

Operação Lei Seca completa 12 anos

PÁGINA 16

Ministro da Infraestrutura garante celeridade para obras em SC em 2021

PÁGINA 4

Denatran quer sugestões para melhorias no processo de formação de condutores

PÁGINA 6

Algumas qualidades que são capazes de disseminar a paz no trânsito

PÁGINA 12

www.monatran.org.br

OM

o Monatran

JORNAL DO MONATRAN
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC - ABRIL DE 2021 - ANO 11 - Nº 136

Usar buzina de forma indiscriminada é infração de trânsito

PÁGINA 15

LEI 14.071/20

NOVA LEI DE TRÂNSITO

A Lei 14.071/20, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), entrou em vigor no último dia 12 de abril. São diversas alterações. Por este motivo, o Jornal O Monatran reservou duas páginas desta edição para destacar as principais mudanças nas regras de trânsito. Confira nas páginas 8 e 9 como essas modificações poderão afetar a sua vida!



SE BEBER NÃO DIRIJA.



EDITORIAL

Dia Nacional da Paz no Trânsito

No dia 21 de abril é comemorado o Dia Nacional da Paz no Trânsito. A data tem o objetivo de lembrar a sociedade brasileira sobre posturas e atitudes que devem ser praticadas diariamente para reduzir o elevado número de acidentes e tornar as ruas mais seguras para todos.

Comportamentos adequados, paciência e bom senso, são quesitos básicos para uma convivência harmônica no trânsito. Percebe-se, porém, que muitos esquecem disso ao assumir seu papel nas ruas seja como condutor de veículo, pedestre ou ciclista.

Embora seja fato que cada pessoa vê, sente, interpreta e se adapta aos acontecimentos do dia a dia de maneira diferente, até pelas diferenças na formação, vivência, cultura e personalidade de cada um, a verdade é que, no trânsito, essa diversidade muitas vezes causa conflitos.

Todavia, acreditamos que boas atitudes entre condutores e pedestres têm o poder de promover o respeito e a cidadania. Por isso é essencial saber agir corretamente frente às diversas situações do dia a dia no trânsito, reconhecendo e alterando maus hábitos e posturas negativas.

Como muito bem destacou a deputada federal Christyane Yared (PL-PR) durante uma Live especial promovida

pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), “a única coisa que muda comportamento de pessoas é a informação e o conhecimento”. Precisamos unir forças para que mensagens que promovam o sentimento de pertencimento à luta em prol de um trânsito mais humano e seguro seguem à totalidade da população. Temos que fazer com que a educação para o trânsito chegue às escolas e às casas das pessoas para que todos se sintam parte e, finalmente, mudem o comportamento.

E esse processo precisa iniciar com a máxima urgência, pois a educação não é campanha pontual é processo permanente que deve estar sempre em primeiro lugar, não só para o trânsito, mas para a vida, sob pena de ainda estarmos discutindo a carnificina que é o trânsito no Brasil daqui a 50 anos.

Adotar um padrão de comportamento civilizado e aceitar as deficiências das outras pessoas é o primeiro passo para um convívio saudável entre todos os usuários do trânsito. Por isso, um bom cidadão, geralmente, também é um bom motorista, um pedestre consciente ou um ciclista preparado, pois as qualidades são as mesmas.

Quer saber quais qualidades são capazes de disseminar a paz no trânsito? *Leia as dicas da página 12 e vamos juntos fazer um trânsito mais humano e seguro!*

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



TARTARUGA VOADORA

Uma mulher de 71 anos sobreviveu a um inusitado acidente de trânsito em uma rodovia do estado americano da Flórida, onde uma tartaruga voadora atingiu e abriu um rombo no para-brisa do seu carro. Provavelmente, o animal foi atropelado e arremessado pelas rodas de um outro veículo que seguia na frente do carro da idosa.



SEM HABILITAÇÃO

Mais um mal exemplo registrado em São Paulo: o apresentador do telejornal Primeiro Impacto, do SBT, Dudu Camargo, 22, se envolveu em um acidente de trânsito no último dia 18. De acordo com informações enviadas pela SSP-SP (Secretaria de Segurança Pública de São Paulo), ele não tem habilitação e também estava com o licenciamento do carro atrasado.

O Monatran

Jornal do **Movimento Nacional de Educação no Trânsito**

Sede Nacional:

Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911

Centro - Florianópolis

Santa Catarina – CEP 88020-000

Fones: (48) 3223-4920 / 3204-9478

E-mail: jornal@monatran.org.br

Site: 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

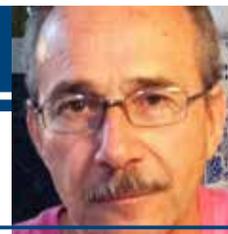
Redatora:

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.



Antes tarde, do que nunca!

Flavio Tin/ND



Já diz a sabedoria popular: “antes tarde, do que nunca!”. E assim, 18 meses depois da chamada inauguração do acesso ao Sul da Ilha, finalmente, o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Augusto Vieira, assinou a ordem de serviço para a instalação da iluminação pública, no trecho de 11 quilômetros entre o Trevo da Seta e o Floripa Airport.

Orçado em cerca de R\$ 6 milhões, o serviço foi contratado por R\$ 4,6 milhões com a empresa vencedora da licitação, a Botega Montagens Elétricas Ltda., com sede no Sul de SC. A instalação prevê iluminação de LED em todo o trecho, com maior eficiência energética e consequente economia de

energia e tecnologia que permite gestão e monitoramento ponto a ponto das luminárias.

O acesso ao Sul da Ilha, que hoje absorve 60% do tráfego da região, desafogando a SC-405, no Rio Tavares, era uma obra aguardada desde 2013. O trabalho no trecho começou em 2014, mas para ser justo, foi a partir de 2019 que mais da metade dos serviços foram executados. O custo total foi de R\$ 219 milhões, sendo R\$ 77 milhões somente em desapropriações.

Sabemos das dificuldades em se executar uma obra desta envergadura, especialmente, quando há tantas desapropriações envolvidas. Porém, a impressão que se tinha era de um Estado atuando de “corpo mole”. Aquela velha mania de ir “empurrando com a barriga”. Sem falar na novela quanto à responsabilidade pela instalação da iluminação pública. Um absurdo completo, mas lamentavelmente “comum” quando se trata a coisa pública.

Imagina se uma construtora entregasse uma casa sem iluminação e nem ao menos a infraestrutura de energia elétrica? Certamente, seria um caso de “causa ganha”. Mas o poder público se acha no direito de “concluir” uma via urbana sem iluminação. Aliás, sem nem mesmo o projeto.

Enfim... parece que estamos nos aproximando dos últimos capítulos desta história e, finalmente, os cidadãos florianopolitanos, turistas e demais usuários da via poderão circular com condições mínimas de visibilidade e segurança.

RUAS PELA VIDA

“Ruas pela Vida” (Streets for Life) foi o lema escolhido para a 6ª Semana Global de Segurança no Trânsito da ONU). Neste ano ela será celebrada entre os dias 17 e 23 de maio de 2021, defendendo limites de 30 km/h (#Love30) como norma em vias onde as pessoas e o tráfego de veículos mais se misturam.



ESCOLA PÚBLICA DO DETRAN/RS

Estão abertas as inscrições para diversos cursos interessantes relacionados ao trânsito, oferecidos gratuitamente pela Escola Pública de Trânsito do Detran/RS. Com duração de 20 horas e totalmente online, cursos como “Educação e Cidadania no Trânsito” e “Falando sobre Trânsito e Educação” ainda oferecem certificação. Uma grande oportunidade aberta a toda a comunidade. Para se inscrever, basta acessar o Portal da Escola Pública de Trânsito (escola.detran.rs.gov.br).

Ministro da Infraestrutura garante celeridade para obras em SC em 2021

Mauricio Vieira/ Secom

As obras nas rodovias federais de Santa Catarina irão ganhar fôlego ao longo de 2021. A garantia foi dada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante uma audiência com a governadora Daniela Reinehr no dia 15 de abril, em Brasília. O ministro afirmou que a conclusão do trecho catarinense da BR-285, na Serra da Rocinha, ocorrerá no segundo semestre deste ano. Ele também assegurou entregas nas obras de duplicação das BRs 470 e 280, além do aumento de ritmo na recuperação das BRs 163, 282 e 158, no Oeste.

“Foi uma reunião que nos deixou bastante satisfeitos. O ministro se comprometeu com os pleitos de Santa Catarina e acreditamos que as

nossas rodovias terão melhorias significativas neste ano. Essa parceria com o Governo Federal é fundamental para o nosso Estado”, disse Daniela Reinehr, após a reunião.

Segundo o ministro, Santa Catarina precisa de um avanço na área da infraestrutura para manter a competitividade. Ele ressaltou também a importância da sinergia entre as esferas federal e estadual para que ocorram avanços.

“As obras de Santa Catarina vão andar com velocidade neste ano. O cardápio de obras vai tomar muito corpo, sempre em parceria com o Governo do Estado”, garantiu o ministro.

Tarcísio Gomes de Freitas também falou que a Empresa de Planejamento e Logística



(EPL) iniciará estudos para a realização de concessões conjuntas de rodovias federais e estaduais, a exemplo do que deve ocorrer no Paraná.

