



www.monatran.org.br

UM O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
DEZEMBRO DE 2019
ANO 10 - Nº 120

**Justiça
determina volta
de radares
móveis nas
rodovias federais**

PÁGINAS 10

FLORIANÓPOLIS EM FESTA!



Após um longo período de espera, finalmente chegam juntos dois dos presentes mais esperados pela população, não só de Florianópolis mas de todo Estado de Santa Catarina.

A Ponte Hercílio Luz, nosso maior símbolo, agora restaurada, será entregue ao povo depois de três décadas interditada. Sua reinauguração acontecerá no dia 30 de dezembro.

Quis o destino que nesse mesmo ano também recebêssemos de presente um novo Aeroporto, sonhado há quase três décadas.

Obras que certamente trarão benefícios ao nosso caótico trânsito. (Páginas 8 e 9)

Obrigado Papai Noel!

Crianças serão as mais prejudicadas com o enfraquecimento das regras de trânsito

PÁGINA 16

Cancelada reunião sobre PL que prevê alterações no CTB

PÁGINA 6



RESPEITAR O TRÂNSITO É RESPEITAR A VIDA.



PROIBIDO MUDAR DE FAIXA DE TRÂNSITO

EDITORIAL

Será coincidência?

Dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), divulgados há poucos dias pelo jornal Bom Dia Brasil, apontam o aumento no número de acidentes em rodovias federais entre agosto e outubro desse ano.

Uma triste constatação por si só, mas o que chama ainda mais a atenção é o fato de que esse crescimento interrompe uma sequência de quatro anos de queda e, segundo a reportagem, coincide com a suspensão do uso de radares móveis

para fiscalização do excesso de velocidade, que foi determinada em 15 de agosto pelo Presidente da República, Jair Bolsonaro.

Segundo os dados da PRF, entre 16 de agosto e 31 de outubro, foram registrados 14.629 acidentes, uma alta de 7,2% sobre o mesmo período de 2018, ainda que as rodovias federais continuem sendo monitoradas por radares fixos.

A quantidade de mortos nesse período também aumentou. Segundo a referida reportagem, o número pas-

sou de 1.089 para 1.102, um aumento de 1,19%. Enquanto o volume de feridos também teve alta, de 7,1%, indo de 15.726, em 2018, para 16.843. Informações que chegam com um gosto amargo e que provocam ainda mais indignação quando analisadas as estatísticas que mostram que todos esses índices vinham caindo ano a ano desde

2014, nesse período.

Assim como diversos especialistas no assunto, acreditamos que o trânsito precisa ser tratado com mais cuidado. Como bem definiu Celso Mariano, diretor do Portal do Trânsito, num contexto onde a fiscalização é oficialmente demonizada e parte significativa dos usuários do trânsito quer mais é ter me-

nos restrições, as medidas implementadas ou, ainda que apenas propostas, podem ter sido percebidas como uma mensagem de liberdade geral. É temeroso simplesmente associar uma coisa à outra, mas é inegável que um assunto sensível como é o funcionamento do trânsito merecia ter tido maior cuidado na comunicação.

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
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.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



FALSIDADE IDEOLÓGICA

Um mecânico de 43 anos foi preso ao se vestir de mulher e tentar fazer uma prova prática do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) no lugar da mãe. O crime de falsidade ideológica aconteceu no dia 10 de dezembro no distrito de Nova Mutum Paraná (RO), a 106 quilômetros de Porto Velho. O homem identificado como Heitor Márcio Schiave, usava saia longa e estava maquiado no momento da prisão.

A Polícia Militar (PM) foi chamada e, quando chegou, o mecânico já estava dentro do carro fazendo a prova de baliza. Schiave foi preso na hora, enquadrado nos crimes de estelionato tentado e falsidade ideológica.

QUALIDADE DE VIDA

Pesquisa aponta que a mobilidade urbana precária afeta negativamente a qualidade de vida e o bem-estar e que são necessárias medidas para melhorar a malha urbana dos bairros para permitir aos moradores uma mobilidade urbana saudável.

Com pesquisas realizadas nas cidades de Brasília, Porto Alegre e Florianópolis e também na cidade inglesa de Oxford, o estudo aponta, por exemplo, a necessidade de se reduzirem os deslocamentos pela cidade e de se ampliarem atividades locais, de modo que a caminhada e o ciclismo prosperem.



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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

Respeito e dignidade

Uma pesquisa realizada pela Defensoria Pública da Bahia constatou que o transporte público é o serviço que mais desrespeita o idoso. Na ocasião, mais de 30% da população idosa participante relatou já ter sofrido algum tipo de constrangimento no transporte público, seja pela pouca quantidade de assentos reservados aos idosos, desrespeito por parte dos mais jovens que não cedem o local ou, até mesmo, os motoristas que, passam direto no ponto de ônibus, não assegurando o direito de ir e vir dos idosos.

Uma triste realidade que não é exclusividade daquele Estado. Lamentavelmente, com frequência, recebemos relatos de idosos desrespeitados ao utilizarem o serviço de transporte coletivo em várias regiões do país.

Do Distrito Federal, por exemplo, já recebemos várias denúncias de que o motorista não para porque sabe que o idoso não paga passagem ou, quando para, o usuário tem que ouvir piadinhas como 'Aí vem o 0800'. Também chegou ao nosso conhecimento um acontecimento surreal de um aposentado que contou ter puxado a cordinha para o ônibus parar e o motorista disse que só podia pedir para parar quem estava depois da catraca e tivesse pago a passagem. Completando que

o idoso deveria esperar alguém descer para ir junto. Vejam o tamanho do absurdo!

Em Florianópolis, a situação não é diferente. Não só com relação aos idosos, visto que o desrespeito é geral. O desconforto dos veículos é enorme. O espaço entre os bancos não é suficiente para as pernas de uma pessoa de estatura média. A largura das poltronas também não comporta uma pessoa. Faltam assentos especiais e os colaboradores das empresas são orientados a não se "envolverem" em discussões relacionadas ao mal uso dos lugares preferenciais para evitar desgaste.

Para completar, alguns motoristas acham que estão em uma pista de corrida e parecem se esquecer de que estão transportando pessoas, na sua maioria, frágeis. Mulheres grávidas, portadores de necessidades especiais, crianças e idosos precisam fazer uma verdadeira ginástica para se manterem sentados dentro dos veículos, tamanha agressividade da direção de alguns. Dias atrás, presenciei uma senhora ser projetada do seu assento, por conta de uma freada brusca. Vocês percebem a gravidade desta situação?! O mais revoltante é que a maioria faz vistas grossas.

Este incidente, inclusive, me fez lembrar das vezes que andei de ônibus na capital sul

-mato-grossense. Por lá, onde o transporte é integrado de fato, toda a frota possui ar condicionado e é 100% adaptada, os motoristas costumam ser bem mais gentis no volante e, qualquer freada mais forte ou curva mais puxada é prontamente repreendida pelos usuários que, geralmente, repetem a máxima regional: "o senhor não está carregando boi não!".

Creio que seja também por esta pro-atividade dos próprios usuários que o transporte coletivo em Campo Grande esteja tão à frente do sistema daqui. Aliás, cabe ressaltar que, por lá, estudantes (do berçário à pós-graduação) têm 100% de gratuidade para se deslocar para a instituição de ensino, desde 1992. Mais uma situação invejável!

Por fim, esperamos que o transporte coletivo de todo o Brasil aprenda a ser mais humano e seguro, em especial para os idosos. Afinal, não podemos lutar contra o tempo, mas sim contra o desrespeito. Envelhecer com dignidade é um direito garantido por Lei!

Lembrando ainda que os usuários que forem discriminados ao usar transporte público podem denunciar o problema na empresa responsável ou no Conselho de Direitos do Idoso de seu estado, sendo necessário anotar o número da linha, o horário e a data.

MUSTANG

Em meio a esse momento de crise que vive o setor, o Centro de Formação de Condutores (CFC) Padre Réus de Santa Maria, no Rio Grande do Sul (RS) acaba de lançar uma novidade que tem chamado a atenção: a oportunidade de dirigir um Mustang, com segurança. Segundo Frank Pierson, Diretor-Geral do CFC, a ideia é proporcionar ao aluno um momento inesquecível na direção de um modelo de luxo. Para tanto, bastará ser aluno ou ter utilizado algum serviço do CFC e, obviamente, já ser habilitado.

O modelo foi adesivado e já conta com o pedal do freio do lado do instrutor, que irá junto e o cliente ainda poderá levar um acompanhante. O início do serviço ainda depende do emplacamento do veículo, instalação de câmera e vinculação ao Detran. Todavia, a autoescola já conta com uma lista de possíveis interessados, extremamente, ansiosos pela experiência.



Portaria abre brecha para consumo de álcool em pontos de descanso de caminhoneiros em perímetro urbano

Em meio a uma ameaça de greve por parte dos caminhoneiros, o presidente Jair Bolsonaro assinou a Portaria 1343/19 do Ministério da Economia, que revoga a Portaria MTE nº 944, de 08 de julho de 2015 e estabelece as condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

Entre as normas estabelecidas, uma chama a atenção dos especialistas em segurança no trânsito, a Portaria abre uma brecha para o consumo de álcool nesses pontos, pois a decisão sobre onde se pode

vender ou não bebidas nos trechos urbanos das estradas federais volta a ficar à cargo dos municípios e do Distrito Federal (determinação da Lei 11.705/08).

A determinação anterior proibia explicitamente o comércio e consumo de bebidas alcoólicas em pontos de descanso na beira das rodovias.

De acordo com estatísticas divulgadas pelo Jornal Nacional, de janeiro a junho deste ano, a embriaguez ao volante já provocou cerca de 4,5 mil acidentes nas rodovias federais brasileiras. Para Eliane Pietsak, pedagoga especialista em trânsito, bebida e direção não combinam e isso deve estar muito claro para a po-



pulação.

