

**Os perigos do uso do “rebite” e de outras drogas por caminhoneiros**

PÁGINA 4

**Como chamar por socorro em rodovias sem sinal de celular? Veja dicas da PRF**

PÁGINA 12

**Pandemia alerta para os desafios do transporte público no Brasil**

PÁGINA 15



www.monatran.org.br

# U M O Monatran

JORNAL DO MONATRAN  
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO  
FLORIANÓPOLIS/SC - DEZEMBRO DE 2021 - ANO 11 - Nº 144

**Lançado Edital para o transporte aquaviário na Grande Florianópolis**

PÁGINA 9

## PROGRAMA RODOVIDA para reduzir acidentes de trânsito



Intensificar a fiscalização com a integração entre órgãos públicos federais, estaduais e municipais para prevenir acidentes de trânsito e conscientizar os condutores. Esses são os objetivos do Programa Rodovida, lançado no dia 14 de dezembro. (Página 3 - Palavra do Presidente e Página 16)



**Finalizada a restauração das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles**

PÁGINA 8

**KOERICH**  
Gente Nossa



**RESPEITE O LIMITE DE VELOCIDADE.**



## EDITORIAL

# Transporte Marítimo

Depois de um longo e silencioso “inverno” de informações, finalmente, fomos surpreendidos pela notícia de que o governo de Santa Catarina publicou um novo chamamento público para selecionar a empresa que vai tirar do papel o transporte marítimo da Grande Florianópolis.

Uma grande novidade! Aguardada por uma demanda de quase 1 milhão de pessoas. Afinal, são cerca de 170 mil veículos transitando diariamente pelas pontes de acesso continente-ilha, fora 33 mil pessoas/dia que transitam a pé.

Todavia, também nos chamou a atenção que, depois de tanto tempo engavetado, o projeto do transporte aquaviário da região metropolitana da capital catarinense, simplesmente ignorou a população da cidade de Biguaçu, que está localizada bem em frente ao chamado lado Norte da Ilha. Um retrocesso sem tamanho!

A princípio, estão previstas rotas partindo apenas de São José e Palhoça para a Ilha. Uma omissão sem explicação.

Felizmente, o governo afirma que os trechos

ainda estão em análise. Assim, haveria tempo de consertar o erro grosseiro.

De qualquer forma, precisamos parabenizar os envolvidos que, além de retomar a questão, ainda elencaram a baixa emissão de carbono e a navegação silenciosa como prioridades no novo modal.

Temos tudo para dar exemplo a outros estados e países. Porém, as decisões precisam ser tomadas com sabedoria e agilidade.

É inadmissível que uma capital formada predominantemente por uma Ilha ainda esteja engatinhando na iniciativa de implantar o transporte marítimo. Como o próprio secretário estadual de Infraestrutura Thiago Augusto Vieira ressaltou, “há 20 anos já foi feito um concurso público com o desejo de ter o aquaviário”, mas ainda estamos aqui curtindo nosso pesadelo diário da imobilidade urbana da Grande Florianópolis.

A “justificativa” para tanto atraso seria a inviabilidade da implementação por conta dos gastos estimados com as passagens. Um

disparate em nossa opinião, mas de acordo com as fontes oficiais, “os estudos anteriores apontavam a inviabilidade econômica, com tarifas de R\$18 por trajeto”. Porém, em parceria com o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), o governo teria chegado a uma modelagem viável.

Temos absoluta certeza da viabilidade da implantação do novo modal. Além disso, também acreditamos que é viável uma matriz energética limpa e sustentável para fazer com que essas embarcações se locomovam dentro da baía, sem agredir à vida marinha.

No mais, ficamos na torcida de que o modelo adotado diferente ao PMI (Procedimento de Manifestação de Interesse) facilite o encontro de uma empresa séria e competente. O prazo de inscrição se encerra em meados de janeiro e esperamos que na próxima edição já possamos apresentar a empresa escolhida.

Que este seja o prenúncio de uma nova realidade para o trânsito da nossa região! Feliz 2022 a todos!

## NOTAS E FLAGRANTES

### BENGALA INTELIGENTE



O Moovit, empresa Intel que desenvolveu o aplicativo de mobilidade mais usado no mundo, anuncia uma integração com a WeWALK, startup britânica criadora da bengala inteligente para deficientes visuais. Com a parceria, a bengala da WeWALK passa a oferecer informações sobre mobilidade urbana do Moovit, auxiliando seus usuários a usar transporte público de maneira inteligente e confiável em todo o planeta. Usando a API do Moovit, a bengala inteligente da WeWALK traz informações sobre transporte público em mais de 3400 cidades de 112 países.

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



### CONSCIENTIZAÇÃO



Campanha sensacional da Prefeitura de Florianópolis. A foto da senhora em tamanho natural, segurando a placa com os dizeres “Tem certeza que vai estacionar aqui?”, ao lado da vaga especial de idoso, faz um chamado a consciência dos mais desavisados. Parabéns aos idealizadores e todos os demais envolvidos!

## 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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

#### DIRETORIA EXECUTIVA:

##### Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

##### Diretores:

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

#### Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

#### Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

#### Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

**Distribuição:** Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.

## ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



## RODOVIDA

### NOVIDADE

Desde o último dia 14 de dezembro, motoristas de todo o país podem acessar digitalmente as novas regras do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pela Carteira Digital de Trânsito (CDT). Esta é mais uma funcionalidade do aplicativo do Governo Federal criado pelo Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), dentro da transformação digital do gov.br. O projeto acontece em parceria com a Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia.



### CNH DIGITAL

A Carteira Digital de Trânsito reúne a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) digitais. Além de armazenar todos os documentos de porte obrigatório no trânsito em formato digital, o aplicativo avisa sobre o vencimento da CNH. Além disso, permite a visualização de infrações cometidas e o pagamento de multas emitidas em todo o país. Há, ainda, outras funcionalidades disponíveis no aplicativo. Como, por exemplo, o recebimento de notificações de recall, a relação de veículos de propriedade e, ainda, a lista de infrações de trânsito vencidas, a vencer e pagas. Também é possível receber mensagens de campanhas educativas oficiais da Senatran.

Chega a emocionar! Ver o próprio presidente da República participando ativamente do lançamento de um programa tão amplo e importante como o RODOVIDA nos encheu o coração de esperança nesta nossa luta em prol de um trânsito mais humano e seguro.

No último dia 14 de dezembro, o presidente Jair Messias Bolsonaro, juntamente com uma caravana de ministros, deputados e agentes da Polícia Rodoviária, participou da cerimônia que marcou a implementação do programa citado.

Num primeiro momento, alguns poderiam pensar que a postura do presidente não passou de sua obrigação, mas a verdade é que esta é a primeira vez que vemos um verdadeiro envolvimento do Governo Federal com esta questão! É a primeira vez que vemos um presidente da República dando a devida importância ao tema, se comprometendo pessoalmente em melhorar a situação dos nossos heróis das estradas. Algo, lamentavelmente, inédito, mas que agora tem toda a condição de mudar.

O Programa RODOVIDA integra o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), e além de contar com o apoio do Ministério da Infraestrutura, busca a integração entre órgãos públicos federais, estaduais e municipais com foco na fiscalização para prevenção e redução de acidentes de trânsito.

Outro detalhe que nos enche de alegria é que agora não é mais uma simples operação de final de ano, virou programa, e, com isso, passa pelo esforço mais organizado, coor-

denado, e acaba abrangendo quantidade de organização muito maior em prol da segurança do trânsito. Importante do ponto de vista social, humano e econômico. Como bem destacou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, "Nós precisamos combater essa perda de vidas!".

Serão R\$ 15 bilhões de investimentos e um legado que, certamente, extrapolará gerações.

São princípios fundamentais do Programa RODOVIDA: nenhuma morte no trânsito é aceitável; os seres humanos cometem erros e são vulneráveis a lesões no trânsito; a responsabilidade por evitar mortes e lesões no trânsito é compartilhada por todos os envolvidos com planejamento, coordenação, controle, fiscalização, projeto, construção, gerenciamento, fiscalização e utilização das vias e dos veículos e, ainda, pelos agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas, dentro das respectivas competências legais; e a gestão da segurança no trânsito deve ser integrada e proativa.

E para resolver tudo isso, só mesmo colocando em prática as ações propostas pelo programa: fiscalização de trânsito coordenada e integrada; adoção de medidas de curto prazo e de baixa complexidade na melhoria da infraestrutura viária; e campanhas educativas permanentes de conscientização para o trânsito.

Estamos animados e ansiosos para ver tudo isso acontecer e ter o apoio explícito do chefe maior da Nação certamente fará toda a diferença! Que possamos em breve ter ótimas notícias para contar!

### NOTA DE PESAR

É com pesar que registramos o falecimento do professor REGIS GONZAGA, que com sua esposa, Diza Gonzaga, em 1996 criou a Fundação Thiago de Moraes Gonzaga e o Vida Urgente, com a missão de mobilizar a sociedade e os governos pela preservação da vida no trânsito.

Regis Gonzaga era membro titular do Conselho Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul - CETRAN-RS; compôs a Junta Administrativa de Recursos de Infrações do Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul e como presidente em exercício, representava a Fundação Thiago Gonzaga junto à Federação Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial; a Global Alliance of NGOs Road Safety; a Latin Ncap; e a ONG Mundial de Jovens Youth for Road Safety (YOURS) e a Coalizão da Juventude pela Segurança no Trânsito, ambas chanceladas pela ONU/OMS.

Regis Gonzaga era natural de Taquara/RS. Matemático formado pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Fundador e professor do Grupo Educacional Unificado, há mais de 50 anos estava em sala de aula, contribuindo para a formação de gerações.