O ministro afirmou ainda que está havendo avanços

para a privatização dos portos catarinenses. Ele lembrou que o leilão do Porto de Itajaí deve ocorrer já no início de 2022, iniciativa que pode ser seguida nas estruturas de São Francisco

do Sul e Imbituba.

Por fim, destacou que há o planejamento para a recuperação de todos os trechos ferroviários que cortam a Região Sul, incluindo Santa Catarina.

Estudo prevê rodovia estadual que seja alternativa à BR-101 no Litoral Norte

O governador Carlos Moisés autorizou no dia 29 de março, a contratação de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para Implantação e Pavimentação do Corredor Rodoviário Litorâneo Norte, entre os municípios de Joinville e Biguaçu. Esse é o primeiro passo para a implementação, no futuro, de uma rodovia estadual que contorne e que seja alternativa à já sobrecarregada BR-101 Norte.

“Será como uma segunda BR-101 neste trecho, já tão saturado. A medida irá auxiliar na mobilidade dos catarinenses, trazendo mais segurança para aqueles que trafegam na via, e facilitar o escoamento da produção”, explicou o governador.

A empresa que for selecionada no certame terá seis meses para executar um estudo identificando onde poderá passar essa nova rodovia, com início

na BR-101, ao norte da travessia urbana de Joinville e ao sul da localidade de Pirabeiraba. Em direção sul, estende-se até entroncar-se com a BR-280 no

município de Guaramirim, prosseguindo até a BR-470 no município de Ilhota e, na sequência, entroncando-se com a rodovia SC-410 no município de Tijucas. O

fim da rodovia deve ocorrer junto ao Contorno Viário de Florianópolis, no município de Biguaçu.

“Estamos pensando Santa Catarina para as próximas décadas, planejando alternativas logísticas para fomentar a economia do turismo e da cadeia produtiva. Este é um dia histórico para o Estado”, comemora o secretário da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Augusto Vieira.

O estudo, que está orçado em cerca de R\$ 600 mil, faz parte de um pacote de investimentos divulgado nesta segunda-feira pelo governador. Só em infraestrutura foram anunciados mais de R\$ 60 milhões. Para a região Norte, foram R\$ 15,1 milhões.





JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

TRANSPORTE PÚBLICO A Hora e a Vez do Usuário

O mundo atravessa um dos momentos mais desafiadores dos últimos tempos. Todos os países foram afetados pelo vírus surgido na China. Os governantes amedrontados e despreparados fecharam correndo suas economias com o intuito de salvar vidas. Esqueceram-se de recorrer a História - a velha mestra da vida - antes de tomarem suas decisões.

A inexistência de remédios eficazes contra o vírus, fez com que a alternativa encontrada fosse restringir indiscriminadamente o contato humano. Certíssimo de um lado, mas desastroso como toda e qualquer medida pautada pela generalização e pelo medo.

A política do *stay home* compreensível para nações ricas, tornou-se uma bomba disseminadora da moléstia, nos países pobres ou em desenvolvimento. Nestes, grande parte da população, vive aglomerada em comunidades, onde os moradores mal cabem nos pequenos espaços que habitam e dependem do trabalho diário para se alimentarem.

No Brasil o quadro foi agravado pelo *lockdown das escolas* que há mais de um ano não voltam a normalidade. Falar em ensino à distância para crianças pobres, que vão a aula para se alimentar, e imaginar que em suas casas há computador, *wi-fi* e familiares capazes de as orientar, é mais do que subestimar a inteligência das pessoas.

Governadores e prefeitos, em sua maioria, ciosos das atribuições que lhes foi conferida pelo supremo poder, passaram a praticar a política do *fecha tudo*. Compreensível nos primeiros momentos, mas arbitraria e equivocada no médio e no longo prazo. Principalmente, no que diz respeito ao fechamento das escolas e a adoção do ensino à distância para as crianças sem acesso a internet.

Tais autoridades locais, revestidas de pleno poder executivo para combater a pandemia, não tiveram capacidade, nem vontade política, para impor o retorno às aulas, apesar dos apelos da maioria das famílias, sobretudo as mais pobres, que não podem voltar para o mercado de trabalho pois não têm com quem deixar os seus filhos.

A pressão dos sindicatos docentes contra a volta às aulas e os indicativos científicos, que mostravam o ambiente escolar como controlável e menos contagioso, uma vez que se use com rigor os protocolos de higiene foram mais decisivos aos governantes do que o apelo dos pais. As autoridades estaduais e municipais, sempre tão ativas em assumirem o papel que lhes foi *outorgado*, demoraram até para gerenciarem a favor dos professores como grupo prioritário na vacinação.

O resultado não poderia ser outro. Os governantes ao copiarem *ipsis litteris* o modelo americano e europeu do *stay home*, acabaram por agravar a situação, adicionando à crise sanitária, os problemas econômicos e sociais advindos da interrupção das atividades. Nas várias cidades brasileiras já é comum encontrar pessoas na porta dos supermercados clamando por alimentos...

O vírus provocou uma crise sem precedentes e o mundo quase parou, segundo afirma *Young Tae Kim, Secretário-Geral do International Transport Forum/OECD. Do transporte local às cadeias de abastecimento globais, nada foi poupado. No tráfego urbano e nas rotas de comércio global, o movimento intenso deu lugar a uma calma assustadora. As estradas ao redor do mundo se parecem com "artérias sem sangue", afirma.*

O setor de transportes se encontra em uma situação totalmente inédita no Brasil.

Enquanto governadores e prefeitos lacram pequenas lojas de armazéns, são incapazes de organizar o transporte público, um dos principais disseminadores do vírus, quando mal estruturados. Trens, metrô e ônibus continuam, em muitas cidades, com seus veículos e plataformas de embarque lotados nos horários de pico. Poucas são as medidas eficientes adotadas com o intuito de manter o distanciamento social e o uso correto de máscaras.

No Brasil ainda não se percebeu que o transporte público passou por uma mudança de paradigma. Os governantes estaduais e municipais precisam tomar medidas urgentes que protejam os usuários e ao mesmo tempo ajudem o setor a sobreviver, neste momento difícil.

O transporte público nunca mais será o mesmo. Os veículos e plataformas necessitam ser seguros, higiênicos e pontuais. O número de viagens deve ser ampliado com menos passageiros por carro e uma ventilação adequada. O uso dos protocolos de higiene passa a ter o mesmo significado dos itens de segurança veicular. A saúde do usuário é de inteira responsabilidade das empresas de transporte e do poder público. Omissão, neste caso, é crime de lesa humanidade. Afinal, no transporte público, chegou a hora e a vez do usuário!!!

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, ex-Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, 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. 249. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias:

Infração - média;

Penalidade - multa

Denatran quer sugestões para melhorias no processo de formação de condutores

Segundo o Denatran, o objetivo é aprimorar o atual processo de formação de condutores no Brasil.

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) abriu tomada de subsídios para colher sugestões de aperfeiçoamento no processo de primeira habilitação. As contribuições podem ser enviadas por meio do Portal Participa + Brasil até o dia 30 de maio.

Segundo o órgão, o objetivo é aprimorar o atual processo de formação dos novos motoristas. Vários serão os assuntos discutidos. Entre eles estão os exames, os cursos especializados e a expedição da CNH. Também será abordado o papel dos diversos entes envolvidos na primeira habilitação, o credenciamento de instituições e entidades para o processo de formação, atualização e reciclagem de condutores.

E, ainda, aspectos relacionados às unidades das forças armadas e auxiliares, dos profissionais das instituições

ou entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretores gerais, de ensino, instrutores e examinadores de trânsito.

Outro tema de fundamental importância que será debatido é o papel dos Centros de Formação de Condutor (CFC) e dos instrutores não vinculados a CFC.

CONTRIBUIÇÕES

Ainda segundo o Denatran serão discutidas todas as contribuições que a Câmara Temática de Educação e Saúde para o Trânsito vem recebendo desde 2019. Seja como sugestões, reclamações ou críticas ao atual modelo de formação do condutor.

“Somem-se, também, os estudos já feitos em outros momentos. Bem como os que foram trazidos por instituições interessadas no tema, que podem ser atualizados du-



rante o período desta tomada de subsídios”, explica o órgão.

O órgão diz ainda que o assunto é de alta relevância para toda a sociedade. A explicação é a correlação entre sinistros de trânsito e o fator humano como uma de suas causas.

“Além disso, todo o processo de pandemia acelerou a aplicação de metodologias mais ágeis de ensino e uso mais intenso de tecnologias que já vinham sendo utilizadas para outros modelos de ensino e aprendizagem. Dessa forma, permitiu uma nova reflexão sob o aspecto

da transformação digital e a busca para facilitar a vida do cidadão, sem que se perca de vista a qualidade do processo”

IMPORTÂNCIA DA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE

A elaboração de normativos ligados ao trânsito afeta, direta ou indiretamente, todo cidadão brasileiro e, portanto, faz-se necessário submeter à apreciação da sociedade as minutas de portarias e resoluções a serem editadas por esses órgãos. No caso específico das resoluções do CONTRAN, essa submissão

passa a ser obrigatória a partir da entrada em vigor da Lei nº 14.071, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O QUE É CONSULTA PÚBLICA

É um mecanismo de participação social, de caráter consultivo, realizado com prazo definido e aberto a qualquer interessado. Além disso, tem o objetivo de receber contribuições sobre determinado assunto. Incentiva a participação da sociedade na tomada de decisões relativas à formulação e definição de políticas públicas.

