

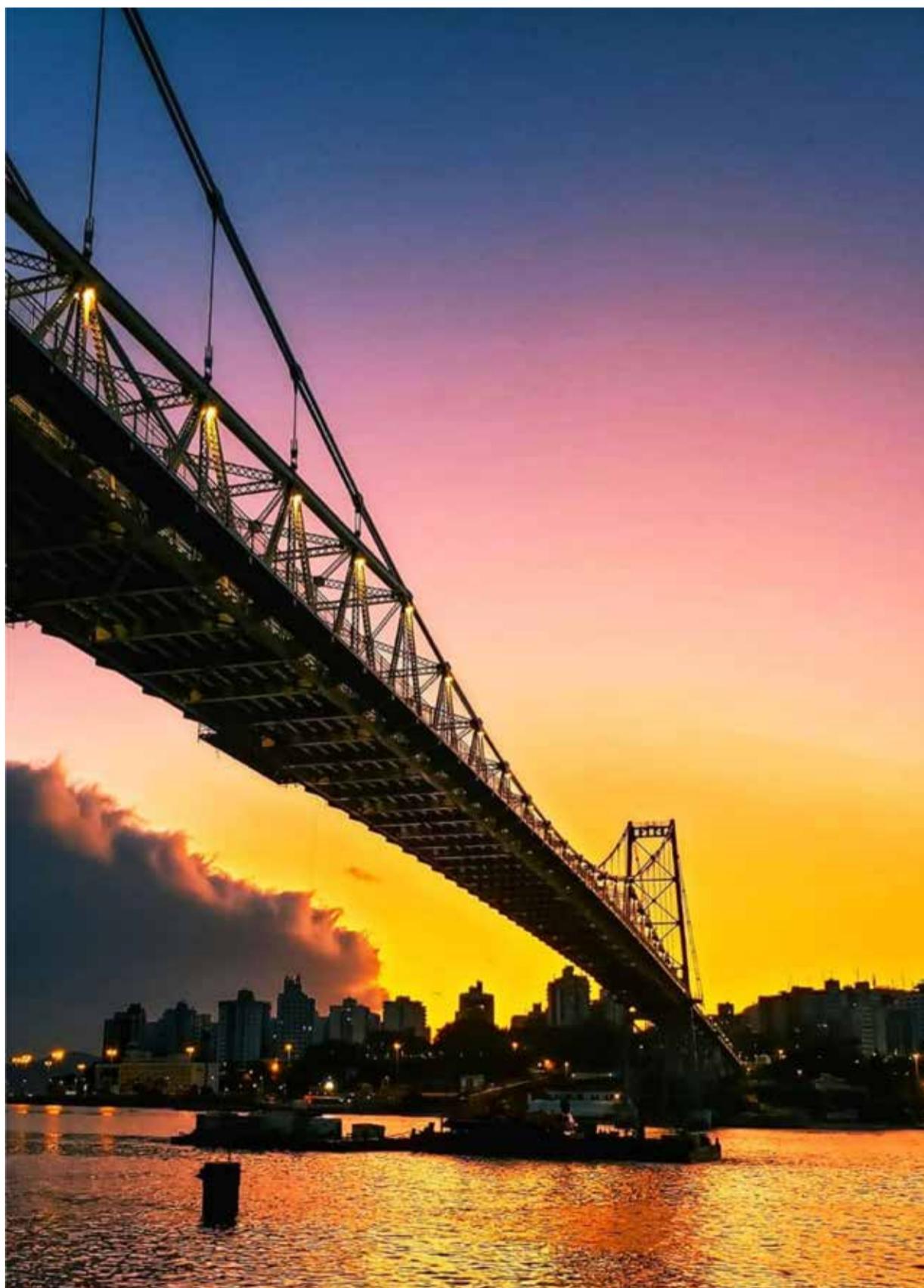
# OM

## O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –  
MOVIMENTO NACIONAL DE  
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO  
FLORIANÓPOLIS/SC  
AGOSTO DE 2020  
ANO 11 - Nº 128

Dados preliminares  
de 2019 mostram  
queda no número  
de mortes no  
trânsito brasileiro

PÁGINA 15



## Ponte Hercílio Luz: a novela continua

*Passados quase oito meses desde a sua “reinauguração”, a Ponte Hercílio Luz continua desempenhando papel coadjuvante na promoção da tão esperada melhoria da mobilidade urbana na capital catarinense. Seus famosos contornos continuam no escuro. E a desculpa agora é a pandemia, sem previsão para a conclusão dos trabalhos. Saiba mais no Editorial da página 2.*

## Dia do Ciclista: desafios e perspectivas

PÁGINA 16

## Estacionamento rotativo retorna em Florianópolis

PÁGINA 6

## EDITORIAL

## A novela continua

Passados quase oito meses desde a sua “reinauguração”, a Ponte Hercílio Luz continua desempenhando papel coadjuvante na promoção da tão esperada melhoria da mobilidade urbana na capital catarinense.

Seus famosos contornos, internacionalmente conhecidos, continuam no escuro. E a desculpa agora é a pandemia, sem previsão para a conclusão dos trabalhos. Isso porque as lâmpadas que serão utilizadas na iluminação cênica da estrutura, estão sendo importadas da China.

Obviamente, temos pleno conhecimento de toda a conjuntura global provocada pela Covid-19. Mas a verdade é que a situação atual relacionada a ponte é só mais um capítulo da novela protagonizada pelos órgãos ditos competentes.

Se durante todo o pro-

cesso, tão somente o cronograma das obras tivesse sido rigorosamente obedecido, já estaríamos usufruindo plenamente das benesses da mais antiga ligação entre Ilha e Continente. Mas, como a esmagadora maioria das obras públicas no Brasil, a coisa vai sendo “empurrada com a barriga”, os prazos vão sendo relativizados e querem fazer parecer que está tudo bem, como se não houvesse nada que pudesse ter sido feito. Mas sabemos que a verdade é bem diferente disso.

Para começar, toda a pompa e circunstância da chamada “reabertura” da Velha Senhora nem poderia ter sido realizada no dia 30 de dezembro passado, visto que no Estado existe a Lei 17.772/2019, que impede a inauguração de obra pública estadual incompleta ou que não atenda ao fim a que se destina.

Embora a decisão, sancionada e publicada em meados de setembro passado, deixasse bem claro que obra incompleta “é aquela que não está apta a entrar em funcionamento por motivos como estrutura física inacabada, falta de licenças e alvarás, impossibilidade de uso imediato e inexistência de equipe mínima ou de equipamentos para prestar o serviço público”, acharam por bem fazer a festa em dezembro de 2019 e prometer sua conclusão definitiva para março de 2020 e cá estamos nós quase chegando em setembro.

É bem verdade que nin-

guém poderia imaginar que haveria uma pandemia. Mas o que revolta é que a coisa pública parece ser feita de qualquer jeito. A iluminação cênica que era para estar sendo instalada já nos primeiros meses deste ano, na verdade só foi ser contratada em março. Por conta disso, a empresa responsável pela recuperação - a portuguesa Teixeira Duarte - não pode concluir os trabalhos da pintura da estrutura e a contratação da empresa que irá realizar a manutenção preventiva da Ponte Hercílio Luz vai sendo adiada indefinidamente.

Uma triste realidade bas-

tante comum em nosso país, independentemente de pandemia. Está aí o novo acesso ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz, em Florianópolis, que não nos deixa mentir. “Inaugurado” às escuras em outubro passado, está com o processo licitatório para a iluminação pública definitiva suspenso porque uma empresa entrou com uma representação junto ao Tribunal de Contas do Estado (TCE).

Uma vergonha! Parece até que fazem de propósito só para ganhar tempo. Mas, a vida continua! Nos restando apenas a esperança de que tempos melhores virão!

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.



## CNH VENCIDA

Depois de mais de quatro meses da publicação da Deliberação 185 que já foi referendada pela Res. 782/20 do Contrans (Conselho Nacional de Trânsito) continuam válidas as CNHs (Carteira Nacional de Habilitação) vencidas depois de 19/02/20. A regra se aplica também para a Permissão para Dirigir (PPD) e a todas as informações contidas na CNH. Isso quer dizer que inclusive os certificados dos cursos especializados permanecem válidos, nesses casos.

## ANTES DA PANDEMIA

Para aqueles casos de condutores em que a CNH venceu antes de 19/02/20, para continuar a dirigir é necessário renovar o documento.

A maioria dos Departamentos Estaduais de Trânsito pelo País, mesmo os que não estão atendendo presencialmente, possibilitam que o condutor faça todo processo de renovação de CNH pelo site do órgão.



## ESPAÇO DO PRESIDENTE



### QUE TRISTEZA!

Em Goiânia, uma estudante de direito, de apenas 21 anos, morreu após se desequilibrar em quebra-molas sem sinalização e cair de bicicleta na ciclovía. O mais revoltante é o “esclarecimento” da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (Goinfra), dizendo que a via foi reformada recentemente e que “a sinalização será executada em breve, tão logo seja concluído o processo licitatório para contratação de empresa especializada para execução dos serviços de sinalização vertical e horizontal”. Mania famigerada de inaugurar as obras, antes de estarem de fato concluídas. Nossos sentimentos à família enlutada.

### BRIGA DE TRÂNSITO

Mais uma cena lamentável provocada por um valentão sem a menor consciência. Uma briga iniciada por conta de uma “seta” que não foi dada, terminou na delegacia com uma jovem atingida no rosto por um chute covardemente desferido enquanto a vítima já estava caída no chão. Que o agressor seja punido com os rigores da Lei.



## SERÁ?

No final deste mês, estaremos chegando a 178 dias desde o primeiro caso de Covid-19 diagnosticado no Brasil. Aos poucos, o sentimento de medo do desconhecido vai sendo substituído por indagações quanto ao futuro. O que teremos aprendido, de fato, quando esta pandemia passar?

Será que a maneira de se comportar das nossas autoridades vai mudar? Será que alguém vai resolver cuidar da epidemia que continua no Brasil, que é a epidemia do trânsito? Será que a epidemia no trânsito vai ter o tratamento, pelo menos, parecido com o tratamento que recebeu a pandemia?

Será que a vida das pessoas que morrem no trânsito será tratada da mesma maneira que foram tratadas as vidas dos atingidos pela Covid-19? Será que o Ministério Público, o Congresso Nacional, o Governo Federal, a Justiça irão mudar a maneira de encarar as mortes no trânsito?

