

DIA DO CICLISTA



No Dia Nacional do Ciclista uma triste notícia: dados mostram crescimento dos sinistros graves com ciclistas em todo o Brasil em 2021. Saiba mais informações na página 6.

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC - AGOSTO DE 2021 - ANO 11 - Nº 140

**CDT agora avisa
sobre vencimento
de exame
toxicológico**

PÁGINA 4

**Projeto de Lei prevê
perda da CNH para
agressores de mulheres**

PÁGINA 11

**Florianópolis e São José
projetam ampliação da Beira-
Mar Continental até à BR-101**

PÁGINA 9

**Especialistas são contra CNH
categoria S para motociclistas
de cidades menores**

PÁGINA 16

KOERICH
Gente Nossa



NO TRÂNSITO, RESPEITE O PEDESTRE.



EDITORIAL

“Drogômetro”: Testes pela vida

A PRF (Polícia Rodoviária Federal) iniciou neste mês de agosto a capacitação de policiais para dar início aos testes com os “drogômetros” nas rodovias federais. O equipamento tem a função de detectar o uso recente de substâncias psicoativas, como cocaína, maconha, anfetaminas e outras. O objetivo é coibir o uso de tais substâncias por motoristas, reduzindo acidentes e mortes no trânsito.

Para se ter uma ideia, nos últimos dois anos, o número de motoristas guiando sob efeito de psicoativos ilícitos praticamente dobrou, de acordo com a PRF. Além disso, a corporação revela que apenas em quatro meses de 2021, foram aplicadas 390 multas por dirigir sob o efeito de drogas psicoativas.

Enquanto o número de infrações por dirigir sob o efeito de álcool cai, cresce a incidência de motoristas flagrados dirigindo após consumir drogas. Entretanto, a maior dificuldade na identificação de sinais de uso de substâncias ilícitas pelos motoristas torna urgente a regulamentação e uso desse aparelho no país.

Para tanto, os agentes foram treinados pela equipe do hospital das Clínicas de Porto Alegre, por meio do Centro de Pesquisa em Álcool e Drogas. Nele, os policiais aprenderam a coletar amostras usando os aparelhos.

Vale destacar que, na fase de testes, os motoristas flagrados sob uso de psicoativos ilícitos não serão multados, funcio-

nando também como caráter educativo.

Além disso, a Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (SENAD) esclarece que a pesquisa tem como objetivo “obter detalhamentos suficientes sobre a operabilidade e confiabilidade dos equipamentos, a fim de que seja possível propor as especificações técnicas mínimas necessárias à regulamentação de seu uso”.

Assim, a pesquisa deve avaliar a confiabilidade dos resultados dos testes via drogômetro, confrontando os dados do aparelho portátil com as amostras que seguirão para laboratórios.

Em seguida, ao comprovar-se a segurança e a eficácia dos aparelhos, eles poderão ser usados nas fiscalizações de trânsito.

Estamos ansiosos e convictos de que a aplicação desta fiscalização terá influência direta no aumento da segurança no trânsito. Todavia, não podemos deixar de ressaltar a importância de um correto aparelhamento da corporação, para que seja cumprido o que determina a lei.

Passada a fase de testes, é necessário equipar os policiais com número suficiente de aparelhos, com a totalidade dos agentes devidamente treinados, sem esquecer da primordial divulgação de campanhas de conscientização, pois só assim deveremos perceber uma real mudança de comportamento entre aqueles que ainda teimam em desobedecer a legislação vigente.

NOTAS E FLAGRANTES



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br

FORA DO PAÍS

A renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), é um processo obrigatório a todos os condutores de veículos brasileiros e que desperta muitas dúvidas. Uma delas é sobre a possibilidade de renovação da CNH estando fora do Brasil. Porém, de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) não é possível realizar o processo se o condutor estiver no exterior.

“O condutor que precisar renovar a CNH, que esteja viajando ou more fora do país, precisa retornar para realizar o procedimento. Os exames físicos e de aptidão mental são realizados em clínicas credenciadas aos Detrans. Desta forma, não seria possível a realização fora do Brasil”, explicou o órgão.



GOOGLE MAPS

Cerca de 40 cidades brasileiras passarão a ter informações em tempo real dos horários dos ônibus municipais por meio do Google Maps, totalizando 80 localidades, o dobro em relação a 2020. A ferramenta oferecerá aos usuários detalhes sobre linhas, rotas, horários e número de paradas, além de atualizações dos horários previstos, facilitando o dia a dia dos passageiros que poderão se planejar de maneira mais eficiente, consultando os horários dos ônibus, sabendo, inclusive, se estão adiantados ou atrasados. Mais informações no App.

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) 99981-1015
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.



Passos lentos

GOLPE

O Departamento de Trânsito do Paraná (Detran/PR) alerta a população sobre golpes que estão sendo aplicados envolvendo o nome da autarquia, pedindo atenção ao envio de boletos falsos por e-mail, cobranças de serviços por e-mail, mensagem SMS ou redes sociais; venda da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), solicitações de documentos por e-mail, SMS ou redes sociais; leilão via site falso e redes sociais, cobrança de serviços utilizando o nome do Detran via telefone, e-mail, SMS e demais canais; ofertas de empregos e estágios, concursos falsos e solicitação de regularização de documentos por e-mail, SMS, telefone e redes sociais.



CEROL MATA!

A Polícia Militar do Estado do Acre iniciou uma campanha que busca conscientizar as pessoas que denunciem o uso de linha de cerol chileno em brincadeiras de pipas – que pode degolar uma pessoa.

A PM pede que as pessoas contribuam com a situação e realizem denúncias e a iniciativa vale para qualquer cidade do Brasil. “Cerol Mata! Além de pipas, cerol e linha chilena tiram vidas”, diz o cartaz publicitário.

Finalmente, os prefeitos de Florianópolis e São José voltaram a falar sobre um assunto de suma importância para a mobilidade da Grande Florianópolis: a ampliação da Beira-Mar Continental até a BR-101.

A ideia é continuar a via pública por mais 8,3 km, sendo 4,8 km em Florianópolis e 3,7 km em São José, saindo da Ponta do Leal, no Balneário do Estreito, na capital, e indo até o cemitério municipal da Serraria, no município vizinho.

No projeto, apresentado em conjunto pelas prefeituras, a obra deve contar com seis pistas (três em cada sentido), calçadas de passeio, ciclovias, áreas de lazer e bolsões de estacionamentos.

A intenção dos órgãos é de que a obra fique pronta até 2024, período final de ambas as gestões dos prefeitos municipais, Gean Loureiro e Orvino Coelho de Ávila. O custo total está estimado em R\$ 500 milhões, sendo que desse valor, R\$ 270 milhões viriam da Prefeitura de Florianópolis e R\$ 230 milhões, de São José.

Na teoria, tudo muito lindo. Mas, na prática, sabemos que muitas águas devem rolar. Temos bem fresco na memória todos os imbróglis das obras que concretizaram os 2,3 km de Beira-Mar Continental existentes hoje.

Só para se ter uma ideia, o contrato da atual Beira-Mar Continental foi assinado em se-

tembro de 2004 e ela deveria ter sido inaugurada em novembro de 2006. No entanto, ela só ficou pronta em março de 2012.

Além da tradicional morosidade do poder público, questões ambientais e desacertos com a União esticaram os prazos para a conclusão da obra, prejudicando, como sempre, a população.

Todavia, ainda que aos trancos e barrancos, a obra foi finalizada e, desde então, temos aguardado ansiosamente pela continuação do projeto, que faz muito mais sentido quando chegar de fato na BR-101. Até porque, atualmente, o trecho existente só faz desembocar um grande fluxo de veículos em uma rua simples do bairro residencial Balneário do Estreito.

Mas, voltando para o presente, a promessa é de que ainda neste mês de agosto sejam lançados os editais de licitação para contratar as empresas responsáveis pela elaboração dos projetos dentro dos limites de cada município, respeitando as licenças ambientais. Até junho de 2022, estima-se que novos editais sejam lançados, mas dessa vez, para contratar as empreiteiras responsáveis por executar a obra dentro de dois anos.

Ainda que um pouco incrédulos, ficamos na torcida para que os órgãos responsáveis atuem com a máxima agilidade e eficiência para que, em breve, tenhamos ótimas notícias para contar.

CDT agora avisa sobre vencimento de exame toxicológico

A Carteira Digital de Trânsito (CDT), aplicativo desenvolvido pelo Serpro para o Denatran, agora conta com uma nova funcionalidade que vai facilitar o dia a dia dos motoristas de ônibus e condutores de caminhão. Trata-se do aviso de vencimento do exame toxicológico, que passa a ser realizado, de forma prática e segura, pelo próprio app.

O objetivo do exame é identificar a presença de substâncias psicoativas no organismo. A exigência vale para habilitação, renovação ou mudança da CNH nas categorias C, D ou E.

“Além do aviso, a CDT também traz a data da última coleta e o prazo para um novo exame, com a localização dos estabelecimentos credenciados para a realização do procedimento. Isso facilita, em muito, a renovação que, para motoristas com idade inferior a 70 anos, deve ser feita a cada dois anos



e seis meses”, explica Isidro Monteiro, um dos analistas do Serpro da área de Soluções Digitais para Trânsito responsáveis pela tecnologia.

EXIGIDO POR LEI

O exame toxicológico tornou-se obrigatório após a publicação, em março de 2015, da Lei nº 13.103, que

dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. O procedimento passou a ser exigido para identificar o consumo de drogas ilícitas, por exemplo, durante o período mínimo de 90 dias que antecedem a coleta. Para realizar o exame, é necessário que o condutor se dirija até um dos laboratórios credenciados pelo

Denatran, nos termos da Resolução nº 691 do Contran. O prazo para a entrega do resultado ao condutor é de 15 dias. Para inclusão no sistema, o prazo se estende a 25 dias.