Ministério e USP assinam convênio para pesquisar mortes violentas

Segundo pesquisa, 25% das vítimas fatais de acidente de trânsito na cidade de São Paulo tinham feito uso imediato de drogas antes da ocorrência.

Um convênio assinado entre a Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, do Ministério da Justiça e Segurança Pública, e a Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP) possibilitará, por meio de autópsias, o desenvolvimento de pesquisas sobre a detecção do uso de álcool e drogas ilícitas entre as vítimas de mortes violentas.

Segundo o Ministério da Justiça, “a pesquisa tem o objetivo de aprimorar o monitoramento de mortes relacionadas ao consumo de álcool e drogas no país. E será uma importante ferramenta para programas nacionais de prevenção e controle de óbitos. Tal como o projeto Drogômetro, que prevê a implementação de tecnologias para detecção do uso

de drogas por parte de condutores de veículos”.

POLÍTICAS PÚBLICAS

Em nota, o diretor de Políticas Públicas e Articulação Institucional

da Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, Gustavo Camilo Baptista, disse que a parceria será relevante para subsidiar políticas públicas sobre drogas baseadas em evidências.

“Em pesquisa anterior da própria USP, soubemos que 25% das vítimas fatais de acidente de trânsito na cidade de São Paulo tinham feito uso imediato de drogas antes da ocorrência no período estudado. E apenas 18%, uso de álcool. Ao se entender estas correlações, podemos fazer desenhos mais adequados de programas e projetos que consigam diminuir estes indicadores”, afirmou.

O estudo será coordenado na USP pela professora do Departamento de Medicina Legal, Ética Médica e Medicina Social e do Trabalho da Faculdade de Medicina, Vilma Leyton. E pelo professor do Departamento de Medicina Preventiva, Heráclito Barbosa de Carvalho. (As informações são da Agência Brasil)



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



A luta pela sobrevivência

Meus amigos, com esse quadro pandêmico como vamos nos arrumar? Qual o planejamento que devemos assumir após ter resistido a essa guerra biológica que tanto mal causou a população mundial? A economia difícil, sem trabalho, desempregado, lutando, batalhando por um espaço para buscar o sustento da família. Não podemos imaginar como será a próxima década, como será o relacionamento Internacional. As políticas públicas despreparadas para essa pandemia e despreparada para dar um auxílio emergencial para manter vivos os atores que resistiram a guerra que acontece sem bombas. Hoje, é descomunal as baixas produzidas pelo inimigo invisível, sendo mais grave do que a guerra com armas de fogo, com mísseis, onde se morre menos e se destrói mais.

E segue a vida, corpos sepultados sem a interação com a família, muitas vezes em valas, em sepultamentos coletivos, que sofrimento! Sabíamos já de algum tempo que as epidemias surgem a cada período, mas jamais vivemos esse momento, ou melhor, jamais presenciamos um caos tamanho de sofrimento, de dor sem um amparo, sem o amparo legal que pudéssemos nos sentir seguros. Tínhamos que estar protegidos com alguma medicação já que o nosso arsenal farmacológico é grandioso, mesmo assim, não encontramos nada que pudesse servir como meio de profilaxia e tratamento para evitar os óbitos e sequelas que temos assistido. Experimenta-se um ou outro produto sem ter uma comprovação científica.

As UTIs entupidas, médicos sobrecarregados, já na exaustão, sem saber o quanto

será exigido nos próximos dias. O estado psicológico em declínio em função da gravidade da doença que se abateu sobre nós. Todas as atividades em home Office e as essenciais lutando pelo trabalho e contra a doença.

Governos recomendam o lockdown, mas deixam aqueles que desenvolvem o trabalho essencial serem transportados em coletivos, trens, metrô entupidos, onde sabemos que é o local propício para disseminação do coronavírus, já que o espaço é ocupado integralmente nos horários de pico, permitindo dessa forma a disseminação da doença.

O colapso dos hospitais, o colapso daqueles que estão restritos em suas casas, que não tem um ganho para sobrevivência logicamente terão a tendência, pela falta de alimentos, chegarem a adquirir a Covid e outras doenças em função da fragilidade deixada pela carência alimentar.

Isso sem falar nos milhares de acidentados no trânsito, que continuam a ocupar os leitos do nosso sistema de saúde já tão fragilizado. Mesmo com os chamados lockdowns e um número menor de carros nas ruas, os números de acidentes não param de crescer e um paciente politraumatizado ocupa um leito hospitalar por vários meses.

Esse é o momento de outras duas guerras, a política e econômica.

Vacinas surgem rapidamente nos assustando. Sabemos que necessitamos de largos passos de tempo para testarmos em segmentos da sociedade e termos a convicção de que funciona, não tem efeitos colaterais e não trará nenhuma sequela ao se aplicar aquele produto. No entanto, em menos de 7 meses já haviam vacinas sendo produzidas, testadas

e aprovadas chegando ao comércio internacional. Muitas delas os laboratórios não se responsabilizando por efeitos adversos ou sequelas deixadas pela vacina ofertada.

Sabemos que toda vacina precisa de ser certificada pelos órgãos específicos de cada país.

E qual será o futuro dessa enfermidade, teremos vacinas a serem repicadas em função de retorno do vírus ou mesmo de mutações que poderão causar danos até maiores? Não sabemos como nos comportar diante desse surto, a luz no fim do túnel continua apagada, estamos em total escuridão, correndo para um lado para outro sem saber como nos conduzir sem uma liderança que nos dê conforto e segurança com relação ao amanhã.

O estado psicológico do pessoal de primeira linha e a sociedade, todos sem exceção, tem esse estado comprometido. O desequilíbrio é ainda estimulado pela grande mídia que nos coloca dentro dos lares imagens de sofrimento, de dor, mostrando caixões, cemitérios, valas, UTIs com todos os leitos ocupados e denotam ainda o sofrimento daqueles que trabalham para salvar vidas.

Temos que ter um planejamento do aprendizado de agora. O amanhã a de vir com características e enfrentamento diferentes.

* 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.

Velocidade máxima de 50 km/h passa a ser o padrão em Curitiba

Estudos diversos do setor comprovam que a velocidade média e a fluidez no trânsito melhoram com vias urbanas em velocidades regulamentadas em 40 km/h e em 50 km/h. Por esta razão, a Superintendência de Trânsito (Setran) vai padronizar em 50 km/h o limite de velocidade em diversas ruas da capital paranaense.

O projeto, que iniciou em 2020, vai se estender nos próximos meses. “Com exceção das vias rápidas, Avenida Comendador Franco e Linha

Verde, as demais passarão por essa mudança. O foco é evitar e, principalmente, reduzir a gravidade dos acidentes ocasionados. Além da própria organização do trânsito”, reforça a superintendente de Trânsito, Rosângela Battistella.

TENDÊNCIA MUNDIAL

A força-tarefa, destaca a superintendente do órgão, possui embasamentos técnicos de engenharia da via, como geometria, demanda de tráfego e análise da acidentalidade. Estudos diversos do setor comprovam que a

velocidade média e a fluidez no trânsito melhoram com vias urbanas em velocidades regulamentadas em 40 km/h e em 50 km/h.

“Ações reconhecidas mundialmente, como o Programa Vida no Trânsito (PVT), chancelado pela Organização Mundial da Saúde (OMS),

que agora entra em sua segunda década de ação pela segurança no trânsito. E, também, o Visão Zero recomendam a adoção de redução de velocidade nas vias urbanas”, explica Rosângela.

Iniciado na Suécia e incorporado por diversas cidades ao redor do mundo, o Visão Zero no Trânsito propõe intensificar intervenções na infraestrutura viária. Além de ações de educação e de fiscalização de trânsito, de forma a minimizar consequências do erro humano.



Nova lei de trânsito: aumento da validade da CNH não é automática

Neste mês de abril entrou em vigor a Lei 14071/20 que altera vários pontos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Entre eles, o aumento do prazo de validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A partir de agora, o vencimento do exame de aptidão física e mental, que faz parte do processo de renovação da CNH, passará a ser de:

- 10 anos para condutores de até 50 anos de idade.
- 5 anos para os condutores de 50 a 70 anos.
- 3 anos para condutores acima de 70 anos.

Em relação a isso muitas dúvidas têm surgido.

“Com o excesso de informações que estão circulando, muitas vezes desencontradas, as pessoas ficam confusas quanto às novas regras”, diz Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal do Trânsito.



Por esse motivo, o Portal decidiu esclarecer um dos pontos que mais está suscitando dúvidas entre os leitores.

É preciso renovar a CNH respeitando a data de validade que está no documento ou automaticamente já se aplica o prazo de 10 anos?

A informação é muito importante. A data de vencimento que está no documento deve ser respeitada. A ampliação do prazo não será automática. Ou

seja, é preciso renovar a CNH, conforme a data de validade que está no documento.

Lembrando que dirigir com a CNH vencida há mais de 30 dias é infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47, passível de recolhimento do documento e retenção do veículo.