Acredito que até o final de tudo isso, dessa pandemia, nós teremos aproximadamente 120 mil a 150 mil mortos. Isso acontece no trânsito no Brasil em menos de quatro anos e se repete ano após ano, somando cerca de 40 mil mortos a cada 365 dias. Isso sem falar nos mais de 400 mil permanentemente sequelados a cada volta ao redor do sol por conta da epidemia no trânsito.

Será que haverá verbas para cuidar do problema no trânsito no Brasil? Ou a “única” verba existente, que é a do Funset, continuará represada? O Congresso Nacional vai votar projetos destinando mais recursos? A Polícia Rodoviária Federal terá aumentado seu contingente? Será que haverá mais fiscalização? Será que o

judiciário vai acabar com a impunidade? E a imprensa? Será que ela vai encarar da mesma maneira que ela encara o problema da Covid no Brasil? Abrindo os jornais já contando o número de mortos todo o dia? Provocando o terror? Ou será que as mortes no trânsito são diferentes das mortes da Covid ou de qualquer outro tipo de doença?

Será que iremos mudar realmente? Será que a nova realidade vai mesmo existir? Será que aprendemos que estamos todos conectados e, por esta razão, precisamos pensar no coletivo, ao invés de taparmos os olhos, focando apenas no que é bom para o individual? Ou será que tudo vai permanecer como era antes? As mortes no trânsito não sendo consideradas por serem mortes chamadas de “acidente”? Será que as famílias daqueles que morrem no trânsito sofrem menos do que as famílias daqueles que estão morrendo pela Covid? Será?

Enfim, o novo normal, que nos espera, será diferente? O que aprendemos neste período da pandemia irá se tornar realidade no chamado novo normal? Ou tudo vai voltar como era antes? Será?

Os espaços que foram dados na imprensa, quase 24 por dia falando das mortes da Covid, serão dedicados a erradicação das mortes no trânsito? Ou as vítimas desta tragédia continuarão apenas registradas nos boletins policiais como “saldo dos feriados”, sendo comentadas *en passant* pelo jornalismo tradicional?

Afinal, como o Brasil irá cuidar da epidemia do trânsito, que se arrasta há décadas no país? Será que vai mudar? SERÁ?

## Contran define cronogramas da Semana Nacional de Trânsito 2020 e de campanhas educativas até o final do ano

A Campanha Educativa tem como tema principal “PERCEBA O RISCO, PROTEJA A VIDA” e deve ser divulgada pelos órgãos e entidades do SNT.

Foi publicada no dia 7 de agosto no Diário Oficial da União, a Portaria 194/20 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que estabelece a mensagem, os temas e o cronograma da Campanha Educativa de Trânsito a ser realizada nacionalmente de agosto a dezembro de 2020.

Conforme a Portaria a Campanha Educativa de Trânsito de 2020 tem como tema principal “PERCEBA O RISCO, PROTEJA A VIDA” e deve ser divulgada pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

### Cronograma

A norma sugere os temas e as orientações de abordagem, conforme tabela abaixo, porém libera que os órgãos e entidades do SNT acrescentem temas, de acordo com as características de cada localidade.

### TEMAS E CRONOGRAMA

MÊS	TEMA	ORIENTAÇÕES
Agosto	Uso de cinto de segurança e dispositivo de retenção infantil	O uso de cinto de segurança e dispositivo de retenção infantil é um importante fator de prevenção de lesões. Neste mês, as campanhas educativas devem ressaltar que o uso destes equipamentos salva vidas.
Setembro	1. Usuários vulneráveis 2. Respeito no trânsito	No mês em que ocorre a Semana Nacional de Trânsito devem ser promovidas campanhas que: 1. Abordem a vulnerabilidade dos pedestres, ciclistas, motociclistas e pessoas com deficiência, os quais estão mais expostos ao risco de lesões, caso sofram um acidente, ressaltando a fragilidade inerente a esses usuários, com especial enfoque nos motociclistas e ciclistas, entregadores, em face do crescente número de fatalidades envolvendo estes usuários, alertando que o uso de capacete pode salvar vidas. 2. Abordem a relação de violência e conflitos entre os usuários do trânsito, reforçando seu caráter coletivo e abordando a importância de cuidar de si e do outro.
Outubro	Ver e ser visto	No período noturno há maior risco de acidentes envolvendo os usuários vulneráveis pela dificuldade de visibilidade. Assim, as campanhas educativas de outubro devem apontar para a importância de ver e ser visto no trânsito, com enfoque especial nos motociclistas, ciclistas e pedestres.
Novembro	Os impactos sociais dos acidentes	Trazendo o tema do Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito (terceiro domingo de novembro), as campanhas devem levar a uma reflexão sobre como as lesões e sequelas psicológicas e sociais impactam a vida das vítimas e de seus familiares depois do acidente. Promoção de ações para atendimento dos lesionados e de suas famílias pós acidente de trânsito.
Dezembro	Álcool e condução (substâncias psicoativas lícitas e ilícitas)	Em decorrência das festas de fim de ano, deve-se alertar motociclistas e condutores sobre os riscos de pilotar ou dirigir após consumo de substâncias psicoativas lícitas e ilícitas. Promoção de ações integradas com a fiscalização.

A Semana Nacional de Trânsito é comemorada anualmente entre 18 e 25 de setembro.

Para Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito, o incentivo ao comportamento seguro e responsável de todos os envolvidos no trânsito e, ainda, a participação da sociedade é fundamental.

“Temos uma séria dificuldade de não sabermos nos colocar no lugar das outras pessoas, mas esta é a única maneira de entendermos e respeitarmos suas necessidades e direitos”, explica.

Ainda de acordo com a especialista, sempre que o resultado de nossas ações não seja aquele que gostaríamos que fosse, devemos parar e refletir. “Apesar da tendência que temos de culpar os outros é provável que os verdadeiros motivos estejam em nós mesmos”, conclui.



## Diretor do Denatran afirma que o prazo do processo de habilitação será ampliado novamente

O diretor-geral do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Frederico de Moura Carneiro, afirmou em entrevista ao Portal do Trânsito, na última sexta-feira, que o prazo de vencimento do processo de habilitação será prorrogado novamente.

Em março desse ano, o Conselho Nacional de Trânsito ampliou o prazo de vencimento do processo de habilitação de 12 (doze) para 18 (dezoito) meses.

“Entendíamos que a pandemia seria passageira e breve, mas ela está se estendendo mais do que se imaginava. Por esse motivo, estamos revendo os prazos de conclusão dos cursos de formação de condutores”, explicou Carneiro.

Ainda conforme o Diretor, os detalhes e a decisão oficial serão publicados em breve.

“Editaremos um ato normativo para prorrogar mais esse prazo porque as condições da pandemia não permitem ainda o retorno integral das atividades. Todas as decisões do órgão estão sendo tomadas para que nenhum CFC ou candidato seja prejudicado”, confirmou.

### PROCESSO DE HABILITAÇÃO VÁLIDO POR 18 MESES

Todos os processos de habilitação que estavam em aberto no dia 19/03/20 tiveram o prazo de validade ampliado para 18 meses, primeiro pela Deliberação 185/20 do Contran e depois confirmado pelo Art.86 da Resolução 789/20.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, mesmo os processos que forem

iniciados agora durante a pandemia, na retomada dos serviços dos Detrans (Departamentos Estaduais de Trânsito), terão esse mesmo prazo.

“De acordo com a norma em vigor, processos que forem abertos enquanto a resolução estiver em vigência, também terão prazo de 18 meses”, afirmou o órgão.

### ETAPAS DO PROCESSO DE HABILITAÇÃO

Para tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no Brasil é necessário passar pelo processo de Primeira Habilitação. A primeira etapa é ser aprovado na avaliação psicológica e depois disso no exame de aptidão física e mental que avalia a visão, força muscular, coração, pulmão e saúde mental.

Depois de aprovado nesses exames, o candidato passa por 45 horas/aula de curso teórico (hoje na possibilidade de modalidade remota, devido a pandemia) e se aprovado no exame, começa as aulas práticas.

O curso prático deve ter obrigatoriamente, no mínimo, 20 horas/aula tanto para a categoria A (moto), como para a categoria B (carro). Após a conclusão do curso, o candidato faz a prova prática.

A aprovação em uma etapa permite fazer a etapa seguinte. Se reprovar no exame teórico ou prático, o candidato terá que esperar 15 dias para fazer novo exame, sem precisar repetir as etapas nas quais tiver sido aprovado, desde que o processo esteja dentro da validade.

Se o processo vencer, o candidato terá que reiniciá-lo.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## Pandemia, Transporte Público e Verdade

O transporte público foi um dos setores afetados pela pandemia que atingiu o mundo. Nesses momentos, necessário se faz recorrer até ao conceito de *Cicero*, que considerava a *História* como a *mestra da vida*. Dessa forma, no mínimo se retira a lente de aumento que alguns jornais nacionais, por motivos inconfessáveis, tentam impor como sendo uma verdade verdadeira e única para o País.



Excelente matéria da jornalista *Laura Bliss* para o *Bloomberg/Citylab*, mostra como o mundo reagiu, há mais de 100 anos atrás, quando foi atingido por uma situação semelhante.

“Em 1918, os bondes eram o principal meio de transporte urbano nos Estados Unidos e estavam em franco crescimento. Na época os americanos fizeram cerca de 140 viagens per capita, cerca de 15 bilhões de viagens no total.

Naquele momento o mundo foi atingido pela gripe espanhola e as cidades, como ocorre agora, foram forçadas pela saúde pública, a fazer mudanças nos transportes abarrotados de então, incluindo a exigência do uso de máscaras, limitação da capacidade do bonde e escalonamento durante as horas de pico para manter os passageiros distantes.

Do mesmo jeito que hoje ocorre, algumas composições foram desativadas, alteraram horários, impondo inclusive limites para início e fim das operações.

Ainda assim, o transporte de massa não sofreu dramaticamente nos anos seguintes, pelo menos até a grande depressão dos anos trinta e, posteriormente, quando o automóvel particular começou a substituí-lo.

A *História*, essa *magistra vitae*, desmascara o terrorismo televisivo, fabricado nos laboratórios redacionais de alguns órgãos de imprensa, que tentam impor uma *True News* que não passa da velha e desgastada *Fake News* com nova roupagem.

O fato é que a atual pandemia tem suas características, mas como todas as outras tem começo, meio e fim. Seu vetor é um vírus, hoje já identificado, é mortal, perigoso, mas não invencível. E, como visto, não é a primeira vez que a humanidade foi atingida por uma doença transmissível, mas, certamente, não foi tão manipulada pelos meios tradicionais de comunicação como hoje se faz, a ponto de se fulanizar responsáveis, transformando-os em verdadeiros genocidas e exterminadores do futuro.