“Qualquer pessoa pode entender que vai consumir bebida e poder dirigir. Lutamos muito para chegar até aqui e ainda assim não foi possível acabar com os acidentes devido ao consumo de álcool. Essa Portaria é um retrocesso. O trânsito é responsável por tirar centenas de vidas todos os anos: quantas mortes ainda precisam fazer parte das estatísticas?”, questiona.

A nova determinação gera ainda mais apreensão, pois chega junto com a informa-

ção que depois de quatro anos de queda, dados da Polícia Rodoviária Federal mostraram um crescimento no número de acidentes e mortes em rodovias federais entre agosto e outubro últimos, coincidindo com a suspensão da fiscalização por radares móveis nessas estradas, as chamadas BRs, determinada pelo governo em 15 de agosto.

“Não há como exigir atitudes responsáveis por parte da população se os gestores não demonstram isso em suas decisões”, conclui a especialista.

O governo negou que

esteja “permitindo venda de álcool para caminhoneiros e motoristas de ônibus”.

NOTA DO EDITOR:

Esperamos que tal iniciativa seja “apenas” um balão de ensaio do presidente para ver a reação da sociedade. Ainda que, no fundo, nos pareça um ato com o objetivo de transferir a responsabilidade para outro, acreditamos tratar-se de uma manobra perigosa e que pode custar muitas vidas no trânsito.

DNIT publica edital de chamamento para composição de JARI em todo o país

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) publicou, no último dia 5 de dezembro, o Edital de Chamamento Público para composição de Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI) em todo o território nacional. As juntas são órgãos colegiados componentes do Sistema Nacional de Trânsito, responsáveis pelo julgamento dos recursos apresentados pelos cidadãos que discordam das penalidades impostas por descumprimento às leis de trânsito.

Junto a cada órgão ou entidade de trânsito deve funcionar, pelo menos, uma JARI. As Juntas são formadas por, no mínimo, três integrantes: um servidor do órgão ou entidade que impôs a penalidade; um representante com conhecimento na área de trânsito com,

Trabalho voluntário permite que a sociedade participe do julgamento dos recursos apresentados contra as penalidades de trânsito



no mínimo, nível médio de escolaridade; e um representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito. As decisões são tomadas por maioria de votos entre os seus membros.

Os chamamentos para participar da JARI são realizados pelo órgão de trânsito responsável e você, cidadão, pode fazer parte dessa comissão.

Para ser voluntário é preciso ter, no mínimo, 18 anos, ter conhecimento na área de trânsito e possuir, no mínimo, o nível médio de escolaridade completo.

Tem o perfil e ficou interessado? Leia o Edital de Chamamento para maiores informações e se candidate. As inscrições estarão abertas até o dia 13/01/2020.

Placa Mercosul está em vigor no meu Estado? Quem precisa trocar?

A história das placas modelo Mercosul vem se arrastando há alguns anos, mas teve capítulos decisivos nesse ano de 2019. Atualmente, já são 10 estados que implantaram o novo modelo.

São eles: Rondônia, Paraíba, Piauí, Paraná, Rio Grande do Sul, Bahia, Rio Grande do Norte, Espírito Santo, Amazonas e Rio de Janeiro.

O cidadão que tem o veículo registrado nesses estados deve ficar atento às informações de quem precisa trocar a placa.

Veja abaixo quem deve mudar a placa:

- Obrigatória para primeiro emplacamento;
- Quando houver mudança de categoria;
- Para transferência de município ou estado;
- Em casos de furto, extravio, roubo ou dano da placa – ou ainda de forma involuntária, para quem deseja adquirir o novo modelo.

A mudança de um novo modelo de placas que integrasse os países que fazem parte do Acordo foi definida em 2014. No Brasil a implantação teve início no ano passado e hoje já são 10 estados brasileiros que possuem a nova placa.

De acordo com a nova norma, todas as placas deverão possuir código de barras bidimensionais dinâmico (Quick Response Code – QR Code) contendo números de série e acesso às informações do banco de dados do fabricante, especificados no Anexo I, com a finalidade de controlar a produção, logística, estampagem e instalação das PIV nos respectivos veículos, além da verificação da sua autenticidade.

Os estados brasileiros que ainda não adotaram o novo modelo de placa têm até o final de janeiro de 2020 para fazer a adesão.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

FELIZ 2020 - EXERÇA SEU SUPREMO PODER E SAIA DO CONGESTIONAMENTO

Um novo horizonte vai se abrindo para a retomada do desenvolvimento econômico. Sair do atoleiro em que foi colocada a Nação não é uma tarefa fácil.

Os tradicionais donos do poder não se conformam com a derrota que sofreram nas últimas eleições. Pior ainda quando se dão conta que tudo aconteceu sem golpes ou tramoias, do tipo que praticavam quando estavam encastelados no poder.

Colocados contra as cordas pela fraqueza das próprias pernas e pelo acúmulo de denúncias e condenações, apelaram ao jogo jurídico pagando defensores à peso de ouro, sem a obrigação de mostrar a origem

do dinheiro que sustenta suas defesas.

A sociedade que tudo percebe, teve um papel definitivo no embate que ganhou as ruas para exigir, desde o impeachment até a prisão em segunda instância e a desaprovação do financiamento público de campanhas.

Por tudo isso, o final desta segunda década do século XXI mostra a cidadania agigantada. A sua voz ganha as ruas e avenidas de todo País e em uníssono defende a Constituição e proclama que o verdadeiro poder supremo dela emana.

Hoje pode-se afirmar que os brasileiros têm consciência clara e precisa que o dinheiro que sobra nas mãos dos poderosos foi arrancado dos hospitais, das escolas, das casas populares, da segurança e do transporte público.

A crítica situação da mobilidade urbana espelha a depravação da política brasileira das últimas décadas. Algumas grandes empreiteiras de obras públicas, empresas de transporte e até montadoras, em conluio com políticos inescrupulosos, forçaram a prevalência de interesses escusos perante o indiscutível direito das pessoas de se fazerem transportar com qualidade, segurança e pontualidade.

Os exemplos são múltiplos, mas um deles é emblemático. Florianópolis, uma das mais belas capitais brasileiras, destino turístico dos mais requisitados, está à beira do caos urbano.

Suas ruas, estradas e poucas avenidas já não suportam o trânsito cotidiano. Pode-se afirmar que está prestes a entrar em uma UTI cardiológica pois suas artérias e vias não suportam mais o trânsito do dia a dia. Imagine, leitor, o que poderá acontecer no pico da temporada prestes a começar.

Este quadro se agrava ainda mais quando se considera que sem carro o visitante

estará perdido. O transporte público local é monopolizado por poucas empresas e, acredite se puder, apesar da Ilha ser banhada em grande parte por um mar de águas calmas, não possui transporte público marítimo.

Outras alternativas de transporte estão fora de cogitação. O turista que depender do ônibus para se deslocar se frustrará com um sistema anacrônico de baldeação que pouco tem a ver com a moderna integração tão comum em algumas cidades brasileiras e no exterior.

O monotrilho que encurta viagens e dá maior segurança e comodidade está fora do radar político, pois a velha forma de governar só se interessa por aquilo que dá resultados imediatos. Administradores públicos com mentalidade do século XX só se interessam em executar obras em que o seu nome apareça e se eternize em uma placa inaugural.

A forma do turista superar esses obstáculos é alugar um carro e ajudar a congestionar e poluir ainda mais as já entupidas vias da cidade. Ou, então, planejar bem a viagem para ficar em uma única praia e desta só sair na hora de retornar para casa. Assim agindo preservará suas próprias artérias...

Lembre-se em outubro próximo de exercer seu supremo poder e votar de forma a sair de *todo tipo* de congestionamento. Feliz Festas!!!

* 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.



Beira Mar Norte antes do início da temporada.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 234. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

São José adere à Rede Integrada de Transporte Coletivo Metropolitano da Grande Florianópolis

A Câmara de Vereadores de São José aprovou, na sessão do último dia 9 de dezembro, o Projeto de Lei (PL) que permite ao município integrar a rede do transporte coletivo metropolitano da Grande Florianópolis. Falta somente Palhoça decidir se vai aderir ao novo modelo.

“São José aprovou o projeto e ainda deu contribuições importantes. Um exemplo é a emenda que exige que a integração aconteça até 2021. Todos temos pressa para resolver esse problema, e a emenda vem reforçar e garantir que o processo não se prolongue ainda mais”, afirmou o superintendente da Suderf, Matheus Hoffmann.

O sistema de ônibus em São José atende 80 mil passageiros por dia, sendo que 14% das viagens ocorrem nas linhas municipais de São José e 85% das viagens nas intermunicipais. A rede metropolitana vai reforçar serviços municipais, facilitar acesso à região de Kobrasol/Campinas, rever itinerários – melhorar atendimento populacional e fazer a integração temporal no centro e os bairros.

Além de São José, outros municípios já aprovaram fazer parte do novo sistema de transporte metropolitano. São eles: Antônio Carlos, Águas Mornas, Biguaçu, Florianópolis, Governador Celso Ramos, Santo Amaro da Imperatriz e São Pedro de Alcântara.



Ricardo Wolffebüttel / Secom

Aprovação em Palhoça

A Câmara de Vereadores de Palhoça ainda precisa votar o PL que passa a competência das linhas municipais para a Suderf. Uma das discussões envolve a inclusão de Palhoça na Rede Integrada somente após a construção de corredores exclusivos de ônibus. Segundo Hoffmann, é preciso esclarecer que a integração não depende dos corredores. Eles estão previstos no Plano de Mobilidade Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus), mas a implantação ocorrerá em outra etapa, já que o projeto depende de novas parcerias e contrapartida do Governo Federal por incluir trajetos em rodovias federais, como a BR-101 e a BR-282.

“Também trabalhamos para conse-

guir os corredores exclusivos. Agora, vamos fazer a integração do transporte, que é vantajosa para os usuários, acaba com concorrência entre linhas municipais e intermunicipais e evita que ônibus entrem desnecessariamente na Ilha. Só com isso, já há um ganho expressivo nos serviços”, salienta o superintendente.