SANÇÕES

No caso de o exame ter resultado positivo ou, ainda, não ser realizado após 30 dias do vencimento do prazo, ocorre a suspensão do direito de dirigir pelo período de três meses. A revogação é condicionada à inclusão do resultado negativo de um novo exame. Ou seja, o condutor somente poderá readquirir o direito de dirigir, caso obtenha resultado negativo em uma nova tentativa. Além disso, conduzir veículos que exigem a habilitação nas categorias C, D ou E sem o exame toxicológico atualizado é considerado infração gravíssima pelo Código de Trânsito Brasileiro, sendo passível de multa. *(As informações são da Serpro)*

Começam os testes de drogômetros nas rodovias federais

Os testes iniciais para a pesquisa que vai definir os requisitos técnico-científicos para homologação dos drogômetros no Brasil começaram no último dia 3 de agosto, com a capacitação de policiais rodoviários federais.

Os agentes de segurança pública vão aprender como coletar amostras usando os equipamentos nas rodovias federais. Os aparelhos têm a função de detectar o uso recente de substância psicoativa.

“As tecnologias evoluem e essa é uma ferramenta importante para detecção de drogas psicoativas que alteram a capacidade dos motoristas de dirigirem de maneira mais segura”, afirma o ministro da Justiça e Segurança Pública, Anderson Torres.

DIRETRIZES

As diretrizes técnico-científicas para o uso dos equipamentos no país estão sendo definidas pelo grupo de trabalho coordenado pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), por meio da Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (Senad) que também

conta com a participação da Polícia Rodoviária Federal (PRF), da Secretaria Nacional de Segurança Pública (Senasp), do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro).

O secretário Nacional de Políticas Sobre Drogas, Luiz Beggiora, destaca que “é importante salientar que o recurso arrecadado com a venda dos bens apreendidos dos traficantes está sendo utilizado para financiar políticas públicas na área de segurança pública, a exemplo da implantação do drogômetro, que possibilitará a fiscalização de motoristas que usam drogas no trânsito”.

CAPACITAÇÃO

A capacitação dos policiais foi realizada de 3 a 6 de agosto, pela equipe do Hospital das Clínicas de Porto Alegre, por meio do Centro de Pesquisa em Álcool e Drogas. A pesquisa será realizada nas estradas federais de todo o país.

“Essa pesquisa mostra o quanto é fundamental a integração entre os órgãos. Com



o alinhamento da pesquisa à prática realizada por nossos policiais, conseguiremos desenvolver um produto capaz de fazer com que as pessoas se sintam mais seguras ao utilizarem nossas estradas”, diretor-geral da PRF, Silvinei Vasques.

Os testes foram feitos com motoristas voluntários. Neste primeiro momento, as amostras positivas não configuraram infração legal, uma vez que os aparelhos ainda não têm homologação para fiscalização.

Todas as amostras que tiveram o resultado positivo – e uma fração das negativas – foram armazenadas em freezers específicos, já fornecidos pelo MJSP, sendo transportados para análise em laboratório

posteriormente.

Os motoristas que apresentaram alterações psicomotoras em decorrência do uso de substância psicoativa foram fiscalizados de acordo com a legislação em vigor e foram convidados a participar da pesquisa após realizados os procedimentos legais (bafômetro ou recusa, auto de infração e prisão, se for o caso).

Os aparelhos escolhidos para o período de testes foram recebidos pelo Ministério, por meio de cessão de uso gratuito, após processo de chamamento público.

Após os testes, os drogômetros que tiverem a sua eficácia comprovada serão regulamentados pelo Conselho Nacional

de Trânsito e pelo Inmetro e poderão ser utilizados em ações de fiscalização do uso de drogas por parte de motoristas, prevenindo acidentes nas vias brasileiras.

O QUE SÃO DROGÔMETROS?

Os drogômetros são dispositivos portáteis utilizados para detecção de substâncias psicoativas, como cocaína, maconha, anfetaminas e outras. A coleta é feita por amostras de fluido oral e não precisa de profissionais especializados, como é o caso da coleta de sangue. Os resultados saem em um período de 5 a 10 minutos após a coleta. *(As informações são do Ministério da Justiça e Segurança Pública)*



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

FÉRIAS DE VERÃO TURISTAS E RESIDENTES EXIGEM RESPEITO!

O arrefecimento da pandemia, a crise econômica mundial, a desvalorização do real perante a divisa norte americana, o preço crescente dos combustíveis e das passagens aéreas, são sérios indicativos para o que poderá acontecer nas férias de verão e nas festas de fim de ano que se aproximam.

As pessoas, estressadas nestes últimos dois anos de enfrentamento ao vírus chinês e aos extremos da mídia alarmista, preparam-se para respirar o ar do relaxamento. Para a imensa maioria dos turistas será praticamente impossível planejar uma viagem ao exterior ou para locais mais distantes que demandem maior gasto em transporte ou troca de moeda.

Alguns destinos turísticos, por sua proximidade com importantes centros populacionais, serão intensamente procurados, é o caso de Trancoso, Barra Grande, Barra da Lagoa, Santos, Guarujá, Praia Grande, Ubatuba, Paraty, Búzios, Jericoacoara, Ilhabela, Rio de Janeiro e, praticamente, todo o litoral catarinense, entre outros pontos de atração.

O turismo anseia por uma injeção de ânimo, para sobreviver à verdadeira hecatombe dos últimos dois anos e certamente fará de tudo para trazer de volta seus consumidores. Os governadores e prefeitos - inclusive aqueles que muitas vezes de forma irresponsável decretaram um lockdown infinito e desnecessário - preparam-se para atrair seus visitantes e aumentar a arrecadação.

Nada mais justo do que isso, pois o turismo é um produto fácil de vender, e o Brasil é um país soberbo por sua beleza natural e pela cultura multifacetada de seu povo. Mas, a grande indagação que se faz, é se os governos estão preparando toda a infraestrutura necessária para receber seus visitantes e manejar com segurança o trânsito que será gerado? E, claro, tudo isso sem prejudicar o cotidiano de seus habitantes.

Até o momento quase não se percebe a elaboração de um planejamento integrado para as férias deste fim de ano. Ressalvada às operações *de verão* que, exaustivamente, se repetem ano a ano sem considerar a especificidade de cada época

e, em particular desta que por motivos já elencados poderá atrair um maior volume de pessoas e veículos.

Importante frisar que, desta feita, ainda sob os efeitos da pandemia, necessário se faz considerar que o planejamento precisa ser integrado, por todos os níveis governamentais, pela iniciativa privada e por organizações do terceiro setor.

A pandemia, por hora arrefeceu, mas o vírus chinês continua ativo. A rede hospitalar desses locais turísticos, se dedicou ao tratamento da moléstia e não teve tempo, ainda, para se reaparelhar e preparar-se para atender uma demanda crescente e atípica dos que procurarão esses locais para descansar, se divertir, e esquecer, um pouco, os tensos momentos vividos.

A fiscalização e o policiamento de trânsito, destacando-se o rodoviário, ainda não estão prontos para a rápida expansão do fluxo de veículos. Magias feitas no passado, como largar viaturas ao longo das estradas, deixaram de ser uma estratégia eficiente. Deslocar contingentes de policiais rodoviários do interior para o litoral - prática tão comum no passado recente - lembra o antigo provérbio de *desvestir um santo para vestir o outro*. A sociedade sabe, perfeitamente, que essa prática do lençol curto resulta, na maioria das vezes, no despatrolhamento do interior e aumenta a probabilidade de eventos adversos no meio e na ponta dos trajetos.

Deve-se destacar a valiosa presença do policiamento e da fiscalização que funcionam, de certa forma, como as máscaras preventivas para se evitar o contágio pelo vírus chinês. Responsáveis pelo controle da velocidade e os comandos da chamada Lei Seca, são sempre essenciais na prevenção da acidentalidade no trânsito. A questão é se terão ou não efetivos em número suficiente para cumprirem com suas múltiplas responsabilidades

É, sem dúvida uma árdua tarefa, uma vez que o mesmo policial que cuida da segurança do tráfego, dos condutores e dos passageiros age também nas ações policiais, repressivas, contra a criminalidade e o tráfico de entorpecentes que nessa época crescem como uma bola de neve.

A dura constatação é que Estados e

Municípios *fazem de tudo* para atrair o turismo, alguns apostando alto demais, mas pouco se importam com a segurança de seus pagadores de impostos e dos visitantes que procuram atrair.

Tudo fica ainda mais grave quando se considera que parte da receita obtida pelas multas de trânsito, destina-se exclusivamente para segurança e educação de trânsito, mas são muitas vezes direcionadas para outras finalidades, como por exemplo complementar a folha de pagamento de estados e de municípios.

Deve-se alertar, que ainda se vive um ano atípico, e as pessoas chegarão aos destinos turísticos cansadas, maltratadas por longos períodos de prisão domiciliar, desnorteadas com o presente e o futuro e alarmadas por uma mídia mais militante que jornalística.

Importante compreender que os que se deslocam querem chegar logo, são fugitivos de um lockdown que lhes foi imposto pelo vírus chinês e por governantes locais, na maioria das vezes, desprovidos de bom senso e de amor ao próximo.

A pressa, o pavio curto e a ansiedade são componentes dessa realidade pandêmica, aqui e no mundo. Crianças e adolescentes, irresponsavelmente mantidos fora da Escola por dois anos, estarão compreensivelmente angustiados por chegar ao destino e se soltarem.

Impossível desconsiderar o clima psíquico social reinante na hora de planejar a recepção desses visitantes, a interação com as comunidades locais e sua passagem por estradas, ruas e avenidas.

Férias de verão, turistas e residentes, mais do que nunca, exigem planejamento antecipado, sensibilidade social, segurança e respeito!

* 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.

Dia Nacional do Ciclista: estudo aponta aumento de 30% no número de sinistros graves no primeiro trimestre de 2021

No Dia Nacional do Ciclista uma triste notícia: dados mostram crescimento dos sinistros graves com ciclistas em todo o Brasil em 2021.

Sustentável e simples – assim podemos definir a bicicleta, já indicada como o veículo do futuro, por estar cada vez mais presente no trânsito em todo mundo. No entanto, é também o meio de transporte mais envolvido em sinistros graves, segundo levantamento da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego – Abramet.

