

PONTE HERCÍLIO LUZ **Vencida a primeira etapa**



ENTREVISTA

Ex-gerente de Aplicação e Imposição de Penalidades do Detran/SC fala ao Monatran

Página 8

Motoristas, ciclistas, motociclistas e pedestres são responsáveis para que se tenha um trânsito menos violento.

Página 15

VOLTA ÀS AULAS

Importante ter atenção com os atropelamentos

Página 16

O Governo comemora o sucesso de uma das etapas mais difíceis da restauração da Ponte, que foi a primeira transferência de carga. Outras virão. Colombo reafirmou o compromisso do Governo do Estado em continuar acelerando os trabalhos para entregar o mais breve possível esse símbolo para a sociedade catarinense. **Página 9**

EDITORIAL

À beira de um colapso

Por vezes, o trânsito é comparado a um organismo humano: um complexo sistema cheio de peculiaridades que precisa de equilíbrio para funcionar corretamente. Todavia, basta uma rápida circulação pelas ruas das cidades ou mesmo um acesso à internet, que é possível perceber um corpo doente.

Vias completamente congestionadas se assemelham a um coração prestes a entrar em colapso. Para piorar, a cada ano, os números relativos a mortes no trânsito tornam-se mais assustadores, mostrando-nos um corpo doente à beira da auto-destruição.

O que fazer? Ainda hoje, o melhor remédio continua sendo a prevenção. Assim, embora redundante, é necessário começar do começo, já nas séries iniciais da Educação Infantil, orientando crianças para que sejam protagonistas conscientes dentro deste grande organismo.

Todavia, há também a necessidade da reeducação dos motoristas atuais. Todos sabemos o que pode ou não ser feito no trânsito. Foi ensinado no centro de formação de condutores. O que falta é a aplicação desses conhecimentos, uma boa dose de bom senso e o abandono do chamado “jeitinho”.

O brasileiro, tão criativo, orgulhoso de seu modo de ser que arruma soluções para tudo não parece perceber que, quando se trata de regras não deve haver jeitinho. Não há lugar para estacionar, o brasileiro criativo estaciona em local proibido. O brasileiro criativo está com pressa, mas o sinal está fechado, o imagina que o vermelho significa “siga em frente”.

O egoísmo, personalizado no “jeitinho”, consiste em não reconhecer que há diversos outros semelhantes que compartilham das vias públicas e mereceriam igual respeito. Ao pensar que sua pressa ou sua comodidade são prioritárias, torna-se vítima igualmente de outros que assim pensam.

Por fim, todos somos reféns, algum dia ou outro, dos motoristas embriagados, imprudentes, que nos “cortam” ou que estacionam em frente a nossas garagens.

Entretanto, com um trabalho de prevenção eficiente, será possível alcançar um trânsito sadio.

Saúde esta que parte de uma postura consciente de motoristas e pedestres, em defesa da vida. Essa postura inclui o respeito à legislação de trânsito, aos limites de velocidade e à proibição de beber antes de dirigir.

Um trânsito seguro também é sinônimo de qualidade de vida. Por esta razão, o Governo não pode tratar o problema viário de forma desvinculada das políticas de educação, mobilidade urbana e segurança. O trânsito é uma questão de saúde pública e deve ser encarado como prioridade em todos os níveis da administração pública e por todos nós, protagonistas da história.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmüller
contato@monatran.org.br



RECÉM-HABILITADA

Formada em Administração de Empresas e natural do Rio Grande do Sul, a jovem Débora Correa, de 32 anos, encontrou uma maneira inusitada de pedir paciência no trânsito de Curitiba. Com medo da própria inexperiência e insegura para pegar a direção, decidiu colar um cartaz no carro avisando os outros motoristas de que era recém-habilitada e pedindo paciência. Para sua surpresa, recebeu apoio e compreensão no trânsito. “As



pessoas desviavam, ultrapassavam e me davam lugar para passar. Me senti mais confiante”, conta.



Engarrafamento homérico

Algum desavisado pode achar que a imagem é fruto de um filme ou de uma piada sobre o engarrafamento nos tempos modernos. Mas a foto é bem real e mostra o resultado de uma falha em um semáforo na cidade de São Paulo, no último dia 2 de fevereiro.

O cruzamento entre as avenidas Faria Lima e Juscelino Kubitschek ficou completamente travado graças a um problema no semáforo. Motoristas que vinham de ambos os lados tentaram atravessar o cruzamento, causando um engarrafamento homérico.

A cena foi captada pela rádio Band News FM, de São Paulo.



#FicaaDica

Mais do que informar as condições das estradas catarinenses, o perfil da PRF Santa Catarina, no Twitter, é uma fonte de ótimos conselhos.

 **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: José Carlos Pacheco
Sergio Carlos Boabaid
Luiz Mario Bratti
Jorge Castro Reis Filho
Francisco José Mattos Mibielli

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora: Ellen Bruehmüller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

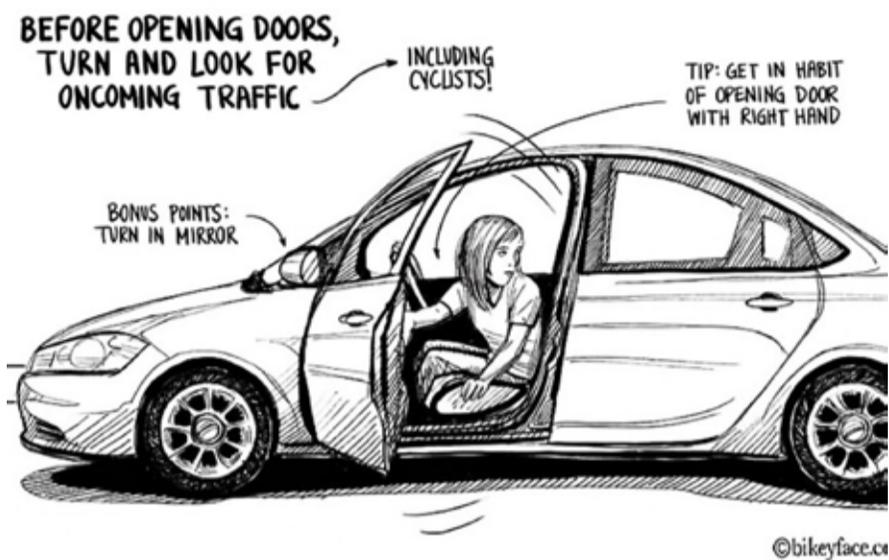
Tiragem: 12.000 exemplares

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



HOLANDA

Mesmo com mais de 35 mil quilômetros de ciclovia, a Holanda ainda registra acidentes envolvendo carros e bicicletas, e um dos mais comuns está relacionado com o momento em que os condutores ou passageiros de automóveis abrem as portas do lado esquerdo sem verificar a aproximação das bicicletas.