O novo prazo só valerá na próxima renovação do documento, respeitando a faixa etária do condutor e o laudo médico.

“É importante esclarecer que o CTB fala em prazo máximo de validade da CNH, se o perito examinador identificar algum indício que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo ele pode reduzir esse prazo”, explica Mariano.

EXEMPLO

Para exemplificar a situação usaremos um condutor que tenha 44 anos e o vencimento da CNH é em 04/10/22. Ele deverá renovar em outubro de 2022, pois ela não valerá por mais cinco anos, automaticamente. Os novos prazos valerão na próxima renovação.

CNH VENCIDA NA PANDEMIA

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) suspendeu, por tempo indeterminado, os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e às entidades públicas e privadas

prestadoras de serviços relacionados ao trânsito. Entre eles a renovação da CNH.

Os estados que tiveram os prazos suspensos são: Tocantins, Piauí, Sergipe, Rondônia e Maranhão, Espírito Santo, Pará, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Amapá, Paraíba, São Paulo, Goiás, Bahia, Rio Grande do Norte, Alagoas, Pernambuco, Amazonas, Acre e Ceará. Além do Distrito Federal.

A situação continua normal, com os prazos e processos em seu rito regular apenas em Minas Gerais, Paraná, Roraima e Santa Catarina.

De acordo com a determinação, o prazo para renovação das Carteiras Nacionais de Habilitação (CNH) e das Autorizações para Conduzir Ciclomotor (ACC) vencidas fica suspenso por tempo indeterminado.



Em entrevista ao Jornal do MONATRAN, o diretor-presidente do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária, José Aurelio Ramalho, falou sobre as mudanças no Código de Trânsito Brasileiro que entraram em vigor neste mês de abril.

Ramalho destacou uma das alterações que considera mais importante, com impacto direto na vida das pessoas, a substituição de penas restritivas de liberdade por penas restritivas de direito, ou seja, quando um condutor causava um acidente ferindo gravemente ou matando alguém estando embriagado, mesmo sem intenção de cometer o crime, anteriormente, a pena poderia ser substituída por prestação de serviços comunitários ou entrega de cestas básicas. Com a alteração na Lei, a pena restritiva de liberdade não poderá

ser substituída. O condutor que causar morte ou lesões graves no trânsito será preso sem possibilidade de substituição da pena.

O diretor-presidente do OBSERVATÓRIO também explicou sobre as mudanças na regra do uso da cadeirinha, renovação e o aumento no limite de pontos estabelecidos para suspensão da CNH (Carteira Nacional de Habilitação). Em relação à mudança em geral, Ramalho avaliou como positiva a mudança.

“A gente tem que mudar a cultura da questão da multa. A multa não é uma taxa e nem um imposto, multa é infração. Então, quando chega uma multa na casa da gente, a gente trata aquilo como se fosse uma taxa ou imposto. Não é, é uma infração. Eu cometi um erro e eu tenho que pagar por ele”, enfatizou Ramalho.

Parar o veículo sobre ciclovia ou ciclofaixa agora é infração de trânsito

A nova lei de trânsito, que entrou em vigor no dia 12 de abril, modifica o artigo 182 do CTB, para acrescentar pena de multa também para quem parar o veículo em ciclovias e ciclofaixas. Atualmente, apenas quem transita ou estaciona em ciclovias ou ciclofaixas é punido.

A infração agora é considerada grave, com multa de R\$ 195,23. Lembrando que o CTB considera como parada do veículo, a imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

De acordo com Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, as ciclovias são criadas com o objetivo de trazer mais segurança para aqueles que utilizam a bicicleta como meio de transporte. Em algumas cidades, porém, o que se vê é que elas são utilizadas como ponto de

parada e estacionamento por vários condutores.

“Os ciclistas são elementos frágeis do nosso trânsito e usando a ciclofaixa como parada ou estacionamento, estamos expondo esses usuários a riscos potenciais ao fazê-los desviar dos veículos parados no local”, explica Mariano.

Segundo informações do Registro Nacional de Infra-

ções de Trânsito (RENAINF) em janeiro de 2021 foram mais de 14.300 condutores multados por estacionarem no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público.



Cadeira não é mais obrigatória em Uber

A Res.819/21, do Contran, desobriga o uso dos dispositivos de retenção em veículos de transporte remunerado individual de passageiros.

A Res.819/21, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que entrou em vigor em 12 de abril, junto com a Lei 14.071/20 que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), especificou como será o transporte de crianças com idade inferior a dez anos que não tenham atingido 1,45m de altura no dispositivo de retenção adequado.

Além de conceituar a especificação técnica do mecanismo de segurança a ser aplicado em caso de condução de crianças, a norma também detalha o uso excepcional de dispositivos de retenção no banco dianteiro do veículo e as exceções à obrigatoriedade legal em relação a tipos es-

pecíficos de veículos regulamentadas pelo Contran.

Como na norma anterior, as exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças, não será aplicada aos veículos de transporte coletivo de passageiros, aos de aluguel, aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5 t.

A novidade é que agora os veículos de transporte remunerado individual de passageiros, como os de aplicativo Uber, 99, Cabify e etc, também foram liberados de seguir a regra.

SEGURANÇA

Para Márcia Pontes, especialista em educação para o trânsito, a norma



beneficiou os motoristas de aplicativo, pois muitos tinham que adquirir os três tipos de dispositivos de retenção, ou quando não tinham, precisavam recusar corridas.

“A Res.819/21 equiparou esta situação aos taxistas que já eram desobrigados a utilizar os dispositivos de segurança. Colocou os motoristas de aplicativo na mesma condição”, explica.

A especialista questiona

a diferença destes veículos para os particulares. “Qual a diferença de transportar uma criança no meu carro particular? Será que a criança corre mais risco no meu carro do que no veículo de um taxista ou de um transporte de aplicativo? Se o intuito é proteger a criança deveria ser obrigatório para taxista, para o Uber ou qualquer outro tipo de veículo que transporte crianças. Não deveria ter

dois pesos e duas medidas”, indaga.

De acordo com Pontes, o que acontece é que pesou mais a questão corporativa do que a da segurança. “O risco é o mesmo, tanto no veículo particular como em qualquer outro. Risco de frenagem, de ejetar a criança, enfim. Se a preocupação é com a segurança no transporte de criança deveria ser uma regra para todos”, conclui.

MUDANÇA NA LEI DA CADEIRINHA



Com as novas regras no Código de Trânsito Brasileiro a lei para o uso das cadeirinhas ficou mais rígida aos infratores desde o dia 12 de abril. Com a nova regulamentação, as regras aplicam-se de acordo com o peso, idade e altura das crianças. Veja como fica:

- O bebê conforto é indicado para crianças de até um ano de idade e no máximo 13kg;
- A cadeirinha deve ser utilizada por crianças de um a quatro anos de idade, com pesos entre 9kg e 18kg;
- O assento de elevação é para as crianças de quatro a sete anos e meio, com menos de um metro e quarenta e cinco centímetros e, ter de 15kg a 36kg;
- Crianças com idades entre sete anos e meio e dez anos, com menos de um metro e quarenta e cinco centímetros podem viajar no banco de trás, utilizando apenas o cinto de segurança;
- Crianças que possuem mais de um metro e quarenta e cinco centímetros, em qualquer idade, podem ser levadas no banco da frente do automóvel.

Os dispositivos de retenção da criança são exatamente para aumentar a segurança dela e expô-la menos ao risco de perder a vida em um acidente de trânsito. Porque não são elas que fazem a opção, é sempre o adulto quem faz a opção. A criança está sob os nossos cuidados, é sempre bom a gente lembrar desse detalhe.



JUDICIÁRIO

Indenização do DPVAT é impenhorável como o seguro de vida, decide Quarta Turma

A Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) entendeu que os valores pagos a título de indenização pelo seguro DPVAT aos familiares da vítima fatal de acidente de trânsito gozam da proteção legal de impenhorabilidade prevista no artigo 649, inciso VI, do Código de Processo Civil de 1973, que corresponde ao artigo 833, inciso VI, do CPC/2015. Para o colegiado, tal modalidade indenizatória se enquadra na expressão “seguro de vida”.

A turma julgou recurso interposto pela esposa de segurado falecido contra decisão do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG), que considerou o artigo 649 do CPC/1973 inaplicável ao DPVAT, pois esta modalidade de seguro não teria caráter alimentar, mas

indenizatório – diferente-mente do seguro de vida e do pecúlio, conforme expressa previsão legal.

No recurso, a viúva sustentou que o DPVAT, de cunho eminentemente social, é um seguro de danos pessoais, tal como o seguro de vida, com natureza obrigatória e a finalidade de amparar vítimas de acidentes causados por veículos automotores terrestres.

Mesmo gênero

Em seu voto, o relator do processo, ministro Antonio Carlos Ferreira (foto), destacou que, de fato, um dos objetivos da indenização paga pelo DPVAT é minimizar os efeitos que a morte da vítima pode causar na situação financeira da família, o que revela sua natureza alimentar.

Dessa forma, segundo o



magistrado, há uma similaridade do instituto com a indenização paga em razão do seguro de pessoa, previsto no artigo 789 do Código Civil de 2002. “Ouso afirmar que tanto um quanto o outro (seguro de pessoa e seguro DPVAT) são espécies do mesmo gênero, que a lei processual teria unificado sob o singelo título ‘seguro de vida’”, declarou.