No transporte público o que se percebe, é que a pandemia não deixa de ter seu lado positivo, como ter colocado em xeque-mate o sistema de transporte. Confirmava-se que o transporte público brasileiro é obsoleto na imensa maioria das cidades e, pior ainda, põem em risco a vida de seus usuários, tanto no que se refere a acidentes quanto aos baixos padrões de higiene e de saúde pública.

Nesse sentido, *Ahmed El-Geneidy*, professor de planejamento urbano da Universidade McGill, Montreal, Canadá, afirma que é necessário aceitar que o transporte público é um serviço essencial.

Cresce, assim, a probabilidade de mudanças essenciais nas maneiras de se transportar, impulsionadas agora pela forte exigência por meios mais seguros, inclusive, no que se refere a saúde dos passageiros.

As aspirações por um trânsito seguro, as preocupações com as mudanças climáticas e a revitalização das cidades, conta a partir de agora com mais um fator: o respeito a saúde dos usuários e operadores do sistema de transporte público.

Pois é, a pandemia nos ensinou muitas coisas, entre estas distinguir o que é Fake (falso) e o que é True (verdade), assim se pode pensar sem tutelas, medos e terrorismo. Nada como abrir a janela e deixar que a Luz por si só combata a escuridão...



\* 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. 243.** Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos:
- Infração - grave;
  - Penalidade - multa;
  - Medida administrativa - Recolhimento das placas e dos documentos.



## Estacionamento rotativo retorna em Florianópolis

**Cobrança começou a ser feita no último dia 24 de agosto; serviço da Zona Azul estava suspenso na cidade desde setembro de 2019**

Suspenso há 11 meses, o estacionamento rotativo em Florianópolis voltou a funcionar no último dia 24, em Florianópolis.

A gestão será feita pela Rizzo Parking, contratada emergencialmente pela prefeitura. São 2,4 mil vagas na região central, com a cobrança dos mesmos valores praticados antes: R\$ 2,00 por 1 hora para carros e R\$ 1,00 para motos.

As áreas azul (máximo 2 horas consecutivas estacionado) e branca (até 5 horas) serão mantidas. Os horários também continuam os mesmos: segunda a sexta-feira, das 8h às 18h, e sábados das 8h às 12h.

A equipe é formada por cerca de 40 monitores, uniformizados com agasalhos vermelhos, que já circulam desde 27 de julho para orientação à população.

A compra de créditos e recuperação dos valores pagos à ex-concessionária pode ser feita por intermédio do aplica-

tivo Rizzo Parking, disponível para Android e iPhone.

Quem tinha créditos da Zona Azul na época da rescisão do contrato com a Dom Parking deve logar com CPF e senha do aplicativo anterior (Minha Vaga). Se o usuário tenha perdido o acesso ao email cadastrado no aplicativo anterior, pode enviar um e-mail para atendimento@rizzoparking.com.br e pedir uma nova senha.

Após o login, os créditos antigos já estarão disponíveis no cadastro. O usuário também pode revisar as placas dos veículos cadastrados no app. Caso tenha alguma dúvida, o cidadão pode ligar no 0800 672 72 60.

Além do App, os créditos também poderão ser comprados no site rizzoparking.com.br/florianopolis e com os monitores. Pontos de vendas em estabelecimentos comerciais ainda estão em fase de cadastro.

A fiscalização dos carros estacionados será feita com o apoio de um veículo equipado com uma câmera OCR, que transforma imagens com textos em caracteres. Os monitores reforçarão esse trabalho e os carros estacionados irregularmente serão autuados pela Guarda Municipal e PM.

## Governo realiza chamada de 36 engenheiros para a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade contará com mais 36 engenheiros em seu quadro de funcionários. Em agenda na cidade de Lages, no dia 10 de agosto, o governador Carlos Moisés confirmou a chamada dos profissionais, com a publicação do ato no Diário Oficial do Estado.

Os engenheiros ajudarão no trabalho de fiscalização de obras e realização de projetos da pasta. Os profissionais representam uma renovação do quadro funcional da SIE.

Segundo o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira, com a chamada dos novos profissionais, foram chamados 100 engenheiros desde o início da administração, em janeiro de 2019

“Estávamos há anos sem



Foto: Arquivo/Secom

concurso público. A infraestrutura é uma prioridade e não poderia ser diferente. Dentro do Plano Estratégico de Desenvolvimento da Infraestrutura do Estado, a recomposição do efetivo é de fundamental importância. Isso fortalece a Secretaria e garante capacidade operacional”, salienta Vieira.

Dos 36 chamados, 28 são engenheiros civis, quatro são engenheiros eletricitas, dois são engenheiros ambientais e dois são engenheiros mecânicos.

Os engenheiros têm 30 dias para tomar posse, porém, esse prazo pode ser estendido por mais 30 dias se o profissional solicitar.



## Transporte coletivo é retomado na Grande Florianópolis

**O retorno foi autorizado pelo governo estadual após a região sair da situação gravíssima e entrar na situação grave no mapa de risco do coronavírus.**

Os ônibus voltaram a circular no último dia 10 de agosto, na Grande Florianópolis. O retorno foi autorizado com a liberação do transporte coletivo pelo governo estadual em cinco regiões que foram de situação gravíssima para grave no mapa de risco do coronavírus. O serviço estava proibido na região desde 20 de julho.

Segundo o prefeito de Florianópolis, Gean Loureiro (DEM), foram feitos alguns ajustes de aprimoramento durante o período de interrupção e algumas linhas tiveram alterações que envolvem horários, trajetos, pontos de embarque e integrações. O transporte interestadual segue suspenso.

“Segue a obrigatoriedade do uso de máscara inclusive nós estamos instalando com a doação de uma empresa catarinense uma câmera térmica que vai controlar a entrada no terminal identificando a temperatura e uso de máscara. As 91 linhas são controladas individualmente e se tiver

qualquer alteração é informado ao cobrador para chamar a atenção [dos passageiros] e os ônibus não saem se tiver ocupação acima de 40%”, explica o prefeito.

No dia da reabertura, Loureiro acompanhou os trabalhos da central de operações, onde são monitoradas as imagens das câmeras dos coletivos e terminais.

Ainda de acordo com a prefeitura, haverá viagens extras nos horários de pico. As regras que estavam sendo aplicadas desde junho, quando o transporte voltou, seguem valendo como pagamento somente em cartão e cadastro em CR-Code para que prefeitura possa monitorar os contatos de possíveis casos suspeitos.

Os ônibus também retornam em São José, Biguaçu, Palhoça e outras cidades da Grande Florianópolis, assim como em outras quatro regiões que foram de situação gravíssima para grave.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

## Transformação Pandêmica.

O mundo vem se transformando, mudanças climáticas, ambientais, epidemia, pandemia, ecossistema, populações, isolamento, confinamento e outros tem assustado a humanidade. Não estamos preparados para aceitar e mudar. Temperaturas oscilantes, poluição, ruído intenso, enchentes, geadas, neve, queimadas, pandemias acompanhadas de distúrbios comportamentais de aceitação ou rejeição, levando todos a reflexões que gera a tentativa de resistência, surgindo aí autoagressões, isolamento, doenças psicossomáticas e muitas vezes pânico. A quarentena veio nos fazer buscar alternativas para resistir e superar a maior crise social e econômica de gerações. Todos a buscar o controle desestabilizado pela mídia que nos mostra o sofrimento, a morte e que muitos incorporavam o que ouviam e lhe era mostrado a ponto de tornar-se ansioso, angustiado, com insônia e totalmente inseguro.

Essa necessidade de mudança repercute em toda sociedade, o trabalho remoto surge durante a pandemia e certamente que se estenderá e passará a ser uma rotina na vida de grande parte da sociedade.

Sair de casa para trabalhar será para poucos, com isso reduziremos veículos nas ruas, o transporte público terá prioridade. A lentidão e engarrafamentos serão reduzidos assim como poluição gasosa e

sonora, estresse, ansiedade e pressa.

Tudo caminhará para equilíbrio ambiental e social. Os grandes centros abastecidos de um ar mais puro, sem a agitação e o comprometimento da saúde e bem-estar da coletividade.

Estaremos aliviados do estresse físico, mental e social, a qualidade de vida sendo aprimorada, a vida social recuperada, inovaremos nossos atos, rotinas, daremos mais atenção à família, ao templo, ao lazer.

Estamos no planeta terra para desfrutar de tudo que é oferecido,

a vida de relação sendo aprimorada, integração, generosidade, simplicidade, harmonia, nos amando cada vez mais.

Ruas vazias, Estado presente, segurança, liberdade, o que mais desejaríamos para desfrutarmos e aproveitarmos a vida.

Muitos se foram, outros estão indo, mas quem ficar verá mudanças radicais entre todos no mundo.

Há algum tempo mostrávamos a incongruência na saída de todos, estudantes e trabalhadores para suas atividades e fazendo o retorno no mesmo horário. Coisa incompatível, automóveis, coletivos, metrô, motocicletas, bicicletas, pedestres todos em mobilidade congestionando todo o município. O transporte de massa apinhado, gente pendurada nas portas, acidentes acontecendo, horas e mais horas para chegar aos destinos.

Propúnhamos algum tempo atrás uma diversificação de horários, escolas, bancos, comércio, serviços e outros de tal maneira que apenas um terço da população estaria em mobilidade. O dia, as 24h, precisava ser utilizado de maneira racional, com isso teríamos mais qualidade de vida.

O trabalho remoto traz essa imagem que acabamos de lembrar permitindo uma série de benefícios para o trabalhador e empresário, com redução de custos, perda de tempo, redução do estresse, melhor vida social, aumento da produtividade, maior aproveitamento da vida.

Com toda essa mudança viveremos com melhor qualidade de vida, respeitando as regras, sabendo que saúde é o bem-estar físico, mental e social.

A loucura do nosso dia a dia, perdendo horas no transporte, causando atrasos frequentes, alimentando-se na rua, muitas vezes competindo com alguém no trabalho, passando estresse e desconforto não é o que necessitamos.

Estimamos que com o trabalho remoto reduziremos em um terço a mobilidade e ganharemos vida, bem-estar físico, mental e social.

\* 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.

## PL do presidente Bolsonaro que altera leis de trânsito não é votado

Foi adiada, no Senado Federal, a votação do PL 3267/19, de autoria do Governo Federal, que pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A votação estava na pauta da reunião do dia 18 de agosto, mas foi retirada por decisão da maioria dos senadores.

Para quem não lembra, entre as modificações previstas pelo PL está o aumento da validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e do limite de pontos para fins

de suspensão do direito de dirigir.