Dia Nacional do Ciclista

O estudo foi divulgado às vésperas do Dia Nacional do Ciclista, comemorado no dia 19 de agosto. Nesta data comemora-se também a fundação da Abramet e o dia do especialista em Medicina do Tráfego. O levantamento aponta um significativo aumento no registro de sinistros que exigem atendimento médico envolvendo ciclistas traumatizados nos primeiros cinco meses de 2021, o equivalente a 30% a mais no comparativo com o mesmo período de 2020. “Esses dados demonstram a importância de termos atenção e iniciativas focadas nesse público. O fato de o uso da bicicleta ter crescido no Brasil exige uma abordagem de prevenção ao sinistro e a Abramet está atenta a esse tema. Vamos discutir em nosso Congresso no mês de setembro”, avalia e informa

o presidente da Abramet, o Dr. Antonio Meira Júnior.

Nos dias 16 a 18 de setembro, a instituição realizará o XIV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego, mobilizando especialistas do Brasil e do exterior para debater diversos temas, entre eles os efeitos da pandemia na mobilidade.

Aumento do número de sinistros

Em janeiro de 2019, foram registrados 1.100 sinistros graves com ciclistas, contra 1.451 em janeiro de 2021, mês com o mais alto nível de sinistros compilados no período estudado.

Os dados mostram uma leve variação nas ocorrências que mantiveram média de registro de 1.185 casos mensais nos últimos dois anos. Preparado com o suporte da agência 360° CI, o estudo da Abramet apropriou dados oficiais do Datasus, do Ministério da Saúde, relativos aos sinistros de trânsito envolvendo ciclistas.

Panorama nacional

Os dados avaliados pelo estudo da Abramet mostram a evolução dos sinistros graves com ciclistas em todo o Brasil, com um mapeamento por região, estado e município. Chama



a atenção a escalada no registro de sinistros no estado de Goiás, com alta de 240% em 2021, em relação a 2020, com 406 casos a mais.

Merecem destaque, ainda, os estados em que a incidência de sinistros graves acumulou crescimento de 100% ou mais, como Rondônia (113%) e Sergipe (100%). Entre os municípios, o estudo identifica panorama preocupante nas capitais, especialmente Belo Horizonte, Goiânia e Fortaleza.

Perfil dos ciclistas

O levantamento avaliou, ainda, o perfil dos ciclistas envolvidos em sinistros graves: cerca de 80% eram homens e a faixa

etária predominante está entre 20 e 59 anos, o que representa 60% dos casos.

O diretor científico da Abramet, Flavio Adura, informa que a entidade aproveitará o conhecimento produzido para propor ações e procedimentos que aprimorem o atendimento de sinistros envolvendo o ciclista, assim como o reforço de políticas públicas que protejam as vidas desses usuários. “A superioridade numérica dos acidentes envolvendo pedestres e motociclistas fez com que os ciclistas fossem negligenciados enquanto objeto de políticas de prevenção. Percorrem ruas e estradas, par-

tilhando espaço com veículos pesados e, muitas vezes, sequer sendo percebidos. Comparada a alguém que se desloca em um automóvel, uma pessoa que circula em uma bicicleta tem uma probabilidade de óbito 8 vezes maior”, ressalta.

“O ciclista está cada vez mais presente nas ruas do Brasil e isso exige uma abordagem médica específica, portanto, nossa tarefa é produzir o conhecimento necessário para tornar o trânsito brasileiro mais saudável, olhando para todos os usuários do sistema”, acrescenta e finaliza o coordenador do Departamento de Atendimento Pré-Hospitalar da Abramet, Carlos Eid.

CICLISTAS NA PANDEMIA: crescimento do uso da bicicleta esbarra em falta de infraestrutura, desconhecimento da legislação e falta de empatia

O uso da bicicleta cresceu muito durante a pandemia, seja para lazer, como veículo de uso diário e até para o trabalho. Segundo levantamento da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike), realizado junto às 40 empresas associadas, houve um aumento de 118% nas vendas de bicicletas entre 15 de junho e 15 de julho de 2020, em relação ao mesmo período de 2019. Além disso, um levantamento do NZN Intelligence, em parceria com o Estadão Summit Mobilidade Urbana, que ouviu 2,2 mil respondentes em todas as regiões do País, mostrou que, no Brasil, 45,3% das pessoas mudaram a forma de se deslocar desde o início da pandemia. Sendo que 10,6% renderam-se ao uso da bicicleta.

Ainda segundo a mesma pesquisa, para

33,60% dos entrevistados ainda faltam ciclovias no Brasil e 30,49% reclamam das ruas mal iluminadas.

Para entender um pouco melhor esse cenário e os desafios encontrados nas ruas, o Portal do Trânsito foi ouvir as demandas dos ciclistas.

Maior desafio: o trânsito

Conforme os ciclistas ouvidos pelo Portal do Trânsito, o maior desafio encontrado por esse usuário é o trânsito. Ou seja, a insegurança que encontram ao trafegar nas vias.

Gustavo Garrett, arquiteto urbanista da Superintendência de Trânsito de Curitiba (SETRAN), afirma que os ciclistas precisam se conscientizar que também fazem parte do trânsito e também que é

necessária a união e entendimento de todos os envolvidos.

“O poder público tem que investir nos três pilares do trânsito (Engenharia, Educação e Fiscalização). Além disso, os ciclistas precisam conhecer seus direitos e praticar seus deveres no trânsito. Ao mesmo tempo, os demais condutores precisam entender que a bicicleta é uma modalidade do trânsito, limpa, saudável e benéfica à cidade”, diz.

Celso Alves Mariano, que é especialista em trânsito e diretor do Portal, faz uma análise sobre o cenário. Ele explica que ao mesmo tempo que se estimula o uso da bicicleta, é preciso criar uma rede de proteção para esse usuário com base na legislação, fiscalização, implantação da infraestrutura e em processos educativos.

Para concluir, o representante da Setran, diz, também, que é necessária a constituição da cultura que a via é para todos os modais.

“É necessária a cultura da gentileza e respeito ao próximo no trânsito. Nesse sentido, a PMC está ampliando a malha cicloviária, revitalizando as estruturas cicloviárias existentes, reduzindo as velocidades das vias para um compartilhamento viário mais seguro e maior proteção aos modais ativos. Além disso, há investimentos em ações educativas permanentes, fiscalização diária em locais e trechos viários críticos, etc. Mas, somente se cada um fizer a sua parte, teremos um trânsito mais organizado e, sobretudo, mais seguro para todos os modais”, finaliza.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Situação dos sinistros de motos-delivery

Os sinistros crescem a cada dia. São computados os acidentes fatais, quando está lá um corpo inerte estendido no chão. Múltiplos óbitos acontecem fora do local do sinistro. No transporte para o hospital, na UTI, na enfermaria, na residência, às vezes meses após pelas complicações tardias vem ocorrer o óbito, decorrente de um sinistro de trânsito não contabilizado.

O desemprego, a falta de qualificação profissional, a facilidade na aquisição da motocicleta e do trabalho como autônomo tudo concorre para a introdução do indivíduo nesse mercado de trabalho que inicialmente é tido como trabalho temporário e que por falta de outras opções passa a ser definitivo. Cresce a categoria profissional. Aumenta a frota de veículos em geral a cada dia, os espaços para o trânsito são os mesmos. A legislação brasileira ainda colabora para a legalização da profissão. Dessa forma justifica-se o aumento continuado dos óbitos, dos sequelados e não temos dúvida que crescerá enquanto medidas governamentais não forem tomadas para reduzir tais sinistros com essa classe trabalhadora.

Na pandemia, o lockdown fez aumentar a frota de maneira exagerada para atuar como delivery, o que fez a pressa, exigência do empresário e do cliente aumentarem os sinistros, em consequência óbitos e incapacitados tem-

porária ou definitivamente para o trabalho.

A falta de medidas preventivas governamentais, a melhor convivência entre motoristas e motociclistas, a conscientização do motociclista quanto aos riscos a que é submetido, treinamento continuado, uso de equipamentos de segurança, pista de rolamento própria são alguns dos motivos que elevam as estatísticas no trânsito. A imperícia, negligência e imprudência são fatores presentes nos motoboys e mototaxistas, mas não podemos deixar de lembrar que a pressa para desencadear o trabalho é fator concorrente imposto por terceiros.

Nossos hospitais recebem diariamente múltiplas vítimas do trânsito. Os motociclistas profissionais predominam e pior, são portadores das lesões mais graves que necessitam tratamento cirúrgico, internações em UTI e alguns evoluem para tratamento em enfermaria e fisioterapia. Geram um custo altíssimo ao estado. Em cada dez leitos das UTIs dos hospitais públicos seis são ocupados com vítimas de trânsito e desses quatro são motociclistas.

A falta de todas as medidas preventivas citadas anteriormente não existe nos países adiantados. Lá existe educação, formação, treinamento, fiscalização, campanhas permanentes, condições dignas de trabalho e principalmente respeito ao homem e a vida.

As entidades governamentais precisam en-

tender que dois corpos de massas tão diferentes não podem circular no mesmo espaço. Há necessidade de se criar espaços próprios para circulação de veículos leves. Regulamentação da atividade com foco na prevenção. Melhor avaliação do perfil psicológico do candidato à motociclista, já que o predomínio é de jovens no final da adolescência e que muitos são compulsivos, destemidos, arrojados e que distúrbios comportamentais são capazes de levá-los ao sinistro. Fiscalização, multa, recolhimento da carta, seriam maneiras de educá-los.

Acho que a bicicleta, o triciclo e a motocicleta são os veículos ideais para mobilidade humana. Desde 1987 já preconizava a supressão do transporte existente na Avenida Paulista, na cidade de São Paulo, por veículos sobre duas e três rodas. Não tenho dúvida de que em curto espaço de tempo descartaremos o automóvel priorizando o veículo sobre duas e três rodas nos grandes centros.

Não sou contra o motociclista, mas sim contra os fatores de risco à saúde, a integridade física e a sua vida.

* 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.

Vem aí o CONATran 2021!