Buscando uma solução para este problema, a partir de agora, as autoescolas holandesas estão orientando seus alunos a abrir a porta do carro sempre com a mão

do lado oposto. Desta forma, para sair do carro, em vez de pegar a maçaneta com a mão esquerda, os futuros motoristas são treinados a usar a mão direita. O simples gesto força o corpo a se virar, ajudando a criar o hábito de olhar para trás ao abrir a porta.

A medida é tão importante que no exame final para tirar a habilitação, o candidato deve fazer o gesto de maneira natural, sem que o examinador precise chamar a atenção para o fato. Caso contrário, o aluno é reprovado.

VOCÊ SABIA?

Você sabia que dirigir muito devagar também pode dar multa? Na via em que a velocidade máxima é de 60 km/h, por exemplo, a multa pode ser aplicada a quem trafega em velocidade abaixo de 30 km/h - o que não vale, claro, quando as condições do tráfego ou do clima exigirem velocidades baixas.



BONS MOTORISTAS

Motoristas paulistanos que conseguirem a marca dos 12 meses sem levar uma multa de trânsito poderão receber um prêmio do prefeito de São Paulo, João Doria (PSDB). Pelo menos é isso que estuda o tucano, de acordo com a coluna de Lauro Jardim, do jornal O Globo.

Para viabilizar o plano de distribuir recompensas, Doria pretende atrair a iniciativa privada, segundo a publicação. A coluna cita ainda que seguradoras de veículos já estão sendo consultadas.

Folia com segurança

O Carnaval será só no último final de semana deste mês de fevereiro, mas em diversas cidades, os foliões já começam a participar dos blocos de rua vários dias antes. Porém, mesmo no afã por extravasar emoções, não podemos esquecer que as regras de trânsito permanecem as mesmas. E que para a folia ser completa, a atenção e o cuidado devem ser redobrados.

Por ser um período em que mais pessoas saem às ruas, os riscos de atropelamentos durante o Carnaval podem ser maiores. Por isso destacamos a necessidade de atenção máxima aos pedestres.

Já aos motoristas, é importante lembrar que, nesta época, existem muitas mudanças da rota do trânsito, inclusive com interdição de trechos de vias, a fim de garantir o percurso de blocos. Portanto, esteja atento a esse detalhe também, afinal, ninguém quer cortar ao meio um desfile, sem contar o risco que essa atitude significaria para a segurança dos foliões e dos próprios ocupantes do veículo que, eventualmente, não obedeceu à sinalização viária.

Além disso, a alegria desta época costuma estimular uma ação que pode acarretar em muita tristeza ao final: ingerir bebida alcoólica excessivamente. E beber e dirigir são, definitivamente, duas atitudes que não combinam. Os riscos ao motorista que ingeriu bebida alcoólica e pegou o volante de provocar acidente são elevadíssimos, como já se sabe.

Portanto, no Carnaval – e fora dele – se beber, não dirija. Saiba que beber e dirigir está entre os cinco principais fatores de risco para a mortalidade no trânsito. Lembre-se, também, que não existem limites seguros para ingestão de bebida alcoólica quando se vai dirigir.

Outra recomendação é não aceitar carona de quem bebeu. E no caso de ter bebido e voltar a pé para seu destino, lembre-se que haverá riscos também, já que seus reflexos e noção de tempo e distância sofrem alteração e sempre há o perigo de atropelamento. O mesmo vale para os ciclistas. Portanto, a moderação será sempre a melhor companheira.

Por fim, lembremos que no Carnaval – e também fora dele – nossas escolhas fazem a diferença no trânsito. Por isso, procuremos sempre fazer as melhores escolhas, contribuindo desse modo para a redução do número de acidentes e a preservação de vidas.



Denatran informa sobre arrecadação e utilização dos recursos voltados para o trânsito

No dia 2 de fevereiro, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) reuniu-se pela primeira vez, com representantes das prefeituras de todo Brasil para esclarecer e orientar sobre a arrecadação e utilização dos recursos voltados para o trânsito, como o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF), Fundo Nacional de Educação e Segurança de Trânsito (FUNSET) e o Sistema de Notificação Eletrônica (SNE). A mesa foi composta pelo diretor do Denatran, Elmer Vicenzi, o coordenador de Planejamento e Orçamento, Carlos Magno, o coordenador de Planejamento Normativo e Estratégico, Daniel Tavares e a representante da coordenação de Educação no Trânsito, Cloris Costa.

O diretor do Denatran destacou que a necessidade do encontro se deu a partir da observação que existem diversos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), que contam com recursos de trânsito disponíveis, mas não fazem a solicitação. “Os senhores estão dando um exemplo para todo o Brasil, porque vocês vieram aqui em busca dos seus recursos, para dar uma resposta para a sociedade. Nem todos os municípios operam plenamente o sistema RENAINF, então tem município que tem valor a solicitar, em vários estados, e às vezes não tem o conhecimento por não operacionalizar”, explicou Elmer Vicenzi.

Cabe ressaltar, que primeiramente o município deve estar formalmente integrado/municipalizado com o Sistema Nacional de Trânsito (SNT). “Dentro do panorama da municipalização no Brasil, podemos afirmar que o processo vem ocorrendo de forma gradual, mas de maneira irreversível, com menos erros e mais acertos, sendo marcadas por exemplos bem sucedidos de soluções de engenharia, educação e fiscalização, as cidades que já municipalizaram seu trânsito

há mais tempo, estão podendo mensurar resultados importantes na redução das mortes decorrentes de acidentes de trânsito”, disse Daniel Tavares.