O Presidente do Senado Davi Alcolumbre (DEM-AP) apresentou requerimento de retirada de pauta do PL 3267/19 por constatar a divergência de opiniões sobre o assunto.

Em votação apertada, os senadores aprovaram por 39 a 31 votos a retirada da pauta da sessão do dia 18. Ainda não há data marcada para a matéria voltar à pauta.

Os senadores que

manifestaram suas opiniões contrárias à votação argumentaram que é necessário discutir mais o assunto. “É um projeto de grande amplitude, complexidade e que obviamente estimula as contradições. Há muita contrariedade em relação a essa flexibilização, para alguns muito exagerada, pois 60% dos leitos dos hospitais do País são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito. É algo de grande responsabilidade.

O Senado tem que assumir essa responsabilidade, pois é a casa da maturidade política e não pode decidir precipitadamente”, argumentou o senador Álvaro Dias (PODEMOS-PR).

### OPINIÃO

Celso Mariano, que é especialista em trânsito e diretor do Portal do Trânsito, diz que é inacreditável que um assunto tão sério e com tantos impactos, tenha sido

levado a votação no Senado de forma tão atropelada. “Por muito pouco não foi votado hoje sem que nenhuma discussão ou argumentação fosse apresentada. Menos mal que foi retirado da pauta. Porém, é bem possível que já volte, para uma votação em condições similares, em uma das próximas sessões. É incrível com o Brasil consegue tratar tão mal um dos temas mais caros para a vida em sociedade”, conclui.



## Especialista afirma que é possível recuperar um condutor infrator contumaz

**É possível recuperar um condutor que comete infrações habitualmente? Especialista diz que sim e explica como a legislação prevê essa “reeducação”.**

Contumaz é aquela pessoa que repete um hábito, deliberadamente, de forma persistente. Infrator é o condutor que deixa de cumprir qualquer determinação da legislação de trânsito.

Unindo as duas definições, chegamos ao infrator contumaz: aquele condutor que, deliberadamente, comete infrações de trânsito habitualmente.

De acordo com o RENAINF (Registro Nacional das Infrações de Trânsito), em 2019 foram cometidas mais de 4 milhões infrações de trânsito no País. Ultrapassar o limite de velocidade é líder desse ranking.

Antes do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/98 – CTB), a única penalidade a que estavam expostos os infratores era a multa. A suspensão do direito de dirigir foi uma tentativa de inibir essa conduta contumaz.

“A suspensão do direito de dirigir foi uma penalidade que surgiu com a ideia de que não adianta apenas uma pena pecuniária. Tem gente que tem dinheiro e paga quanto for. Esse indivíduo precisa ter mais alguma consequência que, nesse caso, seria deixar de dirigir por um determina-

do tempo”, explica Julyver Modesto de Araújo, especialista em legislação de trânsito.

A suspensão do direito de dirigir é aplicada, atualmente, quando o condutor atinge 20 pontos ou mais no prontuário da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no período de 12 meses ou quando comete qualquer infração que determine a suspensão direta, independente do número de pontos acumulados (veja aqui quais são essas infrações).

Sempre que tiver seu direito de dirigir suspenso, o condutor terá que entregar a CNH, cumprir o prazo de suspensão e fazer o curso de reciclagem.

Quem atingir 20 pontos ou mais na CNH, no período de 12 meses, terá seu direito de dirigir suspenso por 6 meses a 1 ano e, se reincidir no período de um ano, a suspensão será de 8 meses a 2 anos. No caso de infrações que levam à suspensão direta do direito de dirigir, o prazo será de 2 a 8 meses e, em caso de reincidência, a suspensão será de 8 a 18 meses.

De acordo com Modesto, porém, muitas vezes a penalidade não funciona, pois não é aplicada

corretamente. “Isso só funciona se realmente for aplicado, cobrado e controlado se realmente o infrator está cumprindo a penalidade. O que acontece, muitas vezes é que a pessoa é suspensa de mentirinha. Ele continua dirigindo mesmo sem habilitação (com a habilitação retida no Detran). Então há a necessidade de uma conjugação de esforços para que esse infrator contumaz deixe de dirigir naquele determinado período”, aponta.

### COMO RECUPERAR O CONDUTOR INFRATOR?

O curso de reciclagem, nesse caso, é o complemento na penalidade da suspensão do direito de dirigir que tem o objetivo de “reeducação” o infrator, para que ele volte melhor para o trânsito e à sociedade. “Eu, particularmente não gosto muito do termo reciclagem para nos referir ao ser humano. Porque não se recicla o ser humano, o que se recicla é matéria-prima. Apesar da nomenclatura que foi a utilizada pelo CTB, eu entendo que é necessário sim atualizar as pessoas principalmente porque quem tirou a habilitação antes de 1998 não teve nenhuma oportuni-

dade de contato com o CTB e com as mudanças que aconteceram”, diz o especialista.

Julyver Modesto garante ainda que o curso funciona. “Durante muito tempo eu tive oportunidade de ir ao Detran/SP e acompanhar alguns cursos. Presenciei muitas pessoas que chegavam lá reclamando de terem que entrar em sala de aula e saíam agradecendo. Então eu posso dizer que é válido. O que a gente precisa ter é certeza de que a pessoa vai cumprir a suspensão”, conclui.

Para Celso Alves Mariano, que é especialista em trânsito e diretor do Portal, o Curso de Reciclagem cumpre uma importante missão na conquista da necessária consciência cidadã, tão necessária para um trânsito mais humanizado.

“Ainda que tardio, ele pode proporcionar com alguma eficiência este momento de contato com o conhecimento, com os motivos e as necessidades do respeito às normas. Com o conhecimento do que pode e o que não pode, do certo e do errado, do seguro e do arriscado. A consciência cidadã virá com o amadurecimento dos usuários do trânsito, que por sua vez, virá com a educação”, finaliza.

# Mobilidade urbana sustentável em tempos de pandemia

A Covid-19 trouxe inúmeros desafios para o mundo todo e tornou evidente aspectos que deveriam ser tratados como prioridades, mas não são. Um deles é a mobilidade urbana sustentável.

A Pandemia do coronavírus não apenas trouxe inúmeros desafios para o mundo todo, como tornou evidente vários aspectos que deveriam ser tratados como prioridades, mas, se mantinham como secundários.

No Brasil, por exemplo, podemos destacar a necessidade de implantar um sistema de mobilidade urbana sustentável, ou seja, das cidades terem a capacidade de prover modais adequados para que as pessoas possam ir e vir de forma eficiente, barata e conveniente, e que esses sistemas estejam integrados às localidades e aos seus elementos naturais, e, não somente em tempos de pandemia.

## TRANSPORTES X MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Ailton Brasiliense Pires, presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), enfatiza que este momento de pandemia só tornou mais evidente um problema que além de antigo, já era precário.

“O modelo atual de transporte das cidades não pode se sustentar, seja do ponto de vista ambiental, seja quanto às receitas necessárias para mantê-lo em funcionamento com mínimas condições de qualidade e modicidade tarifária”.

O que torna ainda mais desafiador implantar um sistema de mobilidade urbana sustentável na atualidade das cidades brasileiras é, segundo o especialista em inovação, Arthur Igreja, o fato de, ao longo do tempo, muitas não terem se planejado para ter o tamanho que elas têm hoje ou tomaram decisões atrapalhadas neste sentido.

“Além da falta de recursos, outro ponto de atenção é que no Brasil há muita disparidade e falta de cidadania, ou seja, quem anda de carro em um determinado trecho não se preocupa com o ciclista,

por exemplo, o que é muito preocupante. Tudo isso deveria estar na agenda dos governantes”, considera o especialista.

Para tanto, Igreja aponta como fundamental o papel do usuário na definição de políticas de mobilidade sustentável. “O papel do usuário é ajudar a construir esse debate, haja vista que, muitas vezes, o gestor não consegue imaginar as necessidades na ponta e, conseqüentemente, tomam decisões sem levar em conta os diferentes pontos de vista. O usuário tem esse papel de participar ativamente. Por outro lado, há momentos que possibilitam a participação popular e pouca gente se mobiliza. Não dá para simplesmente reclamar sem tentar contribuir de alguma maneira”, acrescenta o especialista.

## O PAPEL DO USUÁRIO

Neste aspecto, professores da Universidade do Estado de Santa Catarina (Udesc) em parceria com a Universidade de Veneza, na Itália, coordenam o projeto O papel do usuário na definição de políticas de mobilidade sustentável, cujo objetivo é analisar os fatores que influenciam a escolha dos usuários

pela opção de mobilidade que eles tomam no dia a dia.

De acordo com o coordenador do projeto, o professor Daniel Pinheiro, as escolhas para deslocamento nem sempre são tomadas pelo que o usuário quer, muitas vezes é aquilo que foi definido para que ele faça, ou as condições que a cidade oferece para a população.

“O nosso objetivo é colocar como protagonista desse papel, o cidadão que escolhe todos os dias como se deslocar na cidade. Se ele tem opção de escolher, se essa opção foi dada ou escolhida. Para aqueles que não têm opção de escolha, como eles veem o tipo de transporte que usam”, ilustra.

Tais informações são essenciais para a pesquisa analisar alternativas de políticas não só para mobilidade, mas, que também tragam consigo o conceito de mobilidade sustentável, acrescenta o professor.