Quem ganha é o usuário

Uma das maiores demandas do transporte coletivo na Grande Florianópolis é pela diminuição do tempo de deslocamento entre origem e destino. O projeto pretende atender esse anseio da população fazendo a reorganização das linhas, itinerários mais curtos, oferecendo tarifas justas e mais frequência de ônibus.

O usuário, por exemplo, que hoje utiliza a linha de Biguaçu para Palhoça,

leva em média 53 minutos para chegar ao destino. Se precisar desembarcar no Bairro Kobrasol, em São José, ele tem três alternativas: descer na BR-101 e caminhar 1 quilômetro até o bairro, pegar outra linha de ônibus de Barreiros ao Kobrasol ou ir até o Ticen (Terminal de Integração do Centro), em Florianópolis, e pegar outro ônibus direto ao Kobrasol. Em todos casos o passageiro paga duas passagens do sistema intermunicipal.

Com a Rede Integrada o usuário pegará a linha Terminal Biguaçu-Kobrasol e irá direto ao destino, pagando apenas uma passagem. E o tempo de deslocamento será bem menor, em torno de 25 minutos.

Além da distância e do tempo menor, a Rede Integrada terá um único cartão de transporte, novos terminais de ônibus e contará com um modelo de gestão compartilhada entre as prefeituras dos municípios participantes e o Governo do Estado, através da Suderf.

O sistema metropolitano foi baseado no estudo realizado pela equipe do Observatório de Mobilidade Urbana da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), juntamente com a equipe técnica da Suderf e com o apoio do Comitê de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Coderf), que compreende a participação de todos os nove municípios da região.

Cancelada reunião sobre PL que prevê alterações no CTB

Foi cancelada a reunião deliberativa ordinária que estava convocada para o último dia 17 de dezembro, para discussão e votação do Parecer do Relator do PL 3267/19, que propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro.

Na nova versão do substitutivo entregue no último dia 13 de dezembro, o relator deputado federal Juscelino Filho (DEM-MA) confirmou a rejeição das principais – e polêmicas – propostas do governo de alteração do Código de Trânsito Brasileiro.

À colunista Andréa Sadi, do G1, o parlamentar disse ter falado com Bolsonaro, que defendeu e justificou as sugestões do governo. O relator ponderou que as propostas foram amplamente debatidas na Câmara e, segundo o deputado, o

Deputado federal
Juscelino Filho



“clima na comissão era difícil” e não seria possível acatar parte das medidas.

Novo substitutivo

Dentre os pontos polêmicos do primeiro substitutivo do PL 3267/19, pouca coisa mudou. O relator continua propondo alterações mais rigorosas quanto ao transporte incorreto de crianças, mantém a proibição do tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores

pelo corredor, com exceções de quando o trânsito estiver parado e também mantém a proposta amplia para 10 anos o prazo para renovação de condutores de até 40 anos de idade, com exceção dos motoristas profissionais das categorias C, D e E, mantendo o prazo de 5 anos para os condutores de 40 a 70 anos e de 3 anos para condutores com idade superior a 70 anos.

Além disso, o novo substitutivo continua prevendo uma escala com três limites pontuação, para que a CNH seja suspensa: com 20 pontos, se o condutor tiver duas ou mais infrações gravíssimas; com 30 pontos, se tiver apenas uma infração gravíssima; ou 40 pontos, se não constar entre as suas infrações nenhuma infração gravíssima.

O exame toxicológico, por outro lado, volta a ser exigido na metade da vigência do documento de habilitação. O texto prevê novo exame no prazo de dois anos e seis meses, contado da data de obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

O novo substitutivo prevê a criação do Programa CNH Social, destinado a custear a obtenção de documento de

habilitação ou para mudança de categoria para membro de família com renda mensal bruta total de até dois salários mínimos ou renda per capita inferior a meio salário mínimo.

O presidente Jair Bolsonaro disse no dia 16 que vetará as mudanças propostas pelo relator, caso sejam aprovadas. Ao mesmo tempo, o Presidente lembrou que os parlamentares poderão derrubar um eventual veto.

De acordo com a Agência Câmara, a comissão especial da Câmara dos Deputados que discute mudanças no Código de Trânsito Brasileiro cancelou a votação do parecer do relator, deputado Juscelino Filho (DEM-MA), prevista para o dia 17.

A comissão ainda não remarcou a votação da proposta.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Veículos crescem, rodovias e ruas conservam espaço.

Cidades crescem com puxadinhos daqui puxadinhos dali, sem planejamento para um crescimento futuro.

O desenvolvimento automotivo exige mudança radical no plano urbanístico, no entanto, nenhuma cidade foi preparada para receber essa novidade. Não é só a introdução da tecnologia nos veículos, as montadoras incrementaram o dimensionamento de caminhões, carretas, ônibus no sentido longitudinal, vertical e transversal, passando o veículo a ocupar quase todo o espaço onde circula. O peso logicamente acompanhou o maior dimensionamento. Passou a ter grande possibilidade de veículos se tocarem na via o que ocasionará certamente saída da pista, tombamento e a violência no trânsito estará configurada. Esses veículos na área urbana tornam-se monstruosos em função das vias não terem sido preparadas. Lembro que alguns são biarticulados, as vezes tri articulados e as manobras à direita ou esquerda levam à possibilidade de acidente. Para essa manobra há necessidade de abrir bem o espaço para não se ter o desconforto de ter o reboque passando sobre a calçada, se chocando

contra o poste, atropelando um pedestre ou abalroando um veículo, ciclista ou alguém que transita naquele espaço. Entram aí irregularidades do piso, lombadas, buracos. Quantos acidentes já foram registrados nas rodovias, nas áreas urbanas e quantos mais acontecerão?

Poucas são as cidades planejadas que podem receber esse tipo de veículo.

Nas áreas urbanas há grande possibilidade de acidentes de veículos contra veículos e contra pedestres. O motorista com CNH categoria E tem que estar bem treinado para o trajeto que vai percorrer e ainda recebendo educação continuada.

Temos observado que algumas empresas ainda submetem esse motorista a dupla jornada e dupla função (motorista/cobrador) o que torna o profissional desconcentrado para o exercício de uma direção segura. A distração, preocupação com o cobrar, dar troco, estar atento ao sobe e desce do veículo, as portas desse veículo articulado, o trânsito que não anda, pedestres que circulam ao redor, outros veículos que se interpõe no seu trajeto, tudo é motivo para chegar a exaustão física e mental.

O estresse físico, mental e social estará presente concorrendo para a direção insegura e consequentemente predispondo ao acidente.

Áreas urbanas, rodovias não estão preparadas para receber tais veículos assim como motoristas não estão preparados para assumirem esse tipo de trabalho.

Precisamos transportar mais gente, precisamos transportar mais carga, precisamos preparar nossas vias, precisamos ir e vir de maneira segura. A mobilidade humana precisa realmente ser mais confortável, menos exaustiva, não desgastante, mais rápida, com menos custo e bem mais segura.

O surgimento de um transporte em via férrea será o redutor dos nossos acidentes, teremos um transporte mais seguro, menos poluente, mais confortável, mais rápido, mais barato, transportando mais gente, mais carga e levando a maior desenvolvimento do país.

Não podemos entender como um motorista de um coletivo, onde múltiplos fatores de risco estão presentes, submetendo o condutor até a doenças profissionais, tenha que multiplicar sua atividade passando a cobrar, dar troco e se estressar cada vez mais além do que a atividade principal lhe impõe.



* 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.

**Aplicativo
Eu Rodo Seguro
alerta que já
salva vidas**

Menos de três meses do seu lançamento, cerca de 09 mil pessoas já baixaram o App Eu Rodo Seguro e muitos motoristas já usam o aplicativo para realizar suas viagens com mais segurança. Mais do que números, a opinião dos usuários tem sido extremamente positiva em poder contar com uma ferramenta que alerta a proximidade de trechos de alta periculosidade nas rodovias federais.

O aplicativo, desenvolvido em parceria com a Polícia Rodoviária

Federal, foi lançado em setembro durante Safety Talks, em Curitiba, promovido pelo Programa Volvo de Segurança, evento que reuniu cerca de 100 convidados na fábrica da Volvo – dentro do programa de comemoração dos 40 anos da Volvo no Brasil.

O App Eu Rodo Seguro emite alertas sonoros 500 metros antes do motorista entrar em trechos com maior risco de acidentes nas rodovias federais brasileiras. É uma ferramenta que ajuda o motorista a adotar a direção pre-

ventiva para chegar ao destino em segurança, uma vez que o sinal de alerta é um aviso para que redobre a atenção nos trechos de maior periculosidade.

A recomendação aos motoristas usuários do “Eu Rodo Seguro” é acessar o aplicativo antes de sair de viagem, indicando a origem e destino e clicar na lupa para traçar a rota. A partir daí, durante todo o trajeto, nas rodovias federais, o aplicativo irá emitir alertas sonoros para indicar os trechos de perigo.

Ponte HERCÍLIO LUZ passa em teste de carga com 960 toneladas

Após quase três décadas, estrutura já pode voltar a receber o tráfego de veículos; teste incluiu 48 caminhões com carga de areia e argila

A ponte Hercílio Luz está quase pronta para ser reaberta à população. Na noite deste 18 de dezembro e madrugada do dia 19, um teste de carga demonstrou que a estrutura já pode voltar a receber o tráfego de veículos, após quase três décadas.

No teste, 48 caminhões, com 20 toneladas cada, foram enfileirados em cima da ponte. Os veículos carregavam areia e argila. Foram 960 toneladas de peso ao mesmo tempo, o que representa aproximadamente 80% da carga máxima projetada. A Velha Senhora passou na avaliação.

O teste começou ainda

no fim da tarde do dia 18 e seguiu durante a madrugada, sendo finalizado por volta de 2h30. Primeiro foram colocados 12 caminhões na ponte, depois mais 20, chegando ao total de 48.

Nos próximos dias serão feitos os retoques finais. A reabertura está marcada para 30 de dezembro. Estão previstos o término da instalação dos guarda-corpos, a sinalização viária e a iluminação funcional.