Para sempre teremos o "tio", como era carinhosamente conhecido, em nossa memória e coração. Assim, ele permanecerá eterno.

# Condutores receberão notificação para pagamento de MULTAS DE TRÂNSITO COM DESCONTO

O Notifica GOV.BR entra em fase de testes para enviar mensagens com orientações para o pagamento de multas de trânsito com desconto de até 40%.

Na primeira semana de dezembro, 40 mil motoristas de todo o país começaram a receber mensagens com orientações para o pagamento de multas de trânsito dentro do prazo e com descontos de até 40%. Isso porque um novo serviço da plataforma GOV.BR do governo federal – o Notifica GOV.BR – está entrando em operação-piloto.

A estratégia possibilita que o governo se antecipe às próprias necessidades e demandas digitais da população nas mais diversas áreas. Além disso, qualifica a jornada do usuário de serviços públicos e estreita sua relação com o governo.

A princípio, nesta primeira etapa, a iniciativa atenderá condutores com infrações de trânsito ainda a pagar.

Eles receberão as mensagens pelo aplicativo GOV.BR, bem como por e-mail e por SMS no celular, com orientações sobre como quitar o débito e obter o desconto. Outros serviços serão contemplados na sequência.

“Essa é mais uma evolução do GOV.



BR, que tem revolucionado a forma de o Estado se relacionar com o cidadão”, destaca o secretário de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia (ME), Caio Mario Paes de Andrade.

O Notifica GOV.BR visa facilitar ainda mais o dia a dia do cidadão ao lançar uma nova forma de comunicação entre os atuais 116 milhões de usuários do GOV.BR e o governo federal.

A solução foi desenvolvida por equipes da Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia e do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro). Além disso, conta com apoio da Secretaria Nacional de Trânsito (Se-

natran), do Ministério da Infraestrutura.

“Ganha o cidadão, que pode pagar a infração com preço mais reduzido. Bem como, os órgãos de trânsito, que terão uma redução nos custos com a remessa postal, e sem processo administrativo se arrastando”, afirma o secretário nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura, Frederico Carneiro.

## Público-alvo para receber notificações de multas de trânsito com desconto

O público-alvo do projeto-piloto é composto pelos condutores que ainda não aderiram ao Sistema Eletrônico de Notificações (SNE), disponível no

aplicativo da Carteira Digital de Trânsito ou pelo portal de serviços da Senatran. Caso não realizem defesa prévia ou entrem com recurso contra a autuação, esses condutores notificados obtêm os 40% de desconto sobre o valor da multa. O serviço vale para todas as multas aplicadas, seja no âmbito do município, dos estados ou da União. Contudo, o condutor que já tiver multa vencida não pode participar.

“Com o Notifica GOV.BR, mudamos a lógica da comunicação entre o Estado e a população, pois começamos a oferecer serviços de forma antecipada. Nesse sentido, nos tornamos mais preditivos. Ou seja, não é só o cidadão que vem atrás do serviço público no GOV.BR. Nós começamos a oferecê-los a partir da personalização da experiência do usuário com a plataforma GOV.BR”, explica o secretário de Governo Digital do ME, Fernando Coelho Mitkiewicz.

A iniciativa faz parte da Estratégia de Governo Digital 2020-2022, que prevê a ampliação da notificação ao cidadão em, no mínimo, 25% dos serviços digitais. Atualmente, 72% dos 4,8 mil serviços do governo brasileiro já são totalmente digitais.

## Motorista ficará isento de pagar seguro DPVAT em 2022

### CNSP aprovou manutenção do prêmio zero para o seguro DPVAT em 2022, pedida pela Susep

O Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) aprovou no último dia 17 de dezembro em reunião, a manutenção do prêmio zero para o seguro DPVAT no ano de 2022, conforme proposto pela Superintendência de Seguros Privados (Susep).

A manutenção da não cobrança de prêmio se baseia no fato de haver excedente de recursos na operação DPVAT suficiente para arcar com a cobertura do seguro no ano de 2022. O excedente foi formado com os prêmios pagos pelos próprios proprietários de veículos ao longo dos anos.

O CNSP tem efetuado reduções anuais no valor do prêmio como forma de retornar, para os proprietários de veículos, os recursos excedentes. O DPVAT já havia sido isento para todas as categorias de veículos neste ano.

Após a transferência do excedente de recursos de



cerca de 4,3 bilhões de reais do Consórcio das seguradoras que integravam a Seguradora Líder para o FDPVAT (fundo administrado pela Caixa Econômica Federal) em fevereiro de 2021 e sem nova arrecadação, a tendência é que os recursos sejam consumidos com o pagamento das indenizações por acidentes de trânsito ao longo do tempo.

Caso as medidas não tivessem sido tomadas os motoristas pagariam valores entre 10 e 600 reais de acordo com a região do país e categoria dos veículos, para custear as coberturas do seguro neste ano.

O que é o DPVAT?

Criado pela Lei 6.194/74, o seguro DPVAT, pago

anualmente por todos os proprietários de veículos do País, ampara as vítimas de acidentes de trânsito, independentemente do responsável, oferecendo coberturas para três naturezas de sinistros: por morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas.

Do total arrecadado com o seguro obrigatório, 45% destinam-se ao Ministério da Saúde para custear o atendimento médico-hospitalar de vítimas de acidentes de trânsito. Outros 5% vão para os programas de prevenção de acidentes.

O restante (50%) vai para o pagamento das indenizações do seguro.

### Valores de Indenização

O Conselho Nacional de Seguros Privados CNSP, órgão vinculado ao Ministério da Fazenda, definiu os valores de indenização do Seguro DPVAT. O pagamento destes valores em reais, e não em salários mínimos, foi ratificado pela Lei 11.482/07, art 8º.

Morte: R\$ 13.500,00

Invalidez Permanente: até R\$13.500,00

Despesas de Assistência Médica e Suplementares (DAMS): até R\$ 2.700,00

O prazo para solicitar o reembolso é de até três anos após o acidente.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## DIRIGIR E VOTAR ATOS DE AMOR AO PRÓXIMO

Chega-se finalmente aquela época em que o cantor Andy Williams [https://youtu.be/73UqDX\\_quk0](https://youtu.be/73UqDX_quk0) marcou para sempre como o tempo *mais maravilhoso do ano*, ou em suas próprias palavras, *the most Wonderful time of the year*.

Esse é o sentimento de todos os povos do mundo, não importando se vivem sob o frio rigoroso do hemisfério norte ou no calor escaldante do Equador. Em todas as culturas e crenças é tempo de festejar a vida!

Após a humanidade passar pelo maior trecho desse desfiladeiro escuro e perigoso dos últimos dois anos, de conviver com incertezas e provas de um mundo ainda em expiação, aos poucos foi se reerguendo e percebendo o valor das coisas simples como o abraço, o aperto de mão, o sorriso - agora encoberto pela máscara - e o valor de palavras mágicas como “amor” e “saudades”.

Chega-se a este final de ano com a sensação legítima que muito se ganhou, principalmente a convicção que a felicidade é filha legítima do amor e que a caridade é a sua forma suprema de expressão.

O distanciamento social imposto pelo vírus, manipulado por políticos inescrupulosos, pela velha imprensa e por interesses difusos ainda não inteiramente identificados, certamente será apontado pela História como as trevas do século XXI. Pois, nada mais difícil para os seres humanos que viver isolado dos seus entes queridos.

Mas, a Luz, sempre vence a escuridão. Com a pandemia apreendeu-se

a importância do contato humano e o valor transcendental da caridade, em seus múltiplos aspectos, como viver ao lado daqueles que dão significado as suas próprias vidas.

Agora que se chega a essa *época mais maravilhosa do ano* e que, com toda segurança sanitária, as famílias e os amigos voltam a confraternizar, é importante salientar que o reencontro obriga deslocamentos e que dirigir um veículo é um ato de amor ao próximo.

Nesse aspecto destaca-se que alguns comportamentos ao volante são pétreos e indiscutíveis. Destacando-se em primeiro lugar o risco de beber e dirigir, não importando o tamanho da dose. O mesmo cuidado deve ser dado à outras drogas, lícitas ou ilícitas, e até mesmo a alguns produtos farmacêuticos. Não importa a dosagem ao usá-los, a força da lei e o amor ao próximo impedem que se toque no volante. A mesma coisa acontece com o sono, em tais circunstâncias é obrigatório o descanso.

Outro zelo não menos importante é com a manutenção preventiva dos veículos, em especial com os freios e os pneus.

O motorista cidadão se conhece pelos cuidados que tem com sua máquina e o respeito ao próximo, seja passageiro, pedestre ou condutor. O condutor que obedece ao Código se conhece de longe pois mantém os limites de velocidade determinados, pratica o princípio de ver e ser visto e sinaliza todas as manobras com antecedência, assim suas atitudes são um verdadeiro atestado de boa condução.

Por outro lado, 2022 é um ano eleitoral. Mais uma oportunidade de praticar o amor ao próximo. Votar, como dirigir, são práticas sociais. Não se está sozinho nem na via, nem na urna. A atitude de cada um se soma e nos leva ao destino final, que pode ser positivo ou um desastre.

A escolha não se restringe ao presidente da República, nem aos governadores, mas também aos parlamentares estaduais e federais. Importante conhecer as histórias de vida dos candidatos.

As redes sociais podem ajudar, e muito. É fácil saber o que andaram fazendo, quais eram suas companhias, consultar seus currículos e principalmente suas folhas corridas, policiais e judiciárias. Dessa forma, ao votar se estará mais esclarecido e será mais difícil cair no *conto do vigário* das agências de publicidade política e de algumas pesquisas eleitorais que muitas vezes estão a soldo de candidatos e partidos políticos.