Segundo dados estatísticos do Denatran, alguns estados têm muitos municípios, porém, boa parte deles ainda não integrou ao SNT, como é o caso do estado de Minas Gerais que no total de 853 municípios, apenas 58 integraram ao SNT, ou seja, 6,8%. Já o estado do Rio Grande do Sul, do total de 497 municípios, 468 já é municipalizado, ou seja, 94,2%.

Na ocasião, o coordenador de Planejamento e Orçamento do Denatran, Carlos Magno reforçou que o Denatran não fomenta a indústria da multa. “Nós combatemos a indústria da morte, hoje o trânsito brasileiro é um dos que mais mata. Por dia morrem cerca de cento e vinte pessoas vítimas de acidentes no trânsito do Brasil. O Denatran se preocupa muito em preservar vidas”.

Para Elvino Bertoni, do município de Araxá de Minas Gerais, o evento o surpreendeu, por ser a primeira vez que o Denatran chama os municípios para conversar. “Notamos nessa conversa e palestras, objetividade e clareza, a oportunidade de tirar dúvidas, conhecer com particularidades que os municípios têm especialmente em relação ao seus Detrans e nós podemos notar aqui que existe uma distância e às vezes uma dificuldade entre os órgãos do executivos dos municípios com os seus Detrans. E aprendemos aqui que o Denatran pode ser esse órgão facilitador, pode intervir, pode nos acudir para resolver coisas domésticas, do próprio estado”, agradeceu o participante.

RENAINF

É um sistema que permite o registro das infrações de trânsito. Até então, ocorria somente com as infrações fora do estado, a partir de abril de 2017, todas as infrações estarão dentro do Renainf. Ou seja, será o Renainf

“total” que irá contemplar todas as multas e permitir a implantação de uma Base Nacional de Infrações de Trânsito, que estabelece uma sistemática para comunicação, registro, controle, consulta e acompanhamento de todas as infrações de trânsito, de suas respectivas penalidades e arrecadação, bem como viabilizar a pontuação delas decorrentes, independente do local em que foi cometida a infração.

“Desta forma com o Sistema RENAINF permitirá a identificação inequívoca do real infrator e a necessidade de estabelecer as responsabilidades pelas infrações a partir de uma base de informações nacional única”, explicou Carlos Magno.

FUNSET

O repasse de recursos destinados à conta da Funset é feito através dos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários dos Estados, do Distrito Federal. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito deve ser aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

SNE

É um meio de comunicação virtual, disponibilizado pelo DENATRAN aos órgãos e entidades integrados ao SNT, que permite ao interessado enviar notificações, comunicados e documentos em formato digital, mediante adesão prévia. O SNE permite ao cidadão mais comodidade e interatividade na gestão e pagamento das suas infrações.

Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, se disponível, conforme regulamentação do Contran, e opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

“Minha escolha faz a diferença no trânsito” é o tema para as campanhas educativas em 2017

A resolução nº 654 de 10 de janeiro de 2017, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), publicada no Diário Oficial da União (DOU), no dia 11 de janeiro, definiu o tema, as mensagens e o cronograma das ações a serem realizadas nas campanhas de educação para o trânsito.

Com o tema, “Minha escolha faz a diferença no trânsito”, a meta é realizar mensalmente iniciativas direcionadas à segurança no trânsito: campanhas de volta às aulas, de conscientização sobre o uso de motocicletas, respeito aos pedestres e ciclistas, uso de celular e álcool e direção.

Entre os destaques, também constam ações de apoio ao Maio Amarelo, em parceria com a sociedade, com vistas ao trânsito mais seguro. E, em novembro, ações voltadas ao Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito.

A Resolução traz ainda orientações de mensagens a serem veiculadas em peças publicitárias destinadas à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produtos oriundos da indústria automobilística ou afins.

“Nosso objetivo maior é promover a conscientização junto à sociedade de que todo cidadão tem sua cota de responsabilidade no trânsito. Ou seja, cada um é responsável por sua postura nas ações do dia a dia, ajudando, desta forma, a tornar o trânsito cada vez mais seguro”, explica o diretor do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), do Ministério das Cidades, Elmer Vicenzi.

O tema escolhido possibilita ações focadas em todos os segmentos: pedestres, ciclistas, motociclistas, passageiros e condutores. Para 2017, buscou-se seguir a proposta de valorização da responsabilidade de cada um, porém com um tema mais conciso e eficaz.

Por meio de pesquisas junto a profissionais de Comunicação Social, especialistas em Propaganda e Publicidade do DE-

NATRAN, e em continuidade à linha de comunicação que faz com que o cidadão, condutor ou não, sinta-se responsável pelas ações de promoção da educação para o trânsito, protagonista de um processo que trará mais segurança para o trânsito, definiu-se a linha de ação.

As mensagens a serem veiculadas nas peças publicitárias terão os seguintes slogans: “Minha escolha faz a diferença no trânsito”; “Escolha viver. Decida pelo trânsito seguro”; “Pela família. Escolha o trânsito seguro” e “Pela vida. Escolha o trânsito seguro”.

Já nas mídias sociais, a sugestão é utilizar as seguintes frases: “Eu escolho curtir um trânsito seguro” e “#euescolho-viver”.

Cronograma - Confira o cronograma voltado às campanhas educativas de trânsito, em âmbito nacional:

Janeiro e Fevereiro - Ações de apoio à Campanha RODOVIDA, do governo federal;

Março - Campanha de volta às aulas;

Abril - Campanha de conscientização sobre o uso de motocicletas e ciclomotores;

Maio - Ações de apoio ao Maio Amarelo - campanha da sociedade por um trânsito seguro;

Junho - Campanha de conscientização sobre o respeito ao pedestre e ao ciclista;

Julho - Campanha de orientação para as férias escolares;

Agosto - Campanha de conscientização sobre uso do celular ao volante;

Setembro - Campanha da Semana Nacional de Trânsito (18 a 25);

Outubro - Campanha de conscientização sobre consumo de álcool e direção;

Novembro - Campanha do Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito;

Dezembro - Ações de apoio à Campanha RODOVIDA, do governo federal.