Com o tema: “Criação do Sistema Integrado de Segurança Viária para o Brasil - 50BY30”, o II Congresso Nacional de Trânsito (CONATran) será realizado no dia 23 de setembro e já está com inscrições abertas, através da plataforma Symla.

O evento, com formato online, acontecerá das 9h às 12h e das 13h às 17h e contará com diversos palestrantes renomados, dos quais destacamos o nosso articulista, Dr. Dirceu Rodrigues Alves Neto - (médico representante da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - ABRAMET).

Na ocasião, o Dr. Dirceu estará falando sobre “Masculinidade Tóxica e Segurança Viária”. O horário programado é das 09h30 às 10h. Marque na sua agenda e faça sua inscrição sua inscrição no Symla.

Carlos Moisés garante acordo para aporte de recursos estaduais nas rodovias federais de SC

O governador Carlos Moisés volta de Brasília com um acordo sobre o aporte de recursos estaduais nas obras das BRs 470, 280 e 163. Em audiência no Senado Federal no dia 17 de agosto, o chefe do Executivo estadual assegurou o uso de R\$ 200 milhões nos lotes 1 e 2 da duplicação da BR-470 e se comprometeu a enviar um projeto de lei para a Assembleia Legislativa (Alesc) para investir outros R\$ 100 milhões nos lotes 3 e 4. Com a proposta, os governos federal e estadual chegaram a um entendimento sobre o tema após mais de dois meses de impasse.

Ao todo, serão aportados R\$ 450 milhões do Governo do Estado nas rodovias federais. Além dos R\$ 300 milhões para BR-470, mais R\$ 100 serão investidos na BR-163 e R\$ 50 milhões na BR-280. Segundo o governador, a intenção é que o convênio com o DNIT para o investimento seja assinado ainda este mês.

“Santa Catarina não pode mais esperar. Precisamos acelerar estas obras para tirá-las da nossa pauta. O investimento em infraestrutura sempre foi uma prioridade nossa. Hoje o diálogo



venceu. Quem transita pelas rodovias são catarinenses, e eles querem celeridade. O aporte do Governo do Estado vai proporcionar isso”, diz Carlos Moisés, que tem a intenção é que o convênio com o DNIT para o investimento seja assinado ainda este mês.

O presidente da Alesc, deputado estadual Mauro de Nadal, acompanhou a comitiva catarinense em Brasília e elogiou a iniciativa do Governo do Estado. Segundo ele, a BR-470 atualmente

representa um entrave para o desenvolvimento de Santa Catarina. Ele ressaltou ainda as centenas de vidas perdidas na rodovia nos últimos anos por conta das más condições de trafegabilidade.

Sobre a BR-163, Nadal salientou que o investimento do Governo do Estado se faz necessário por conta do péssimo estado de conservação do pavimento. “Essa é hoje a pior rodovia do Estado”, diz o parlamentar.

Na opinião do secretário de Estado

da Infraestrutura, Thiago Vieira, o acordo representa um avanço importante não apenas para o Vale do Itajaí, mas para todas as regiões de Santa Catarina.

“A injeção de recursos estaduais nas rodovias federais ajudará com que as entregas esperadas pela população sejam feitas mais rapidamente. Hoje a BR-470 é o principal corredor de escoamento da produção do Oeste catarinense. A sua duplicação é fundamental” diz Vieira.

O projeto de terceiras faixas para BR-282 e a conclusão da BR-285 também foram debatidas na comissão.

SEGUNDA PISTA DO AEROPORTO DE NAVEGANTES

Outro tema debatido na audiência foi a segunda pista do aeroporto de Navegantes. Os parlamentares catarinenses e o governador ressaltaram a necessidade da construção, que não consta no contrato de concessão da estrutura.

Segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, a construção ocorrerá caso seja comprovada a demanda. Atualmente, um estudo sobre o tema está em andamento após intervenção da Procuradoria Geral do Estado.

Projeto quer proibir tráfego de motos em trechos da BR-101

Cansados de presenciar acidentes fatais com motociclistas na 101, agentes da PRF (Polícia Rodoviária Federal) propõem que eles transitem somente nas marginais

Um projeto idealizado por dois policiais rodoviários federais pretende retirar motocicletas do tráfego da BR-101 entre Biguaçu e Palhoça, na Grande Florianópolis. Esses veículos poderão utilizar, caso o projeto seja aprovado, apenas as vias marginais.

A proposta tem o apoio da PRF (Polícia Rodoviária Federal), da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e da Arteris Litoral Sul, concessionária responsável pela BR-101.

“Estamos em fase de conversar com a sociedade. Queremos mostrar o projeto e não fazer uma imposição”, disse o chefe substituto do Núcleo de Comunicação da PRF Azevedo, um dos idealizadores do projeto.

“Santa Catarina é 1º e 2º colocado, no Brasil, em número de acidentes graves envolvendo motociclistas. É muita gente morrendo e sempre da mesma forma. É preciso sair da inércia para que se reduzam os acidentes e se pro-



mova a mobilidade urbana. Chegamos a um ponto em que não podemos deixar como está”, afirmou.

O agente também considerou que as vias marginais estão subaproveitadas. “Não há caminhões nas marginais e a chance de um motociclista parar embaixo de uma carreta é menor. Hoje, andar nos corredores, entre os carros, é quase um suicídio”, complementou.

Proteção de quem utiliza moto
Intitulado Mudança de hábito, o projeto visa mudar a triste realidade da rodovia federal em Santa Catarina e

proteger quem utiliza moto no Estado, seja para passeio, transporte rápido, ou trabalho.

“Queremos tirar os motociclistas da via principal em determinados horários, de segunda a segunda, e eles passariam a transitar, com mais segurança, na via marginal”, explicou Azevedo.

O projeto foi apresentado aos vereadores de São José, no último dia 24, durante uma roda de conversa no Plenário da Câmara sobre intervenções previstas na BR-101. Segundo Azevedo, quanto mais rápido o projeto for

implantado, mais vidas serão poupadas.

A implementação da medida, entretanto, não tem data definida. Primeiro, é preciso concluir a construção da terceira faixa de rolamento na BR-101 no trecho norte, obra iniciada em fevereiro e prevista para finalizar em novembro. Da mesma forma, serão necessárias algumas obras para trancar os cruzamentos.

JUSTIFICATIVA

A Grande Florianópolis, de acordo com o inspetor, tem a pior mobilidade urbana do Brasil e o trecho do km 200 ao 2011 (São José) tem o primeiro lugar em número de acidentes graves, seguido de perto pelo trecho entre o km 211 ao 2020 (Palhoça), que tem o segundo lugar em acidentes graves.

A medida é interessante para garantir maior fluidez nesse trecho já colapsado de tantos congestionamentos diários. Segundo a PRF, 70% dos acidentes tem o envolvimento de motocicletas.

Entretanto, para dar certo, a novidade irá demandar muita conscientização dos pilotos no respeito às regras, sinalização adequada e, acima de tudo, fiscalização.



Florianópolis e São José projetam ampliação da Beira-Mar Continental até à BR-101

As prefeituras de Florianópolis e de São José iniciaram mobilização para executar de forma conjunta a continuidade da Beira-Mar Continental, da Ponta do Leal, no Balneário do Estreito, na Capital, até quase no cemitério municipal da Serraria, na cidade vizinha, viabilizando novo acesso à BR-101.

Os prefeitos Gean Loureiro e Orvino Coelho de Ávila vão encaminhar às respectivas Câmaras de Vereadores

em regime de urgência solicitações para obtenções de financiamentos no valor total de R\$ 500 milhões. Do montante, R\$ 270 milhões seria a contrapartida de Florianópolis, e os outros R\$ 230 milhões, de São José. Estima-se que os recursos seriam liberados num prazo de oito a 10 meses.

Paralelo a isso, as duas prefeituras devem lançar ainda em agosto editais de licitações para contratações das empresas que ficarão responsáveis

pelas elaborações dos projetos nos limites de cada município, e das licenças ambientais.

A expectativa é a de que até junho de 2022 possam ser lançados novos editais de licitações. Desta vez, para contratações das empreiteiras que vão executar as obras dentro de dois anos. Ou seja, a ampliação da Beira-Mar Continental, propriamente dita, deve acontecer até o final das atuais gestões.

A OBRA

A continuidade da Beira-Mar Continental será similar ao trecho existente que corresponde à Avenida Cláudio Alvim Barbosa. Sendo assim, serão mais 8,3 quilômetros de via pública – 4,8 quilômetros pertencentes à Florianópolis, e 3,5 quilômetros em São José, com seis pistas (três em cada sentido), passeios (calçadas), ciclovias, áreas de lazer e bolsões de estacionamentos.

Governo oficializa compromisso com manutenção da ponte Hercílio Luz

O Governo de Santa Catarina oficializou o compromisso de conservação da Ponte Hercílio Luz. Após reabri-la ao tráfego e devolvê-la aos catarinenses, o Estado lançou, no último dia 23 de agosto, o edital de licitação para escolher a empresa que ficará responsável pela manutenção permanente da estrutura pelos próximos três anos.

“Desde que foi reintegrada ao cotidiano de Florianópolis, a ponte se consolidou como atração turística e se tornou uma alternativa importante para a mobilidade urbana. É dever do Estado preservar esse patrimônio histórico, artístico e arquitetônico, de forma permanente e preventiva”, avaliou o governador Carlos Moisés.

Entre os serviços previstos, estão vistoria e manutenção diárias, mensais e trimestrais, retoques na pintura, substituição de parafusos, substituição de defensas danificadas, colocação de novas tachas e delineadores de sinalização, colocação e

substituição de itens das redes de segurança, substituição de componentes do sistema de iluminação e outros reparos, também na manutenção da iluminação funcional.

“Uma estrutura como essa, uma ponte dessa envergadura, necessita de cuidado constante, manutenção, reparos, para que

nunca mais chegue ao ponto de ser interditada novamente. É uma iniciativa do Governo do Estado de Santa Catarina para garantir vida longa à Velha Senhora”, destacou o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira.