Caro leitor, receba os votos de Feliz Natal e de Próspero Ano Novo, curta a época das festas no mais maravilhoso tempo do ano, na certeza que o amor ao próximo será seu guia na conduta tanto na urna quanto no volante.

\* 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.

## Audiência pública debateu a fiscalização em relação ao exame toxicológico periódico

Em audiência pública, realizada no início de dezembro, na Câmara dos Deputados, parlamentares, representantes do setor de transporte e das categorias de motoristas profissionais debateram a necessidade de o governo ampliar as ações de comunicação referentes ao calendário de fiscalização do exame toxicológico periódico obrigatório.

A Audiência Pública foi convocada pela Comissão de Viação e Transportes, liderada pelo deputado Juscelino Filho (DEM-MA).

Durante a reunião, o parlamentar reforçou a necessidade de uma comunicação institucional mais ampla, sobre o

calendário de fiscalização.

“Estamos aqui hoje para falar da divulgação do calendário, uma necessidade imediata. O exame toxicológico já é uma realidade e não está em discussão”, afirmou o deputado.

Márcio Liberbaum, presidente do Instituto de Tecnologias para o Trânsito Seguro, reforçou que o objetivo da campanha de conscientização é que os motoristas façam o exame e, conseqüentemente, salvem vidas, inclusive a própria. “A lei precisa ser cumprida e os motoristas que vierem a ser penalizados, deverão sê-lo tão somente devido à desobediência consciente ao mandamento legal e não por falta de informa-



ções. Afinal de contas, em meio a tantas obrigações próprias da pandemia, é necessário jogar luz ao calendário definido pelo governo. São informações de interesse e utilidade pública, inclusive e principalmente do governo”.

O Secretário Nacional de Trânsito, Frederico de Moura, participou da audiência e firmou compromisso de que não serão mais realizadas prorrogações sucessivas no calendário de fiscalização. O fato foi apontado pelos participantes como um dos motivos da necessidade de

intensificação da publicidade da campanha por gerar dúvidas nos condutores.

Durante a audiência, um dos discursos mais enfáticos foi do presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM), José Fonseca.

“Nós acompanhamos reuniões, debates sobre o tema e muitas ações são planejadas, mas não se vê a aplicação nas ruas, no dia a dia. Falta informação clara ao caminhoneiro”.

O presidente executivo da Associação Brasileira de Toxicologia (ABTOX), Renato Dias,

apresentou, durante a audiência pública sobre exame toxicológico, um relatório com ações de comunicação e divulgação realizadas na imprensa e redes sociais nos últimos seis meses, em parceria com outras entidades, como a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), SOS Estradas, Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM), Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) e ONG Trânsito Amigo (Associação de Parentes, Amigos e Vítimas do Trânsito).

## Os perigos do uso do “rebite” e de outras drogas por caminhoneiros

A rotina e a alta demanda de trabalho no dia a dia dos caminhoneiros, marcado por longas e exaustivas horas de viagem, faz com que o uso de drogas e substâncias com efeito estimulante seja um aliado para tentar vencer o sono e o cansaço.

Segundo a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), consultada pela reportagem do Portal do Trânsito, estudos e operações com motoristas testados nas rodovias comprovaram que, em média, 30% dos caminhoneiros brasileiros usam drogas para suportar a exaustiva jornada de trabalho a que são submetidos. No caso das cargas perecíveis, esse índice chega a 50%, conforme identificou o Ministério Público do Trabalho em ações conjuntas com a Polícia Rodoviária Federal (PRF).

A prática é considerada uma infração gravíssima de trânsito, de acordo com o Art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pode colocar em risco a vida do motorista e de outras pessoas. Os efeitos são diversos e variam de acordo com a droga utilizada. De acordo com a Abramet, as mais utilizadas são as anfetaminas, conhecidas como “rebite”, maconha (cannabis), cocaína e opiáceos e alucinógenos.

**Efeitos e riscos do uso de drogas por caminhoneiros**

No caso do uso das anfetaminas, como o “rebite”, o que acontece é um estímulo das funções cognitivas e psicomotoras, que podem aumentar perigosamente a autoconfiança do motorista e contribuem para que ele esteja mais propício a se arriscar no trânsito.

“Testes realizados em simulador de direção levaram à conclusão de que os efeitos agudos prejudicam o desempenho do motorista. Ele passa a não sinalizar corretamente as manobras que pretende executar e as realiza em tempo superior ao necessário à tomada de decisões. Deixa, por exemplo, de parar em semáforo vermelho e reage com mais lentidão às habilidades exigidas para uma condução segura”, aponta o diretor científico da Abramet, Flávio Emir Adura.

Ele explica que dirigir é uma tarefa complexa na qual o condutor recebe informações continuamente. Por esse motivo, é preciso estar atento o tempo todo para identificar situações de risco e tomar decisões de maneira rápida e eficaz. O uso de substâncias que interferem ou influenciam nas funções cerebrais ou nos processos afetam diretamente o desempenho do condutor.

“O uso de drogas está associado à condução em excesso de velocidade, perda do controle do veículo, colisões,

direção agressiva e desatenta, além de execução de manobras de alto risco. O prejuízo no desempenho de segurança ocorre em razão da perda de concentração e atenção e alterações mentais devido aos efeitos psicoativos. Por exemplo: nervosismo, irritabilidade, agressividade, podendo chegar até o estado de paranoia e alucinações”, elenca o diretor da Abramet.

### Infração e exame toxicológico

Por vias legais, há alguns tópicos da legislação que o condutor infrator pode ser enquadrado. Segundo o CTB, dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência é infração gravíssima. A penalidade é multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 meses. A constatação pode ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova admitidos.

Além disso, o art. 148-A determina que os condutores das categorias C, D e E deverão comprovar resultado negativo no exame toxicológico para a obtenção e a renovação da habilitação. Aqueles com idade inferior a 70 anos, devem se submeter a novo exame toxicológico a cada período de dois anos e seis meses.

O resultado positivo acarretará na suspensão do direito de dirigir pelo período de três meses.

Segundo o representante da Abramet, o exame toxicológico de larga janela de detecção para consumo de substâncias psicoativas tem demonstrado ser uma opção apropriada para verificar o histórico de uso de drogas.

“A análise segmentar do cabelo pode confirmar o abuso de uma droga nos últimos meses de maneira confiável. Para que ocorra redução da frequência com que motoristas conduzem veículos automotores sob o efeito de substâncias ilícitas, é necessário se avaliar o comportamento do usuário por um longo período e impedi-lo que se habilite ou renove sua CNH”, diz.

Ainda de acordo com Adura, no Brasil, a redução da taxa de mortalidade por acidentes de trânsito vem sendo acompanhada do declínio do número de óbitos nas rodovias federais. Além disso, é possível observar uma inversão na tendência de crescimento, em especial uma redução dos acidentes que envolvem caminhões.

Segundo dados da PRF, após a exigência do exame toxicológico de larga janela, houve diminuição significativa no número dos sinistros em rodovias federais.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

## Outras Pandemias surgirão

**P**ara entender isso temos que saber que os vírus passam por evolução e seleção natural e quase sempre rapidamente.

O vírus na realidade é um ser acelular que contém o DNA ou RNA, alguns com os dois juntos, capaz de produzir infecções quando dentro de uma célula.

Dentro de um organismo dois vírus podem trocar material genético dando origem a novo vírus. Os de RNA são mutantes e evoluem rapidamente, daí justifica-se viroses muitas vezes desconhecidas. É uma transformação que o torna desconhecido, potente e capaz de reagir ao sistema imunológico do organismo onde se hospeda e a medicamentos antivirais, antibióticos e outros. Interessante que sofrem interferência ambiental e climática e tem suas predileções por outros organismos.

Podem ter dois processos de evolução, a recombinação, que é a troca de material genético (DNA e RNA) e mutação que é alteração na sequência de DNA e RNA. É dessa forma que a cada momento temos uma epidemia e até mesmo uma pandemia. Hoje torna-se difícil conter a disseminação pandêmica em função da mobilidade humana. Um indivíduo infectado é capaz de propagar o vírus onde chegou. Hoje, com o transporte aéreo a propagação é rápida, surpreendendo quem não está preparado para lutar contra. Em função disso faz-se o confinamento, fecham-se fronteiras. A avaliação

dos infectologistas, epidemiologistas e cientistas faz-se necessária para estudar sinais, sintomas, o avanço do vírus, como compromete o organismo, medicação específica, resistência e imunização.

Teremos sempre o problema, estaremos sempre sendo atacados por vírus recombinados ou produto de mutações gerando epidemias regionais ou globais, tendo em vista, como já citamos, que dependem de condições ambientais e climáticas.

Nosso mundo é esse, organismos que evoluem rapidamente transformando-se, comprometendo a vida de outros e outros modificando-se a longo prazo.

A vida no nosso planeta é um carrossel de animais caçando outros como alimentos, vírus e bactérias atacando seres vivos com objetivo de se manter e conseguir evoluir.

O Novo Corona Vírus é produto dessas transformações.

Ele foi identificado inicialmente em 1960 na China. Seis tipos são capazes de infectar o homem causando um quadro gripal. Recentemente cientistas identificaram três tipos do Novo Corona Vírus. Os tipos SARS-COV e MERS-COV que causam infecções respiratórias graves. O contato humano é a principal maneira de transmissão. Outros Corona Vírus causam infecções em animais.

A Síndrome Respiratória Aguda foi observada em 2002 na China, propagou-se atingindo vários países infectando 8mil

peças e provocou 800 mortes, em 2004 foi controlada a epidemia.