José Roberto de Souza Dias *



Trânsito, esse revelador

O trânsito é um grande espelho que reflete o Brasil nos dias de hoje. Amanhã quando os historiadores começarem a esmiuçar o passado descobrirão que parte integrante de nossa História por lá passava.

Observarão que não era nos palácios, com seus ricos e privilegiados senhores - que entre si se tratavam por vossas excelências - que estavam as principais fontes de elucidação do passado.

Ao contrário, o que ocorria nas ruas, os imensos congestionamentos, a guerra no trânsito, o transporte público entupido, mal tratado e desprezado, ali, sim, se encontravam os principais vetores para se compreender os acontecimentos vividos.

O trânsito é um documento vivo. Amanhã, os pesquisadores ao estudarem as estatísticas de acidentes de trânsito das primeiras décadas do século XXI, ao se depararem com o grande número de mortos e feridos provavelmente questionarão se havia algum tipo de guerra

não declarada no seio da sociedade brasileira.

Ficarão atônitos com a péssima qualidade dos transportes públicos e incrédulos com o tempo que se costumava gastar para ir e vir ao trabalho na maioria das cidades. Não precisarão de cálculos sofisticados para verificar que em média se trabalhava 8 horas por dia e se gastava de 4 a 6 horas nas idas e vindas.

Os estudiosos, no futuro, terão dificuldades para compreender, por exemplo, as razões de uma cidade litorânea, banhada em grande parte por águas calmas, não contar com nenhum tipo de transporte público marítimo de qualidade, dependendo exclusivamente do ônibus e do transporte individual. Pior ainda, ao verificarem os monstruosos congestionamentos em duas pontes, enquanto uma terceira continuava, por mais de um quarto de século, interdita a veículos, enquanto obras intermináveis e dispendiosas eram prorrogadas ano após ano, gestão após gestão.

Pois é, o trânsito poderá ser revelador, mostrará a realidade nua e crua: os congestionamentos, os alagamentos, os pontos de ônibus perigosos na periferia das cidades brasileiras, entre outras coisas.

Quando, no futuro, cientistas sociais olharem para trás e caminharem para suas conclusões, por certo deduzirão que a falta de uma educação apropriada estava na raiz de todos os problemas.

Inferirão, por exemplo, que disciplinar o trânsito em um país de analfabetos funcionais significava mais do que um desafio. Da mesma forma, compreenderão que educar para o exercício da cidadania no trânsito pressupõe a capacidade de julgar o que é certo e o que é errado, e que isso só teria sido possível se a escola ensinasse a pensar.

Prof. Dr. José Roberto de Souza Dias, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN

Assumir pontos de infratores na CNH também é crime, diz delegado

A maioria dos casos de fraude para evitar a suspensão da carteira nacional de habilitação (CNH) por excesso de pontos costuma envolver a participação de pessoas que assumem as infrações de conhecidos. Segundo o delegado da Polícia Civil, Vítor Carnáuba, outras formas irregulares para evitar a perda da CNH são a falsificação de assinatura de outros condutores e a utilização do nome de mortos para transferir pontos.

Recentemente, uma reportagem exibida pelo programa Fantástico mostrou que as irregularidades envolvem desde motoristas que cobram para assumir multas até despachantes que lucram com operação. Carnáuba reitera que permitir

o uso do próprio nome para receber pontos por infrações de terceiros também é crime de falsidade ideológica, podendo resultar em prisão de um até cinco anos.

“Quando a auditoria do Detran (encontra irregularidades), eles mandam para nós (Polícia Civil) essas pessoas. Tanto o dono do carro como quem assumiu vai responder (pela fraude)”, alertou Carnáuba em entrevista ao programa Gaúcha Atualidade.

Hoje, as leis de trânsito permitem que o proprietário do veículo faça a transferência de pontos da carteira de motorista alegando que outro condutor estava dirigindo o carro no momento da infração. Para isso, basta apresentar as cópias



das CNHs do motorista que cometeu a irregularidade e do dono, além do documento do veículo — há um formulário que é assinado pelos dois. No entanto, conforme o delegado, a possibilidade abre brecha para as fraudes.

“O Código de Trânsito,

quando instituiu esse tipo de comunicação, era para preservar o motorista que não estava dirigindo. Mas daí deram um jeito de utilizar isso para livrar o motorista que estava dirigindo. É muito fácil para o Detran descobrir (as suspeitas)”, afirma o delegado, relatando

que provas como fotos no momento da infração podem comprovar que o motorista não era o indicado.

Carnáuba acredita que as fraudes no recebimento de pontos por infrações no trânsito são facilitadas pela circulação “imensa” de CNHs, já que o documento também pode ser utilizado como documento de identificação. Sugerida por um ouvinte da Rádio Gaúcha, a autenticação dos documentos durante a transferência de pontos é considerada uma “alternativa” pelo delegado.

“Embora eu acredite que a gente tenha que tentar desburocratizar, é um forma de proteger (o processo), pelo menos neste momento que não existe forma melhor”, reconhece.

UTILIDADE PÚBLICA

Citran de Biguaçu passa a expedir CNH para moradores de Antônio Carlos e Governador Celso Ramos

Desde o dia 1º de fevereiro os moradores de Biguaçu não precisam mais se deslocar a São José para providenciar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Por determinação do delegado regional de Polícia de São José, Fabiano Ribeiro da Rocha, a Circunscrição de Trânsito (Citran) passa a atender os contribuintes na expedição do documento. Além de Biguaçu, os moradores de Antônio Carlos e Governador Celso Ramos poderão ser atendidos com o novo serviço.

A Citran de Biguaçu está localizada na Rua Cônego Rodolfo Machado, s/nº, galpão 6, Rio Caveiras, e o horário de atendimento ao público será o mesmo adotado pelo Detran de SC: das 9h às 17h, sem intervalos.