O secretário-adjunto de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira, destacou que o teste de carga é uma etapa fundamental da reabertura e que os trabalhos devem pros-



Ricardo Wolffenbuttel/Secom/ND

seguir até março, quando se encerra o contrato com a empresa portuguesa Teixeira Duarte.

“A intenção desse teste de hoje é certificar a segurança da ponte para que a gente possa liberá-la em 30 de dezembro. Após essa

certificação, faremos a complementação dos serviços de engenharia, inclusive com a iluminação cênica. A partir daí, será planejada a ocupação do seu entorno, de modo a trazer desenvolvimento para toda a região”, explica Vieira.

SOBRE O VIVA A PONTE

Para a reabertura da ponte, estão programadas diversas atividades entre os dias 30 de dezembro e 5 de janeiro, por meio do projeto Viva a Ponte. Serão atrações artísticas, folclóricas e gastronômicas.

Reinauguração terá travessia de carros antigos

O dia 30 de dezembro marcará a reinauguração da ponte Hercílio Luz, em Florianópolis (SC). Para comemorar a data, 172 veí-

culos antigos serão os primeiros a cruzar a passagem, conhecida como o cartão-postal da capital catarinense.

Ari da Cunha Saraiva / Acervo pessoal



Entre os modelos inscritos estão relíquias como Opala, Maverick, Kombi, Fiat 147, Corcel, Jeep e Dodge. O governador de Santa Catarina, Carlos Moisés da Silva, um dos idealizadores da iniciativa, também participará a bordo de um Fusca.

Dono do segundo carro mais antigo do desfile, Ari da Cunha Saraiva, 66 anos, conta os dias para o grande momento:

“É uma coisa muito boa poder participar desse evento. O carro foi todo recuperado, restaurado e cuidado. Vai ser histórico.”

O aposentado possui um Ford Modelo A, verde claro, de 1929. O carro foi lançado três anos

após a inauguração da ponte, em 1926. O veículo mais antigo inscrito é uma Jardineira da Auto Viação Catarinense, fabricada em 1928, nos Estados Unidos.

Apesar de o lançamento contar com carros antigos, a prefeitura planeja liberar o tráfego de veículos particulares apenas no segundo semestre de 2020. Até lá, somente pedestres, ciclistas e linhas do transporte coletivo poderão fazer o trajeto.

Fechada desde 1991, a ponte já foi um dos principais acessos que ligava a ilha ao continente. Desde então, a estrutura passou por diversas manutenções e reformas.

Quem vai passar primeiro pela Ponte Hercílio Luz após sua liberação

Agora é oficial: pedestres e ciclistas terão prioridade para transitar sobre a reformada Ponte Hercílio Luz, a partir de 30 de dezembro. O cronograma de ocupação da nova estrutura foi anunciado no último dia 13 de dezembro, pelo secretário de Transportes e Mobilidade, Michel Mittmann, em coletiva de imprensa que teve as participações do prefeito Gean Loureiro e do secretário municipal de Infraestrutura, Valter Gallina.

De acordo com Mittmann, a operação Ponte Hercílio Luz (cronograma) foi montada após dois anos de planejamento e obras no sistema viário do entorno, que ainda estão em andamento e deverão ser concluídas nos próximos dias.

O secretário também ressaltou a intenção de utilizar a nova estrutura como uma forma de aculturar a população. “A gente é muito individualista. Está na hora de reverter esse pensamento e vamos usar a ponte para isso”, afirmou.

De acordo com o cronograma, os pedestres e ciclistas terão exclusividade na Ponte

Hercílio Luz, de 30 de dezembro a 13 de janeiro. Na primeira semana (30 de dezembro a 5 de janeiro), esse trânsito será limitado devido aos eventos de reabertura que estão sendo programados pelo governo do Estado. A partir do dia 13 de janeiro, o trânsito de pedestres e ciclistas será feito pelas passarelas e será exclusivo apenas aos finais de semana, a partir das 14h.

Já o transporte coletivo começa a utilizar a Ponte Hercílio Luz em fase de testes operacionais a partir de 13 de janeiro com uma linha de ônibus convencional municipal (Linha 630 – Corredor Continente – Ida). Se tudo ocorrer de forma positiva, demais linhas serão colocadas em operação a partir de fevereiro. “O processo de implantação precisa ser gradativo”, salientou Mittmann.

Uma novidade do transporte coletivo relacionada com a Ponte Hercílio Luz será a criação de uma linha circular que levará passageiros até a cabeceira da estrutura. A intenção da prefeitura é estabelecer a gratuidade da tarifa



para incentivar as pessoas a frequentar a nova estrutura e o entorno. Inicialmente, a linha terá um itinerário restrito à área central, mas poderá passar pela ponte em direção ao continente a partir de 5 de janeiro, se não houver nenhuma problema com a operação inicial. “Toda a programação depende do sucesso da etapa anterior. É um trabalho de controle, fiscalização, ajustes e obras”, emendou Mittmann.

Já os ônibus do transporte intermunicipal deverão ter acesso a nova estrutura apenas em 2 de março, com 35 linhas inicialmente. Novas linhas intermunicipais deverão ser incorporadas a partir de 6 de

março. “Até o dia 2 de março estimamos que o transporte coletivo possa transportar diariamente pela Ponte Hercílio Luz 72 mil pessoas, o que representa um fluxo de 30% dos passageiros que passam pelas duas pontes atualmente (220 mil pessoas)”, estipula.

Os ônibus de turismo estão programados para acessarem a nova ponte a partir de 13 de janeiro em fase testes, enquanto a liberação de veículos do transporte escolar está prevista para ocorrer a partir de 17 de fevereiro. Os táxis também poderão acessar a nova estrutura a partir de 3 de fevereiro, dependendo dos resultados do teste operacional que será feito

a partir de 13 de janeiro com as linhas de ônibus convencional municipal. Os veículos de carga também terão espaço na ponte, a partir de 16 de março.

Carros oficiais como ambulâncias, veículos policiais e do Corpo de Bombeiros terão autorização para trafegar na ponte a partir de 5 de janeiro, enquanto a reabertura para carros particulares estará em avaliação para liberação a partir do segundo semestre. A intenção da Prefeitura de Florianópolis é autorizar apenas veículos particulares com três ou mais ocupantes e ainda estuda uma forma de controle de número de passageiros para liberar o acesso.

Policiamento e 13 câmeras irão monitorar a Ponte HL

Policiamento e instalação de 13 câmeras são ações previstas para a Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, que será reaberta ao público (e não ao tráfego de veículos) no dia 30 de dezembro. Outras medidas foram debatidas no dia 26 de novembro, entre representantes da Secretaria de Estado da Segurança Pública, da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar.

As ações de segurança são para a reabertura da estrutura e para uma série de eventos artísticos e culturais do projeto Viva a Ponte, que vão até o dia 5 de janeiro. Por isso, irão envolver PM, Bombeiros Militar, Polícia Civil e Instituto Geral de Perícias (IGP), com serviços para atender a moradores e turistas que passarem pelo local e arredores.

Uma nova reunião ficou marcada para esse mês de dezembro, envolvendo agentes de segurança pública

do estado, Casa Militar, Secretaria da Infraestrutura, Prefeitura de Florianópolis e Guarda Municipal.

VIVA A PONTE

Viva a Ponte é um projeto com atrações artísticas, folclóricas e gas-

tronômicas do complexo da Hercílio Luz. Ele envolve ações integradas da Secretaria de Estado da Infraestrutura, Fundação Catarinense de Cultura, Fundação Catarinense de Esporte, Santur, Casa Civil, Secretaria Executiva da Casa Militar, Secretaria Exe-

cutiva de Comunicação, Defesa Civil e Secretaria de Estado da Segurança Pública.

No site www.sc.gov.br/vivaaponte, é possível ter mais detalhes do projeto, além de acesso aos editais, que vão garantir as atrações do projeto, como desfile de carros antigos, esportes de aventura, food trucks e agenda cultural.

O portal ainda traz a linha do tempo sobre os fatos que cercam a primeira ligação entre a Ilha de Santa Catarina e o continente, os detalhes da maior obra de recuperação da história do estado, um teste de conhecimento sobre a estrutura, além de reunir notícias sobre a Ponte Hercílio Luz, símbolo de Santa Catarina.

Inaugurada há 93 anos, é a maior ponte pênsil do Brasil e também a mais longa ponte pênsil com sistema de barras de olhal do mundo.



Ricardo Wolfenbüttel / Secom



Justiça determina volta de radares móveis nas rodovias federais

A Justiça Federal de Brasília derrubou determinação do presidente Jair Bolsonaro que suspendia o uso de equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). De acordo com a decisão do Juiz Marcelo Monteiro, da 1ª Vara da Seção Judiciária do Distrito Federal, a determinação é ilegal e a PRF deve restabelecer o uso de radares móveis em rodovias de

direitos à vida, saúde e segurança no trânsito”. Ainda conforme o despacho do Juiz, a ausência de fiscalização pode elevar o número de acidentes e a PRF tem 72 horas para voltar a usar a fiscalização móvel. Ele fixou multa de R\$ 50 mil por dia de descumprimento.

A decisão é temporária e suspende o despacho do Presidente publicado em agosto. À época, o Governo justificou que a decisão ocorria para evitar o desvirtuamento do caráter pedagógico e a utilização meramente arrecadatória dos instrumentos e equipamentos medidores de velocidade. Para o Magistrado, esse ato foi tomado sem embasamento técnico e que a abstenção estatal de fiscalizar as rodovias “caracteriza proteção deficiente dos



Divulgação PRF.

direitos à vida, saúde e segurança no trânsito”.

Para Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal do Trânsito, a medida do Presidente foi temerosa.

“A intenção de rever os critérios que nortearam a instalação dos atuais radares, é válida, compreensível e justificável. Mas ela deveria ser feita mantendo os equipamentos em funcionamento, até que uma possível realocação, incremento ou diminuição de radares aconteça. Os condutores tendem a ouvir isso como uma liberação dos limites de velocidade. E os perigos do excesso de velocidade estão aí, como um dos mais importantes fatores contribuintes de acidentes, independente de nossos mandos e desmandos no

setor. O efeito pode ser, literalmente, desastroso”, justifica.