“Não se trata, pois, de aplicação analógica do dispositivo legal, senão do enquadramento do seguro

DPVAT dentro da previsão contida na lei processual”, acrescentou o relator.

Ele ressaltou que o fato de o DPVAT ter caráter obrigatório – ao contrário do que ocorre no seguro de pessoa – não implica mudança substancial em sua natureza, “tampouco na qualidade e finalidade da respectiva indenização”.

Reformulação

Antonio Carlos Ferreira lembrou ainda que, embora o seguro obrigatório tenha sido originalmente con-

cebido sob a ótica da responsabilidade civil do proprietário do veículo, houve uma reformulação em 1969 – aprimorada em 1974 – que afastou essa característica da indenização.

Segundo o relator, após aquela reformulação, é possível observar “ênfase para a proteção de danos pessoais, sem exame sobre a culpa do agente causador do dano, aproximando-se ainda mais do seguro de vida (ou de pessoa) disciplinado pela lei civil”.

STF invalida leis do RJ que autorizavam licenciamento de veículos a inadimplentes com IPVA



Por maioria de votos, o Supremo Tribunal Federal (STF) invalidou normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (Detran) do Rio de Janeiro a realização do registro, vistoria, inspeção e o licenciamento de automóveis sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA). Na sessão virtual concluída em 7/4, foi julgada procedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5796, ajuizada pelo governo estadual.

O governo alegava que a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, ambas do Rio de Janeiro, ao autorizarem o Detran a realização das atividades mencionadas e determinarem que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV), usurparam competência privativa da União para legislar sobre trânsito.

Competência privativa

Prevaleceu no julgamento o voto do relator da ação, ministro Ricardo Lewandowski, (fo-

to) segundo o qual o STF possui jurisprudência consolidada de que os estados não podem legislar sobre trânsito e transporte. As leis estaduais, destacou o relator, ao dispensarem a exigência de quitação do IPVA para fins de realização de vistoria e licenciamento de veículo, adentraram na competência privativa da União prevista no artigo 22, inciso IX, da Constituição Federal.

Ele ressaltou ainda que a União já legislou sobre o tema no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as leis fluminenses deram tratamento à matéria diverso do previsto na lei nacional.

Divergência

Ficou vencido o ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.



Comissão aprova proposta que obriga INSS a ajuizar ações regressivas contra causadores de acidentes de trânsito

Ideia é reaver valores pagos com benefícios como pensão por morte

A Comissão de Seguridade Social e Família da Câmara dos Deputados aprovou, neste mês de abril, proposta que determina que o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) ajuíze ações regressivas contra os causadores de acidente de trânsito que resultem em despesas pra Previdência Social.

O texto aprovado é o substitutivo da relatora, deputada Dulce Miranda (MDB-TO)(foto), ao Projeto de Lei 6382/16, da deputada Christiane Yared (PL-PR).

“O INSS continuaria sendo responsável pelo pagamento de benefícios como a aposentadoria por incapacidade permanente para o trabalho e pensões por morte, mas caberia o ajuizamento de uma ação re-

gressiva para reaver os valores pagos com esses benefícios”, explica a relatora.

Alterações na proposta

O substitutivo deixa claro que caberá ação regressiva contra os responsáveis por dano a terceiro em acidentes de trânsito apenas quando houver dolo ou culpa grave.

“Apenas aqueles que praticam condutas que impliquem agravamento desproporcional do risco, como dirigir sob a influência de álcool ou muito acima do limite de velocidade, ou seja, mediante culpa grave ou dolo, devem ressarcir os gastos do INSS com benefícios decorrentes dos acidentes que causarem”, afirma a relatora.

O texto aprovado estabe-



lece ainda que a extensão da responsabilidade deverá ser fixada ou revista em função da situação econômica do réu. “Uma pessoa, por exemplo, que recebe uma remuneração equivalente a um salário mínimo não teria condições de ressarcir os gastos de um benefício no

valor do teto do Regime Geral de Previdência Social, atualmente fixado em quase R\$ 6 mil”, observa a deputada.

Lei atual

A proposta altera a Lei 8.213/91, que regulamenta os planos de benefícios da Previ-

dência Social e hoje prevê ação regressiva contra os responsáveis nos casos de negligência quanto às normas padrão de segurança e higiene do trabalho indicadas para a proteção individual e coletiva; e violência doméstica e familiar contra a mulher.

“Se é cabível ação regressiva em face de empresas pela concessão de benefícios decorrentes de acidente de trabalho, o causador de acidente de trânsito que resulte na concessão de benefícios também deve ser responsabilizado”, avalia Dulce Miranda.

Tramitação

O projeto será analisado agora, em caráter conclusivo, pelas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Senado pode votar projeto que isenta de multas veículos de socorro

O Senado pode apreciar projeto de lei que isenta de penalidade as infrações de trânsito cometidas por veículos de socorro, de polícia e bombeiros, de fiscalização e operação de trânsito. O PL 5.222/20 foi aprovado na Câmara dos Deputados no dia 15 de abril. A medida deve chegar ao Senado em breve.

De autoria do deputado Luis Miranda (DEM-DF), o projeto altera a Lei 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). A proposta foi aprovada como substitutivo do relator, deputado Capitão Wagner (Pros-CE), que retirou do texto a expressão de que os veículos deveriam estar “no exercício de suas atividades”. De acordo com o novo texto, não se aplicam as penalidades previstas no CTB às infrações de circulação, parada e esta-

cionamento cometidas em veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de fiscalização e operação de trânsito e em ambulâncias.

O autor afirma que o objetivo do projeto é resolver o transtorno burocrático decorrente da aplicação de multas. E,

também, referentes a outras penalidades a condutores desses tipos de veículos. Segundo ele, os órgãos de trânsito exigem a confecção de extensos relatórios para que possam cancelar as multas. (As informações são da Agência Câmara de Notícias e Agência Senado)

Tchélo Figueiredo/Secom-MT



Projeto suspende pagamento de empréstimos de veículos por motoristas autônomos durante a pandemia

O Projeto de Lei 1189/20 suspende o pagamento de parcelas de empréstimos bancários para financiamento de carros e motos durante o período de isolamento social decorrente da emergência sanitária do novo coronavírus. A proposta beneficia taxistas, motoristas autônomos, caminhoneiros, motoristas de ônibus, de transporte escolar e de turismo autônomos, além de mototaxistas e motoboys.

Os profissionais deverão desempenhar suas atividades legalmente, com registro ativo. O texto reconhece como beneficiários aqueles profissionais que sejam optantes pelo Simples Nacional.

Autor da proposta, o deputado Helder Salomão (PT-ES) destaca que a média nacional de trabalhadores informais é de 41,1%. Segundo ele, a situação destes



trabalhadores será agravada com a retração acentuada do comércio. “A proposta tem por objetivo garantir a renda e a redução dos custos da atividade laboral dos motoristas autônomos”, afirma.

O projeto tramita em conjunto com outras 15 propostas sobre o mesmo assunto.

Tramitação

A proposta será analisada em caráter conclusivo pelas comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Confira abaixo algumas qualidades que são capazes de disseminar a paz no trânsito

Respeito às leis de trânsito

É dever de todo cidadão respeitar as normas estabelecidas. Um cidadão consciente pode questioná-las, mas não desobedece-las. Geralmente, graves acidentes são precedidos de infrações de trânsito.

Respeito ao direito das outras pessoas

A prática de boas atitudes entre os usuários do trânsito tem o poder de promover o

respeito mútuo e a cidadania. A melhor forma de aprender a respeitar os demais é colocar-se no lugar do outro. Dessa forma, o motorista saberá como agir com motociclistas, pedestres, ciclistas e demais atores do trânsito.

Preservação do meio ambiente

O cidadão precisa entender que faz parte do meio ambiente e que algumas atitudes acabam afetando a todos negativamen-



te. Algumas pessoas já se conscientizaram da importância de preservar, de viver sem agredir a natureza. A responsabilidade de preservar o meio ambiente é de todos. Já não é mais admissível que uma pessoa, por irresponsabilidade ou ignorância, agrida o meio ambiente.

Compreensão

Errar é humano. Por esse motivo, um bom cidadão é compreensivo com os erros dos outros, pois também erra. No trânsito é importante saber compreender, manter a calma e não se deixa afetar pelo erro dos outros.

Evita confrontos e comportamentos agressivos

O bate-boca não resolve, porque ninguém mais está escutando. O ideal é não participar de desentendimentos no trânsito. O bom cidadão procura acalmar os ânimos para voltar ao diálogo. *(Portal do Trânsito)*

WAZE X GOOGLE: qual app usar para dirigir?

Quem trabalha com o veículo, precisa contar com a ajuda da tecnologia. Seja motorista de aplicativo, serviço de delivery ou qualquer outra função, precisamos nos guiar por GPS para encontrar endereços que ainda não conhecemos e checar a situação do trânsito na cidade.

É preciso entender que tecnologia e carros andam cada vez mais juntos. Para se ter ideia, já existem até marketplaces de vendas de carros usados.

Neste artigo, faremos um comparativo dos serviços Waze e Google Maps. Para começar, é preciso dizer que apesar de o Waze também ser de propriedade da Google, os aplicativos não cumprem as mesmas funções.