Não sabemos quando teremos o fim desse ciclo do Novo Corona Vírus que já leva quase dois anos. A nossa mobilidade em automóvel, coletivo, trem, avião, navio nos coloca sempre em risco havendo necessidade de nos protegermos com máscaras, boa higienização das mãos, uso do álcool gel e vacina.

O isolamento social, o lockdown em decorrência da pandemia que estamos a viver, fez com que proliferasse a frota de motocicletas. O desemprego, a falta de uma atividade remunerada fez com que motociclistas invadissem o mercado Delivery, o que veio aumentar em muito acidentes com lesões graves e óbitos.

Mortes de motociclistas aumentaram em 38% no primeiro ano de pandemia e de 13,5% nesse ano. A frota já alcança quase 30% do número total de veículos em nosso país.

Esse é outro fato que nos assusta além da pandemia do Novo Corona Vírus, a epidemia de doenças do trânsito, das mortes causadas por sinistros de trânsito, dos danos ambientais, do aquecimento global, das mudanças climáticas que concorrem para destruição da vida no Planeta Terra.

\* 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.



## Governador do Sergipe sanciona lei que cria a CNH Social

O governador de Sergipe, Belivaldo Chagas, sancionou, neste mês de dezembro, a lei que cria o Programa Social de Formação de Condutores de Veículos Automotores (Projeto CNH Social). Desenvolvido pelo Governo do Estado, o projeto foi submetido à Assembleia Legislativa de Sergipe (Alese) e já havia sido aprovado no dia 7 de dezembro.

A CNH Social tem como finalidade permitir o acesso de pessoas com baixo poder aquisitivo à obtenção

da Permissão para Dirigir (PPD) nas categorias A e B.

A medida abre o acesso da população mais vulnerável às oportunidades de trabalho na área de transporte de passageiros e mercadorias, além de estimular o desenvolvimento econômico do estado e facilitar o acesso a serviços públicos e privados. Estima-se que o Estado deve investir R\$ 1.621.416,00 anualmente para a execução do CNH Social.

## Finalizada a restauração emergencial das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles

Depois de mais de 30 anos sem grandes intervenções desde as suas inaugurações, foi concluída toda a parte emergencial de recuperação das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, em Florianópolis. Na manhã do dia 7 de dezembro, foi reaberta a passarela de pedestres sul da Ponte Pedro Ivo Campos. A estrutura chegou a ser interditada pela Justiça em 2014, por questões de segurança - tamanho era o abandono que se arrastou por décadas - e depois em 2020, para as obras.

“Isso é compromisso com as pessoas, com a segurança de todos, com o dia a dia do catarinense, compromisso com o serviço público. O que a sociedade espera de nós é

exatamente isso, que o dinheiro seja colocado apenas uma vez, e que depois a manutenção preserve essas obras, que são patrimônios de cada um dos catarinenses. De quem recolhe seus tributos, com suor do trabalho, e faz com que o dinheiro chegue aos cofres públicos. Essa entrega é resultado também de gestão, eficiência e grande trabalho da secretaria de infraestrutura”, ressalta o governador Carlos Moisés.

“Agora, estamos devolvendo mais essa travessia de pedestres e ciclistas ao convívio dos catarinenses. Bastou que tirássemos os tapumes, sem grande divulgação, para que pudéssemos observar dezenas de pessoas passando a usufruir



deste espaço imediatamente. É com alegria que fazemos mais essa entrega, que honramos mais este compromisso”, destaca o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira.

O trabalho começou em 2019 e contemplou a recuperação de seis blocos estruturais, aplicação de dermasfalt (asfalto sobre a chapa metálica), reparos em guarda-corpos,

pintura, lixamento e outros acabamentos. O investimento total chegou a R\$ 47 milhões.

Em outro contrato, posteriormente, já em fase de licitação, serão executados trabalhos de recuperação de todos os outros 12 blocos estruturais não emergenciais. A diferença é que, nas próximas etapas, o trabalho não será corretivo, mas preventivo. O valor orçado é de R\$ 17 milhões.

### Histórico

No início de 2020, um laudo técnico chegou a recomendar a interdição das pontes por falta de segurança. Na época, o assunto gerou debates, mostrou o descaso histórico e acendeu o alerta sobre a necessidade urgente para obras de manutenção e reforma. Pelas duas pontes passam cerca de 100 mil veículos por dia.



## Aprovado financiamento milionário para ampliar a Beira-Mar Continental de Florianópolis

A Comissão de Financiamentos Externos (Cofix) do Ministério da Economia aprovou, no dia 13 de dezembro, a prefeitura da capital a contrair U\$ 50 milhões (R\$ 270 milhões) para o “Programa de implantação da Avenida Beira Mar Norte Continental em Florianópolis”.

O recurso será utilizado para a ampliação da via da Ponta do Leal até a ligação com a BR-101, próximo ao trevo de Barreiros, em São José.

Agora, falta a autorização pelo Senado e a formalização do contrato junto ao Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata - FONPLATA, o que deve ocorrer até março.

O prefeito Gean Loureiro disse que já manteve contato com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, que se comprometeu com a votação do assunto no primeiro semestre de 2022.

Segundo Gean, o projeto de estudo

ambiental, já licitado, deve ser concluído até março.

Para o projeto e execução, o investimento estimado é de R\$ 570 milhões. A obra está orçada em R\$ 509 milhões, sendo que a parte de Florianópolis seria de R\$ 265 milhões e R\$ 244 milhões a de São José.

O trecho que deve receber aterro e a obra é de 8,250 km. A parte da capital tem 4,5 km e a de São José 3,750 km. A obra é estimada para dois anos de

construção.

A expectativa é lançar o edital de construção entre abril e maio de 2022 para dar a ordem de serviço no segundo semestre do mesmo ano.

A extensão da avenida será nos mesmos moldes do que já existe na Beira-Mar Continental, com aterro, três pistas para cada lado, bolsões de estacionamento, passeio e ciclovia. Uma pista de skate também está prevista.



# Transporte aquaviário na Grande Florianópolis

Um importante passo para a viabilização do transporte aquaviário na Grande Florianópolis foi dado no último dia 13 de dezembro. O governador Carlos Moisés lançou o edital de chamamento para Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), por meio do qual uma empresa especializada poderá apresentar estudo de viabilidade técnica-operacional, econômico-financeira, ambiental e jurídica para estruturação do projeto de concessão comum para construção, operação e manutenção do sistema. O edital e todos os documentos necessários estão no site [www.ppi.sc.gov.br](http://www.ppi.sc.gov.br).

“Este não é um projeto apenas de Florianópolis, mas da região e que interessa a toda Santa Catarina. Será um marco para o desenvolvimento do estado. Teremos um impacto forte e positivo no deslocamento de todos que se deslocam entre Continente e Ilha a trabalho, negócios ou turismo. É mais uma demanda antiga que vai se tornar realidade”, frisa o governador.

Segundo ele, também foi solicitado à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) que o transporte seja limpo e que proporcione



às pessoas, além do deslocamento, a possibilidade de contemplar a natureza e as belezas naturais da região.

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) já havia feito um estudo prévio que concluiu pela viabilidade do sistema de transporte aquaviário com três rotas, que deverão ser priorizadas na elaboração dos estudos que servirão como base para o edital de concessão.

“Este é mais um passo da grande caminhada que Florianópolis tem para a adoção do transporte aquaviário. Graças à parceria com o BID, que realizou um estudo prévio sem custos ao Estado, chegamos ao dia de hoje com a certeza de que o projeto é viável economicamente. A demanda prevista é de em torno de 33 mil pessoas por dia, o que vai melhorar



significativamente a mobilidade, com uma taxa de retorno interessante para o mercado”, explica o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira.

Para o presidente da Santur, Renê Meneses, o projeto tem potencial para impulsionar de forma considerável a economia na Grande Florianópolis. “É um importante avanço para que tenhamos o transporte

aquaviário e, com isso, um fortalecimento também do turismo. É mais mobilidade e também a possibilidade de novos produtos para quem trabalha no nosso setor. É o começo de um projeto que irá fortalecer ainda mais a economia do mar”, prevê Meneses.

## Rotas prioritárias

As rotas são entre Barreiros (São José) e MiraMar (Centro

do Governo do Estado analisará as propostas e selecionará a empresa mais qualificada para este fim. “Este é o quarto PMI do Governo do Estado e a novidade é que este se dará na modalidade de autorização exclusiva, o que significa que selecionaremos apenas uma empresa que será autorizada a realizar o estudo, o que garante mais segurança e maior engajamento por parte da empresa”, detalha o secretário executivo de Parcerias Público-Privadas (PPPs), Ramiro Zinder.

O estudo servirá como base para um futuro edital de concessão. Não há custos para a administração estadual, já que as despesas do estudo aproveitado no edital serão ressarcidas pelo futuro concessionário.

O ato simbólico da assinatura do PMI, realizado na Casa d’Agrônômica, em Florianópolis, também teve a presença do procurador-geral do Estado, Alisson de Bom de Souza, do ex-presidente da Santur, Leandro Mané Ferrari, e da secretária adjunta da Fazenda, Michele Roncalio, secretário adjunto da Infraestrutura e Mobilidade, Alexandre Martins da Silva, e secretário executivo de Assuntos Internacionais, Fernando Raupp.

## Governo de SC recebe primeiras medições e inicia pagamentos para acelerar obras nas rodovias federais

O Governo do Estado iniciou os aportes financeiros para dar celeridade às obras nas rodovias federais. Após as primeiras medições entregues pelas empresas e pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), foram pagos R\$ 7,4 milhões referentes aos trabalhos nas BRs 163, 280 e 470. Outros cerca de R\$ 12 milhões serão pagos nos próximos dias, conforme as medições apresentadas pelo órgão federal.