Alta no número de acidentes Dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), divulgados em novembro, apontaram aumento no número de acidentes em rodovias federais entre agosto e outubro desse ano.

Esse crescimento interrompe uma sequência de quatro anos de queda e, coincide com a suspensão do uso de radares móveis para fiscalização do excesso de velocidade, que foi determinada em 15 de agosto pelo Presidente da República, Jair Bolsonaro.

Segundo os dados da PRF, entre 16 de agosto e 31 de outubro, foram registrados 14.629 acidentes, uma alta de 7,2% sobre o mesmo período de 2018.

Márcia Pontes, especialista em direito de trânsito, que trabalha com condutas preventivas nesse ambiente, disse em entrevista ao Portal do Trânsito que a fiscalização de velocidade tem papel importante para a segurança.

“A gente sabe que os redutores de velocidade, são fundamentais principalmente em trechos críticos de rodovias e até dentro das cidades, onde motoristas abusam da velocidade. Quanto maior a velocidade, maior a gravidade das lesões, maior a ocorrência de óbitos”, aponta.

Excesso de velocidade

Um dos problemas mais graves no trânsito brasileiro é o excesso de velocidade. Essa é a causa de uma em cada três mortes por acidentes de trânsito em todo mundo.

“A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo. Em alta velocidade, muitas vezes não há tempo suficiente para evitar um acidente”, explica Mariano.

Uma pesquisa do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) atrela a fiscalização eletrônica à redução de 60% de óbitos e 30% de acidentes no trânsito.

A Organização Mundial de

Saúde também recomenda no mundo todo o uso de medidores eletrônicos de velocidade como alternativa para a prevenção de acidentes de trânsito e redução da gravidade, no caso da ocorrência do evento.

Para Mariano, a segurança, no trânsito, está atrelada a fiscalização.

“A expressão ‘indústria da multa’ reforça uma grave distorção que existe na compreensão deste assunto, que tem sido combatida, há décadas, com muita dificuldade, pelos especialistas na área: a crença de que fiscalização é ruim. É preciso separar o joio do trigo: fiscalização feita sob intenções arrecadatórias, sem critérios técnicos, é que é ruim. Nesta hora é fundamental lembrar que segurança é um direito do cidadão que, justamente, é protegido pela fiscalização. E é obrigação do estado garantir este ambiente seguro no trânsito. Não vai ser desligando todo o aparato de fiscalização de velocidade que garantirá isso. Mas rever o que está mal feito, otimizar os recursos disponíveis, eliminar distorções, é sim importantíssimo. É o que esperamos que aconteça”, fundamenta Mariano.

Rede questiona medida provisória que extingue DPVAT

Entre outros argumentos, o partido aponta a proteção social garantida pelo seguro a todas vítimas de acidentes de trânsito em território nacional.

O partido Rede Sustentabilidade questiona no Supremo Tribunal Federal (STF) a Medida Provisória (MP) 904/2019, que extingue o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) e o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas (DPEM). Na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6262, a legenda pede a concessão de medida liminar para suspender a eficácia da norma editada pelo presidente da República. O relator é o ministro Edson Fachin (foto).

PROTEÇÃO SOCIAL

O DPVAT foi instituído pela Lei 6.194/1974 para oferecer coberturas para danos por morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares. Em caso de morte, o seguro garante indenização de R\$ 13,5 mil, valor que pode ser alcançado também em caso de invalidez permanente, e reem-



bolso de despesas médicas de até R\$ 2,7 mil.

Segundo o partido, o seguro é um instrumento relevante de proteção social para cerca de 210 milhões de brasileiros, sejam motoristas, passageiros ou pedestres, pois oferece cobertura por responsabilidade civil para todas vítimas de acidentes de trânsito em território nacional. Afirma, ainda, que parte dos recursos provenientes do DPVAT

é destinada ao financiamento do Sistema Único de Saúde (SUS), e que a renúncia de receita sem previsão de outra fonte ofende a responsabilidade fiscal e orçamentária.

Outro argumento apresentado é o da falta dos requisitos de urgência e relevância impostos pela Constituição Federal para a edição de medida provisória e a ausência de estimativa de impacto orçamentário e financeiro necessária para as propostas legislativas que importem em renúncia de receita pública. A Rede observa que o DPEM está inoperante desde 2016 por ausência de seguradora que o oferte, o que atestaria a falta de necessidade de edição de MP para extingui-lo. Em relação às supostas fraudes apontadas pelo Poder Executivo para a extinção do seguro, a Rede assinala que não foram apresentados dados nesse sentido e que o consórcio do DPVAT é superavitário em R\$ 4,75 bilhões.

Justiça suspende CNH de pai até que pague pensão alimentar atrasada para sua filha

Um homem teve sua Carteira Nacional de Habilitação - CNH suspensa até que providencie o pagamento de dívida alimentar existente em favor de sua filha. Além disso, a falta de quitação do dever resultou na inclusão de seu nome nos cadastros de inadimplente. A decisão em tutela de urgência, deferida em comarca da serra catarinense, foi confirmada em agravo de instrumento submetido à 5ª Câmara Civil do Tribunal de Justiça de Santa Catarina.

A defesa dos interesses da filha sustentou que as duas medidas são imprescindíveis para o adimplemento do débito, em atraso desde agosto de 2014, “haja vista que já foram esgotados todos os meios cabíveis ao pagamento de tais valores”.

O pai da criança, contudo, ainda que tenha reconhecido enfrentar dificuldades financeiras para cumprir seus deveres, considerou a suspensão da CNH e a inscrição no cadastro de maus pagadores como medidas extremas e muito gravosas, sem guardar relação direta com o cumprimento da obrigação de pagar, portanto ineficazes. Nestes termos, requereu a reforma da decisão do juízo de origem.

“A suspensão da CNH do alimentante, sopesada a natureza da medida, representa uma derradeira tentativa de impeli-lo à satisfação do crédito, uma vez infrutíferas todas as demais”, pontuou o desembargador Ricardo Fontes, relator do agravo. Desta forma, seguiu o relator em seu voto, “por se tratar de débito alimentar, bem como pela inércia do executado, e com o objetivo de compelir o genitor a cumprir com sua obrigação, entende-se que a suspensão da CNH do devedor é uma boa forma para, no caso concreto, viabilizar o pagamento”. A decisão foi unânime. A ação original segue sua tramitação, em segredo de justiça, no 1º grau.



Comissão aprova notificação compulsória de acidentes com crianças e adolescentes

A Comissão de Segurança Social e Família da Câmara dos Deputados aprovou proposta que obriga os médicos, enfermeiros e gestores de hospitais a notificarem as autoridades de saúde sobre os casos de acidentes envolvendo crianças e adolescentes. O texto aprovado é o substitutivo do Senado ao Projeto de Lei 2531/11, da Câmara.

O objetivo da proposta é melhorar as informações sobre acidentes com crianças e adolescentes, permitindo que o poder público planeje ações de prevenção a mortes e hospitalizações. Atualmente, no Brasil, os acidentes são a principal causa de morte da população até 14 anos.

O projeto é de autoria do deputado Eduardo Barbosa (PSDB-MG) e foi aprovado pelos deputados em 2016. Ao analisar a matéria, os senadores aprovaram uma nova redação, que precisou voltar à Câmara. Este foi o texto analisado na comissão.

O substitutivo do Senado recebeu parecer favorável do relator, deputado Darcísio Perondi (MDB-RS). Segundo ele, a proposta dos senadores mantém a essência do que foi aprovado pela Câmara.

Diferença

A principal diferença entre as versões das duas Casas legislativas é que o texto da Câmara cria uma lei autônoma. Os senadores optaram por incluir as regras no

Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA). Além disso, aspectos operacionais da notificação, como prazos e definições de casos suspeitos, foram remetidos à regulamentação.

O texto do Senado também altera a lei que trata das infrações sanitárias (6.437/77) para determinar que a ausência da notificação sujeitará os responsáveis a advertência e pagamento de multa. Os senadores mantiveram a necessidade de sigilo das informações pessoais presentes na notificação.

Tramitação

O substitutivo do Senado será analisado agora pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Depois seguirá para o Plenário da Câmara.



Darcísio Perondi

Pena alternativa à suspensão da carteira de motorista

A Comissão de Constituição e de Cidadania da Câmara dos Deputados aprovou proposta que dá ao condutor que acumular mais de 20 pontos na carteira por infrações leves ou médias a possibilidade de trocar a suspensão do direito de dirigir pela prestação de serviços comunitários em diversas áreas, inclusive na proteção e preservação ambiental.

A medida está prevista no Projeto de Lei 2246/11, do deputado Roberto de Lucena (Pode-SP), que foi aprovado em caráter conclusivo e poderá ir direto para o Senado, a não ser que haja recurso para votação no Plenário da Câmara.

A pena alternativa depende do aval da autoridade de trânsito, se considerar que esta providência será mais educativa de acordo com o prontuário do infrator. A pro-

posta recebeu parecer favorável do relator, deputado Diego Garcia (Pode-PR), que propôs mudanças na redação para adequar o texto ao Código de Trânsito vigente.



Roberto de Lucena



Estacionar o veículo junto à guia de calçada rebaixada poderá ser infração gravíssima

A Comissão de Direitos Humanos (CDH) aprovou no dia 4 de dezembro o projeto de lei (PL) 4.009/2019 que institui infração gravíssima no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997) para quem estacionar o veículo junto à guia de calçada (meio-fio) rebaixada. A proposta segue agora para análise da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), onde será analisada em caráter terminativo.

A proposta, de autoria da senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP), prevê multa e remoção do veículo de quem cometer esse tipo de infração. No texto, a mesma penalidade deve valer também aos motoristas que estacionarem no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, ciclovia ou ciclofaixa. Na legislação atual, essas outras infrações são consideradas apenas graves, e não gravíssimas.