Opções de navegação

Nesse quesito, podemos dizer que o Google Maps é mais completo. O serviço traz diversas opções para quem dirige e também para quem utiliza outros tipos de transporte.

O Maps tem uma base bem maior de dados, oferecendo mais detalhes sobre os endereços procurados. Se você está procurando por uma empresa, por exemplo, além do endereço, você pode checar outras informações como telefone e horário de funcionamento, por exemplo.

Mesmo não sendo tão completo quanto o Google Maps, o Waze é um aplicativo bastante interativo e bem funcional para quem está dirigindo na cidade.



Tempo Real

Contar com atualizações em tempo real faz toda diferença para quem está dirigindo. Nesse ponto o Waze sai na frente. Apesar de o Maps contar com diversos recursos que ajudam a contornar rotas e a medir o tempo médio da viagem, o Waze oferece recursos bem mais aprimorados, já que é um serviço mais interativo.

No Waze, os usuários podem compartilhar informações em tempo real. Assim, sempre que há congestionamento, desvio de rota ou acidente, por exemplo, o motorista fica sabendo na hora, o que facilita evitar engarrafamentos. O serviço também calcula a velocidade média dos veículos que passam por uma via.

Navegação Offline

Esse quesito é importantíssimo para um aplicativo de GPS. A internet móvel de smartphones pode falhar dependendo da região. Em viagens, por exemplo, é possível que a pessoa fique sem sinal de celular e isso dificulta bastante o uso dos aplicativos.

O Google Maps resolve isso com uma simples funcionalidade. O serviço permite fazer o download de mapas de certas regiões para acessá-los offline. Assim, é possível verificar as informações, mesmo sem internet. O Waze baixa as rotas automaticamente, mas é possível salvá-las no smartphone para acessar depois.

Interface

A interface dos aplicativos também

é um quesito muito importante. No trânsito não temos muito tempo para mexer no smartphone, então o GPS precisa nos auxiliar com poucos cliques e bastante intuitividade. Aqui o Maps leva a melhor por ter um visual mais limpo. No serviço, é possível identificar um trajeto ou ter uma noção da situação do trânsito à frente com uma olhada rápida para o celular.

Interatividade

Esse quesito talvez seja o principal diferencial entre os aplicativos. O Google Maps é um serviço focado em ser funcional e intuitivo. Já o Waze é uma verdadeira rede social: é possível compartilhar as informações com os outros usuários, não deixando de lado as funções básicas de um GPS.

Qual aplicativo vale mais a pena?

Como falamos, cada serviço tem suas peculiaridades. O Google Maps é a melhor opção para quem precisa de GPS básico para servir de guia em viagens e na rotina. É indicado para quem quer contar com mapas de localização mesmo estando offline e com a integração a dados de outros meios de transporte, como ônibus e trens.

Já o Waze é uma excelente opção para quem quer rodar pela cidade e ficar atualizado em tempo real sobre os acontecimentos do trânsito. Quem trabalha como taxista ou motorista de aplicativo, por exemplo, tende a ter vantagens com o uso do Waze, pois consegue fugir de engarrafamentos.

Estudo europeu mostra que calibragem adequada ajuda na segurança do trânsito

Os novos testes demonstram que quanto menor a pressão de enchimento dos pneus, menor a estabilidade do veículo.

A pandemia continua e muita gente que cumpre o isolamento acaba deixando o carro parado, mas isso, sem os devidos cuidados, pode afetar os pneus. Algumas medidas simples, como calibrá-los semanalmente ou movimentá-lo algumas vezes na semana, mesmo na garagem, pode ajudar não só a mantê-los em perfeito funcionamento como também a promover mais segurança nas vias quando for possível retomar a rotina diária.

A Dekra Road Safety, entidade europeia especializada em segurança no trânsito, publicou um estudo em 2020 sobre a importância da pressurização adequada dos pneus.

E aí está uma dúvida que aflige muitos condutores e é rodeada de mitos e opiniões das mais diversas.

A primeira delas é que “algumas pessoas conduzem seus veículos com uma pressão de enchimento menor para ter uma aderência supostamente melhor, outros aumentam a pressão em 0,5 bar, para diminuir a resistência ao rolamento e, conseqüentemente, o consumo de combustível”, esclarece Christian Koch, especialista em pneus da entidade.

Mas os novos testes demonstram que quanto menor for a pressão de enchimento dos pneus, mais curta será a distância de travagem, ou seja, sua aderência ao solo. Assim, uma pressurização mais baixa do que a correta influencia muito também na segurança da condução.

“Os nossos testes de condução com circulação em ziguezague e manobras de desvio, por exemplo, demonstraram que com a pressão de enchimento mais baixa também se reduz significativamente a precisão da direção”.

E vai além: “a sensação de condução torna-se pouco clara. O veículo reage de forma muito pesada aos comandos de direção do condutor. Em

situações de velocidades mais elevadas torna-se impossível de controlar o veículo”, explica. “Além disso, o comportamento dos pneus inverte-se em piso molhado: nesses casos, é uma pressão de enchimento elevada que proporciona distâncias mais curtas de travagem”, complementa Koch.

E como saber qual é a pressão adequada para o cada tipo de pneu e veículo?

A resposta é simples: consulte o manual. Em alguns veículos um adesivo está colado na parte interna da porta ou na tampa do combustível. Luiz Antonio Campos Lima, ex-sargento da PMESP e educador de trânsito, recomenda que a calibragem semanal deve começar pelo estepe. Além disso, ele faz outra recomendação. “Nunca calibre os pneus depois de ter percorrido mais de 2 km, isso pode prejudicar a calibragem, aumentando assim o desgaste desnecessário e o risco de acidentes. Se estiver viajando coloque duas libras a mais e depois, com os pneus frios, verifique a calibragem correta. Importante também fazer o rodízio dos pneus, em condições normais de uso, a cada 7.500 km”, orienta.

Luiz Gustavo Campos, diretor e especialista em trânsito da Perkons, diz que a manutenção preventiva dos veículos deve ser realizada mesmo que o veículo tenha ficado na garagem de casa.

“A manutenção preventiva dos principais itens do veículo, como freio, nível de óleo e amortecedor, deve ser feita a cada 10 mil quilômetros ou a cada seis meses. Esses cuidados ajudam a evitar acidentes. E é essencial que os pneus estejam sempre em boas condições e com a calibragem correta. Nossas atitudes individuais impactam na coletividade, por isso, seguir as normas de segurança é fundamental”, explica. *(As informações são da Assessoria de Imprensa da Perkons)*



Micromobilidade cresce durante a pandemia

Mesmo com todas as dificuldades da pandemia, mais gente usou bicicletas e patinetes compartilhadas no ano passado. É o que aponta o Relatório Global Moovit sobre Transporte Público 2020.

Nas dez cidades brasileiras pesquisadas no levantamento, o uso diário de micromobilidade cresceu em todas, passando de 8% em 2019 para 15% em 2020 na média geral para o Brasil.

O índice para quem usa até três vezes por semana também cresceu em todas as cidades, passando de 7% para 11% na média geral.

O Moovit, uma empresa Intel, líder de soluções de Mobilidade como um Serviço (MaaS) e criadora do app de mobilidade mais usado no mundo. Seu relatório global combina uma análise de big data de milhões de viagens com uma pesquisa qualitativa para traçar um panorama global sobre mobilidade.

Brasília é a cidade brasileira onde mais se usa micromobilidade diariamente: 21% dos respondentes usam bicicletas compartilhadas todos os dias. A capital federal lidera o ranking pelo segundo ano consecutivo. Campinas, com 17%, vem logo depois, seguida por Rio de Janeiro, com 14%. Na comparação com 2019, o uso diário dobrou em Belo Horizonte – de 8% para 16% – e em Salvador – de 6% para 12%.

Motivos para usar a micromobilidade

Entre os motivos para usar a micromobilidade, 35% responderam que fazem por ser em conta. Já 29% usam para ir aonde não conseguem chegar via transporte público. E 21% escolhem bicicletas e patinetes por serem sustentáveis. Já as razões para não usar a micromobilidade incluem falta de segurança (28%), poucas

cicloviárias ou vias exclusivas (27%) e má conservação das ruas (25%). Importante frisar que os respondentes podiam escolher mais de uma opção entre as respostas.

Em 2020, 30% das viagens com micromobilidade foram combinadas com transporte público. Um número que caiu em relação ao ano anterior, onde 37% combinaram micromobilidade com ônibus, metrô e trens.

“Vemos isso como um reflexo da pandemia, já que houve uma rejeição ao transporte público. O que o relatório mostra é que a multimodalidade é cada vez mais importante para as pessoas circularem pelas cidades, e isto deve ser considerado pelo poder público e pelos operadores, nos planejamentos da mobilidade urbana do futuro, no pós-pandemia. O uso de dados de big data vai revolucionar as matrizes origem destino, trazendo novos insights”, comenta Pedro Palhares, gerente geral do Moovit no Brasil.

O estudo também mostra que muitas pessoas ainda não usam micromobilidade: 51% responderam que não utilizam, mesmo tendo acesso. “Eu vejo isso como um grande público em potencial. Em 2019, eram 60% que não usavam. O índice vem caindo à medida em que mais gente vai conhecendo a micromobilidade”, pontua Palhares.