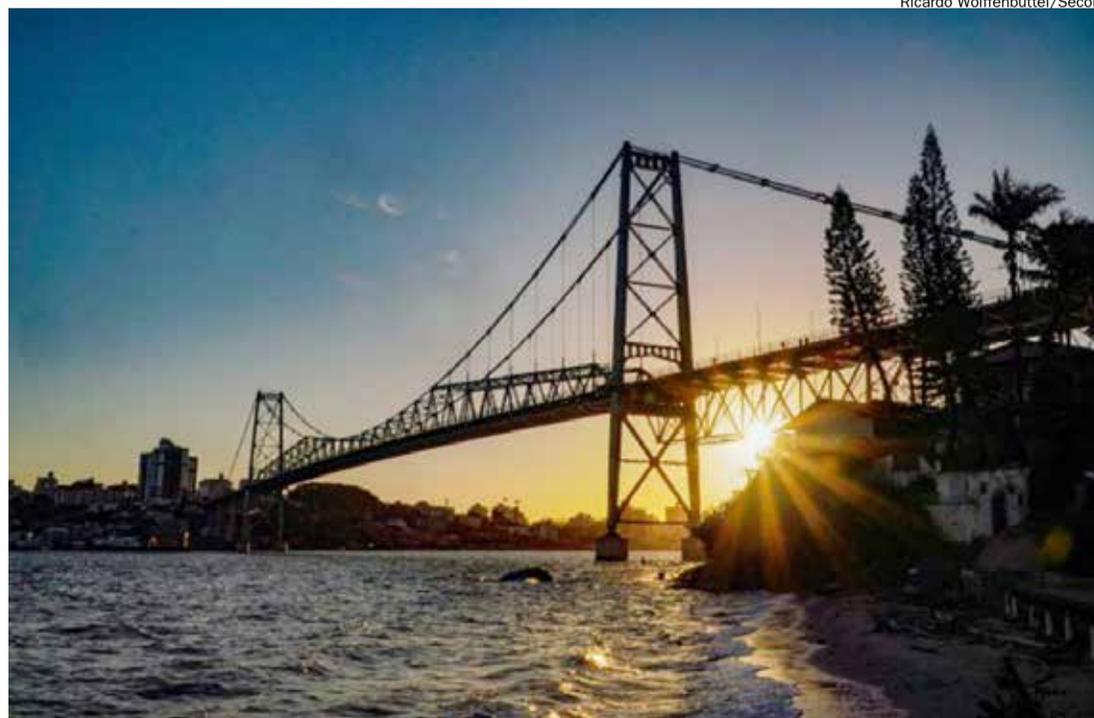
A previsão é investir cerca de R\$ 5 milhões neste primeiro

contrato, que terá duração de três anos e exigirá da empresa vencedora, além dos resultados, a presença constante de equipes especializadas, material de trabalho e relatórios mensais.

PRIMEIRA LIGAÇÃO COM O CONTINENTE

A construção do primei-

Ricardo Wolfenbüttel/Secom



ro elo entre a Ilha de Santa Catarina e o Continente foi um marco histórico para os catarinenses e para os brasileiros. A obra, que durou quatro anos, contou com material importado dos Estados Unidos e tecnologia de ponta. Tratava-se da maior ponte pênsil com sistemas de barras de olhal no mundo.

Fatores como o salitre (produto da ação corrosiva do mar), aumento da capacidade para além do planejado na inauguração e falta de manutenção culminaram na primeira interdição, em 1982 (houve reabertura parcial em 1988 e total em 1990), e na segunda, em 1992 (que durou até a reabertura em 2019).

Para que fosse devolvida à comunidade, a Hercílio Luz passou pela maior e mais complexa obra de recuperação da história de Santa Catarina. Na semana de sua reabertura, a Velha Senhora serviu de palco cultural e recebeu mais de 1 milhão de pessoas.



JUDICIÁRIO

Indenização do DPVAT por morte é divisível quando há pluralidade de beneficiários, decide Terceira Turma

A indenização do seguro DPVAT decorrente de morte em acidente automobilístico é eminentemente pecuniária e tem conteúdo divisível. Com esse entendimento, a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), por maioria, acolheu recurso especial da Seguradora Líder e determinou o pagamento apenas da cota da indenização relativa a uma beneficiária, a qual pleiteava o valor integral do seguro após o pai falecer em acidente.

Para o ministro Villas Bôas Cueva – cujo voto prevaleceu no colegiado –, a parcela que fica pendente de pagamento por inércia dos demais beneficiários não representa enriquecimento sem causa da seguradora, já que a entidade atua como gestora e não pode se apropriar do valor, que pertence ao fundo mutual, o qual tem destinação social específica.

“O valor oriundo do seguro obrigatório (DPVAT) não integra o patrimônio da vítima de acidente de trânsito quando se configurar o evento morte, mas passa diretamente para os beneficiários”, explicou o ministro.

No caso julgado, uma filha da vítima ajuizou ação de cobrança de indenização securitária, requerendo a indenização integral, no valor de R\$ 13.500.

O Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul manteve a sentença que condenou a seguradora a pagar o total da indenização apenas a essa filha, por entender que, havendo mais de um herdeiro, a legislação não exige que todos ajuízem a ação de cobrança.

PRINCÍPIO DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Em seu voto, o ministro Villas Bôas Cueva inicialmente explicou que o DPVAT – criado pela Lei 6.194/1974 – é seguro obrigatório de responsabilidade civil e concretiza o princípio da solidariedade social, pois, ainda que o prêmio não tenha sido pago, a seguradora não pode recusar o pagamento da indenização (Súmula 257).

De acordo com o magistrado, no caso de morte, o valor do seguro é um direito próprio dos beneficiários e, na hipótese dos autos, o artigo 792 do Código Civil de 2002 determina como beneficiários o cônjuge não separado judicialmente (50%) e o restante dos herdeiros (50%).

O ministro ressaltou que a solidariedade – situação em que, havendo mais de um credor, cada um tem direito ao total do crédito – não se presume, pois resulta da lei ou da vontade das partes (artigo 265 do Código Civil).

Segundo ele, não existe norma ou contrato instituindo a solidariedade entre os beneficiários do seguro obrigatório, de modo que, havendo mais de um herdeiro, cada um terá direito à sua cota.

NÃO HÁ SOLIDARIEDADE ENTRE BENEFICIÁRIOS DO DPVAT

Villas Bôas Cueva afirmou que a obrigação é indivisível pela razão determinante do negócio ou quando o parcelamento causar a perda de seu caráter social (artigo 258 do Código Civil). Porém, afirmou, o caráter social de uma obrigação, por si só, não a torna indivisível, assim como não há, no caso dos autos, indivisibilidade em razão do negócio, pois não houve contrato entre as partes.

O ministro também apontou jurisprudência do STJ segundo a qual não há solidariedade entre os beneficiários do DPVAT, nem indivisibilidade da obrigação, de forma que é admissível a divisão do pagamento da indenização (REsp 1.366.592).

“Portanto, conclui-se que a indenização decorrente do seguro DPVAT, de natureza eminentemente pecuniária, classifica-se como obrigação divisível, visto que pode ser fracionada sem haver a desnaturação de sua natureza física ou econômica”, finalizou o ministro.



Ministro Villas Bôas Cueva



Ministra Rosa Weber

Norma do Detran/DF que disciplina atividade de despachante invade competência da União

O Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) declarou a inconstitucionalidade da Instrução Normativa 34/2021 do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran/DF), que trata da atuação dos despachantes junto às autoridades e órgãos de trânsito. A decisão foi tomada na sessão virtual concluída em 2/8, em que o Plenário julgou procedente, por unanimidade, a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6749.

A ação foi ajuizada pelo procurador-geral da República, Augusto Aras, sob o argumento de que não cabe aos estados e ao Distrito Federal regulamentar a profissão de despachante. Aras questionou leis semelhantes editadas em alguns estados, alegando que essas iniciativas são de competência da União, por meio de lei complementar, uma vez que o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997) é omissivo em relação aos despachantes.

Segundo ele, não se trata de questão administrativa local, mas de regulamentação da profissão. A seu ver, a exigência de habilitação, definição de atribuições e penalidades, credenciamento e realização de concurso público para o exercício profissional invadem a esfera federal para legislar sobre direito do trabalho, de trânsito e transporte e condições para o exercício de profissão.

Exercício profissional

No julgamento, o Plenário seguiu o voto da relatora, ministra Rosa Weber, no sentido da competência privativa da União para legislar sobre exercícios profissionais. Segundo ela, a instrução normativa do Detran/DF estabelece um verdadeiro estatuto profissional dos despachantes. Ela impede, por exemplo, o exercício profissional de pessoas físicas, permitindo a habilitação apenas de empresas, e estabelece requisitos e condições para o exercício profissional, com deveres e impedimentos e definição de punições disciplinares e administrativas.

A ministra lembrou que, especificamente sobre a categoria dos despachantes, o STF já julgou inconstitucionais leis estaduais de São Paulo (ADI 4387) e do Rio Grande do Sul (ADI 5412), por entender caracterizada a usurpação da competência legislativa da União. Nos dois casos, foi destacada a necessidade de uma legislação uniforme em todo o território nacional, para preservar a isonomia entre os profissionais que atuam no setor.

Por fim, no caso da norma do Distrito Federal, a ministra Rosa Weber ressaltou que a Lei federal 10.602/2002 confere liberdade de atuação profissional muito mais ampla aos despachantes.

LEGISLATIVO



Comissão aprova projeto que exige código de segurança para validar CPF e CNH

A Comissão de Defesa do Consumidor da Câmara dos Deputados aprovou proposta que torna obrigatório o uso de um Código Verificador de Segurança (CVS) para validar o uso do Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) e da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

O CVS será similar àquele dos cartões de crédito, a fim de conferir segurança de redundância na utilização do CPF e da CNH. Sem o fornecimento do código, operações de qualquer natureza serão invalidadas, visando impedir fraudes.

O texto aprovado foi um substitutivo apresentado pelo relator, deputado Celso Russomanno (Republicanos-SP), ao Projeto de Lei 897/21. “Haverá implicações para a Receita Federal do Brasil e para o Conselho Nacional de Trânsito, e os prazos e as providências necessárias deverão ser regulamentados pelo Poder Executi-

vo”, explicou.