De acordo com o delegado Fabiano Ribeiro da

Rocha, em 2016 cerca de 9,5 mil pessoas dos três municípios tiveram suas Carteiras de Habilitação expedidas pela Ciretran de São José em processos de primeira habilitação, renovação, 2ª via, Permissão Internacional para Dirigir, entre outros.

Em Biguaçu, o contribuinte poderá providenciar os documentos necessários para expedição da CNH como cadastramento dos requerimentos, captura da nova foto, exames médico e psicológico, auditoria e retirada do documento.

O delegado explica, ainda, que em razão de aspectos administrativos, as autoescolas dos três municípios continuarão realizando seus procedimentos junto à Ciretran de São José, onde também serão aplicados o exame teórico e de prática de direção veicular.

Lei em SC proíbe estacionamentos de alertarem pessoas sobre objetos deixados dentro dos veículos

Os estacionamentos públicos e privados de Santa Catarina terão até dia 12 de abril para se adequarem a uma nova lei sancionada pelo governador Raimundo Colombo (PSD) no Diário Oficial do Estado do dia 12 de janeiro. Com a publicação, os empreendimentos ficam proibidos de inserir em placas, bilhetes, cupons ou tíquetes a expressão “não nos responsabilizamos por objetos deixados no interior do veículo” ou similar.

Também estão incluídos na lei os estabelecimentos do “comércio em geral”. Nesse item, segundo a proposta,

são levados em consideração “toda atividade comercial cujo estabelecimento contar com estacionamento próprio destinado a clientes, ainda que terceirizado, oferecido de forma gratuita ou não”.

O empreendimento que descumprir a lei estará sujeito a sanções previstas no Código de Defesa do Consumidor. A fiscalização ficará a cargo do Procon/SC. O projeto sancionado por Colombo é de autoria do ex-deputado estadual Gean Loureiro (PMDB), que assumiu a prefeitura de Florianópolis neste ano.



Deficientes físicos voltam a ter acesso ao transporte coletivo da Capital

A prefeitura de Florianópolis liberou no dia 18 de janeiro, junto à Cotisa (Companhia Operadora de Terminais de Integração), o acesso dos deficientes físicos ao transporte coletivo por meio do cartão da tarifa social. Também foi restabelecido o cadastramento para atuais e novos usuários. A negociação para liberar o acesso dos deficientes partiu do prefeito da Capital, Gean Loureiro.

O sistema da Secretaria de Mobilidade Urbana possui hoje 6 mil pessoas e, em razão do atraso no pagamento, cerca de 2 mil usuários tiveram o benefício suspenso desde novembro de 2016. Segundo o secretário Sérgio Heckel do Prado, o bom senso foi estabelecido e os deficientes

voltarão a utilizar o transporte gratuitamente. “Apenas os que estavam com os cartões vencidos não conseguiram acessar, mas agora está tudo normalizado”, explica.

A prefeitura investe cerca de R\$ 400 mil mensais com os deficientes físicos que utilizam o transporte coletivo na Capital. Dentre as medidas enviadas à Câmara de Vereadores pelo prefeito, para reduzir o custeio da máquina pública municipal, está a normalização dos pagamentos de fornecedores, como os valores devidos às empresas que operam o sistema público de transporte da cidade. “São ações para voltarmos a ter controle das finanças da cidade e readquirir

capacidade de investimento”, afirma o chefe do executivo.

CADASTRO RESTABELECIDO

Para o presidente da Aflodef (Associação de Deficientes Físicos de Florianópolis), José Roberto Leal (Zezinho), a ação da prefeitura chegou em boa hora. “Desde novembro que buscamos o atendimento das pessoas com deficiência, que não podiam se deslocar pela cidade, mas somente agora, depois de 15 dias de iniciada a nova gestão que conseguimos este pleito”, afirma. Para ele, a cidade precisava de um choque de gestão e ele pretende apoiar as medidas do executivo neste início.

Blumenauese é finalista do Prêmio Inovação do Detran de Goiás

A formação dos futuros condutores do Brasil pode contar com novos métodos a partir desse ano e a mudança deve partir de uma blumenauese.

Márcia Regina Ribeiro Pontes, que é educadora de trânsito, professora de condutas preventivas e especialista em planejamento e gestão, mora em Blumenau há 35 anos e, agora, representa a cidade no Prêmio Inovação do Detran de Goiás.

Ela elaborou um projeto de curso de formação permanente à distância e presencial, focando no ensino e aprendizagem preventiva da direção veicular para instrutores.

O trabalho de Márcia é um dos dez escolhidos para concorrer ao prêmio, que recebeu projetos de todo o país. O próximo



passo é esperar o resultado final, quando apenas quatro profissionais serão premiados e terão suas propostas implementadas.

Ganham mais chances aquelas que apresentaram ideias inovadoras e de interesse regional. A blumenauese utilizou da oportunidade para gerar planejamento estratégico e pedagógico para autoescolas.

A finalista ressalta pontos a serem melhorados no Brasil. “É a oportunidade de começar

a grande mudança que tanto precisamos e mostrar ao país que o adestramento pode ser substituído pelo ensino e aprendizagem significativa e preventiva; preparar os instrutores e os examinadores para lidar com as dificuldades e instabilidades emocionais dos alunos; habilitar de verdade o futuro motorista para dirigir com segurança”.

Mesmo se não ganhar, Márcia seguirá firme com o seu projeto. “Ainda que a minha proposta não seja vencedora já é um grande prêmio estar lado a lado com os papas da segurança no trânsito no país buscando os mesmos objetivos: um trânsito seguro para todos. Quem vence e se beneficia de tudo isso é a sociedade goiana e o país”, destaca.

Ildo Rosa*



Trânsito: do pessimismo ao desânimo

As normas de conduta adotadas de forma crescente por grandes grupos empresariais no sentido de não transigir com a prática de infrações, especialmente as de trânsito, acaba de, mesmo pela via transversa fazendo com que a admoestação do chefe supere em efetividade tudo que se tentou até então sem nenhum resultado prático.

O crescente incremento das infrações de trânsito, apesar de seus estratosféricos valores não vão além de uma pífia queda nos meses iniciais, mas rapidamente retomam sua macabra rotina de crescimento.