A parlamentar ressaltou que os transtornos do bloqueio do acesso a guia rebaixada são inúmeros,

tanto para pedestres e ciclistas, como para cadeirantes e pessoas com qualquer deficiência, mobilidade comprometida ou reduzida.

“Principalmente às pessoas que dependem de cadeiras de rodas para transitar; mas também aos ciclistas, que têm os mesmos direitos dos pedestres se estiverem empurrando a bicicleta, às pessoas com carrinhos de bebê e às pessoas com outros tipos de mobilidade reduzida”, ressalta.

O relator, senador Flávio Arns (Rede-PR), emitiu parecer favorável ao considerar que a iniciativa preenche uma lacuna flagrante da legislação.

“Infelizmente, não são raros os casos de maus motoristas que estacionam seus veículos em locais inadequados de vias urbanas, notadamente as guias de calçada rebaixadas para facilitar o acesso de pedestres, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida”, observou.

Comissão atualiza Código de Trânsito para atender a diretrizes da Educação

A Comissão de Viação e Transportes aprovou o Projeto de Lei 4736/19, que atualiza a redação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para adequá-lo à Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB).

A nova redação estabelece que a educação para o trânsito será promovida na educação infantil, no ensino fundamental, no ensino médio e na educação superior, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, nas respectivas áreas de atuação. O texto atual usa termos em desuso como “pré-escola 1º, 2º e 3º”.

O deputado Bosco Costa (PL-SE), autor do projeto, justifica a alteração argumentando que ela é necessária para garantir a plena educação para o trânsito seguro.

Segundo o relator, deputado Professor Joziel (PSL-RJ), a iniciativa é bem-vinda pois reforça a aplicabilidade do texto do código. “A compatibilização dos termos usados no CTB com os da legislação facilitará a execução das políticas de educação para o trânsito em todas as etapas”, afirmou.

TRAMITAÇÃO

O projeto ainda será analisado em caráter conclusivo pela Comissão e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Rejeitado projeto que torna crime estacionar em vaga de idoso ou pessoa com deficiência

A Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa da Câmara dos Deputados rejeitou o Projeto de Lei 221/19, do deputado Roberto de Lucena (Pode-SP), que torna crime estacionar indevidamente em vaga reservada a idoso ou à pessoa com deficiência. A pena prevista na proposta é de seis meses a dois anos de detenção.

Atualmente, pelo Código de Trânsito Brasileiro, quem estaciona nas vagas reservadas sem a credencial que comprove a condição comete infração gravíssima, sujeita à multa e remoção do veículo.

“A legislação já dispõe de meios eficazes de inibir a conduta indesejada, não havendo necessidade de tipificá-la como crime de trânsito”, alega o relator, deputado Guiga Peixoto (PSL-SP). O parecer dele foi contrário ao projeto.

TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada agora pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania antes de ir a voto em Plenário.

NOTA DO EDITOR: *Acreditamos ser desproporcional a criminalização, mas a multa poderia ser majorada, devido a gravidade da infração.*

Veja porque crianças menores de 1,45m devem utilizar assento de elevação no carro

A resposta é simples, porém muitos pais desconhecem. De acordo com a ONG Criança Segura, o cinto de segurança é projetado para pessoas com no mínimo 1,45m de altura. Se a criança ainda não atingiu essa altura, ela precisa usar o assento de elevação para evitar que se machuque gravemente em caso de acidente.

E foi pensando nisso que o relator do PL 3267/19, o deputado Juscelino Filho (DEM-MA), decidiu colocar essa informação no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e propor que os dispositivos de retenção sejam obrigatórios para crianças de até 10 anos de idade ou que atinjam 1 metro e 45 centímetros de altura. Atualmente as crianças de até sete anos e meio são obrigadas a usar sistemas de retenção no veículo. O transporte irregular é infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47. “Vale salientar que tais parâmetros estão em consonância com as recomendações da Diretiva Europeia 2003/2020, adotados por países que são referência em segurança de trânsito”, afirmou o deputado em sua justificativa.

Essa e outras alterações no CTB ainda não estão valendo, veja o que pode mudar!



Para Eliane Pietsak, que é pedagoga e especialista em trânsito, a idade não é parâmetro para definir até quando a criança precisa usar o equipamento.

“A altura e o peso são critérios melhores do que a idade para definir a utilização ou não dos sistemas de retenção para o transporte de crianças em veículos automotores”, explica.

A especialista também dá uma dica. “Não é de se duvidar que uma criança complete 10 anos e ainda não esteja com

1,45 m. O cinto precisa passar pelas partes corretas do corpo (quadril, centro do peito e meio do ombro) para que a criança esteja totalmente segura apenas com o cinto do carro”, afirma.

O que diz a legislação atualmente

De acordo com estudos internacionais, o uso da cadeirinha reduz em até 71% o risco de morte infantil em caso de acidente de trânsito como ocupantes de veículos. Por isso, o acessório é in-

dispensável para transportar a criança com segurança, desde a saída da maternidade.

De acordo com a legislação brasileira, é obrigatório o uso do equipamento de retenção para crianças de até sete anos e meio. Bebês com até 1 ano de idade devem ser transportados nos chamados bebê-conforto, sempre no banco de trás na posição de costas para dianteira do carro. Já as crianças com idade entre 1 e 4 anos devem ser transportadas em cadeirinhas, voltadas para a frente, na posição vertical, no banco de trás. As crianças com mais de 4 anos até 7 anos e meio precisam usar os assentos de elevação, também chamados de booster.

A falta do equipamento acarreta infração considerada gravíssima com perda de sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e multa no valor de R\$ 293,47.

“No entanto, mais do que se preocupar com a infração ou valor da multa, o mais importante é a preocupação com a segurança no transporte das crianças. Por esse motivo, sugiro que os pais fiquem atentos ao peso e a altura da criança, para então a tirem do assento”, conclui Pietsak.

Motociclista: Estudo aponta erros comuns que podem acabar em acidentes

Pesquisa realizada pela Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR), da Espanha, apontou alguns dos erros mais comuns cometidos por motociclistas e que levam as quedas. Veja como evitá-los.

O estudo faz parte de um programa que tem como objetivo criar ações para reduzir acidentes envolvendo veículos de duas rodas.

Velocidade inadequada

Um dos principais erros dos motociclistas que participaram da pesquisa foi transitar em velocidade inadequada na via. A velocidade máxima permitida nem sempre é uma velocidade segura. A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo. Em alta velocidade, muitas vezes não há tempo suficiente para evitar o acidente.

O bom senso manda que a velocidade da moto seja compatível com todos os elementos do trânsito, principalmente às condições adversas.

Trajectoria incorreta nas curvas

Outro erro comum foi na hora de realizar as curvas. Ao fazer uma curva, a força centrífuga tende a jogar o veículo para fora. O motociclista deve

compensar essa força com a inclinação do próprio corpo. Qualquer que seja a inclinação do corpo do motociclista, a cabeça deve sempre permanecer na vertical.

As dicas são as seguintes:

- Curvas em condições normais de pista e velocidade: corpo na mesma inclinação da moto.
- Curvas de pequeno raio ou com mudanças rápidas de direção: corpo menos inclinado que a moto.
- Curvas rápidas ou com pavimento escorregadio: corpo mais inclinado que a moto.

Procedimento incorreto em frenagens

Em freadas de emergência os dois freios devem ser acionados ao mesmo tempo na motocicleta. O freio dianteiro é responsável por 70% da eficiência da frenagem. Muitos acidentes acontecem porque o motociclista não sabe disso. Nas motonetas o peso fica concentrado na roda traseira fazendo com que o piloto utilize o freio traseiro com mais intensidade.

Os freios devem ser acionados progressivamente, sem provocar o travamento das rodas. Se a roda dianteira travar, deve-se aliviar um pouco

a pressão para destravar, e então, frear novamente.

Manutenção inadequada

Pneus ou pastilhas de freio desgastadas foram encontrados com frequência em motocicletas que participaram do estudo, o que é um erro muito grave. A mecânica da moto exige muita atenção. Um problema mecânico, que traz apenas alguns inconvenientes para o condutor do automóvel, se ocorrer em uma motocicleta, poderá expor o piloto a sérios perigos.

O correto é verificar os itens de segurança com frequência, evitar adaptações e alterações em características originais do veículo.

Falta de respeito às regras

A imprudência também apareceu na pesquisa. Transgredir intencionalmente as regras de trânsito expõe o piloto, e os demais usuários da via, a riscos desnecessários.

Cabe ao piloto, nesse caso, conduzir de maneira consciente, respeitando e levando em conta todos os fatores a sua volta e sabendo que, ao se descuidar, poderá desencadear eventos que terão consequências inevitáveis.



Fiscalização nas rodovias é ampliada graças à tecnologia

Equipamentos eletrônicos para captura, processamento de imagens e sistemas para gestão de informações veiculares trazem precisão na identificação de veículos que trafegam pelas rodovias

Com o final do ano se aproximando, o número de veículos trafegando pelas estradas federais e estaduais aumenta. Com isso, as operações de fiscalização são ampliadas, a fim de aumentar a segurança nas rodovias, melhorar o tráfego e reduzir o número de acidentes. Contudo, o efetivo policial nem sempre é suficiente para acompanhar as operações. É aí que a tecnologia se torna a principal aliada para o monitoramento rodoviário.

De acordo com Sylvio Calixto, CEO da fabricante de soluções para o monitoramento do trânsito Pumatronix, com o efetivo policial reduzido a tecnologia se torna decisiva para ampliar as possibilidades de fiscalização nas rodovias brasileiras.

“Por meio de algoritmos inteligentes e com a extração de dados em tempo real é possível otimizar o trabalho da polícia”, explica.

Para Calixto, inserir novas tecnologias é requisito fundamental e uma das alternativas possíveis para se elevar a qualidade e principalmente a segurança do trânsito, tanto para o usuário quanto para órgãos de fiscalização.