Conforme o texto aprovado, o CVS não constará grafado em documentos físicos ou digitais, sendo disponibilizado diretamente ao beneficiário, a quem caberá a guarda. A Receita Federal, o Banco Central e o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) ficarão encarregados de implantar o CVS.

“Os vazamentos de dados pessoais de milhões de brasileiros consistem em uma realidade deletéria e criminosa”, disse o autor da proposta, deputado Christino Aureo (PP-RJ). “A situação é tão grave que há verdadeiro pânico”, acrescentou.

TRAMITAÇÃO

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

Projeto obriga manutenção de cobradores de ônibus em Florianópolis

Diante do cenário de crise no setor de transporte coletivo de Florianópolis, agravado desde março do ano passado pela pandemia da Covid-19, o vereador Gilberto Pinheiro (Podemos), o Gemada, apresentou um projeto que torna obrigatória a presença de um cobrador nos ônibus.

Ele fala em interesse público e “manutenção da ordem social”. A exceção, de acordo com a proposta, seria apenas nas linhas diretas entre os terminais e as linhas executivas.

PL prevê perda da CNH para agressores de mulheres

O Projeto de Lei 2003/21 pretende instituir como requisito para a habilitação para conduzir veículo automotor não estar cumprindo pena relacionada a crime praticado com violência contra a mulher.

Em análise na Câmara dos Deputados, o texto também estabelece a inabilitação para dirigir veículo como punição para crime de trânsito praticado com violência ou grave ameaça contra mulher. Salvo se comprovada a participação do agressor em programa de educação contra violência.

Autor da proposta, o deputado José Guimarães (PT-CE) destaca que muitas mulheres são vítimas de agressões e preconceito no trânsito.

“As agressões são várias, passando por xingamentos e gestos obscenos. Além disso, acontece até a ocorrência de vias de fato com lesões corporais e mesmo perseguições e ameaças”, disse.

Segundo ele, muitas punições para esses crimes encontram previsão na legislação, como a injúria, a difamação, a ameaça e o dano, tipificados no Código Penal, bem como crimes e infrações administrativas constantes do Código

de Trânsito Brasileiro (CTB).

A intenção do parlamentar com o projeto que prevê a perda da CNH, é “apresentar mais um instrumento para reprimir e prevenir a violência ou grave ameaça cometidas contra mulheres”.

Exemplo da Argentina

Desde o mês de março, há novidades na Argentina para aqueles que tiram a Carteira de Habilitação. Além de preencher todos as exigências voltadas para as leis de trânsito, devem participar de um curso sobre igualdade de gênero. Além disso, precisam estudar outros assuntos importantes e que impactam diretamente no dia a dia no trânsito. Por exemplo: desigualdade entre homens e mulheres, machismo estrutural, misoginia, feminicídio e a presença da mulher no setor de transportes.

Tramitação

A proposta será analisada, em caráter conclusivo, pelas comissões de Defesa dos Direitos da Mulher; de Viação e Transportes. E, da mesma forma, pela Constituição e Justiça e de Cidadania. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)

PL busca permitir transporte de gás e galão de água em motos sem sidecar



de até treze quilogramas cada um. Do mesmo modo, até dois galões de água de até vinte litros cada, no máximo. Desde que instalados dispositivos específicos para o transporte deste tipo de carga.

POR QUE LIBERAR O TRANSPORTE DE GÁS E ÁGUA SEM O SIDECAR?

Para o deputado, os limites impostos para o transporte dessas cargas, praticamente inviabilizaram a utilização da motocicleta e da motoneta para o transporte de galões de água e gás de cozinha. Isso acontece especialmente nas situações em que esse transporte é imprescindível.

“Em locais de acesso difícil, como aglomerados urbanos localizados em morros ou com vielas mais estreitas, os veículos com sidecar não possuem condições de trafegar”, justifica.

Cartafina diz, em sua justificativa, que a proposta não pretende descuidar da segurança. Antes de tudo, o intuito é atender a demanda da população que mora em centros urbanos que não dispõem de estacionamentos adequados e exclusivos para os veículos. Assim como, em localidades onde as dimensões das vias de circulação são muito reduzidas. Por exemplo: áreas rurais ou em locais com subidas íngremes.

Permitir o transporte de botijões de gás de cozinha e galões de água mineral por meio de motocicleta ou motoneta, sem o auxílio de sidecar. Esse é o objetivo do PL 2467/21 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Franco Cartafina (PP/MG), a proposta pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), mais especificamente o capítulo que trata da condução de moto-frete. Conforme o projeto, o art.139-A passaria a prever essa liberação.

Além disso, disciplinaria o transporte regulamentando que o veículo poderia transportar, por vez, até dois botijões de gás de cozinha,

Detran/SP dá 15 dicas para uma pedalada mais segura

Proposta de guia de proteção, com dicas para uma pedalada segura, é reduzir ainda mais as fatalidades de trânsito no Estado envolvendo ciclistas. Entre os meses de junho de 2020 e junho de 2021, houve uma diminuição de 15,6%.

As bicicletas estão por todas as partes. O meio de transporte, mais sustentável e econômico, é utilizado como forma de locomoção para o trabalho, serviços de entrega, atividades físicas e passeios. Porém, é preciso estar atento para que as viagens terminem da melhor maneira possível.

De acordo com os novos dados do Infosiga SP, sistema do Governo do Estado gerenciado pelo programa Respeito à Vida e Detran/SP, a maior redução nas fatalidades de trânsito no Estado envolveu ciclistas comparando os meses de junho de 2020 e junho de 2021, com 32 casos (2020) e 27 (2021), menos 15,6%.

“Dicas para um transporte mais seguro de bicicletas são fundamentais para que tenhamos dados cada vez menores de acidentes envolvendo ciclistas no Estado. O respeito é essencial e deve ser mútuo entre os condutores, sempre com cautela e atenção às leis de trânsito”, destaca Neto Mascellani, diretor-presidente do Detran/SP.

Para garantir uma pedalada mais segura, o Detran/SP conversou com Willian Cruz, idealizador do projeto Vá de Bike (www.vadebike.org) que listou 15 dicas essenciais para pedalar com mais segurança nas ruas.

1 – Escolha bem sua rota

“O melhor caminho para a bicicleta raramente é o mesmo do carro ou do ônibus. Busque sempre ciclovias, trajetos calmos e desvie das subidas”

2 – Pedale sempre na mão correta

“Evite andar na contramão, pois você surpreende os motoristas e reduz muito o tempo de reação dos condutores. Pedalando no mesmo sentido, você diminui as chances de uma colisão e até mesmo o tamanho do impacto caso ela ocorra”

3 – Fique longe das portas

“Alguém pode abrir a porta de um carro por exemplo sem te ver e te jogar na frente de um outro veículo que esteja em movimento na rua. Por isso, passe longe delas!”

4 – Seja um veículo

“O ciclista deve andar na lateral da via, mas evite pedalar colado na calçada. Se os carros passarem na mesma faixa, estarão muito próximos e podem derrubar quem estiver na bike. E preciso ter um espaço de fuga para essas situações. Mas não segure o trânsito. Ao perceber que há uma fila de veículos atrás de você, dê passagem e depois continue”

5 – Proteja os pedestres

“A bicicleta é um veículo e deve circular nas vias. Ao usar a calçada, desça da bike. E quando se deparar com pessoas atravessando a rua, freie e pare, mesmo quando não houver semáforo”

6 – Não fure o sinal

“Não passe no sinal vermelho. Você põe em risco a si mesmo e aos pedestres”

7 – Iluminação é essencial

“Ter luzes na bicicleta é a garantia que os motoristas vão te ver à distância. Utilize luzes brancas na frente e vermelhas atrás (sempre piscando)”

8 – Equipamentos de segurança são aliados

“Capacete e luvas não são obrigatórios, mas te protegem em caso de queda. E os óculos impedem que o vento traga poeira para os seus olhos”

9 – Sinalize sempre

“Os motoristas precisam saber com antecipação o que você vai fazer. Por isso, faça sempre uma sinalização ao mudar de faixa ou fazer uma manobra que requer o movimento”

10 – Educação é fundamental

“Peça e dê passagem. Não deixe de agradecer. Um ciclista simpático e cordial é tratado melhor pelos motoristas”

11 – Dê preferência para ciclovias

“As ciclovias e ciclofaixas isolam as bicicletas dos demais veículos. Por isso, são mais seguras. Em locais que não possuem a estrutura, prefira utilizar vias com menos movimento”

12 – Fique fora do corredor de ônibus

“Ao andar de bicicleta em uma faixa exclusiva para ônibus, você interfere no trânsito pois em determinadas situações eles não podem ultrapassar”

13 – Saídas à direita

“Em saídas livres ou esquinas, tenha atenção redobrada: um motorista pode virar na sua frente. Analise os carros ao redor e sinalize se necessário”

14 – Antecipe os movimentos

“Avalie posicionamentos e sinalizações dos motoristas para antecipar o que eles farão e assim se prevenir de um movimento mais brusco no trânsito”

15 – Seja previsível

“Não faça ziguezagues, não entre em uma avenida sem olhar e sinalize sempre antes de desviar de um carro parado, mesmo que o motorista mais próximo esteja bem mais para trás” (As informações são da Assessoria de Comunicação – Detran/SP)



Quais as consequências de emprestar o veículo para condutor com CNH suspensa

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dirigir com a CNH suspensa é infração gravíssima, com multa de R\$ 880,41. Além disso, passível de recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado. Essa informação muitos já sabem. O que poucos têm conhecimento é que se um proprietário emprestar o seu veículo para um condutor com a CNH suspensa, ele também pode responder por essa atitude.

Consequências

De acordo com Eduardo Cadore, especialista em direito, gestão e psicologia do trânsito e instrutor de trânsito, o proprietário que emprestar seu veículo a condutor com o direito de dirigir suspenso responderá administrativamente pela infração de entregar a direção, se estiver junto no veículo, ou permitir, se não estiver no veículo.

“Além disso, pode responder pelo crime do artigo 310 do CTB. Este também refere-se a permitir, confiar ou entregar a direção a condutor com habilitação suspensa (dentre outras situações).”

