ao normal assim que o isolamento social diminuir”, finaliza.



**Ruas praticamente vazias, em todo o Brasil**