Praças de pedágio também reforçam fiscalização

O Brasil possui 7% de suas estradas pedagiadas, sendo os estados de São Paulo e Paraná os líderes em número de praças de pedágio. Com as festas de final de ano e as férias se aproximando, o movimento nos pedágios é ampliado, e com isso a taxa de evasão de veículos aumenta consideravelmente.

Diante desse problema, algumas soluções auxiliam as concessionárias que administram as rodovias federais e estaduais no monitoramento de veículos que evadem o pedágio.

Prevista no artigo 209 do Código de Trânsito Brasileiro, a evasão de pedágio é considerada infração grave, com perda de 5 pontos na carteira e multa no valor de R\$ 195,23.



Nesses casos, para registrar a autuação, não é preciso que um agente fiscalizador aborde o infrator. A infração é registrada por câmeras que identificam a placa do veículo, e o sistema de fiscalização faz o monitoramento dos veículos por meio de câmeras frontais e panorâmicas, que possuem imagens de alta qualidade e garantem o registro das informações das placas de veículos que evadem o pedágio. Posteriormente, esses dados são enviados às autoridades competentes para que a autuação seja realizada.

“Além disso, foi desenvolvido um algoritmo, chamado Compare, que utiliza a foto do veículo para extrair suas características, sem levar em consideração a placa. Isso porque os veículos que praticam a evasão utilizam, em muitos casos, o artifício de esconder ou obstruir a placa no momento da passagem pelo pedágio”, explica Calixto.

O Compare permite buscar em um banco de imagens uma foto em que esse veículo infrator tenha aparecido com a placa nítida, analisando outras características de identificação. Com o sistema, o índice de localização de um veículo é de cerca de 80%, o que pode ser aumentado com mais pontos de monitoramento, preferencialmente próximo aos postos de fiscalização policial.

“Ressalto que a aplicação do Compare não é exclusiva para pedágios, pois ele pode ser utilizado para diversas finalidades, como, por exemplo, agrupamento de veículos por características, busca de um veículo suspeito e operações de inteligência policial. Fazendo uma analogia, ele funciona como o reconhecimento facial, só que aplicado a veículos”, completa o CEO da Pumatronix.



Sistema pioneiro de registro de veículos entra em operação em Santa Catarina

De forma pioneira no país, a implementação do Registro Nacional de Veículos em Estoque (Renave) já está em curso em Santa Catarina. Um ato em Florianópolis no dia 26 de novembro, marcou a entrada em operação do sistema, que seguirá em testes até fevereiro do próximo ano, quando estará em funcionamento em todo o Estado. O Renave é uma ferramenta que traz mais segurança, economia e controle nos processos de compra e venda de veículos usados quando há o intermédio de uma revendedora — concessionária ou lojista. O objetivo é reduzir a burocracia e a informalidade nesse tipo de transação.

A solenidade ocorreu no auditório da Secretaria de Segurança Pública e contou com a presença do governador Carlos Moisés, do diretor do Denatran, Jerry Adriane Dias, e da diretora do Detran/SC, Sandra Mara Pereira. Segundo o governador, o Renave garante mais estabilidade no processo.

“É importante para o cidadão a segurança jurídica que isso traz quando ele deixa o seu veículo em uma revenda. Normalmente assinava-se um recibo em branco e não se sabia que aquele veículo continuava no seu nome. Agora, você tem a possibilidade de comunicação imediata ao Detran/SC, isentando o ex-proprietário de qualquer responsabilidade civil sobre o carro. Por outro lado, também havia uma renúncia de receita do Estado por conta da informalidade. Com o novo sistema, a gente integra as transações na rede arrecadadora da Fazenda”, explica Moisés.

Segundo a diretora do Detran/SC, a sintonia entre os governos Estadual e o Federal foi fundamental para que Santa Catarina saísse na frente na hora de colocar o Renave em funcionamento. Ela explica como funcionará o processo: “Esse sistema atinge toda a cadeia de venda de um veículo. Agora, quando você chega em uma revenda e entrega o veículo, ele já sai do seu nome na mesma hora. Não é preciso mais levar consigo uma procuração. O Renave favorece a todos e traz para a formalidade a maioria dessas transações”.

O Renave é fruto da parceria entre o Ministério da Infraestrutura/Denatran, o Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) e o Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina S.A. (Ciasc).

Benefícios

Atualmente, o proprietário de veículo que deseja vender o seu bem para uma revenda faz uma procuração em cartório e deixa o CRV (Certificado de Registro de Veículo) em branco nas mãos do lojista, mas em apenas 14% das transações eles transferem o veículo para o nome da empresa. Se o veículo for comprado por outra revenda, ele continua sem ser transferido, na maioria dos casos. E assim ele permanece até ser vendido para o consumidor final.

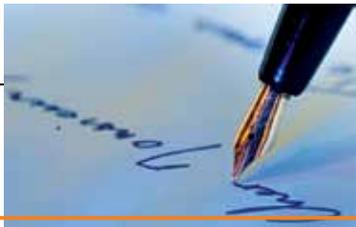
Sem o Renave, a transferência de um veículo usado, intermediado por uma empresa, passa por um processo burocrático que inclui cópias de contratos sociais, reconhecimento de firmas, taxas, entre outros documentos até então necessários para a formalização de um registro físico.

De acordo com o diretor do Denatran, Jerry Adriane Dias, Santa Catarina se prontificou a ser o primeiro estado do país a aderir ao sistema por ter aceitado reduzir o valor das taxas cobradas nessas transferências. Atualmente, a taxa é de R\$ 146, valor que deve cair para R\$ 35 se a minuta enviada à Assembleia Legislativa (Alesc) for aprovada. Há um estudo em andamento para reduzir também o valor da vistoria, hoje em R\$ 127.

“Nós pensamos que seria agora a oportunidade de fazer um piloto e avaliar todos os prós e contras. Dessa maneira, fica mais fácil saber se vamos cumprir todas as premissas pensadas no início do projeto. Santa Catarina se prontificou a fazer esse teste. Se o Governo do Estado não abraçar a ideia, ele não avança. Vimos aqui as condições ideais. Houve a iniciativa de haver uma redução de custos no valor com a transferência eletrônica. A partir dos resultados, teremos condições de implementar no país todo”, explica Dias.

Operação

A operacionalização será feita diretamente pelo lojista que, com uso de sua certificação digital, por meio de um sistema informatizado, se comunicará com o Denatran, que fará o envio das informações ao Detran para validação do processo. O vendedor irá assinar o CRV/ATPV (antigo DUT) fisicamente ou via certificação digital (conforme o sistema evoluir) e o lojista emitirá a Nota Fiscal e registrará as informações no Renave. Quando a fiscalização for ao local, poderá emitir relatório e verificar de forma segura o cumprimento da legislação.



CARTAS

SC-401

Eu passo todos os dias nessa rodovia. Vou ao trabalho no centro e volto para casa, localizada na entrada de Canasvieiras. E sei do perigo da SC-401. Chegar ao recorde de 367 dias sem mortes é fruto do empenho dos profissionais da Polícia Rodoviária Estadual, mas também sorte, porque há muitos pontos perigosos, como o acidente que quebrou esse recorde dois dias depois. Todo cuidado é pouco ali.

Alfredo Caetano – Florianópolis/SC

IMPRUDENTE

Olha, eu já vi coisa nessa BR-101. Já vi carro lotado, caminhão quase tombando, batida, etc. Esse tipo de motociclistas eu também já vi. Os caras acham que a moto é um caminhão e colocam tudo em cima. Há limite! Mas para eles o limite será só quando acontecer uma tragédia. Deveria haver uma melhor fiscalização, porque senão sobra pra gente.

Rodrigo Sodré – Palhoça/SC

VACA

A lei do trânsito brasileiro é antiga, prova disso é a vaca sendo transportada por um carro recentemente registrada na última edição do Monatran. Pela lei, não há problema nisso, só o fato de estar do lado do motorista. Algo precisa ser mudado senão cada vez mais pessoas irão abusar da lei e pior, colocar outros em risco. Devemos também fazer a nossa parte, não transportando vacas.

Jeferson Leite – Curitiba/PR

MASCULINIDADE TÓXICA

Isso é verdade! A sociedade impõe um comportamento arrojado e sem medo para o homem. E o homem muitas vezes faz coisas por pura necessidade de se afirmar. Isso reflete no dia a dia do trânsito. Cada vez mais pessoas se estressam nas rodovias, não deixando outros ultrapassarem ou não levando xingamento para casa.

Vanusia Teixeira – Porto Alegre/RS

FAKE NEWS

Eu caí também nessa Fake News do carro adesivado simulando uma auto-escola. Até mandei para vocês um e-mail sobre o furo de reportagem. Mas depois percebi que era uma notícia falsa que circula na internet desde 2002. Percebi que a maioria das coisas que nos chega via Whatsapp são Fake News, porque coisa boa e verdadeira não dá audiência, só coisa ruim. Vou me cuidar mais.

Anita Souza – São Paulo/SP

FAIXAS REVERSÍVEIS

Ótima ideia do presidente Roberto Bentes. A implantação de faixas reversíveis em gargalos do trânsito de Florianópolis seria uma solução paliativa já que não há recursos para construção de novas faixas. Entretanto, tudo esbarra na má vontade. Os nossos governantes parecem que não querem ver as oportunidades de melhorias, só querem nosso voto.

Osmar Machado – Florianópolis/SC

TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

Quero ver isso dar certo. Essa empresa alemã que está ajudando na implantação de uma frota de ônibus sustentáveis em Florianópolis não sabe o que espera. Aqui o negócio funciona diferente. Tudo é difícil e se for feito, custará muito dinheiro. Espero do fundo do coração que dê certo, mas acredito que nada sairá do papel, só se tiver aumento da tarifa do ônibus.

Josiane Cabral – Florianópolis/SC

DPVAT

Eu nunca entendi direito esse negócio de DPVAT. Por que era obrigatório? Não tinha lógica isso. No Brasil tudo se transforma em imposto e o retorno para a população é deixado de lado. Quantas ações foram negadas para ajudar o próximo? Muitas! E o motivo? A burocratização do sistema. Se não funciona, o ideal é extinguir. A parte de proteger terceiros eu concordo, mas todo o resto não tem lógica.