O CTB considera crime de trânsito permitir, confiar ou entregar a direção de

veículo automotor a pessoa não habilitada. Ou que esteja com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso. A pena é de detenção, de seis meses a um ano, ou multa. “Vale lembrar que se este proprietário reincidir, dentro do período de 12 meses, nas infrações de entregar ou permitir que o condutor dirija com a CNH suspensa, ele poderá ter a CNH cassada”, explica Cadore.

Já o instrutor de trânsito Evandro Fuzinato, alerta para a previsão estabelecida pela legislação de trânsito.

“Conforme o CTB, o proprietário só poderá entregar o seu veículo para condutor regularmente habilitado”, aponta.

O melhor é não arriscar!

Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, dá um conselho aos proprietários de veículos. “Para que o trânsito funcione bem, dentro das normas e de forma segura, jamais permita que alguém com a CNH em situação irregular conduza o seu veículo. O tiro pode sair pela culatra”, alerta.

Como recuperar a CNH Suspensa

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

Médicos do tráfego alertam para o aumento dos sinistros devido ao uso do celular ao dirigir



Você sabia que quando um motorista digita uma mensagem de texto enquanto conduz um veículo à 80 km/h equivale a dirigir com os olhos vendados por um percurso de até 100 metros?

Essa é uma das conclusões da diretriz Riscos do uso do telefone celular na condução de veículos automotores, lançado neste mês de julho pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego – Abramet, que traz um panorama atualizado sobre a chamada Falha de Atenção ao Conduzir (FAC), qualificação técnica para o desvio da atenção do motorista que, entre outros fatores, inclui o uso do telefone.

De acordo com o levantamento, digitar uma mensagem de texto enquanto dirige desvia a atenção do motorista por um percurso das dimensões de um campo de futebol oficial.

“O ato de digitar uma mensagem de texto, faz com que o veículo seja conduzido por diversos metros sem o olhar atento do condutor que chega a ficar, em média, 4,5 segundos sem prestar atenção na via e, dependendo da velocidade, poderá percorrer até 100 metros absolutamente desatento, tempo e distâncias suficientes para atropelar pedestres, ciclistas e colidir com outros veículos”, esclarecem os especialistas.

A Diretriz

Desenvolvida com o objetivo de avaliar os riscos da condução veicular falando ou escrevendo ao celular para propor medidas que reduzam os sinistros de trânsito provocados pela utilização simultânea desses dispositivos, a diretriz destinada ao médico do tráfego compila dados e conclusões de estudos nacionais

e internacionais que interessam a toda a comunidade médica, ao poder público e à sociedade em geral.

Atualmente o Brasil acumula uma frota superior a 100 milhões de veículos e mais de 238,5 milhões de aparelhos de telefone celular ativos.

Flavio Emir Adura, diretor científico da Abramet, responsável por liderar o grupo de especialistas que estudou o assunto, reforça que os graves riscos da combinação de dirigir e usar celular ganharam relevância para as ações de preservação da vida no trânsito e acenderam um sinal de alerta na Abramet.

“Celular e direção não combinam de jeito nenhum e esses sinistros podem, e devem, ser evitados. É preciso maior conscientização do condutor sobre isso, ter clareza de que ao usar o telefone enquanto dirige está colocando sua vida e dos demais usuários do trânsito em alto risco”, opina.

Neste sentido, Antônio Meira Júnior, presidente da Abramet, enfatiza. “Estamos focados na produção científica, para atualizar procedimentos e fortalecer as ferramentas à disposição do médico especialista. Bem como, no compromisso de buscar evidências científicas que possam servir de base para o ordenamento legal brasileiro”.

Falha de atenção ao dirigir

Pesquisas mapeadas na diretriz apresentada pela entidade indicam que cerca de um terço dos motoristas dirigem distraídos, interagindo com os outros ocupantes do veículo, conversando no telefone celular ou enviando mensagens de texto, entre outros fatores de desatenção, sendo o telefone celular o

responsável por quase 50% das atividades que resultam em Falha de Atenção ao Conduzir.

Os condutores que mais se distraem ao volante usando o telefone celular são os com idades entre 20 a 29 anos (35%). Seguidos dos motoristas com 30 a 39 anos (22%) e, por fim, os com faixa etária entre 40 e 49 anos (15%).

As mulheres, em comparação com os homens, ao dirigirem distraídas são mais propensas a se envolver em sinistros de trânsito, também identificou a pesquisa.

Outros danos

O uso do celular ao volante provoca ainda distúrbios operacionais, com impacto sobre a mobilidade e o campo visual do motorista. Assim como psicológicos e cognitivos com impacto significativo sobre a condução veicular.

Motoristas distraídos pelas conversas telefônicas reagem de forma insegura. Além disso, reduzem a velocidade inesperadamente, têm dificuldade em manter o posicionamento na via e com tempo de reação para frenagem aumentado. Esses exemplos são citados pelos médicos do tráfego.

Eles explicam, ainda, que uma conversa no telefone celular mantém atividade mental direcionada à chamada mesmo após o término da ligação. Isso quer dizer que permanece o risco de sinistro de trânsito em média de três segundos após o envio de uma mensagem de texto.

Segundo o estudo, se o veículo estiver em velocidade média de 100km/h, percorrerá mais de 90 metros sob o efeito pós chamada.

Prerrogativas da Diretriz

A Abramet preparou uma diretriz que sinaliza medidas para que médicos, autoridades e sociedade geral adotem no intuito de reverter esse cenário. Além disso, estimular uma nova conduta por parte dos motoristas e motociclistas. Entre elas está a adoção de iniciativas educacionais combinadas com medidas de conscientização. Nesse sentido, o resultado esperado é o declínio do número de motoristas que enviam mensagens de texto.

O documento propõe medidas de incentivo à criação de novos aplicativos e configurações do smartphone. Por exemplo, o “Modo Driver”, semelhante à “Modo Avião”, tentando restringir o uso do telefone celular enquanto o veículo está em movimento. Também traz orientações aos condutores a bloquearem o uso do celular ao dirigir. São medidas simples e eficazes na redução da frequência de ligação e envio de mensagens.

De acordo com o levantamento, não há nada que se possa fazer para diminuir o efeito perturbador que uma simples conversa telefônica exerce sobre os efeitos perceptivos do motorista. Por isso, os especialistas afirmam que, nem mesmo os sistemas integrados de comunicação como viva-voz, bluetooth, microfones e alto-falantes, embora possibilitem aos motoristas manter as duas mãos no volante, não são substancialmente mais seguros. Uma vez que uso do celular na direção traz substancial risco ao desempenho seguro do condutor, independente do modo da sua utilização.



CARTAS

CONTORNO VIÁRIO

Essa história do Contorno Viário da Grande Florianópolis é uma tremenda brincadeira de mal gosto. Anos de atraso na contrapartida para a população, enquanto a concessionária só ganha em cima do contribuinte e ainda se sente no direito de aplicar diversos reajustes na tarifa. É um absurdo! Você passa pelas obras e vê um gato pingado de trabalhadores na ativa, um viaduto isolado no meio do nada e até mesmo o básico, que seriam as vias, eles ficam enrolando pra fazer.

Melquíades Valentim – São José/SC

AUDIÇÃO X VISÃO

Bem interessante a nota sobre o estudo que mostrou que as pessoas que estavam se concentrando em algo visual, diminuem a capacidade de resposta de seus nervos auditivos. Meu marido sempre pede silêncio quando precisa prestar mais atenção no trânsito e eu achava que era frescura. Mas agora vejo que ele tinha razão.

Caroline Ramos – Campo Grande/MS

PERTO DO FIM

Cheguei a me emocionar com o artigo do presidente Roberto Bentes. Finalmente, acredito que é possível estarmos mesmo chegando perto do fim desta pandemia maldita. Todavia, como bem observou, o terror das mortes no trânsito continua aí provocando dor para milhares de famílias e pouca gente parece se preocupar com isso.

Sheila Valverde – Brasília/DF

ETANOL

Espero que este centro de pesquisas de biocombustíveis da Volkswagen construído no Brasil ajude a população brasileira a ter acesso à combustíveis mais baratos, além de ecologicamente corretos. O preço dos combustíveis fósseis está um absurdo e eu não vejo outra saída a não ser criar alternativas de concorrência.

Mauro Chaves – São Paulo/SP

PROCON

Sinceramente, achei ridícula esta história do porco que caiu do caminhão na BR-101. Embora concorde com o Procon que a concessionária Arteris deva a ser a responsável por atender animais acidentados na via, no caso em questão, o porco estava sendo levado para o abate, pra que fazer todo esse auê, buscando recursos para cirurgia do animal? Façam-me um favor, tanta criança precisando, e o povo se mobilizando para gastar milhares de reais com um animal que já tinha destino determinado. Revoltante!

Mônica Alves – Biguaçu/SC

DISROMPER

Como sempre preciso em suas colocações, o Dr. José Roberto Dias chama a atenção para algo extremamente preocupante nas universidades brasileiras: elas não são disruptivas e com isso obrigam o Brasil a continuar na sua senda colonial. Estamos à deriva do desenvolvimento mundial e romper com isso é mais do que uma obrigação!

Jonatas Kunhen – Rio de Janeiro/RJ

CIRETRAN

A nova unidade do Ciretran no Floripa Airport ficou linda! Mas acho um absurdo a população ser obrigada a pagar estacionamento para poder usar os serviços do Detran. Da mesma forma que a unidade de São José, no Mundo Car Mais Shopping, não tem como acessar o órgão sem ter que gastar com o estacionamento.

Félix Paulino – Florianópolis/SC

GESTOR DE FROTA

Como sempre muito didático, o Dr. Dirceu tocou em um assunto muito importante: O verdadeiro líder tem a obrigação de zelar pela integridade física e mental do seu colaborador além de sua frota. Lamentavelmente, esta não é a realidade da maior parte das empresas e instituições, mas o importante é não desistirmos de tentar fazer diferente.