O Governo do Estado, com apoio dos deputados da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (Alesc), garantiu até R\$ 465 milhões para serem investidos nas BRs 163, 280, 285 e 470 até o ano que vem.

O secretário de Estado da Fazen-

da, Paulo Eli, frisa que a expectativa do Governo é que o aporte financeiro se traduza em maior celeridade nas obras ao longo dos próximos meses. “O Governo do Estado, como resultado da boa gestão dos recursos públicos, já tem os recursos garantidos para fazer os pagamentos. Nós temos pressa na execução das obras, porque as rodovias federais atualmente são o maior gargalo para o desenvolvimento econômico de Santa Catarina”, afirma.

Os recursos já estão assegurados e os pagamentos ocorrem conforme as comprovações dos avanços nas obras apresentadas pelas empresas e o DNIT, por meio de medições. Ou seja, quanto mais rápido for o ritmo



dos trabalhos, maior será a celeridade nos desembolsos por parte do Governo do Estado, à medida em que as medições são apresentadas à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE).

Para 2021, estão empenhados mais de R\$ 125,8 milhões. O acordo

envolve 15 contratos, 14 deles com valores a serem pagos ainda neste ano. A SIE recebeu a documentação referente a oito dessas medições até agora. Os valores já pagos são de R\$ 4.022.243,12 referentes à BR-163, R\$ 1.847.734,45 da BR-280 e R\$ 1.561.934,08 da BR-470.



## JUDICIÁRIO

# Fugir do local do acidente é crime, mesmo quando não há vítimas

Fugir do local do acidente é crime, mesmo quando não há vítimas. Conforme previsão do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), essa atitude caracteriza fuga à responsabilidade penal ou civil que possa ser atribuída ao condutor, e pode gerar detenção de seis meses a um ano ou multa de acordo com o artigo 305.

Mesmo a previsão não sendo nova, muitos debates ocorreram nos últimos anos nos tribunais brasileiros. A alegação era de que esse crime seria inconstitucional, pois implicaria que a pessoa criasse provas contra si mesma, o que seria ferir um direito fundamental. A discussão chegou até o Supremo Tribunal Federal, em 2020, que fixou o entendimento de que não se trata de uma questão inconstitucional.

### Decisão STF

O professor e advogado Gabriel Habib explica que o STF entendeu que, nesse caso, não se trata de um direito individual.

“Exige-se que a pessoa fique ali para colaborar com a investigação penal e também eventual apuração de responsabilidade civil. O bem tutelado é administração da justiça, que fica prejudicada pela fuga do local, uma vez que impede

sua identificação, e consequente apuração do ilícito para fins de se promover a responsabilização”, diz. E completa: “pode até acontecer de que permanecer no local seja atestar, confirmar, que a pessoa não teve nenhuma contribuição no evento lesivo, naquele acidente, naquele resultado. Pode haver testemunhas, então, não obrigatoriamente, a pessoa ficar no local do acidente vai se autoincriminar”, explica.

Contudo, quando há vítimas, o condutor que fugir também infringe o artigo 304 do CTB, que prevê infração para quem deixa de prestar imediato socorro à vítima ou solicitar auxílio médico. Além disso, o condutor também responde criminalmente por todas as ações que o acidente possa gerar. Uma delas, por exemplo, é o homicídio culposo no caso de óbito da vítima.

Levantamento do Respeito à Vida, programa da Secretaria de Governo do Estado de São Paulo, coordenado pelo Detran SP, mostra que o risco de morte em acidentes de trânsito triplica quando há fuga do condutor.

Em 2020, cerca de 85% dos acidentes com abandono do local pelos condutores ocorreram em vias urbanas. Nesse sentido, elas também abrigam a maior



parte das fatalidades (54%). Em 64% dos casos os acidentes ocorreram no período noturno. Os tipos de acidente mais comuns são os atropelamentos e as colisões traseiras (26% cada).

Segundo o estudo, entre janeiro e setembro do ano passado, houve 4.152 ocorrências com fuga do condutor.

Também foi identificado que acidentes com este perfil culminaram na morte de 331 pessoas. Dessas vítimas, por exemplo, 47% eram pedestres, seguidas por motociclistas (32%), ocupantes de

automóveis (13%) e ciclistas (8%).

“O trânsito seguro é feito de colaboração. Prestar socorro, permanecer no local, ajudar as autoridades e envolvidos é sinal de solidariedade e respeito. A omissão aumenta o risco nas vias. Além disso, com a crescente expansão no uso de videomonitoramento, achar que é possível fugir da sua responsabilidade só demonstra que o condutor não está preparado para conviver no trânsito”, comenta Luiz Gustavo Campos, especialista em trânsito e diretor da Perkons.

## Transportes por aplicativos podem parar de funcionar no Brasil

### O MPT/SP pede o reconhecimento do vínculo empregatício e contratações dentro das regras da CLT para empresas de transporte por aplicativos.

O Ministério Público do Trabalho de São Paulo (MPT/SP) entrou recentemente com quatro ações judiciais contra o sistema de transporte por aplicativos. Conforme especialistas, isso pode fazer com que o serviço venha a ser inviabilizado e extinto no Brasil.

Além do reconhecimento

do vínculo empregatício, as ações reivindicam que as empresas se abstenham de fazer contratações fora das regras da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Bem como, preveem uma indenização por dano moral coletivo equivalente a 1% do faturamento bruto das empresas.

O MPT de São Paulo exige, ainda, que os aplicativos garantam o registro na carteira de trabalho aos profissionais. Ainda mais, sob pena de multa de R\$ 10 mil por trabalhador encontrado em situação irregular, em cada constatação.

Os procuradores também explicaram que foi necessário entrar com mais de uma ação para obter os dados de uso das plataformas.

De acordo com as referidas informações, dos motoristas

que trabalhavam pela plataforma entre 2018 e 2019, praticamente todos, 99%, trabalharam ao menos quatro dias por semana. A base para cálculo é de 10 mil motoristas.

Apenas a Uber possui mais de um milhão de motoristas em seu sistema no Brasil, segundo registros de dados públicos. Logo, neste cenário, se o MPT sair vitorioso na ação e as empresas não assinarem as carteiras de trabalho de seus parceiros, a multa poderá ultrapassar R\$ 10 bilhões.

### O que dizem as empresas

Em nota, a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia – Amobitec, que representa as plataformas no Brasil, informou que os aplicativos fazem uma intermediação entre consumidores, estabelecimentos comerciais e profis-

sionais parceiros. Dessa forma, motoristas e entregadores que atuam de forma independente e sem a subordinação trabalhista às plataformas.

A Uber se manifestou dizendo que não teve acesso à ação e, assim que for notificada, apresentará todas as informações solicitadas e necessárias. A companhia afirmou, ainda, que diversas instâncias da Justiça do Trabalho vêm construindo “sólida jurisprudência” sobre o fato de não haver relação de emprego entre o aplicativo e os motoristas parceiros. Além disso, informou:

“Em todo o país, já são mais de 1.450 decisões de Tribunais Regionais e Varas do Trabalho nesse sentido. Sendo que não há nenhuma decisão consolidada que determine o registro de motorista parceiro como empregado da Uber”.



## LEGISLATIVO



## PL prevê multa para quem parar o veículo para brigar no trânsito

*Se houver a aprovação do PL, será infração de trânsito parar o veículo para brigar no trânsito. A penalidade será a suspensão direta do direito de dirigir.*

Criar uma infração de trânsito para quem parar o veículo para discutir ou brigar no trânsito. Esse é o tema do PL 4187/2021 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Célio Studart (PV/CE), a proposta pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e determinar como infração de trânsito o ato de parar na pista de rolamento ou acostamento, devido a discussão ou briga que leve à agressão física.

Conforme a norma, a infração seria grave, com multa e penalidade de suspensão direta do direito de dirigir.

De acordo com o deputado, a proteção da vida e à incolumidade física das pessoas são os pilares do Sistema Nacional de Trânsito, e, consequentemente, servem como justificativa para todo o arcabouço legal criado para regulamentar tráfego de veículos em território nacional.

“Relatos de brigas no trânsito tem se tornado cada vez mais comuns, mais violentas e em muitos casos resultando em mortes. Essa situação é inaceitável. O Poder Público deve se debruçar



para diminuir qualquer tipo morte no Brasil”, argumenta Studart.

A justificativa do projeto cita, também, a opinião da diretora técnica do Detran/ES, Édina de Almeida Poletto. “Temos hoje no trânsito o reflexo de uma sociedade doente. Até a falta de uma seta é motivo para briga. Eu vi casos de pessoas que ficaram irritadas porque outras colocaram a mão para fora do veículo”, pontuou.

### Suspensão do direito de dirigir

O PL diz, ainda, que a suspensão do direito de dirigir seria de dois a oito meses, ou oito meses a dois anos em caso de reincidência, ou seja, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) seria devolvida a seu titular após cumprida a penalidade e um curso de reciclagem.

## Casos de suspensão do direito de dirigir poderão ter defesa oral do condutor

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para permitir que o condutor faça, pessoalmente ou por intermédio de advogado, procurador ou material audiovisual, a defesa oral de recurso referente à infração de trânsito que possa levar à suspensão do direito de dirigir.

Havendo sustentação oral, segundo o texto, o prazo para julgamento deverá ser contado em dobro.

O Projeto de Lei 1819/21, do deputado Fábio Trad (PSD-MS), foi aprovado na forma do substitutivo do relator, deputado Franco Cartafina (PP-MG). O texto original permitia que o motorista autuado pudesse ser representado por um advogado no julgamento feito pela Junta Administrativa de Recursos de Infrações (Jari) ou por conselhos estaduais e distrital de trânsito.