José Amauri – Brasília/DF

PONTES

Uma notícia na edição passada no jornal do Monatran me fez rir. “Estado contratará empresa especializada para avaliar estrutura das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos”... me lembro que a mamata da ponte Hercílio Luz está acabando e é preciso uma nova fonte de desperdício de dinheiro. Além do mais, depois de cinco anos, só agora vão fazer um estudo aprofundado? Que demora!

Augusto Campos – São José/SC



NESSE NATAL, SE FOR BEBER, NÃO DIRIJA!

Até 2030, acidentes de trânsito serão a sétima maior causa de morte, aponta relatório da WRI e Banco Mundial

O estudo mostra também que velocidade reduzida em áreas urbanas não só diminui a taxa de acidentes, como também pode reduzir o efeito estufa

Evidências de 53 países e mais de 20 anos de experiências políticas representativas mostram que vias seguras salvam vidas. Essa é uma das principais conclusões da mais nova pesquisa do World Resources Institute (WRI) e do Global Road Safety Facility (GRSF) do Banco Mundial, chamada “Sustentável e Seguro – Visão e Diretrizes para Zerar as Mortes no Trânsito”. Conforme o estudo, as fatalidades decorrentes de acidentes de trânsito são a

10ª principal causa de morte no mundo, responsáveis pela perda de 1,25 milhões de vidas a cada ano.

Conforme os dados apresentados, os acidentes de trânsito são a principal causa de morte de pessoas na faixa entre 15 e 29 anos. A realidade é ainda mais grave nos países de baixa e média renda, com uma taxa de mortalidade no trânsito de 24 e de 18 pessoas a cada 100 mil habitantes respectivamente. A conclusão é implacável: se ações não forem tomadas agora, até 2030 o trânsito será a sétima maior causa de morte no mundo inteiro.

Trânsito mais seguro: uma questão de saúde

O estudo mostra também que as velocidades reduzidas, em áreas urbanas, não só diminuem a taxa de acidentes

como também podem reduzir a emissão de gases de efeito estufa. Desenhos viários que limitam a velocidade e permitem uma condução mais suave, sem a necessidade de acelerar e desacelerar intensamente contribuem para reduzir as emissões de dióxido de carbono em cerca de 30%, auxiliando em melhores condições de saúde da população.

Outro fator apresentado é que a substituição dos cruzamentos semaforizados por rotatórias, na Suécia, por exemplo, resultou em diminuição do consumo de combustível e das emissões, bem como na redução do risco de colisões em 40%. Ou seja, reduzir a velocidade não só salva vidas como pode também dar retorno econômico e melhorar a qualidade de vida.

O relatório aponta ainda que a velocidade determina a gravidade dos acidentes e lesões. Ela afeta também a possibilidade de evitar um acidente, porque as velocidades mais elevadas reduzem a capacidade dos motoristas de parar a tempo, diminuem a margem de manobra para evitar um problema, tornam mais difíceis as manobras em curvas ou esquinas e fazem com que os outros usuários julguem incorretamente o tempo de aproximação dos veículos. Até mesmo pequenos acréscimos na velocidade resultam em aumentos significativos nos riscos.

“Já sabemos que velocidade aumenta exponencialmente a possibilidade de morte em caso de acidente. Se atropelado por um automóvel a 32km/h, um

pedestre tem 30% de chance de sobreviver ileso. Já em uma batida a 64km/h, essa chance é de 0%. A velocidade pode e deve ser gerenciada através de vários elementos do sistema, incluindo um desenho viário consistente e boa administração das vias, limites adequados de velocidade, regulamentação desses limites, equipamentos de fiscalização eletrônica e informação sobre os impactos da velocidade empregada”, diz o especialista em trânsito e diretor da Perkons, Luiz Gustavo Campos. “Infelizmente, morte sempre vem à mente quando falamos em trânsito. Acidentes, sequelas, perda de vidas no trânsito, são expressões comuns quando esse é o assunto. Mudar esse cenário é urgente. A violência viária tem que acabar”, completa.

ESPAÇO LIVRE

Rene Dias *



CNH DIGITAL: um conforto que exige atenção!

A tecnologia é o degrau para o progresso da humanidade. Tudo hoje envolve a tecnologia e no trânsito não é diferente!

Ela não está presente apenas nos veículos ou nos equipamentos de segurança e fiscalização. Desde a criação da RESOLUÇÃO Nº 684, DE 25 DE JULHO DE 2017 (que alterou a Resolução CONTRAN nº 598 de 24 de maio de 2016) implantando no Brasil a CNH Eletrônica, uma revolução se iniciou no contexto de documentos de porte obrigatórios.

No caso da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), nada mudou em relação à sua exigência no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme o art. 159, §1º. Isto posto, traduzindo, o porte dela, no original, ainda é obrigatório (seja na forma física ou eletrônica).

Eis o problema que surge: a CNH Eletrônica, geralmente se apresentará no

telefone celular durante a fiscalização de trânsito, na qual, o agente poderá certificar-se das informações de categoria, validade do exame de saúde, data de expedição e a verossimilhança da identidade do seu portador. Até aí tudo bem!

Porém, sabemos que o cidadão brasileiro fica uma enorme parcela de seu tempo em um dia manipulando o telefone celular, a durabilidade da bateria do seu aparelho pode colocá-lo em uma grande enrascada jurídica!

Durante um percurso no qual ele porta a CNH Eletrônica há a real possibilidade de seu telefone ficar descarregado. E se neste período ele passar por uma fiscalização de trânsito, o que acontecerá?

O art. 232 do CTB também não foi alterado, portanto, permanece válida a concretização do ilícito administrativo de trânsito de “conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório refe-

ridos no Código”, em que pese não ter explicitado o legislador de que maneira este documento será apresentado.

Ter a CNH-e no celular, mas, estar ele descarregado de maneira que não possibilite ao agente de fiscalização verificar os dados constantes nela, é infração de trânsito de natureza LEVE, que gera a aplicação de 3 (três) pontos na CNH e a multa no valor de R\$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos).

Lembrando que, o veículo ainda ficará retido até a apresentação do documento (ou que ele consiga um carregador emprestado para a religar seu celular, não é?).

Referência conceitual: CTB, art. 159, §1º; art. 232; art. 270, §1º; RESOLUÇÃO Nº 684, DE 25 DE JULHO DE 2017

* Rene Dias - especialista em Direito de Trânsito pelo Centro de Estudos Avançados e Treinamento/Trânsito (CEAT)

ROBERTO A. BENTES DE SÁ**Respeito e dignidade**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS**Feliz 2020 - exerça seu supremo poder e saia do congestionamento**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR**Veículos crescem, rodovias e ruas conservam espaço.**

PÁGINA 7

RENE DIAS**CNH DIGITAL: um conforto que exige atenção!**

PÁGINA 15

Crianças serão as mais prejudicadas com o enfraquecimento das regras de trânsito

As crianças estão entre as principais vítimas dos acidentes de trânsito no Brasil. Em julho, a ONG Criança Segura divulgou uma análise feita pela entidade a partir dos dados registrados pelo DATASUS nos últimos 16 anos. Segundo a entidade o trânsito é o tipo de acidente que mais tira a vida de crianças e adolescentes até 14 anos no país, resultando em 1.190 mortes. Afogamento (954) e sufocação (777) completam o triste ranking do período.

Algumas medidas são essenciais para aumentar a segurança dos pequenos e prevenir mortes em casos de sinistros em ruas e vias. É o caso do uso da cadeirinha. Nesse sentido, em 27 de maio de 2008 entrou em vigor a resolução 277 do Contran, que determina o uso de dispositivos específicos para transportar bebês e crianças conforme a idade. Desde então, transportá-los em descumprimento à resolução passou a ser considerada uma infração gravíssima, de acordo com o artigo 168 do CTB.

Depois de uma década em vigor, o transporte

correto ajudou a diminuir o número de óbitos na infância decorrentes do trânsito. É o que mostra um estudo do Conselho Federal de Medicina (CFM), em parceria com a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e a Sociedade Brasileira de Pediatria (SBP). Na década anterior à imposição das cadeirinhas (2008), em média 944 crianças menores de 10 anos ocupantes de veículos eram internadas todos os anos. Nos dez anos seguintes, essa média baixou para 719, o que representa uma redução de 24%.

“Estes equipamentos

foram projetados para dar mais segurança aos usuários em casos de colisão ou de desaceleração repentina. Conforme mostram os números, eles têm sido fundamentais para salvar milhares de vidas ao longo destes anos”, destacou Mauro Ribeiro, vice-presidente do CFM.

Em relação aos óbitos, a entidade analisou os dados do Ministério da Saúde, e observou que, antes da Resolução, em média, 37 crianças morriam por ano em decorrência da gravidade dos acidentes de trânsito. Ao longo da última década, no entanto, baixou para

25, tendo sido registrado no último ano da série 18 episódios desta natureza.

Segundo Luciana Rodrigues, presidente da SBP, de 1996 a 2017, o Brasil registrou 6.363 óbitos de crianças menores de dez anos dentro de algum tipo de veículo automotor. Mais da metade desses casos (53%) envolviam crianças entre zero e quatro anos de idade. A médica pediatra diz que o uso de dispositivos de transporte, quando utilizados corretamente, reduz em até 70% o risco de morte em caso de colisão.

Prevenção

Na opinião de Luiz Gus-

tavo Campos, especialista em trânsito e diretor da Perkons, a prevenção de acidentes – que passa pela conscientização e pela educação – precisa ser priorizada.

“90% dos acidentes de trânsito poderiam ser evitados com medidas simples de prevenção. Ou seja, ainda hoje milhares de crianças perdem sua vida por razões que poderiam ser evitadas. É importante que os condutores e a sociedade de modo geral entendam que a direção defensiva, o transporte responsável e as leis de trânsito ajudam a salvar vidas”, comenta.