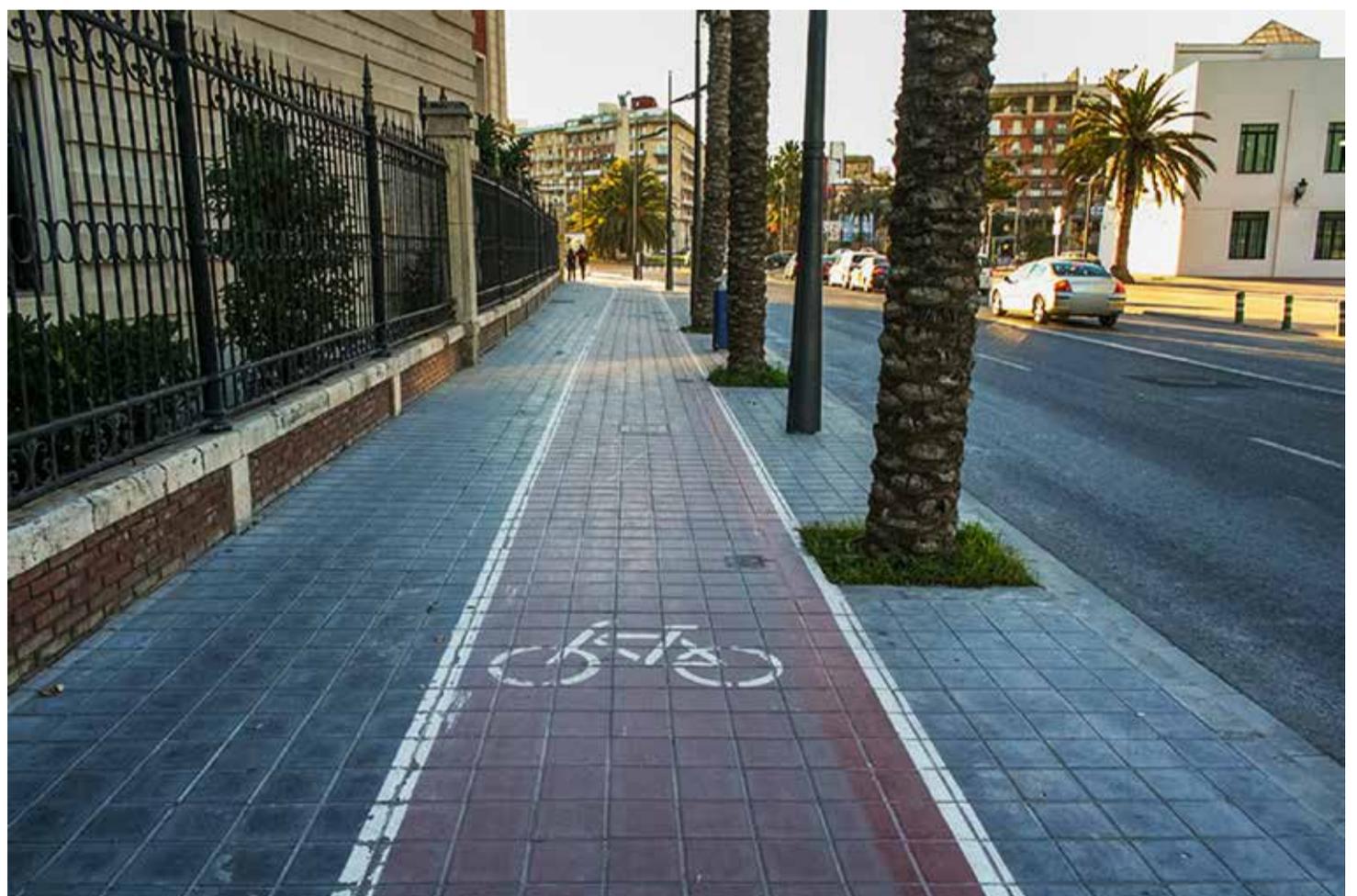
## PESQUISA

A pesquisa que teve início em 2016, segue nas etapas de coleta de dados com previsão para apresentação dos resultados em julho de 2021.

Pinheiro explica que na primei-

ra etapa, o estudo analisou, por exemplo, que mesmo o cidadão que usa o transporte público, quando pensa em trocar, não tem em mente alternativas mais sustentáveis, e, sim, vê como solução o carro, o veículo individual. Na segunda etapa os pesquisadores acrescentaram, também, os transportes por aplicativo e perceberam que há uma tendência de escolha para esse tipo de transporte, ou seja, que o usuário vê isso como uma alternativa.

“É importante a gente pensar nisso, porque qualquer processo de intervenção para mobilidade sustentável vai ter que levar em conta o fato de o usuário não visualizar novas possibilidades como viáveis alternativas. O que nos leva a refletir sobre por que investir em uma malha cicloviária, por exemplo, se não sabemos se o usuário vai adotar? Então, a partir dessas informações, podemos explicar para o poder público que há uma necessidade de educação para o uso dessa malha cicloviária. E, isso não significa dizer que é bom ou ruim, significa dizer o que deve ser feito para conscientizar o cidadão. Esse é o nosso objetivo”, justifica e finaliza o professor.





# Atropelamento por ônibus é acidente de consumo mesmo não havendo vítimas entre os passageiros

Com a aplicação do conceito ampliado de consumidor estabelecido no artigo 17 do Código de Defesa do Consumidor – conhecido como bystander –, a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) reformou acórdão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) que afastou a relação de consumo em ação de indenização ajuizada por um gari atropelado por ônibus enquanto trabalhava.

Segundo o TJRJ, para que a vítima fosse caracterizada como consumidor por equiparação, seria necessário haver um acidente de consumo, originado de defeito na execução dos serviços – o que não seria o caso dos autos, já que não houve vítimas entre os passageiros. Entretanto, no entendimento da Terceira Turma, o CDC não exige que o consumidor seja vítima do evento para que se confirme a extensão da relação de consumo em favor de terceiro – o bystander.

Ao afastar a incidência do CDC no caso, o TJRJ havia declarado a prescrição da ação indenizatória com base no prazo de três anos para ajuizamento previsto no artigo 206, parágrafo 3º, inciso V, do Código Civil. Entretanto, com o provimento do recurso da vítima, a Terceira Turma adotou o prazo prescricional de



Ministro Paulo de Tarso Sanseverino

cinco anos estabelecido no artigo 27 do CDC.

## CONSUMIDOR AMPLIADO

O relator do recurso, ministro Paulo de Tarso Sanseverino, explicou que, nas cadeias contratuais de consumo – que vão desde a fabricação do produto, passando pela rede de distribuição, até chegar ao consumidor final –, frequentemente, as vítimas ocasionais de acidentes de consumo não têm qualquer tipo de vínculo com o fornecedor.

Por isso, comentou o ministro, esses

terceiros ficariam de fora do conceito de consumidor previsto no artigo 2º do CDC caso fosse adotada uma abordagem mais restrita. Entretanto, ele destacou que essas pessoas estão protegidas pela regra de extensão prevista no artigo 17 do código, que legitima o bystander para acionar diretamente o fornecedor responsável pelos danos sofridos.

“É para o CDC suficiente a existência de uma relação de consumo, ou seja, que o produto seja fornecido e o serviço esteja sendo prestado dentro do escopo

do Código de Defesa do Consumidor, para que, advindo daí um acidente de consumo a vitimar alguém, integrante ou não da cadeia de consumo, incidam os institutos protetivos do CDC”, afirmou Sanseverino.

## CIRCUNSTÂNCIA INDIFERENTE

Por outro lado, o relator ressaltou que um acidente de trânsito pode ocorrer em contexto no qual o transporte não seja de consumidores nem seja prestado por fornecedor, como no caso do transporte de empregados pelo empregador – hipótese em que não incidiria o CDC, por não se tratar de relação de consumo.

No entanto, segundo Sanseverino, se a relação é de consumo e o acidente se dá no seu contexto, o fato de o consumidor não ter sido vitimado não faz diferença para que o terceiro diretamente prejudicado pelo fato seja considerado bystander.

Como o atropelamento do gari aconteceu em 2012 e a ação foi ajuizada pela vítima em 2016, o ministro constatou não estar ultrapassado o prazo prescricional previsto no artigo 27 do CDC, que é de cinco anos, motivo pelo qual o TJRJ deve prosseguir na análise da procedência ou não do pedido indenizatório.

## CNT questiona lei que confere ao DNIT competência para fiscalizar rodovias federais

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) questiona no Supremo Tribunal Federal (STF) a validade de dispositivos da Lei 10.233/2001 que delegam ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) competências previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), entre elas a de fiscalizar o trânsito nas rodovias e estradas federais e de aplicar penalidades por infração. A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6481 foi distribuída ao ministro Celso de Mello.

A entidade sustenta que

o artigo 82, parágrafo 3º, da lei, ao conferir ao DNIT todas as competências previstas no artigo 21 do CTB, extrapolou o âmbito de atuação da autarquia, em conflito com a atribuição exclusiva de órgãos e entidades executivos rodoviários, como a Polícia Rodoviária Federal (artigo 144, parágrafos 2º e 10º, da Constituição Federal).

Ainda de acordo com a CNT, a norma é incompatível com a natureza do DNIT, constituído com para atender questões de infraestrutura do Sistema Federal de Viação. Nesse contexto,



afirma que outorgar à autarquia a competência para estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, diretrizes para essa atividade é

inexequível, pela sua própria estrutura.

A confederação pede a declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos ou sua interpretação para que

se declare que as competências previstas no artigo 21 do CTB atribuídas ao DNIT se restrinjam às matérias correlatas à infraestrutura do Sistema Federal de Viação.



## Causar acidente de trânsito embriagado poderá render prisão em flagrante, prevê PL

PL pretende incluir no CTB a determinação para que o condutor embriagado que se envolver em acidente seja preso em flagrante e depois arque com eventual fiança.

O atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é contraditório e “muito brando” contra motoristas bêbados ou drogados que causam acidentes com vítimas. A afirmação é do senador Fabiano Contarato (Rede-ES), que apresentou um projeto para incluir no CTB a determinação para que o condutor embriagado que se envolver em acidente seja preso em flagrante e depois arque com eventual fiança.

Hoje, o Artigo 301 do código diz que nenhum condutor pode ser preso em casos de acidente com vítima, nem arcar com eventual fiança, caso preste socorro. Mesmo que esteja drogado ou bêbado, o que, para Contarato, é “flagrantemente contraditório”.

“Pensando de forma prática, sequer há capacidade de um indivíduo embriagado ou sob

efeito de drogas prestar socorro seguro e efetivo a um acidentado. Ou seja, hoje quem bebe e dirige não é preso em flagrante pelo simples ato de não fugir, uma verdadeira distorção da legislação que merece reparo”, defende na justificativa do PL 3.995/2020.

### REGRAS ATUAIS

Hoje, quem é pego dirigindo sob efeito de droga ou de bebida fica sujeito a multa por infração gravíssima. Além disso, terá o seu direito de dirigir suspenso por 12 meses e retenção do veículo. Para Contarato, a legislação é “benevolente” para uma “prática criminosa que mata dezenas de milhares de brasileiros todos os anos”. O senador afirma que o CTB, nesse aspecto, “não é sério”. Por causa disso, ainda é extremamente comum o ato de dirigir sob efeito de entorpecentes. Para o Senador, o Brasil ainda vê a prática como “um desvio social de grau menor”. (As informações são da Agência Senado)



## PL cria marco legal para regulamentar serviços de entrega e de motorista por aplicativo

Criar um marco regulatório para a contratação, via aplicativos, de prestadores de serviços de entrega e de motoristas, esse é o tema do Projeto de Lei 3797/20 que está sendo analisada pela Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Júlio Delgado (PSB-MG), o projeto estabelece como remuneração o valor mínimo de R\$ 4,32 por hora, reajustado anualmente pela inflação, e um valor adicional conforme a distância e os riscos à vida e à segurança do trabalhador. O valor total deverá ser repassado diariamente ao trabalhador.