Juliano Gomes – Porto Alegre/RS

CONTROLE DE VELOCIDADE

O povo vive reclamando dos radares, mas a verdade é que no nosso Brasil, a única forma de tentar controlar os apressadinhos do volante é com multa. Aliás, na minha opinião, deveria até ter mais radares e, de preferência, aqueles que calculam a velocidade média, pois é fato que a maioria só reduz em cima do radar pra não levar a multa. Ainda assim, melhor do que nada.

Sérgio Coelho – Belém/PA

CÂNCER DE MAMA

Apesar de louvável a intenção da deputada Tereza Nelma, creio que a prevenção do câncer de mama deveria receber recursos de outras fontes, não das multas de trânsito. Se já não temos praticamente campanhas educativas em prevenção aos acidentes de trânsito, mesmo com os recursos do Funset, imagina se os parlamentares começarem a fatiar os recursos que deveriam servir para a educação no trânsito?

Arlete Zimmermann – Jaraguá do Sul/SC

CADEIRINHA

Muito esclarecedora a matéria sobre o momento ideal para a criança deixar de usar a cadeirinha ou o chamado assento de elevação. Muita gente fica dando palpite furado, levando em conta apenas a idade da criança, quando na verdade, a questão é puramente física: o uso do cinto em criança estará correto se passar diagonalmente pelo peito, sem tocar o pescoço ou o rosto da criança.

Simone Ramos – Campo Grande/MS

INCÊNDIO

Que transtorno esta tragédia ocorrida no Detran do Rio Grande do Sul. Ainda bem que as perdas foram apenas materiais. Meu desejo é apenas que os motoristas infratores que foram beneficiados com a perda dos documentos reflitam na colher de chá que estão recebendo do universo e mudem suas atitudes no trânsito.

Carlos Moisman – Curitiba/PR

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.



Mobilidade urbana: o que mudou com a pandemia?

Que o isolamento social causado pela pandemia transformou alguns dos hábitos de consumo, todo mundo já sabe: desde o aumento das compras online ao costume de cozinhar mais em casa. No entanto, com o retorno da vida normal – visto que o calendário de vacinação tem avançado em todo o país – alguns desses hábitos têm se provado duradouros, e não temporários, como era previsto.

Um deles está relacionado às preferências de mobilidade urbana. E não é difícil de compreender.

Os transportes públicos, justamente pela quantidade de pessoas e frequência de higiene, deixaram de ser tão relevantes na vida de muitos brasileiros. É o que mostra a pesquisa da Globo Insights: em 2019, 55% dos brasileiros utilizavam o ônibus no Brasil;

hoje, apenas 34% o usam ou pretendem usar quando já estiverem vacinados.

O estudo destaca ainda que, para o metrô, a queda foi ainda maior: de 19% para 13%.

Em linhas gerais, essa diferença – especialmente, no transporte público – aconteceu pelo home office. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostram que ao menos 10% da população brasileira entrou em regime de trabalho remoto na pandemia. E boa parte deve permanecer assim: os escritórios cederam o espaço físico e estão apostando em coworkings para reuniões pontuais.

COMO SERÁ A MOBILIDADE URBANA NO PÓS-PANDEMIA?

Ainda que o home office tenha levado uma parcela da população a diminuir o uso do transporte público, não é



verdade dizer que essas pessoas não se locomovem. Segundo estudo realizado pela DataZAP, 63% dos paulistas têm optado pela locomoção individual, ou seja, por meio de aplicativos de transporte.

Vale dizer que os usuários desses aplicativos também são trabalhadores. Pelo menos 50% das viagens em São Paulo, que já somam 44 milhões diariamente, são de casa para o

trabalho, e vice-versa. E quem usa o transporte individual não necessariamente tem alta renda; houve um aumento de 38% no número de usuários de baixa renda em Belo Horizonte, por exemplo – padrão que também segue semelhante na capital paulista.

Esse considerável crescimento veio ao encontro de inúmeros novos motoristas cadastrados nas principais

plataformas de transporte individual. Com a pandemia, parte deles perdeu o emprego formal e encontrou nesses aplicativos uma maneira de criar renda.

E o aumento de novos motoristas também fez subir, por consequência, o faturamento das locadoras: o aluguel de carros para Uber, por exemplo, ficou ainda mais comum na pandemia.

É importante lembrar também que, além do transporte por aplicativo e do público, cresceu também o uso de transportes sustentáveis. Nesse sentido, o aluguel de bicicletas por aplicativos ou mesmo a compra delas teve um aumento considerável na pandemia. Levantamento da Aliança Bike apurou que, entre 15 de junho e 15 de julho, o aumento nas vendas de bicicletas foi de 118%, se comparado ao mesmo período de 2020.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



Acessibilidade: sua cidade é de fato um espaço de todos?

Escrita durante o processo de redemocratização do país após o fim da Ditadura Militar, a Constituição de 1988 ficou conhecida com Constituição Cidadã. Nela, encontra-se a lei fundamental e suprema do Brasil, que determina os direitos e os deveres dos entes políticos e dos cidadãos do nosso país. Foi resultado de um amplo debate que se estendeu durante mais de um ano e simbolizou o início da Nova República.

Dentre os diversos direitos fundamentais assegurados pela nossa constituição está o Princípio Constitucional da Igualdade, expresso pelo artigo 5º, que diz:

“Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade”.

O inciso XV do mesmo artigo assegura a todos o direito de ir e vir, quando prevê “livre locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos

da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”.

Entretanto, apenas após 12 anos, através da LEI Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, o país estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Segundo essa lei, acessibilidade consiste em: “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida”.

É importante lembrar que a dificuldade não é só do cego ou do usuário de cadeiras de rodas. Existem pessoas com mobilidade reduzida e temporária, gerada por diversos fatores, tais como: idade, gravidez, deficiência

auditiva ou visual e acidentes, que levam as pessoas temporariamente ficarem com dificuldades de locomoção.

A Lei supracitada ainda atribui ao Poder Público, no seu artigo 24º, a responsabilidade de promover campanhas informativas e educativas dirigidas à população em geral, com a finalidade de conscientizá-la e sensibilizá-la quanto à acessibilidade e à integração social da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. O que não se encontra nessa Lei é de quem é a responsabilidade de conscientizar o Poder Público de tal necessidade...

Enfim, se nossa Constituição Cidadã foi escrita de fato para todos os cidadãos, não sei ao certo. O que sei é que se o inciso XV do artigo 5º garante “livre locomoção no território nacional em tempo de paz”, o termo “guerra no trânsito” me parece cada vez mais adequado.

* 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
Passos lentos**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Férias de Verão - Turistas e
Residentes exigem Respeito!**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Situação dos sinistros
de motos-delivery**

PÁGINA 7

RODRIGO V. DE SOUZA



**Acessibilidade: sua cidade é
de fato um espaço de todos?**

PÁGINA 15

Especialistas são contra CNH categoria S para motociclistas de cidades menores

Participantes de audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados realizada na semana passada, posicionaram-se contra o projeto de lei que cria uma categoria simplificada para a Carteira Nacional de Habilitação-CNH (PL 6367/19).

Ela atenderia condutores de motocicletas ou ciclomotores de até 250 cilindradas em cidades com menos de 100 mil habitantes.

A proposta em discussão estabelece a categoria S para condutores dessas cidades, desde que elas não estejam em regiões metropolitanas. O procedimento para a obtenção da carteira de motorista manteria exames de aptidão física e mental, de direção e de conhecimento da sinalização de trânsito, mas não teria provas sobre legislação e primeiros socorros e dispensaria também as aulas. A justificativa é que os altos custos dificultam a obtenção da CNH, assim como as provas escritas, que afastam os motoristas com baixa instrução.

Mas, na audiência pública, os debatedores afirmaram que a mudança pode trazer riscos à segurança do trânsito e ressaltaram que 90% das motos em circulação no país têm até 250 cilindradas.

Frederico Carneiro, diretor



do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), argumentou que, em 2019, 35% das mortes no trânsito foram de motociclistas, que também ocuparam parte significativa dos leitos hospitalares.

Segundo o diretor do Denatran, entre 2019 e 2021, aumentaram as infrações com motociclistas. Houve crescimento, por exemplo, de 18% para a falta de uso do capacete e de 116% para o transporte de menores de 7 anos.

“O motociclista requer uma atenção especial do Estado, do Poder Público, dos órgãos de trânsito. Então, um projeto que visa simplificar a obtenção da CNH para esse condutor, ou seja, que dispensa, por exemplo, até conteúdos de sinalização, a

prova escrita, vai claramente na contramão da segurança”, disse.

O deputado Gutemberg Reis (MDB-RJ), vice-presidente da Comissão de Viação e Transportes, demonstrou preocupação com o tráfego de motos nas estradas. “Excesso de velocidade, carretas, passa a ser muito mais perigoso. Eu acho que o campeão em transportes, na questão perigosa, está nas duas rodas”, afirmou.

Francisco Garonce, diretor do Observatório Nacional de Segurança Viária, salientou que, nos últimos dois anos, aumentou o número de condutores não habilitados nas ruas. Ele apontou como problemas graves o despreparo de muitos motoristas e o desrespeito aos motociclistas por

parte de condutores de outros tipos de veículos. Além disso, afirmou que é importante fortalecer o processo educativo.

A proposta em discussão na Câmara mantém o que está estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro: 5% do valor arrecadado com multas devem ser depositados no Funset.

Mas a representante do Serviço Social do Transporte (Sest Senat), Nicole Goulart, reclamou do contingenciamento dos recursos. Ela se declarou favorável ao projeto com modificações e acrescentou que a entidade pode ter papel importante para qualificar adequadamente os motociclistas.

O projeto em debate indica que parte dos recursos do Funset pode ser usada para custear as carteiras da categoria S para motoristas de baixa renda. Na audiência pública, Julyver Modesto, representante da Associação Nacional dos Detrans, lembrou que vários estados já têm programas para subsidiar a CNH para a população mais pobre.

A proposta, que tramita em caráter conclusivo, aguarda parecer na Comissão de Viação e Transportes. O texto também precisa da análise da Comissão de Constituição e Justiça. (As informações são da Agência Câmara de Notícias).