Relatório Global

O Relatório Global Moovit sobre Transporte Público é formado por tabelas dinâmicas, onde é possível analisar os resultados de regiões metropolitanas em diferentes países sob critérios como tempo de viagem, distâncias percorridas, número de baldeações e outros. A nova edição permite ainda a comparação dos dados atuais com os de 2019.





GUERRA

Muito interessante o texto do editorial, aplicando o conteúdo do livro “A arte da guerra” à luta diária que enfrentamos no trânsito. Sem dúvida alguma, conhecer o inimigo é fundamental. Porém, assim como os nossos governantes parecem desconhecer a envergadura do problema, muitos pseudo motoristas se lançam de peito aberto nesta batalha fatal. Que esta reflexão chegue na mente de quem tem que chegar!

Jonas Ribeiro – Brasília/DF

PESADELO

Um absurdo aquela história do motorista que não cabe no próprio carro. Para começar, o “amigo” que vendeu o automóvel já deveria ter perdido este título faz tempo. Que vergonha para a Mercedes Benz também. Que carro é esse que não comporta um homem de 1,93m de altura?

Mônica Oliveira – São Paulo/SP

VIVA FLORIPA

Assim como o Montran, também escolhi Florianópolis para ser a sede da minha vida! Cidade de gente acolhedora e belezas naturais incomparáveis! Uma pena que não seja administrada da maneira que deveria. A falta de mobilidade então, é um capítulo à parte. Com tanto potencial para desenvolver o transporte aquaviário, fica patinando nas suas filas intermináveis no asfalto. Mas não perco as esperanças de ver uma Floripa do jeito que ela merece!

Sérgio Coelho – Florianópolis/SC

PLACAS DO MERCOSUL

Essa história das placas do Mercosul já está uma vergonha. Que novela! Por que não analisam direito essas regulamentações antes da legislação entrar em vigor? Teria sido melhor aguardassem todas estas definições, ao invés de ficarem nessa palhaçada de ir e voltar das decisões. E, como sempre, quem paga é o contribuinte.

Helena Meurer – Joinville/SC

VITRINE DA VIDA

Como sempre, o artigo do Dr. José Roberto Dias tem aquela precisão cirúrgica ao tratar de um tema tão sensível como o trânsito. Sem dúvida alguma, o sistema de trânsito e transporte é uma vitrine da vida e só reflete aquilo que somos como nação. Todavia, o ponto crucial de suas palavras foi a conclusão evidenciando a força divina como a única solução definitiva para os nossos desafios.

Arlete Zimmermann – Campo Grande/MS

PROCON

Parabéns ao Procon de Santa Catarina por estar atento ao descaso das empresas do Transporte Público da Grande Florianópolis! É inadmissível a postura dessas empresas diante da pandemia que estamos vivendo. Uma falta de humanidade lamentável, obrigando a população menos favorecida a se aglomerar dentro dos seus veículos por pura mesquinha.

Juliana Fávere – São José/SC

POR QUE CEDER?

Muito bom o artigo do Dr. Dirceu Rodrigues! De fato, nossa sociedade vive um problema de consciência e bom senso terrível. É impressionante a dificuldade que as pessoas têm em ceder. A maioria só pensa em levar vantagem e manter uma postura gentil, muitas vezes, é vista como fraqueza pela sociedade. Precisamos mudar esta realidade o quanto antes, a começar por cada um de nós!

Simone Weber – Rio de Janeiro/RJ

ESTATÍSTICAS

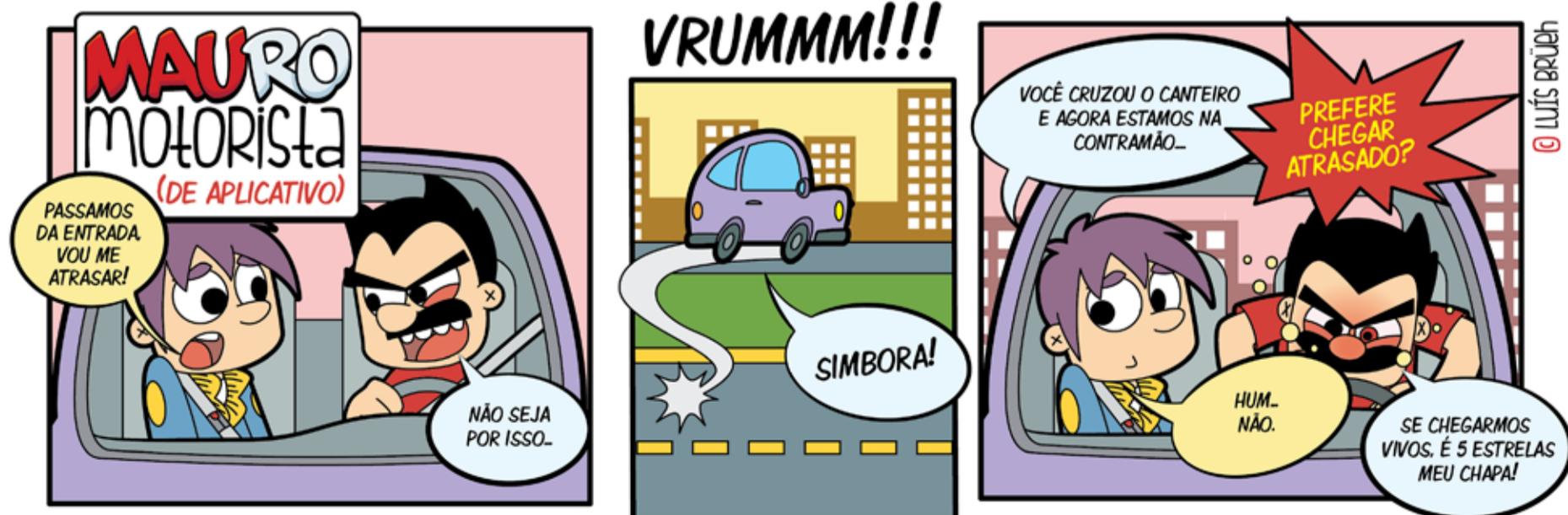
Impressionante a matéria que mostra o Mapa da Violência no Brasil! Chega a ser inacreditável considerar que os acidentes de trânsito matem mais do que os crimes violentos no país. Não é à toa que o Brasil ocupa a quarta posição no ranking mundial de mortes por acidentes de trânsito. Que tristeza! Quantas vidas perdidas pela falta de bom senso de alguns.

Fernando Meira – Curitiba/PR

CUSTOS DO SUS

Super concordo com o Projeto de Lei que pretende que o condutor embriagado que cometer crime de trânsito seja obrigado a ressarcir custos do SUS. É um absurdo que a sociedade precise pagar a conta desses irresponsáveis, que se recusam a compreender o óbvio: que álcool e volante não combinam.

Roberto Telles – Porto Alegre/RS



Uso indiscriminado de buzinas é infração de trânsito

O barulho constante de buzina aumenta o estresse e a irritação das pessoas que estão dividindo as vias urbanas. E o problema só tende a piorar devido à falta de conscientização dos condutores. Segundo a nova edição do Relatório da Frota Circulante, elaborado pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), em termos absolutos, a frota brasileira em 2020 chegou a 47,1 milhões de carros e 13,12 milhões de motocicletas. Ou seja, se os condutores buzinares indiscriminadamente nossas cidades ficarão ensurdecedoras.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), artigo 227, o uso da buzina de forma exagerada e sem motivo configura infração leve de trânsito. Essa atitude pode gerar penalidade de multa para o condutor e três pontos na Carteira Nacional de Habilitação.

O uso da buzina tem regras específicas.



“O Código só prevê dois tipos de uso deste equipamento, no artigo 41. A utilização mais comum é a de se fazer advertências a fim de evitar acidentes. A outra é advertir ao condutor à frente que se tem a intenção de ultrapassá-lo. Este último, no entanto, só poderá ser usado fora das áreas urbanas e quando a situação permitir”, explica Julyver Modesto de Araújo, mestre em Direito, consultor e professor de Legislação de trânsito e comentarista

do CTB Digital.

Embora seja muito comum ouvirmos buzinas de noite e na madrugada, usá-las fora dessas situações autorizadas, e das 22h às 06h, também é infração de trânsito sujeita à penalização. “Outra situação muito comum, de alguém buzinando para chamar a atenção de um conhecido na rua, também é proibida”, explica o especialista.

Entre as proibições estão ainda a utilização de uso prolongado, aquela

em que equipamento é usado para discutir com o outro no trânsito. E, também, na frente de hospitais, escolas ou no interior de túneis. “Neste último caso, a proibição se justifica pelo risco de que, a longo prazo, a propagação de som possa vir a danificar a estrutura interna do túnel”, complementa Modesto.

Os problemas de mobilidade nos grandes centros urbanos, como aponta o diretor e especialista em trânsito da Perkons, Luiz Gustavo Campos, são agravados pelo desrespeito às regras do CTB e pela falta de consciência coletiva.