O texto prevê ainda que a jornada não poderá ser superior a 10 horas diárias. Se passar disso, o profissional deverá receber em dobro o valor mínimo por hora em caso de serviço extraordinário.

Para Delgado, com a pandemia de Covid-19, muitas empresas tiveram que se adequar em relação ao isolamento social obrigatório, passando a operar por meio de serviços de entrega.

“Ocorre que, no Brasil, não há legislação que garanta direitos mínimos a esses pres-

tadores de serviços”, disse.

De acordo com o texto do PL, haverá a inclusão desses profissionais no Regime Geral de Previdência Social. Isso deve assegurar a eles benefícios como auxílio-doença e auxílio-acidente.

### DEVERES

Entre os deveres dos trabalhadores estão: ser maior de 18 anos; apresentar atestado de antecedentes criminais; estar em situação regular no Brasil; apresentar cópia de documento de identificação e endereço; e efetuar o cadastro completo na empresa entre outros.

O deputado ressalta que é imprescindível manter um banco de dados cadastrais dos profissionais que operam serviços por aplicativos.

“Não podemos esquecer que esses profissionais trabalham em plataformas que se conectam diretamente a usuários. Por isso, devemos garantir não apenas os direitos dos prestadores do serviço mas também preservar a vida, a saúde e a integridade os usuários do serviço”, finalizou. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)



Senador Fabiano Contarato

## Projeto dá 30 dias para brasileiro que retorna do exterior renovar CNH

O Projeto de Lei 3990/20 considera válida por 30 dias, após a entrada em território brasileiro, a carteira de habilitação do condutor que tenha passado mais de seis meses fora do Brasil, desde que válida no momento de saída. A proposta, do deputado Enéias Reis (PSL-MG), tramita na Câmara dos Deputados.

Com a medida, o parlamentar espera conceder tempo hábil para a renovação da carteira vencida aos brasileiros que, por alguma razão, passaram um tempo fora do País. “Muitos brasileiros fixam residência ou passam temporada em outros países para aprimorar estudos ou desempenhar atividades profissionais. Ao regressar, encontram-se impedidos de conduzir veículos, mesmo os que já possuíam a Carteira Nacional de Habilitação. Isso se deve ao fato de a CNH vencer a cada cinco anos e não ser possível sua renovação no exterior”, explica.

Enéias Reis lembra que, apesar de a Resolução 360/10, do Conselho Nacional de Trânsito, dar a esses cidadãos o direito de uso de habilitação



Deputado Enéias Reis

obtida no exterior, muitos não se habilitam em outros países.

O projeto acrescenta a medida ao Código de Trânsito Brasileiro. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Luis Macedo/Câmara dos Deputados

# Como aproveitar o tempo no trânsito

Com o tráfego das grandes cidades, é comum que a locomoção acabe tomando um tempo considerável do seu dia. Mas já imaginou utilizar esse momento de forma produtiva? É possível aproveitar o tempo no trânsito para desenvolver uma habilidade, adquirir mais conhecimento ou, simplesmente, relaxar.

Entretanto, é muito importante que você tenha em mente que essas atividades só podem ser realizadas por aqueles que estão no transporte público ou no banco de carona do carro. Realizar qualquer atividade paralela enquanto está no volante é muito perigoso e considerada uma infração pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), seja fazer um lanche ou mexer no celular.

Assim, o aproveitamento de tempo é válido somente para aqueles que não estão na função de guiar um carro. Se você está entre os usuários de ônibus, metrô ou faz o seu trajeto de carona, saiba que com algumas dicas você pode otimizar os minutos que passa para chegar de um ponto a outro. Veja como!

**Estude algo que pode colaborar com o seu currículo**

Já que você estará dentro de um veículo por longos minutos, que tal fazer uma lição de um curso que pode colaborar para a sua evolução profissional? Seja algo específico da sua área



ou um aspecto da sua conduta profissional que precisa ser melhorada, esse momento pode ser essencial para ampliar seus conhecimentos.

Uma dica é aproveitar o tempo no trânsito para estudar um segundo idioma, como o inglês, que tem sido cada vez mais requisitado pelo mercado de trabalho. Existem muitas opções de cursos para falar inglês grátis, sendo o app Babel um deles, que permite que você salve lições para fazer mesmo quando não estiver conectado à internet.

#### Conheça o mundo dos podcasts

Se você não quiser começar ou terminar seu dia com os

noticiários da rádio, pode optar por acompanhar um podcast. O podcast é como um programa de rádio, mas totalmente focado em um tema, sendo posteriormente divulgado em aplicativos que a maioria dos smartphones apresentam de fábrica.

Qualquer assunto que você imaginar pode aparecer nos podcasts. Há quem ouça aqueles focados em empreendedorismo, outros que preferem atualizações sobre moda e há até podcasts que tratam sobre casos judiciais famosos do país.

Essa é uma boa forma de aumentar o seu repertório em determinado assunto, sem sobrecarregar a mente e ainda aproveitar o tempo no trânsito.

#### Coloque sua série preferida em dia

Se você assina serviços de streaming como Netflix ou Amazon Prime, pode baixar episódios da série que está assistindo (ou mesmo filmes completos) no aplicativo no celular. Para aqueles que gastam horas no trânsito, esse pode ser um ótimo momento para relaxar com entretenimento.

Nesse caso, os aplicativos permitem que você salve episódios no seu celular liberando o acesso mesmo quando não há conexão com a internet. Assim, aqueles que passam por trajetos em que o sinal da internet móvel é fraco podem assistir tranquilamente o que

foi previamente salvo.

#### Apenas relaxe

Por mais que a viagem de ônibus, metrô ou de carona sejam ótimos momentos para ser produtivo em outras áreas da vida, nada impede que você apenas relaxe. Uma das possibilidades para o seu trajeto é projetar o futuro, o famoso “sonhar acordado”, que é extremamente funcional para várias pessoas, que conseguiram alcançar objetivos a partir dessa atividade.

Além disso, você pode aprender a meditar – sim, mesmo em um ambiente com barulho ou movimentado! A meditação tem inúmeros benefícios para o corpo e para a mente, desde o estímulo à memória até o aumento da imunidade.

E se os livros provocam relaxamento para você, a leitura pode ser uma grande aliada no transporte. Você pode levar livros físicos ou adquirir as versões digitais para ler no smartphone ou em equipamentos como o Kindle.

É claro que nem todo mundo se adapta à todas as dicas para aproveitar o tempo no trânsito. Por isso, vale fazer um teste para descobrir o que funciona melhor para você e para sua rotina. Dessa forma, com otimização nos minutos de viagem, você terá mais tempo para fazer outras atividades quando chegar em seu destino.

## Seguro DPVAT pode ser solicitado pelo celular

O Seguro DPVAT (Danos pessoais causados por veículo automotores de vias terrestres) assegura indenizações aos motoristas, passageiros e pedestres em casos de acidentes de trânsito. E é possível fazer essa solicitação através de um aplicativo no celular.

Por meio do aplicativo, disponível gratuitamente para download com o nome “Seguro DPVAT”, as vítimas de acidentes de trânsito ou beneficiários poderão dar entrada no pedido de indenização por morte, invalidez permanente ou reembolso de despesas médicas.

#### Solicitações

No primeiro semestre de 2020, a plataforma registrou 138.484 mil downloads e recebeu mais de 10 mil solicitações de indenização. Do total de pedidos, 18,6% referem-se à cobertura de morte, 38,9% à de invalidez permanente e 42,6% à de reembolso de despesas médicas.

De acordo a Seguradora Líder, desde o início da pandemia causada pelo novo coronavírus, o volume de solicitações recebidas pelo celular cresceu 22%.

Recentemente, o aplicativo Seguro DPVAT, disponível gratuitamente nas lojas Google Play ou Apple Store, recebeu melhorias e agora a documentação digitalizada pode

ser enviada por PDF, além da possibilidade, já existente, de tirar fotos dos documentos pela câmera do celular. Outra melhoria da ferramenta é que agora também é possível visualizar eventuais pendências do processo, na área de andamento dos pedidos.

Além do aplicativo, o Seguro DPVAT pode ser solicitado pela Central de Atendimento Telefônico. O atendimento está disponível exclusivamente para as vítimas de acidentes de trânsito e seus beneficiários, de segunda a sexta-feira, das 8h às 20h, por meio dos telefones 4020-1596, para capitais e regiões metropolitanas, e 0800 022 12 04, para outras regiões.



## Prova teórica para a CNH poderá, em breve, ser feita em casa no RS

Num futuro próximo, o candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) poderá realizar a prova em casa no Rio Grande do Sul. É isso que o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (Detran/RS) está planejando.

De acordo com o órgão, a intenção é que o candidato receba e clique no link enviado pelo Detran. Depois disso, deverá acionar a câmera e o microfone, realizar o reconhecimento facial e iniciar a prova sob supervisão remota de um servidor do Detran/RS.

O órgão pretende adotar esse procedimento tanto para as provas teóricas de primeira habilitação quanto para as de reciclagem no Estado.

No dia 6 de agosto, foi publicada uma Portaria do Detran/RS que regulamenta a adesão dos Centros de Formação de Condutores (CFCs) que desejam participar do projeto-piloto.

Conforme o Detran/RS, a modalidade remota será implantada em etapas. Na primeira delas o modelo será testado nos CFCs. Quando a tecnologia estiver testada e aprovada, a segunda etapa será na própria residência do candidato ou em local de sua escolha.

“Sempre sob a supervisão de fiscais de prova do Detran/RS que atuarão em teletrabalho integral, dedicados exclusivamente a esta atividade”, afirmou o órgão.