Infelizmente um dos cenários onde a morte apresenta seu mais tétrico show é no trânsito.

A educação tão propalada não é o que açodadamente interpretamos associado ao estudo sobre o trânsito e

suas infindáveis mazelas.

A educação social resultante de nossa incipiente cidadania continua associada a um processo cultural cidadão, obtido a partir do respeito ao próximo e a dignidade humana.

A notícia de atos de corrupção eventualmente praticados pelas pessoas até então consideradas como “de bem”, disseminam essas práticas nefastas que geram descrédito e até vergonha entre as pessoas que tudo conseguem com muito sacrifício e sofrimento.

A internet por sua vez acaba se prestando para, além de disseminar o conhecimento, replicar modelos da versão quase então negados a mera reprodução de embustes (hoaxes) a juventude que cresce muitas vezes duvidando sobre o que é certo ou errado certamente resultará no comprometimento do tecido social elevando o

número de mortes associadas, tanto ao trânsito quanto a própria relação com a violência urbana nas suas múltiplas manifestações.

Esta visão desconstruída da vida e, muitas vezes, do próprio cotidiano de todos nós poderá resultar na depressão, no afastamento do convívio social e nos atos extremos, na própria morte.

A responsabilidade advém quando se usa a direção temerária para extravasar os piores instintos, provocando muitas vezes a morte de pessoas inocentes que nada tem a ver com os problemas e frustrações.

* Delegado da Polícia Federal. Ex-presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis. Membro do Conselho Deliberativo do MONATLAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Presidente do Conen/SC.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

- Art. 211.** Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados;
- Art. 212.** Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea.



**No Carnaval vale dançar, brincar e amar.
Só não vale arriscar pra depois chorar.**

CARNAVAL É ALEGRIA

CONCREJATO
obras especiais



Monatran entrevista ex-gerente de Aplicação e Imposição de Penalidades do DETRAN/SC

Diante da polêmica provocada pela notificação de cerca de 11,7 mil condutores de Florianópolis da suspensão do direito de dirigir por multas aplicadas nos anos de 2012 e 2013, a reportagem do jornal O Monatran foi conversar com o ex-gerente de Aplicação e Imposição de Penalidades do DETRAN/SC, Carlos Henrique do Amaral e Silva, que esteve à frente do projeto de automatização do sistema de notificação de suspensão de CNHs desde o início, até 31 de dezembro de 2014. Advogado, pós-graduado em Direito Material e Processual e também em Direito e Gestão de Trânsito, Amaral é hoje presidente da JARI II no DETRAN (Junta Administrativa de Recursos e Infrações), que analisa recursos de multa, suspensão e cassação.

O Monatran: Desde a primeira edição do jornal O Monatran, em novembro de 2009, estamos acompanhando o processo da criação do sistema automatizado de notificação de suspensão da CNH, seja por pontos ou por aquelas infrações que, por si só, já acarretam nesta punição. De lá, até aqui, grande parte deste período, sabemos que o senhor esteve à frente deste projeto, colaborando na sua elaboração e cobrando junto ao CIASC as medidas cabíveis. O senhor poderia traçar um breve panorama de toda esta luta, em especial, comentando a sua participação?

Carlo Amaral: É importante salientar que tudo isso só foi possível graças à intervenção do Tribunal de Contas do Estado. No caso, quando eu ainda era gerente e eles não sabiam o que estava acontecendo, mostrei no sistema em todo o Estado a quantidade de condutores que teriam que ser punidos. Informe para eles os anos de

tentativas perante o CIASC e o próprio DETRAN, pois, não havia interesse.

Então, com essa intervenção, elaborei todos os tipos de formulários, desde a Portaria de instauração e notificação até as cartas respostas, nas quais fiz algumas modificações das mesmas que funcionavam no Estado do Rio Grande do Sul. Inclusive todos os modelos, dentre outros documentos, eu os encaminhava diretamente ao TCE para que tivessem conhecimento que estava tudo pronto.

OM: Qual foi o sentimento ao descobrir que finalmente o sistema ficou pronto?

CA: O sentimento é de uma luta árdua como já é do conhecimento de vocês, que só foi possível devido à intervenção do TCE, como dito anteriormente. Entretanto, é também o sentimento do dever cumprido, pois, estávamos no caminho certo dentro dos princípios que norteiam a Administração Pública.

OM: Apesar de sabermos que as multas possuem um



prazo de cinco anos para prescreverem, não teria sido melhor começar a suspender as CNHs, através do novo sistema, apenas dos motoristas que atingiram a pontuação no último ano?

CA: Não. A Lei precisa ser cumprida a fim de acabarmos com a chamada sensação de impunidade. A legislação concede ao Estado a Pretensão Punitiva pelo período de cinco anos. Ou seja, o Detran/SC está agindo de acordo com a Lei, cumprindo com o seu dever de educar através da punição.

OM: Algumas pessoas alegam terem sido notificadas da suspensão mesmo depois de já terem cumprido a penalidade no passado. O senhor sabe por que pode estar havendo este problema?

CA: Somente o responsável

e o sistema podem explicar os motivos, haja vista que foram muitas.

OM: O que dizer a estas pessoas que “acusam” o Detran de possuir apenas intenções arrecadatórias?

CA: Não vejo o DETRAN como uma indústria de multas com fins somente arrecadatórios, mas sim, um efeito pedagógico tentando inibir um trânsito inseguro, onde são ceifadas mais de 40.000 mil vidas por ano. Mas, além de aumentar os valores das multas, o que sou a favor, se deve trabalhar atentamente na prevenção, intensificando cada vez mais a fiscalização, ressaltando que o carro chefe deve ser pelos critérios educativos, haja vista a importância que dão a Coordenadoria de Educação no DETRAN que, há alguns

anos atrás, era uma Gerência. O Estado deve trabalhar como um todo, não como um município faz outro não. É necessário um trabalho conjunto na preservação da vida com um trânsito seguro.