Trad explica que, em caso de autuação de trânsito, a defesa prévia é apresentada diretamente à autoridade que impôs a penalidade.

Rejeitada a defesa pelo órgão, podem ser apresentados recursos à Jari, como primeira instância. Além disso, aos conselhos estaduais ou Distrital de trânsito, como segunda instância de julgamento.

Relator de outros projetos que analisam a defesa oral no contexto de recursos de infrações de trânsito, Cartafina optou por ampliar os direitos ao contraditório e à ampla defesa nos julgamentos de recursos apresentados aos órgãos de trânsito.

“A prudência quanto ao delicado tema levamos a propor, por meio de substitutivo, a defesa oral em casos de maior gravidade, quais sejam, infrações associadas à penalidade de suspensão do direito de dirigir. Essas, além do maior valor pecuniário envolvido, implicam consequências significativas no próprio cotidiano do cidadão”, argumentou.

### Tramitação

O projeto será ainda analisado, em caráter conclusivo, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. *(Com informações da Agência Câmara de Notícias)*

## Deputado pretende instituir multas com valores multiplicados de acordo com valor do veículo autuado

O PL pretende acrescentar ao valor da multa por infração gravíssima, o valor correspondente a meio por cento do valor do veículo.

Estabelecer a possibilidade de aplicação de fatores de multiplicação em razão do valor do veículo autuado, ou em outras palavras, definir a multa pelo valor do veículo. Esse é o tema do PL 4370/2021 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Nicoletti (PSL-RR), a proposta pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), mais especificamente o artigo que trata dos valores de multas referentes às infrações de trânsito e suas gravidades.

Conforme o projeto, pretende-se acrescentar ao valor da multa por infração gravíssima, o valor correspondente a meio por cento do valor do veículo.

Além disso, o texto diz que se o PL for aprovado, o Contrans publicará, anualmente, resolução contendo os valores dos veículos, considerando a marca, o modelo, o ano do veículo e o valor médio nacional de comercialização, podendo utilizar valores estabelecidos por institutos de pesquisas econômicas.

De acordo com o deputado, o objetivo é estabelecer uma maior justiça na aplicação das penalidades de multa de trânsito decorrentes de infrações gravíssimas. O intuito é considerar o valor do veículo que se utilizou para cometer a infração.

“Esse acréscimo visa inibir condutas que geram maior risco de acidentes e vítimas. Isso porque o valor atual das multas muitas vezes é insuficiente para inibir que pessoas de maior poder aquisitivo cometam infrações, em grande parte utilizando veículos de centenas de milhares de reais”, justifica.

### Valores de multas no Brasil

Todas as infrações de trânsito são passíveis de punição por multa, que dependendo da gravidade, podem ser:

GRAVIDADE	PONTOS	VALORES
Leve	3	R\$ 88,38
Média	4	R\$ 130,16
Grave	5	R\$ 195,23
Gravíssima	7	R\$ 293,47

As infrações gravíssimas podem ainda, em certos casos, ter seus valores multiplicados.

GRAVIDADE	PONTOS	VALORES
Gravíssima (2X)	7	R\$ 586,94
Gravíssima (3X)	7	R\$ 880,41
Gravíssima (5X)	7	R\$ 1.467,35
Gravíssima (10 X)	7	R\$ 2.934,70
Gravíssima (20 X)	7	R\$ 5.869,40
Gravíssima (60 X)	7	R\$ 17.608,20

### Tramitação

O PL aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

## Como chamar por socorro em rodovias sem sinal de celular? Veja dicas da PRF

Uma condição atual de desconforto e que pode até gerar alguma vulnerabilidade é o fato de que os trajetos das rodovias não são inteiramente cobertos pelos sinais das empresas de telefonia celular, fato difícil de se justificar, visto se tratar de tecnologia amplamente dominada. Por esse motivo, o Portal do Trânsito foi atrás de informações sobre como chamar por socorro em rodovias sem sinal de celular.

Conforme a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), em nota enviada ao Portal do Trânsito, a área de abrangência obrigatória mudou com a realização do edital 5G e a cobertura será ampliada.

“Até a realização do edital 5G não havia obrigações de cobertura móvel relacionada às rodovias. O edital 5G estabeleceu obrigação de cobertura 4G em mais de 30.000 km de rodovias federais”, explicou a Anatel em nota.

Além disso, anteriormente só existiam obrigações de cobertura móvel nas sedes dos municípios brasileiros (80% da área urbana da sede, sendo, pelo menos 4G em municípios com mais de 30 mil habitantes e, pelo menos, 3G nos demais). “O edital 5G estabeleceu obrigatoriedade de cobrir os municípios sem 4G na sede (95% da área urbana da sede) e estabeleceu a cobertura 4G em mais de 7.430 localidades não sede”, finalizou a nota.

### COMO CHAMAR POR SOCORRO EM RODOVIAS SEM SINAL DE CELULAR?

Como ainda infelizmente ainda existem várias rodovias sem sinal de celular, o Portal do Trânsito questionou a Polícia Rodoviária Federal (PRF) sobre como fazer em caso de pane ou acidente, para chamar por ajuda nestes trechos que frequentemente são os mais críticos, como serras, por exemplo.

De acordo com o órgão, a PRF não tem ingerência sobre a cobertura do sinal das operadoras de telefonia móvel.

“Em trechos sem cobertura de telefonia móvel, a PRF recomenda que se faça contato com outros motoristas e usuários que estejam trafegando pela rodovia, a fim de



solicitar apoio e contato com a PRF tão logo alcancem sinal de telefonia ou localizem uma viatura ou Unidade Operacional da PRF”, recomenda.

Além disso, a PRF recomenda algumas condutas para a realização de uma viagem segura. Dentre elas estão:

- Planeje sua viagem e faça a revisão de seu veículo. É fundamental verificar a presença e o funcionamento de todos os equipamentos obrigatórios. Verifique também toda a documentação do veículo e do condutor.
- Todos os ocupantes do veículo devem portar documento de identificação, inclusive crianças e adolescentes.
- Respeite os limites de velocidade estabelecidos para a via e obedeça às placas de sinalização. Onde não existir sinalização ou se esta estiver prejudicada mantenha a velocidade compatível com as condições da via. Quanto maior a

velocidade, maior é o risco e mais graves os acidentes.

- O condutor e todos os passageiros do veículo DEVEM utilizar o cinto de segurança. As crianças, de acordo com idade e altura, devem estar utilizando o equipamento obrigatório compatível (bebê conforto, cadeirinha e/ou assento de elevação). Em caso de autuação o condutor será penalizado e o veículo ficará retido até a regularização da infração.
- Ultrapasse sempre pela esquerda (somente em locais permitidos) e onde haja todas as condições necessárias para execução da manobra com segurança. Ou seja, antes de iniciar uma ultrapassagem, certifique-se da distância e da visibilidade do veículo que pretende ultrapassar e dos que vêm em sentido contrário. Se outro veículo o estiver ultrapassando ou tiver sinalizado a intenção de fazê-lo, dê a preferência e aguarde a vez.



- Sinalize toda a manobra com antecedência. Além disso, redobre a atenção ao ultrapassar ônibus e caminhões. Por se tratar de veículos grandes e pesados, é preciso se certificar que há espaço suficiente para realizar uma ultrapassagem segura. Ao ser ultrapassado não acelere, não mude a trajetória do veículo e mantenha distância segura do veículo à frente.
- Mantenha uma distância segura do veículo que vai à frente, a fim de se evitar colisões traseiras nos casos de freadas bruscas.
- Cuidado com os pedestres, principalmente em perímetros urbanos cortados por rodovias. Redobre a atenção e reduza a velocidade sempre que verificar a presença de pedestres nos acostamentos e às margens das rodovias.
- É importante também sempre levar água. Bem como, frutas e alimentos não perecíveis no interior do veículo, para situações inesperadas como congestionamentos e interdições de pista.
- Caso ocorra chuva durante sua viagem, acione os limpadores de para-brisa, diminua a velocidade e aumente a distância em relação ao veículo que segue à sua frente. Evite estacionar no acostamento, caso tenha que parar, procure um local seguro afastado da pista de rolamento.
- Ocupantes de motocicletas: devem sempre usar o capacete e manter distância das laterais traseiras dos veículos, eliminando assim os chamados “pontos cegos”. Assim como, antes de mudar de faixa de rolamento, usar os retrovisores. Não trafegue próximo a caminhões. O deslocamento de ar produzido por esses veículos pode desestabilizar a motocicleta. Sempre circule com o farol ligado, para facilitar a visualização da motocicleta pelos pedestres e pelos veículos que estão trafegando em sentido contrário.
- Trafegue sempre com os faróis acesos, mesmo durante o dia. Isso aumenta a visibilidade aos demais condutores e principalmente aos pedestres, além de melhorar a percepção de distância aproximada.

## IBGE: pesquisa mostra que apenas 54,6% dos adultos utilizam cinto no banco de trás do carro



A pesquisa, do IBGE em parceria com o Ministério da Saúde, mostra o retrato do uso do cinto de segurança no Brasil. Muitos ainda negligenciam o seu uso, tanto no banco da frente, quando no banco de trás.

A cada cinco pessoas de 18 anos ou mais, quatro afirmaram, em 2019, usar sempre o cinto de segurança no banco da frente quando dirigiam ou andavam de automóvel. Este índice, de 79,7%, é menor quando se considera o uso de cinto no banco de trás do carro: 54,6%. Os dados são da Pesquisa Nacional de Saúde 2019 – Acidentes, Violência, Doenças Transmissíveis, Atividade sexual, Características do trabalho e Apoio social, divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, e que tem parceria com o Ministério da Saúde.