### Testes já estão sendo feitos

Os testes já começaram no mês de julho em um CFC de

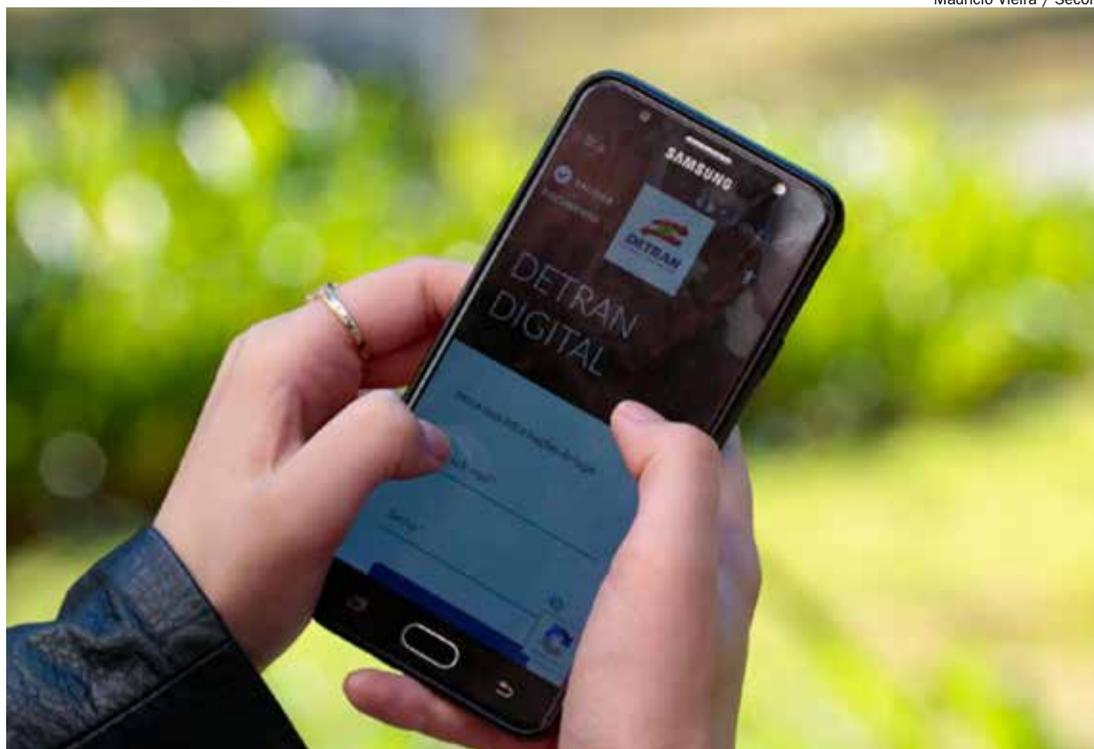
Porto Alegre. A modalidade foi aplicada em oito turmas, sendo quatro compostas por dois alunos e as demais compostas por sete alunos, totalizando 35 provas. Sob a supervisão de um fiscal de prova do Detran/RS localizado fora da cidade, os alunos realizaram a prova no computador instalado no CFC, fazendo a identificação por biometria.

Na primeira etapa do processo, o candidato poderá fazer a prova em qualquer um dos 266 CFCs que aderirem ao projeto. Dessa forma, irá aumentar consideravelmente o número de vagas e as opções de horário, desafiando a demanda, que hoje é de 53 mil candidatos aguardando prova teórica, em consequência da pandemia causada pelo novo coronavírus.

Quando a prova passar a ser 100% remota, além da comodidade de fazer a prova em casa ou local de sua escolha, o objetivo é que o horário de atendimento seja estendido. Assim sendo, o candidato poderá fazer as provas à noite e em fins de semana.

“Facilitar a vida das pessoas e entregar soluções tecnológicas que melhorem nossos serviços lá na ponta faz parte das metas assumidas pela nossa gestão e pelo governo do Estado. Esse é um caminho natural, que mais cedo ou mais tarde, teríamos que trilhar. Já temos tecnologia disponível para realizar as provas de forma remota com segurança. Isso significa qualificação na prestação do serviço e economia para o Estado”, conclui o diretor-geral do DetranRS, Enio Bacci.

Divulgação Detran/RS



## Saiba como estão os prazos e serviços oferecidos pelo Detran durante a pandemia

O Detran de Santa Catarina tem intensificado os serviços online desde o início da pandemia para atender os catarinenses. Além disso, tem realizado atendimentos presenciais mediante agendamentos.

Porém, com a regionalização das medidas de enfrentamento à pandemia, municípios também têm autonomia para suspender ou não os atendimentos presenciais de órgãos públicos. A exemplo de Florianópolis e Blumenau, que por decreto municipal suspenderam esses atendimentos. Por isso, é fundamental consultar a situação em cada unidade.

Vale lembrar ainda que alguns prazos estão suspensos para evitar a aglomeração nas unidades.

### CONFIRA QUAIS PRAZOS ESTÃO SUSPENSOS ATÉ O MOMENTO:

- Renovação de CNH: Se o seu documento venceu do dia 19 de fevereiro de 2020 em diante, ele não será considerado vencido.

- Primeira habilitação: O prazo para tirar a primeira habilitação, que era de 12 meses, agora passa a ser de 18 meses.

- Transferência de veículos: O processo de transferência de veículo também teve os prazos suspensos, com a ampliação das validades da vistoria e do Certificado de Registro de Veículo.

- Infrações de trânsito: A interposição das indicações de condutores, defesas de autuação, recursos inerentes às infrações de trânsito e todos os processos administrativos estão suspensos.

- Demais documentos: Procurações, reconhecimento de firma, laudos de vistoria, inspeção veicular, entre outros, que tinham o vencimento durante os períodos de suspensão e interrupção de atendimento, continuarão com validade reconhecida.

### CONHEÇA OS SERVIÇOS ONLINE OFERECIDOS PELO DETRAN/SC

O Detran presta serviços online por meio do Detran Digital. A plataforma pode ser ac-

sada pelo site. Além do App Detran Digital, que pode ser baixado no celular pelo sistema Android e IOS. Recentemente a plataforma possibilitou o agendamento dos atendimentos presenciais.

A diretora do Detran/SC, delegada Sandra Mara Pereira, destaca a importância da adaptação dos serviços públicos durante a pandemia. “Todos os esforços foram dedicados para disponibilizar rapidamente os serviços online. O Detran Digital é essencial principalmente nesse período em que as pessoas precisam ficar em casa e podem fazer tudo na palma da mão”, ressalta.

### CONFIRA OS SERVIÇOS OFERECIDOS DIGITALMENTE:

- CNH: CNH definitiva, renovação, segunda via, solicitação de Permissão Internacional para Dirigir (PID), emissão de segunda via de taxa, acompanhamento de processos, certidão de registro de CNH, consulta de pontuação e de CNH suspensa, cassada ou cancelada.

- Infrações: consulta de multa e emissão de boletos de multas.

- Veículos: CRLV eletrônico (pode ser impresso em qualquer impressora), certidões para seguro, de baixa e de propriedade, emissão de boletos (multa, IPVA, DPVAT e licenciamento), calendário de pagamento e consulta de dossiê de veículo.

Outros serviços como a abertura de processos, protocolo de recursos, encaminhamento de documentos e demais solicitações, durante o período de suspensão das atividades presenciais devem ser realizados pelo email protocolo@detran.sc.gov.br. No email, deverá ser anexado o arquivo digitalizado, necessário para instrução do processo, juntamente com o nome completo, CPF e RG da parte interessada, tipo de processo e endereço para retorno.

Em caso de dúvidas ou dificuldades, o Detran disponibiliza também o telefone da Central de Atendimento: (48) 3664-1800.



## CARTAS

## PÓS PANDEMIA

Confesso que estou bastante cético com relação a esse mundo pós-pandemia. Lamentavelmente, esse momento pelo qual estamos passando pode até ter revelado o melhor de alguns, mas me parece que o pior de muitos também veio à tona. Sendo assim, continuaremos nessa nossa mesma vida de luta de sempre - onde muitas vezes nos sentimos falando com as paredes. Mas anseio pelo dia em que o bem prevalecerá!

Jonas Prado – São Paulo/SP

## RESPEITO E COMPAIXÃO

Revoltante este episódio protagonizado pelo excelentíssimo senhor desembargador Eduardo Siqueira. Justo ele, que deveria melhor do que ninguém dar o exemplo, se achou acima da Lei e quis sapatear em cima do Guarda Municipal. Que vergonha! Ainda bem que filmaram e teve toda esta repercussão. Que pelo menos o desembargador aprenda, de uma vez por todas, que respeito e compaixão é o mínimo que se espera de um ser humano.

Raquel Farias – Campo Grande/MS

## INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Muito bom esse sistema de inteligência de dados que está ajudando na gestão do trânsito em Santa Catarina! Nos dias de hoje, ainda mais na capital catarinense conhecida como o “Vale do Silício” Brasileiro, precisamos usar a tecnologia a nosso favor. Com certeza, as novas ferramentas feitas pelo Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc) vão facilitar o trabalho de gestores públicos e pesquisadores.

Ricardo Mers – Florianópolis/SC

## TRANSPORTE PÚBLICO

Sinceramente acho um exagero todo esse barulho feito por conta do Transporte Público no Brasil. Gente, a vida continua! Já estamos há mais de 5 meses nessa ladainha e a tão esperada vacina ainda vai demorar pra chegar. O jeito é nos readaptarmos. Quem pode ficar isolado, fica. Mas quem precisa sair, vamos colocar a mão na consciência. Obedecer as regras quanto ao distanciamento seguro, etiqueta da tosse... enfim, não adianta nada não ter ônibus, mas poder passar a tarde toda passeando no shopping.

Carlos Moura – Rio de Janeiro/RJ

## TUDO PASSA

Não vejo a hora de tudo isso passar. Pior que o estrago na economia é o resultado catastrófico no psicológico das pessoas. As pessoas quase não comentam por aí, mas a verdade é que todo este contexto e o isolamento social está atingindo em cheio a cabeça das pessoas. O que mais tem nos consultórios psiquiátricos é gente com crise de ansiedade, desesperada, torcendo até pelo fim da vida. As autoridades precisam acordar e perceber que a questão da saúde vai muito além da prevenção ao coronavírus.

Scheila Medeiros – Brasília/DF

## FUGIR DA MULTA

Gostei muito da abordagem da matéria sobre as principais infrações cometidas no Brasil. E, num país onde a maioria quer encontrar fórmula mágica para se livrar das multas, a resposta é fácil e pronta: basta obedecer às Leis do Trânsito. Não tem segredo! Não quer receber multa por falar no celular? Não use enquanto estiver dirigindo e ponto ;) #FicaaDica

Luciana França – Porto Alegre/RS

## REDES SOCIAIS

Achei fantástico o projeto de Lei da deputada Christiane Yared! Realmente é urgente acabar com essa palhaçada de divulgar infração de trânsito nas Redes Sociais. Os chamados “influencers” tem a cara de pau de fazer coisas erradas e ainda compartilhar por aí. O pior é que ainda recebem muitos cliques. Precisam ser punidos não só os que praticam as infrações, como a plateia que aplaude.