ENTENDA O CASO

O Detran-SC contava com um sistema manual de análise dos casos até dezembro de 2016, quando foi substituído por um processo automatizado para cumprir uma das medidas apontadas por auditoria do Tribunal de Contas do Estado (TCE). Em 2015, o TCE mostrou que o órgão puniu apenas 1,6% dos motoristas do Estado que ultrapassaram o limite de pontos entre 2010 e 2012.

O processo automatizado iniciou pela Capital, onde 11,7 mil condutores receberam em dezembro do ano passado notificações da suspensão do direito de dirigir referentes a infrações ou acúmulo de pontos entre 2012 e 2013.

A partir de março, além dos motoristas de Florianópolis com infrações ou acúmulo de pontos na carteira referentes a 2013 e 2014, condutores de Blumenau, Joinville, Balneário Camboriú e Itajaí serão notificados sobre a suspensão do direito de dirigir. Pelo menos 541 mil motoristas catarinenses devem ter a CNH suspensa neste ano porque atingiram 20 pontos ou mais em infrações em um período de 12 meses entre 2012 e 2016.

Suspensão do direito de dirigir: como é aplicada

Ao atingirmos a maioria penal, se tivermos um documento de identidade, CPF, e soubermos ler e escrever, já preencheremos os requisitos para sermos candidatos à habilitação. Cumpre-se um rito previsto na Resolução nº 168/04/Contran, com seu anexo II totalmente modificado pela Resolução 572/15. Ao final, receberemos nossa Autorização para Conduzir Ciclomotores – ACC, ou a nossa Permissão para Dirigir – PPD, esta, com validade de doze meses, quando, se não tivermos cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima nem formos reincidentes em infrações de natureza média, teremos direito a receber nossa Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

Ocorre que, assim como há requisitos para que eu possa ser um candidato à habilitação, e há

requisitos para que, ao possuir minha PPD, obtenha a CNH, também há normas que eu devo cumprir, em respeito à coletividade, à segurança de todos, sob pena de, após ritos processuais administrativos próprios, o órgão executivo de trânsito de cada UF – Detran, me suprima esta concessão por determinado período de tempo, ao que se diz que o Direito de Dirigir foi Suspenso ou ainda Cassado.

E há dois casos em que a penalidade de suspensão do direito de dirigir é imposta, nos termos do Artigo 261, sempre ao final de um processo administrativo, com decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente (Diretor-Geral do Detran) e sendo observada a concessão do amplo direito de defesa ao infrator, consoante previsão descrita no Artigo 265 do CTB.

Acompanhemos, a seguir, a transcrição do que diz a lei, em seu Artigo 261 e seu § 1º:

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

• 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada quando o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a contagem de 20 (vinte) pontos, conforme pontuação indicada no art. 259. (Parágrafo alterado pela Lei 12.547, de 14.12.2011)

O nosso CTB tem a previsão de dezenove infrações em que há a penalidade específica de Suspensão do Direito de Dirigir, com o cometimento de qualquer uma delas, a exemplo dos artigos 165 e 218. A partir de 1º de novembro de 2016, tivemos o acréscimo da vigésima (Artigo 165-A). Essas infrações não contam com a pontuação, para a previsão descrita no § 1º do Artigo 261.

Pois bem. Em se atingindo os 20 pontos, no período de 12 meses, instaura-se o processo administrativo, objetivando a Suspensão do Direito de Dirigir do condutor infrator. Se a penalidade for imposta, ela tem o prazo inicial mínimo em um mês e vai até um ano. Se for reincidente nesta penalidade no período de doze meses, o prazo mínimo passou a ser de seis meses e o máximo de dois anos,

passando a ser muito mais gravoso ao condutor infrator. Acompanhe.

Na situação dos 20 pontos, no período de 12 meses, com a nova redação, decorrente da Lei nº 13.281/2016, o menor prazo de Suspensão do Direito de Dirigir, passou a ser de 6 meses e o máximo de um ano. Já para o caso de reincidência no período de 12 meses, o prazo mínimo passará a ser de 8 meses indo até o máximo de 2 anos.

Já para os demais casos, ou seja, em que a infração específica já leva o condutor infrator ao processo de Suspensão do Direito de Dirigir, sempre que não houver a penalidade já descrita na própria infração, o prazo mínimo será de 2 meses e o máximo de 8 meses e, no caso de reincidência, no período de 12 meses, o prazo será de 8 a 18 meses.

PONTE HERCÍLIO LUZ

Julio Cavalheiro/Secom

Transferência de carga é concluída com sucesso

Terminou por volta das 3h30min do dia 12 de fevereiro, a operação de transferência de carga da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. Foram cerca de quatro horas de trabalho na importante etapa da restauração do cartão postal catarinense. O governador Raimundo Colombo esteve no local dos trabalhos e comemorou o avanço do cronograma, que tem previsão de reabertura da Ponte Hercílio Luz em 2018. “Cada fase nova é um desafio, estamos restaurando uma ponte com mais de 90 anos, ou seja, é um grande trabalho de engenharia. Mas estamos nas mãos de pessoas competentes e tudo está ocorrendo dentro do planejado”, avaliou.

Colombo reafirmou o compromisso do Governo do Estado em continuar acelerando os trabalhos para entregar o mais breve possível esse símbolo para a sociedade catarinense. “Essa é uma obra que além de resgatar nosso patrimônio vai trazer um importante ganho em mobilidade, podendo absorver cerca de 20% do tráfego da região”, acrescentou o governador.

Na operação deste fim de semana, foi realizada a transferência de 20% da carga da Ponte Hercílio Luz para estrutura provisória construída abaixo da ponte, por meio de um deslocamento de 10 centímetros. O objetivo era aliviar a tensão das torres para que possam ser iniciadas as próximas etapas do processo de restauração.