Embora disseminado no país, o uso do cinto de segurança no banco da frente sofre importantes variações dependendo do recorte. Homens são um pouco mais resistentes à medida: 77,7% declararam usar sempre contra 81,5% das mulheres. A diferença no aspecto etário é ainda maior.

Jovens usam menos o cinto no banco da frente, já que o menor percentual foi constatado entre pessoas de 18 a 29 anos, com 71,1%, e a maior

taxa entre as pessoas de 60 anos ou mais, 84,8%.

No recorte por área, a distância se acentua. Na área urbana, 82,6% afirmaram adotar a prática, enquanto na área rural, a taxa cai para 61,1%.

Regionalmente, os menores índices foram no Norte (69,5%) e no Nordeste (69,7%), enquanto os maiores foram no Sudeste (85,4%), Sul (84,6%) e Centro-Oeste (81,8%).

“Há uma adesão consistente ao uso de cinto de segurança no banco da frente desde a implementação do Código de Trânsito Brasileiro, em 1997, quando passou a ser obrigatório. No geral, as pessoas incorporaram esse hábito de segurança em seu cotidiano”, afirma a analista da pesquisa, Flávia Vinhaes, ressaltando as diferenças nos recortes.

Já para o uso de cinto no banco de trás, a aceitação é menor.

E, segundo a pesquisa do IBGE, o índice cai ainda mais na área rural (49,7% contra 55,4% na área urbana). As diferenças regionais também são relevantes: a menor taxa é no Norte (43,4%) e a maior, no Sul (67,5%), uma diferença de mais de 20 pontos percentuais.

**Menos motociclistas do Norte e do Nordeste usam capacete**

A pesquisa mostra também que,

entre as pessoas que informaram dirigir motocicleta, 82,6% sempre usavam capacete. O índice é mais alto na faixa de pessoas com maior escolaridade, chegando a 91,6% entre quem tem nível superior completo, ao passo que entre aquelas sem instrução ou com fundamental incompleto é mais baixo (74,4%) do que a média nacional. Assim como o uso do cinto, também há uma nítida distinção no hábito de utilização do capacete entre pessoas residentes na área rural (60,7%) e na urbana (89,2%).

Dentre as regiões, o Sul (95,7%), o Centro-Oeste (95,0%) e o Sudeste (94,4%) tiveram os maiores percentuais de uso do capacete. Já as regiões Norte (69,5%) e Nordeste (68,6%) registraram as menores proporções.

### Acidentes de trânsito

Mais da metade (59,5%) dos acidentes de trânsito que resultaram em lesões corporais foram com quem dirige moto. Enquanto os automóveis responderam por 31,0% dos acidentes. Em 9,5% das vezes, o acidente ocorreu em outros meios de transporte, como bicicleta, ônibus ou caminhão.

Em 2019, cerca de 3,9 milhões de pessoas, ou 2,4% da população,

afirmaram ter sofrido acidente de trânsito no período dos 12 meses anteriores à entrevista. No Norte (3,4%) e no Centro-Oeste (3,2%) o percentual é acima da média nacional.

Entre as pessoas que se envolveram em acidente de trânsito com lesão, quase metade (48,2%) deixou de realizar atividades habituais. Já 60,6% receberam algum tipo de assistência de saúde devido ao acidente, enquanto 14,9% tiveram seqüela física permanente em decorrência do acidente, dos quais a maioria eram homens (63,3% contra 36,7%).

“Os acidentes de trânsito são uma das principais causas de mortes no mundo. Portanto, são um problema de saúde pública. As lesões decorrentes desses acidentes causam seqüelas como incapacitação motora. É fundamental que as pessoas utilizem os equipamentos de segurança para reduzir esses impactos”, diz Vinhaes.

Também de acordo com a pesquisa, 70% dos motoristas afirmam que nunca manuseiam o celular durante a direção. No entanto 30% o faziam, seja raramente (13,9%), às vezes (10,6%), quase sempre (2,4%) ou sempre (3,1%), incorrendo em risco de acidente. (As informações são da Agência IBGE de Notícias)



## CARTAS

## NOVELA

Seria engraçado se não fosse trágico. Realmente, o imbróglcio envolvendo a iluminação da nossa Ponte Hercílio beira o ridículo. Um ano para relançar um edital é um absurdo. Por que tudo é tão demorado no serviço público? Por que tanto descaso? Parece que empurram as coisas com a barriga. Sinceramente, não entendo como podem demorar tanto.

**Mônica Docki – Florianópolis/SC**

## INFORMAÇÃO PRF

Achei sensacional saber que todos os PRFs recebem a notificação do roubo de um veículo em seu celular funcional no raio de 100km do sinistro. Com toda certeza, esses homens e mulheres são heróis de farda! Parabéns a toda a corporação por tanta eficiência!

**Simone Clias – Brasília/DF**

## NOSSO DEVER

Emocionante o artigo do presidente do Monatran, Roberto Bentes! Realmente, enquanto houver mortes no trânsito, o nosso dever é honrar a memória dessas pessoas e propor uma conscientização geral da população. Qualquer morte no trânsito é inaceitável e precisamos falar aos quatro ventos, até que não existam mais sinistros lamentáveis como estes.

**Lucas Moura – São Paulo/SP**

## HAMILTON

Acho bem importante os corredores da Fórmula 1 servirem de exemplo quanto às condutas corretas no trânsito. Mas achei um exagero penalizarem o automobilista Lewis Hamilton por soltar o cinto de segurança muito cedo depois da bandeirada no GP de São Paulo. Ainda mais depois da bela homenagem feita ao nosso eterno campeão Ayrton Senna.

**Daniel de Souza – Campo/MS**

## METAS DA OMS

Certamente, o período pós pandêmico reflete uma necessidade de adequação das políticas de segurança no trânsito para o novo decênio. A busca da segurança no trânsito deve ser um objetivo que ultrapassa os limites do Brasil e passa a ser uma discussão a níveis internacionais. As lesões e mortes no trânsito são evitáveis e a adoção de medidas preventivas são sempre necessárias.

**Luciana Guimarães – Cuiabá/MT**

## PIOR PAÍS

Sinceramente, não acredito que o Brasil seja o segundo pior país para dirigir no mundo. Apesar dos nossos desafios, creio que existem muitas nações em pior estado. De qualquer forma, isso não nos exime de nossas responsabilidades como nação. Que as informações apontadas na pesquisa do Compare the Market Austrália sirvam como alerta para melhorarmos cada dia mais.

**Rubens Tedesco – Rio de Janeiro/RJ**

## ALERTA MÁXIMO

Que tristeza saber que as internações de crianças e adolescentes por atropelamentos subiu tanto em 2021. Precisamos urgente trabalhar para a redução desses números. Um público tão vulnerável aos sinistros de trânsito exige um cuidado especial nas ruas e estradas. No total, mais de seis mil delas foram hospitalizadas em estado grave em todo o País e quase 500 foram a óbito no local onde foram atropeladas. Que Deus conforte os corações enlutados!

**Cláudia Arcanjo – Vitória/ES**

## FÉRIAS SIM

Muito bom o artigo do Dr. Dirceu! Sempre didático em suas explanações! Achei super interessante a explicação de que os riscos na direção veicular são constituídos pelos “atos inseguros” e “condições inseguras”. Sem dúvida alguma, o

homem é o ator principal no sinistro e o motorista é o responsável pela segurança de todos que estão dentro e fora do veículo.

**Daniele Moura – Joinville/SC**

## FERROVIAS

Justíssima homenagem feita ao visionário Raimundo Caramuru Barros! Como sempre, o Dr. José Roberto Dias enxergou além e valorizou quem de fato merece! Que alegria saber que o transporte ferroviário, colocado no limbo da ferrugem nas últimas duas décadas, voltou a ser tratado como prioridade. Construir Ferrovias é mesmo Salvar Vidas!

**Raimundo Teixeira – São Paulo/SP**

## BONS MOTORISTAS

Não vejo a hora desse chamado cadastro de bons motoristas virar realidade! Já passou da hora de invertermos esta lógica de punir o erro e ignorar as boas atitudes. Os bons motoristas merecem esse reconhecimento!

**Rogério Fagundes – Rio de Janeiro/RJ**

## INTEGRAÇÃO

Como bem destacou o secretário nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura (Senatran/MInfra), Frederico Carneiro, a integração de todos os órgãos de trânsito em um país de dimensões continentais como o Brasil é fundamental na promoção da segurança viária. Que nossos administradores públicos possam enxergar esta realidade tão óbvia!

**Silmar Ramos – Chapecó/SC**

## SUSTENTABILIDADE

Trabalhar de bicicleta, não só é uma ótima oportunidade para praticar uma atividade física, como também, significa contribuir para o meio ambiente. Que cada vez mais pessoas possam aderir a este movimento!

**Joana Callado – Biguaçu/SC**

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



## CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

**Art 169.** Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

## Pandemia alerta para os desafios do transporte público no Brasil

A matéria do caderno de Mobilidade do Jornal Estado de S. Paulo do dia 15 de dezembro, destacou como o período de pandemia reforçou o alerta para os desafios enfrentados para a melhoria do transporte público no Brasil. O advogado, mestre em engenharia de transportes e Observador Certificado pelo OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária, José Luiz Britto Bastos, ressaltou a importância deste tema e, na parceria firmada entre OBSERVATÓRIO e Estadão, o jornal aceitou o tema e desenvolveu a matéria.