Jéssica Forlan – Biguaçu/SC

## BONS MOTORISTAS

Cadastro positivo para bons motoristas. Está aí um projeto de Lei que merecia ser aprovado com a maior celeridade. Vivemos em um mundo onde os bons pagam pelas atitudes dos maus. Mas seria bom ver os bons recompensados de alguma forma. Embora não seja mais do que obrigação de qualquer cidadão, a verdade é que bons condutores é ser em extinção.

Felipe Vieira – Palmas/TO

## CADEIRINHA NO UBER

Deixo aqui os meus parabéns a todos os motoristas de aplicativo que têm a sensibilidade de manter assentos infantis apropriados para oferecer aos clientes. São detalhes que fazem toda a diferença num atendimento de excelência.

Milena Couto – Hortolândia/SP



## Dados preliminares de 2019 mostram queda no número de mortes no trânsito brasileiro

Foram divulgados pelo Ministério da Saúde, os números preliminares de mortes por acidentes de trânsito no Brasil em 2019. Segundo os dados, morreram 30.371 pessoas em decorrência do trânsito brasileiro. O número é 7,5% menor que o registrado em 2018.

Essa tendência de queda vem se mostrando contínua e estável. Em 2017 foram 35.374 mortes, 7,7% a mais que em 2018. “Mesmo pequena, a queda é positiva de alguma forma. Ela reflete os esforços realizados desde 2011 com intervenções da Década Mundial de Ações para a Segurança Viária”, garante Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

### PERFIL DAS VÍTIMAS

Conforme os dados do Ministério da Saúde, os motociclistas foram os que mais perderam a vida nas vias e rodovias do Brasil. Foram 10.674 mortos nessa condição. Em seguida estão os ocupantes de automóveis (6.640) e os pedestres (5.199). A faixa etária mais

vulnerável, segundo os dados, está entre 20 e 29 anos.

No Brasil, para cada morte de motociclista, 18 outros ficam inválidos.

“Na grande maioria das vezes, os acidentes com motocicletas resultam, no mínimo, em lesões graves. Raros são os acidentes em que os motociclistas saem ilesos. Até mesmo uma queda, que a princípio pode parecer algo simples, traz graves consequências ao condutor, podendo até resultar em óbito”, explica Pietsak.

Conforme a especialista, é importante avaliar o motivo que faz com que os motociclistas sejam as grandes vítimas do trânsito. “Primeiro e mais óbvio é a questão de ser um veículo em que o condutor fica completamente exposto. Com isso, qualquer acidente tem consequências graves e sérias. Um segundo fator é a dificuldade de ser visto. A motocicleta pode, facilmente, se “perder” no ponto cego dos veículos e isso resultar em acidente”, argumenta Pietsak.

Ainda de acordo com as estatísticas, quase 83% das mortes são de cidadãos do sexo masculino. “Outra questão é o descuido de muitos condutores das motocicletas que pilotam de forma agressiva, acima da velocidade recomendada para as vias, ultrapassam de forma irregular e não praticam um dos principais conceitos da Direção Defensiva: ‘ver e ser visto’, colocando a sua própria vida em risco”, diz a especialista.

Além disso, de acordo com a especialista, no trânsito participam também condutores de outros veículos que “esquecem” o que diz o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). “Respeitadas as normas de circulação e conduta, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres. Muitos acreditam que tem mais direito de estar naquela via e acabam se envolvendo em acidentes onde, a principal

vítima é o motociclista”, explica.

Diferente do ano passado, a região Nordeste foi a líder em número de mortes totais no trânsito brasileiro, ultrapassando a Região Sudeste, campeã em 2018.

A especialista afirma que a solução para a redução dos acidentes e mortes no trânsito é o respeito às normas estabelecidas.

“A empatia, a humanização do trânsito, ter em mente que o trânsito é um ambiente social e democrático onde todos tem o direito de estar e precisam de segurança para isso. Imaginar que no outro veículo ou um pedestre, poderia, muito facilmente, ser alguém de sua própria família. Tratar os demais como gostaríamos de ser tratados é uma máxima que vale para todos os momentos de nossas vidas e no trânsito ela deve ser aplicada sempre, disso pode depender a vida de outra pessoa. Nosso comportamento deveria ser sempre o mesmo, independente de leis”, conclui.

## ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza \*



## Vivendo em negação

A mente humana é um maravilhoso labirinto que desafia toda e qualquer lógica. Embora seja um conceito abstrato, diversos pensadores filósofos e cientistas buscaram formular estruturas teóricas no intuito de torná-la mais compreensível. Dentre elas, talvez a principal seja a teoria psicanalítica, que teve Freud como um dos mais conhecidos estudiosos.

Dentre as diversas teorias psicanalíticas formuladas por ele, gostaria de me ater aos mecanismos de defesa do ego, que são estruturas psíquicas criadas a nível inconsciente ou subconsciente, que tem por finalidade proteger a integridade do ego diante de situações ameaçadoras. São vários os tipos e funções dos mecanismos de defesa, entretanto, como o próprio título faz crer, irei dedicar algumas linhas sobre um em específico.

A negação é um mecanismo de defesa através do qual o indivíduo, de forma inconsciente ou subconsciente, não se permite tomar conhecimento de algum desejo, fantasia, pensamento ou sentimento pela incapacidade psíquica de suportá-lo. Ou seja, a realidade é fonte de tamanha ansiedade e sofrimento psicológico que a pessoa prefere

negá-la que aceitá-la.

Ainda que esse conceito possa trazer consigo uma conotação negativa, até certo ponto esse mecanismo de defesa pode ser saudável.

Costumo usar como exemplo a consciência da iminência da morte. Se a cada amanhecer, enquanto estivéssemos nos espreguiçando, tomássemos consciência da infinidade de maneiras diferentes que temos de perder a vida durante um dia normal e corriqueiro de nossas vidas, sequer sairíamos da cama.

Obviamente que isso não nos imbuí instantaneamente do “mito da imortalidade”, mas dá a mente condições para que elabore seus temores e se adapte.

No entanto, não é o que parece estar acontecendo com uma significativa parcela da população. Parcela essa que parece viver em total e completa negação.

Isso fica ainda mais evidente nos atuais tempos de pandemia pelo qual estamos passando. Embora ainda no meio do inverno, basta que um final de semana de sol e temperatura amena se apresente para lotarem as praças e parques da cidade, onde muitos,

inclusive, sequer estão de máscaras, sem ao menos considerarem o risco de contaminação e os avisos de lotação acima dos 90% das UTIs do município.

Mas esse tipo de comportamento negacionista, infelizmente, não é novidade na nossa sociedade.

Quem trabalha especificamente com o trânsito já conhece de longa data o famoso “não dá nada” que se instalou no comportamento do condutor brasileiro. São simplesmente reflexos de uma sociedade que encontra cada vez mais dificuldades em determinar o que é ou não real, que padece de sintomas como delírios (convicção em falsas crenças) e alucinações (ver ou ouvir coisas que outras pessoas não veem ou ouvem) e idolatra discursos incoerentes e comportamentos inapropriados. Coincidência ou não, eu acabo de descrever alguns dos principais sintomas de um dos mais graves distúrbios da mente: a psicose.

\* 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  
Será?**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Pandemia, Transporte  
Público e Verdade**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Transformação  
Pandêmica.**

PÁGINA 7

RODRIGO V. DE SOUZA



**Vivendo  
em negação**

PÁGINA 15



## Dia do Ciclista: desafios e perspectivas

Escolhida para homenagear o ciclista Pedro Davison, que faleceu em 9 de agosto de 2006 ao ser atropelado por um motorista bêbado enquanto pedalava no Eixão Sul em Brasília – o dia do ciclista marca, sobretudo, a luta contra a violência no trânsito.

De lá para cá, as infraestruturas para bicicletas cresceram nas cidades brasileiras, principalmente nas capitais. Só no período entre 2014 e 2018, o crescimento foi de 133% nas capitais, atraindo muitos novos ciclistas e promovendo a segurança dos que estavam circulando nestas vias, ressalta Zé Lobo, diretor presidente da Ong Transporte Ativo, e membro do Conselho da WCA World Cycling Alliance.

“Avançamos muito, mas estamos ainda bem longe de um ambiente acolhedor e seguro para os ciclistas. Hoje, técnicos e administradores públicos já começam a compreender as possibili-

dades que as bicicletas apresentam de melhorias em diversos setores, mas ainda esbarram nas dificuldades de se implementar soluções que certamente acrescentariam muita segurança para os ciclistas, além de diversos benefícios para as cidades como um todo e melhorias na qualidade de vida de seus cidadãos”, considera.

### Desafios para o ciclista urbano

Segundo a Pesquisa Perfil do Ciclista, realizada em 2018 em 25 cidades brasileiras, os maiores desafios para os ciclistas brasileiros são: falta de infraestrutura dedicada e segurança no trânsito.

“Somados, estes dois problemas principais representam 78,7% dos maiores desafios encontrados pelos ciclistas no dia a dia, e 77,9% das motivações para se pedalar mais. Vencendo estes desafios, as cidades brasileiras certamente contariam com muito mais usuários de

bicicletas como meio de transporte”, enfatiza Lobo.

### Mobilidade urbana

De acordo com Zé Lobo, os benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte no ambiente urbano são muitos e vão além da mobilidade urbana. Abrange qualidade de vida, saúde da população, redução da poluição, otimização do uso do espaço público, dinamismo e diversificação econômica, além de uma maior oferta de alternativas de transporte. “Se todas as viagens de até 6 km das cidades fossem percorridas em bicicletas, os ganhos na redução de emissões de gases de efeito estufa, economia no SUS e ganho no PIB, seriam substanciais, conforme publicado no estudo Impacto Social da Bicicleta – SEPBRAP. As cidades que investem em infraestrutura e facilidades para ciclistas e pedestres, percebem rapidamente estes benefícios”, garante.

### Perspectivas e tendências

Com todas as medidas de prevenção contra o novo coronavírus, somadas às discussões que já aconteciam sobre esse assunto, a expectativa é, segundo Tomás Martins, CEO da Tembici, especializada em micromobilidade, operadora do Bike Itaú – bicicletas compartilhadas patrocinadas pelo Itaú Unibanco, que cada vez mais a bicicleta seja considerada como um transporte rápido e seguro para que as pessoas possam se locomover no dia a dia. “A bicicleta elétrica, por exemplo, é uma grande tendência e nossa aposta para os próximos anos, uma vez que o modelo elétrico permite que as pessoas tenham ainda mais facilidade de locomoção, além de conseguirem pedalar por mais tempo. Enquanto na convencional a média de quilometragem de trajeto é 3km, na elétrica o usuário consegue entre 8 km e 10 km”, justifica. (Fonte: Portal do Trânsito)