“O país possui leis objetivas quanto às regras de trânsito, mas muitos condutores não pensam no coletivo, no bem comum e na harmonia entre todas as partes. Para um trânsito melhor é preciso respeito e mudança de comportamento”, comenta Campos. *(As informações são da Assessoria de Imprensa da Perkons)*

ESPAÇO LIVRE

J. Pedro Corrêa*



Mudanças (infelizes) no CTB

No dia 12 de abril entraram em vigor novas alterações do Código de Trânsito Brasileiro propostas pelo Presidente da República e aprovadas, com ressalvas, pelo Congresso Nacional. É a 39ª mexida no Código, em vigor desde janeiro de 1998, que desta vez cobre 57 modificações, o que não é pouca coisa.

Na opinião generalizada de especialistas em legislação de trânsito, pelo conjunto das mudanças, o Código muda para pior mas teria ficado ainda mais complicado se todas as mudanças tivessem sido aprovadas.

Várias alterações aprovadas facilitam a vida dos infratores e daqueles que querem infringir as normas de segurança e não acrescentam pontos importantes para a segurança do trânsito. Outras tangenciam a segurança ao passo que algumas ficam no terreno da perfumaria. Há algumas que são simplesmente para inglês ver, como a do Conselho Nacional de Trânsito.

Defensores da Lei, na verdade, mostram até uma certa satisfação com o resultado final, pois algumas propostas que faziam parte do pacote inicial, foram, felizmente rejeitadas pelos parlamentares, depois de ouvida a comunidade do trânsito. Alguns técnicos chegaram a me dizer que “as mudanças que chegam em abril valem mais pelo que foi vetado do que pelo que foi aprovado”.

Enfim, para quem trabalha pela segurança no trânsito, não há como não ficar desapontado.

Nos 4 cantos do país sempre ouço que nosso Código é muito bom, “um dos melhores do mundo”. Ocorre

que nossa fiscalização é falha e isto tira o brilho do documento. Apesar de ter mais de 20 anos, o CTB ainda possui artigos que ainda não foram implementados por completo e isto envia sinais confusos para a sociedade. Como se não bastasse, o próprio governo altera o que estava valendo com medidas que pouco ou nada contribuem para tornar nosso trânsito mais ordeiro ou mais seguro. Exemplos: aumentar o prazo de validade da CNH ou ampliar a pontuação no prontuário do motorista significam um afrouxamento sem a menor justificativa.

Nos países mais desenvolvidos há um rigor bastante forte na aprovação do candidato a motorista; uma vez aprovado no exame e de posse de sua permissão para dirigir (veja, é uma PERMISSÃO), a rigidez no controle do seu comportamento no trânsito é enorme e a polícia é implacável caso ele burle as regras. E isto tudo é feito em nome da segurança sua e da sociedade.

Com um detalhe adicional e importantíssimo: com a aprovação integral e inequívoca da sociedade.

Tenho certeza de que, se fizéssemos uma ampla e profunda pesquisa de opinião pública junto à sociedade brasileira perguntando como gostaria que fossem tratados os infratores das leis de trânsito, não tenho a menor dúvida de que a resposta seria: punição justa. Afinal, ela sabe o que é chorar mais de 30/40.000 vezes por ano pelas mortes desnecessárias nas ruas e estradas do país.

Não será com populismo, com promessas de campanhas que pouco ou nada contribuem para o bem-estar, para melhorar a autoestima da sociedade,

que vamos chegar um dia a ter um trânsito ordeiro, humano e digno das nossas ambições.

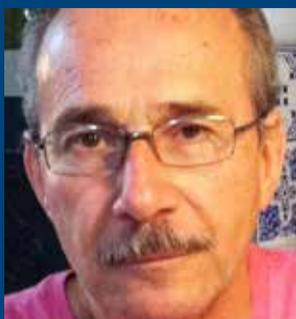
Os países mais adiantados mostram há décadas qual o caminho do trânsito seguro: engenharia de tráfego comprometida com a segurança, boa formação de condutores e fiscalização ostensiva de suas ações nas ruas e estradas. O rigor da lei vale para todos. Está claro que, o que garante a prática da infração é a certeza da impunidade e o Brasil já ultrapassou seus limites de tolerância neste quesito.

A sociedade precisa exercer seu direito de alterar o rumo das coisas no trânsito e exigir comportamento de país sério onde a vida tem valor e não pode continuar a ser banalizada da forma como tem sido.

Como sociedade, precisamos aprender a usar melhor os canais de contato com o poder para pressionar por um trânsito melhor, com menos jeitinhos e mais seriedade, onde cuidar de si não significa apenas proteção pessoal, mas principalmente cuidar também dos demais usuários. Isto é respeitar a vida, exercer a civilidade.

Por tudo isto é que não posso aceitar 57 modificações no Código de Trânsito onde pouca delas apoiam maior rigor na segurança, pelo contrário afrouxam o que já não era bem fiscalizado. Enquanto isto, continuamos com nossos milhares de mortos, sem programa de prevenção nem campanhas de conscientização da sociedade.

* Consultor em Programas de Segurança no Trânsito

ROBERTO A. BENTES DE SÁ

**Palavra do Presidente
Antes tarde,
do que nunca!**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS

**Transporte Público
A Hora e a Vez
do Usuário**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR

**A luta pela
sobrevivência**

PÁGINA 7

J. PEDRO CORRÊA

**Mudanças
(infelizes) no CTB**

PÁGINA 15



Operação Lei Seca completa 12 anos

A mais famosa operação de combate à embriaguez ao volante, a Operação Lei Seca, do estado do Rio de Janeiro, completou 12 anos há poucas semanas. Em todo período, mais de 3,4 milhões de motoristas foram abordados em 26 mil blitzes em todo o estado.

Desde que iniciou, em 19 de março de 2009, a Operação conquistou a confiança da população fluminense e mudou comportamentos da sociedade. Porém, após ter ficado suspensa por quase sete meses em 2020 – devido à pandemia da Covid-19, os índices de motoristas flagrados nas blitzes com sinais de alcoolemia vêm aumentando consideravelmente.

Antes da blitz ser suspensa, em 18 de março de 2020, o percentual médio de motoristas com sinais de alcoolemia era de 4,5%. E com a retomada em outubro de 2020, estes índices chegaram a alcançar 33%, em uma ação no feriado de Finados, em São Pedro da Aldeia, na Região dos Lagos. Neste ano o percentual de alcoolemia está em 9,4%.

Com este aumento dos flagrantes de alcoolemia, consequentemente, os acidentes de trânsito com vítimas fatais voltaram a ocupar os noticiários na imprensa.

Em 12 anos, 213.229 motoristas embriagados foram retirados das ruas pela Operação Lei Seca.

“Estes números mostram que a população precisa voltar a lembrar do risco da mistura de álcool e direção. Por isso,

a Operação Lei Seca é insistente, ela está nas ruas todos os dias, incansavelmente, para salvar vidas. Levamos a mensagem da educação através da história de vida dos agentes PCDs e ampliamos as equipes de fiscalização. Os nossos braços da educação e fiscalização estão juntos no propósito de mudar o comportamento da sociedade. Se conseguirmos, a cada dia, retirar das ruas motoristas embriagados, que quando pegam o volante estão assumindo o risco de matar e morrer, nossa missão foi alcançada”, explicou o secretário de Estado de Governo, André Lazzaroni.

REGISTROS DE ACIDENTES VOLTAM A SUBIR

Segundo levantamento do Instituto de Segurança Pública (ISP), com base em registros feitos nas delegacias em todo o estado, o número de homicídios culposos de trânsito vinha apresentando queda em todo o estado desde o início da Operação Lei Seca.

Em 2008, por exemplo – ano anterior à existência da operação -, o total de registros de homicídios culposos de trânsito foi de 2.753 casos. E, passados 10 anos de Operação, em 2019 foram registrados 1.979 casos, ou seja, houve uma queda de 39% com menos 774 mortes.

Mas o que foi motivo de comemoração aos 10 anos, agora, aos 12, virou sinal de alerta e os números preocupam. Em 2020, ano atípico devido à pandemia, mesmo com menos movimento de

carros nas ruas, home office, restrições etc, os meses de julho e setembro registraram um maior número de casos de mortes no trânsito em comparação com o ano de 2019. No mês de janeiro deste ano também foi registrado um aumento.

Para a retomada das ações nas ruas foi desenvolvido um protocolo sanitário em conjunto com a Secretaria de Estado de Saúde, por meio da Superintendência de Vigilância Sanitária para um retorno seguro da Operação.

Devido a pandemia novos procedimentos foram adotados nas blitzes para preservar a saúde dos motoristas abordados e dos agentes da Lei Seca. Algumas mudanças são o uso de barreira protetora de plástico, que separa o agente do motorista, e a realização de triagem utilizando um etilômetro passivo, sem contato com o aparelho.

MONITORAMENTO POR CÂMERAS

A Operação Lei Seca possui ainda a tecnologia como aliada para dar mais transparência às abordagens. Cerca de 50 câmeras, distribuídas pelas equipes de fiscalização, filmam e captam áudio de todas as abordagens realizadas durante as blitzes. As câmeras ficam acopladas ao colete dos policiais e outras ficam na tenda monitorando toda a movimentação, onde os documentos são checados e o teste do bafômetro é realizado. Uma Central de Monitoramento funciona 24 horas dando suporte à Operação. (As informações são do Governo do Estado do Rio de Janeiro)