Conforme pontuou o Observador Certificado, a crise no transporte público do País, tema que se agravou com a pandemia, tem relação direta com seu modelo de financiamento, de acordo com a análise de diversos especialistas. “O mundo desenvolvido adotou a susten-

tabilidade econômica para o transporte público. O Brasil, no entanto, não tomou essa iniciativa”, disse José Luiz Britto Bastos.

Segundo estudo feito pela NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), as medidas tomadas durante pandemia resultaram em uma queda de 51,1%, nos passageiros pagantes transportados pela frota de ônibus urbano em 2020, na comparação com 2019. Dessa forma, cada ônibus transportou, em média, 167 passageiros ao longo de cada dia, o que significa menos de sete passageiros por hora em sistemas com 24 horas de operação.

“A situação observada em 2020 é muito diferente da verificada no início da série histórica, quando cada veículo transportava 631 passageiros pagantes por dia. Desde então, houve uma dimi-



nuição de 73,6%”, explica Otávio Cunha, presidente executivo da NTU.

De acordo com o Observador Certificado, outras fontes de financiamento para o transporte público têm sido discutidas. “Um exemplo é o Projeto de Lei nº 3.866, do deputado Júlio Lopes (PP-RJ), que trata do custeio das viagens feitas sem o pagamento de tarifas por parte dos idosos, com a transferência de recursos

do Fundo Nacional do Idoso”, falou. Ele afirmou que as gratuidades representam em torno de 25% das viagens em transporte público e, quando criadas, não se planejaram contrapartidas para o custeio. A tributação do transporte individual e a Cide (Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico) municipal também foram opções destacadas por José Luiz.

## ESPAÇO LIVRE

J. Pedro Corrêa\*



## TRC sem mortes

“O Governo pretende zerar as fatalidades no transporte de cargas em 2050 mas nós estamos empenhados em conseguir este resultado já em 2025, baixando 25% das mortes a cada ano”. Isto foi dito pelo Presidente da Associação Nacional de Transportes de Cargas da Austrália, ATA, Michael Deegan, na palestra feita para o 3º Fórum Nacional de Segurança Viária, da Raizen/Trimble dias 17/18 de novembro.

Parece otimismo exagerado e, com certeza, mesmo que conte com todo o suporte externo necessário para enfrentar o desafio, ainda assim não será nada fácil. Afinal, sabemos que a Austrália, apesar de ter atingido um nível de desenvolvimento econômico e social muito grande, continua com sérios problemas estruturais. Sua malha rodoviária ainda tem bastante a melhorar, tanto é que uma das metas imediatas do TRC é conseguir atingir o nível 3, no Padrão IRAP, para as rodovias que estão fora dos eixos que ligam as grandes metrópoles australianas.

A falta de motoristas profissionais mais qualificados e a própria escassez de profissionais do volante é outro tema que preocupa as lideranças do TRC do país.

O Presidente da Associação Australiana diz que está discutindo com o Governo Federal um plano concreto de ações para apressar a redução da fatalidade zero já para 2025. Um desafio e tanto! Para isto, precisa recursos governamentais e, segundo deu a entender, este não é um problema intransponível.

O que chamou atenção no anúncio da ATA foi a determinação dos transportadores australianos de enfrentar o seríssimo problema dos sinistros fatais das estradas por iniciativa própria, antecipando-se às intenções do governo para atingir o objetivo. Ainda que para isto conte com a indispensável participação

do Governo de Canberra provendo o devido financiamento, sobram inúmeros desafios para os operadores do TRC fazerem a sua parte.

Territorialmente a Austrália é quase do tamanho do Brasil, a população é de apenas 26 milhões de habitantes mas possui um Produto Interno Bruto bem próximo do nosso e mantém o 8º IDH do mundo.

O TRC, que emprega cerca de 250.000 pessoas, responde por 7,5% do PIB australiano, pouco mais de 1.3 trilhão de dólares.

Me disse Michael Deegan que os transportadores associados à ATA apoiaram com entusiasmo o plano da entidade de encurtar o prazo da fatalidade zero, o que significa uma intensa atividade por todo o país para alcançar a meta. Obviamente uma coisa é ter um plano, outra é conseguir executá-lo e, finalmente, uma terceira será atingir o resultado estabelecido. Contudo, só o fato de tentar, já é significativo.

A Austrália mostrou algum progresso no campo da segurança no trânsito ao longo dos anos.

Na primeira década mundial de trânsito, de 2011 a 2020, a redução de mortes em geral pelo país foi superior a 10%. O transporte rodoviário de cargas, por exemplo, conseguiu um índice pouco melhor. Os transportadores reclamam de que algumas regiões ainda não possuem estradas de boa qualidade e nem contam ainda com um bom sistema de áreas de descanso, entre outros itens.

Julgo que um ponto essencial nesta história é que, se os australianos conseguirem atingir seus objetivos de zero mortes no trânsito – ou até mesmo chegar perto deles – em 2025, terão dado um puxão de orelhas no resto do mundo que, até aqui, ainda não decolou neste terreno. Obviamente os transportadores da terra

dos cangurus não estão pensando em dar exemplos para ninguém. Nesse sentido, querem simplesmente cumprir seu papel social, econômico, ético mas principalmente melhorar a eficiência e a produtividade do TRC e ajudar o país a crescer.

Fiz questão de abordar este case como uma forma de incentivo aos transportadores brasileiros que ainda não demonstram uma unidade nacional quando se trata de defesa da segurança rodoviária.

Nitidamente pode-se ver um grupo de empresas efetivamente preocupadas com segurança e dando boas demonstrações de apego à causa e na busca de resultados. Ainda se percebe, porém, com clareza que, para muitas transportadoras, este é um tema árido e que precisará ser discutido com boa profundidade.

Este é o cenário clássico onde as lideranças do setor podem e devem atuar. Elas próprias dotando suas entidades de programas eficazes e realistas de segurança. Bem como, incentivando a ampla participação de seus associados/afiliados para o benefício de toda a sociedade.

Assim como bons pastores devem saber conduzir seus rebanhos por boas pastagens, os líderes do TRC brasileiro em todos os níveis – nacional, estadual e municipal – devem assumir o compromisso ético de levar todos aqueles que atuam no setor a assumir posição mais sólida na segurança rodoviária. Este é o papel de destaque reservado para aqueles que entenderem a importância de suas posições. São os que entrarão para a história do país como influenciadores de um momento decisivo no desenvolvimento do transporte de cargas do Brasil.

\* J. Pedro Corrêa é Consultor em Programas de Segurança no Trânsito

# Lançado PROGRAMA RODOVIDA para reduzir acidentes de trânsito

**O programa Rodovida tem ações de fiscalização e de educação no trânsito para tornar as estradas do país mais seguras.**

Intensificar a fiscalização com a integração entre órgãos públicos federais, estaduais e municipais para prevenir acidentes de trânsito e conscientizar os condutores. Esses são os objetivos do Programa Rodovida, da Polícia Rodoviária Federal (PRF), lançado no dia 14 de dezembro. A ação tem o apoio do Ministério da Infraestrutura.

O Rodovida é um conjunto de ações, organizadas pela PRF, em parceria com os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, para reduzir os acidentes de trânsito nas rodovias durante os feriados de fim de ano, assim como das férias escolares e Carnaval. O programa ocorre até março de 2022.

## Redução de acidentes

O Programa foi criado a partir da Operação Rodovida, instituída pela Polícia Rodoviária Federal em 2011 para intensificar as ações de fiscalização integrada nas festas de fim de ano se estendendo até o Carnaval. Os bons resultados fizeram com que a operação fosse transformada em programa, dessa forma tornando as ações mais abrangentes.



“Essa operação se eleva ao nível de programa e se estenderá a todos os órgãos de trânsito do país. Não só nas rodovias federais, mas também nas rodovias estaduais, municipais e, até mesmo nas vias urbanas, em localidades que recebem turista nesse período de verão. Esse é um marco muito importante que celebra essa integração dos órgãos buscando sempre a segurança no trânsito”, disse o titular da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura, Frederico Carneiro.

A Polícia Rodoviária Federal apresentou dados, na cerimônia, que apontam que em 2010 aconteceram cerca de 8.700 mortes em rodovias federais no país. De acordo com a corporação, a mobilização realizada pela Operação Rodovida a partir de sua criação, em 2011, interrompeu a sequência de alta e, em 2020, foram registrados cerca de 5.800 óbitos.



Ao longo dos anos, a Operação intensificou a política de integração para ampliar os efeitos preventivos desenvolvidos pela Polícia Rodoviária Federal e parceiros. Nesse sentido, também teve em sua pauta a atividade de fiscalização e educação para o trânsito.

## Modernização no trânsito

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que é preciso combater a perda de vidas no trânsito com a participação da população.

“É importante que a sociedade se conscientize da importância e do valor de um trânsito seguro”, disse.

O ministro destacou que o governo tem empreendido esforços para modernizar a legislação de trânsito e digitalizar os serviços ligados à área. Conforme o ministro, as mudanças têm tornado a legislação mais severa para condutores que cometem infrações graves, como dirigir alcoolizado, e desburocratizado a vida do condutor que comete infrações leves.

“Tudo é feito para que a vida do cidadão fique mais fácil. Bem como, mais segura porque estamos caminhando no tripé: engenharia, educação e fiscalização”, destacou Tarcísio Gomes de Freitas.

O Programa Rodovida já está em operação para os feriados deste fim de ano e férias escolares. O programa segue até março de 2022.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**RODOVIDA**  
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Dirigir e votar - Atos de amor ao Próximo**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Outras Pandemias surgirão**

PÁGINA 7

J. PEDRO CORRÊA



**TRC sem mortes**

PÁGINA 15