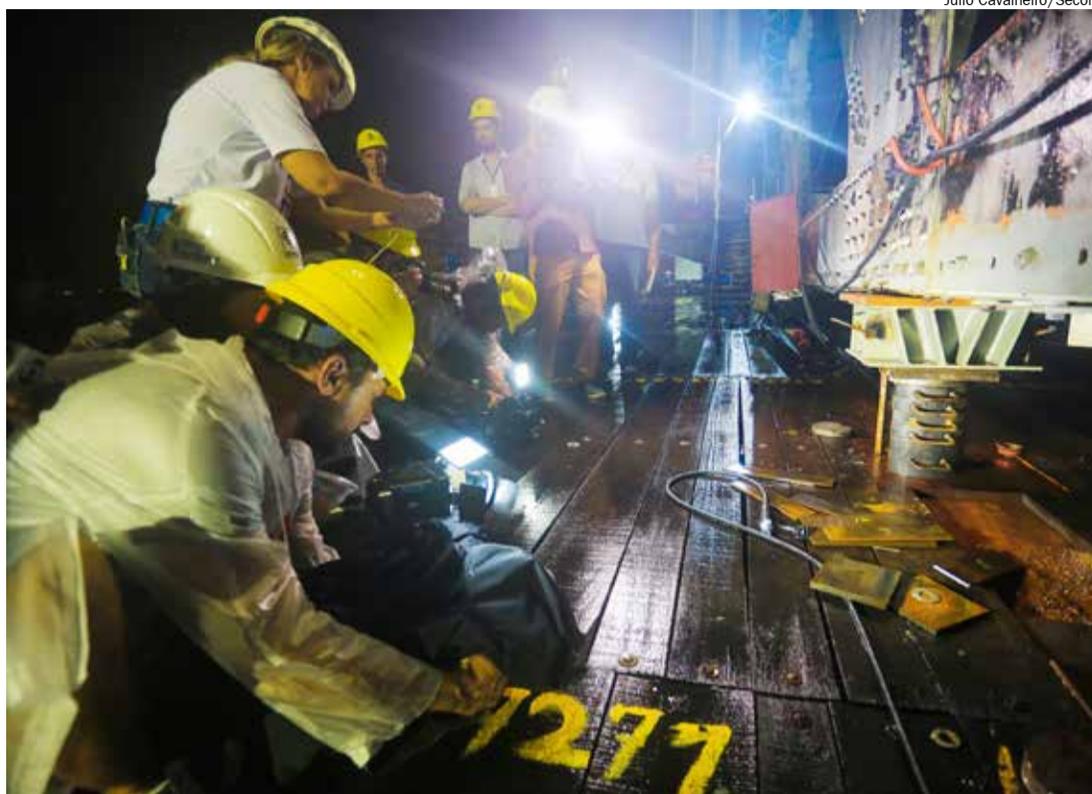
O engenheiro fiscal da obra da Ponte Hercílio Luz, Wenceslau Diotallevy, explicou que a atual estrutura da ponte agora passa a ter contato direto com o suporte provisório que foi construído abaixo da Hercílio

Luz. “Foi um extremo sucesso, agora as duas estruturas passam a trabalhar juntas”, afirmou o engenheiro, após a conclusão da operação.

Durante o procedimento, foram instalados 54 pontos de elevação ao longo da ponte. Em cada um deles, foi colocado um macaco hidráulico. O processo de deslocamento em 10 centímetros foi dividido em dois momentos principais. A operação de elevação começou às 23h48 do dia 11 de fevereiro, mesmo debaixo de chuva. A primeira metade dos pontos foi elevada antes da 1h de domingo. Em seguida, os macacos hidráulicos foram transferidos e instalados nos pontos restantes. E a elevação destes pontos ocorreu por volta das 3h. Cerca de 70 profissionais atuaram diretamente no procedimento.

Essa aproximação de 10 centímetros garante a transferência de um peso de 880 toneladas da estrutura da ponte para a estrutura provisória. A aproximação total entre ponte e estrutura provisória, com transferência de 100% da carga, exige um deslocamento de 50 centímetros. Os 80% restantes, ou seja, mais 40 centímetros, serão transferidos em uma nova operação prevista para ocorrer na metade deste ano.

Também estiveram no local da operação, o presidente do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), Wanderley Agostini; o secretário de Estado da Defesa Civil, Rodrigo Moratelli; o secretário de Estado da Infraestrutura, Luiz Fernando Vampiro; o secretário de Estado da Comunicação, João Debiasi; e o prefeito de Florianópolis, Gean Loureiro, entre outros re-



presentantes de departamentos estaduais e municipais.

Durante toda a operação, o trânsito nas imediações da Ponte Hercílio Luz, tanto na parte insular como continental, foi interrompido em alguns pontos. Como medida preventiva para qualquer imprevisto, o Deinfra liderou a elaboração de um plano de contingência, que contou com a colaboração de órgãos como secretarias de Estado da Infraestrutura, Defesa Civil, Saúde e Comunicação; Polícia Militar, Corpo de Bombeiros e Capitania dos Portos; das empresas Teixeira Duarte e RMG Engenharia; de equipes da Guarda Municipal e da Defesa Civil de Florianópolis; e ainda do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (Crea) de Santa Catarina e da Associação Catarinense de Engenheiros. O mesmo plano de contingência poderá ser reativado em próximas etapas da restauração da Ponte Hercílio Luz.

OS PASSOS DA OBRA

A Ponte Hercílio Luz, que completou 90 anos em maio de 2016, passa pelo último ciclo de obras do trabalho de restauração. O contrato com o grupo português Teixeira Duarte foi assinado em março do ano passado e a ordem de serviço foi entregue no dia 18 de abril. O prazo de execução previsto é 30 meses, com conclusão dos trabalhos prevista para outubro de 2018. Quando reaberta, terá duas vias para receber veículos e espaço para ciclistas e pedestres.

Em março de 2016, foi concluída a construção da estrutura provisória chamada ponte segura. Trata-se da implantação de um apoio temporário, com a finalidade de estabilizar a estrutura da obra original, garantindo a sua integridade a efetiva conclusão de sua recuperação. Foram instaladas cinco estruturas em formato de treliças entre as quatro torres erguidas abaixo da estrutura original. Como a base das torres é submersa, o trabalho realizado foi bastante complexo.

No final de 2016, também foi concluída a etapa de substituição das longarinas e transversinas, peças principais da base. Elas formam uma trama que será o suporte para o piso por onde passarão os automóveis.

A operação deste fim de semana foi essencial para dar início ao próximo trabalho no vão central, que consiste na sustentação das barras de olhais. Na próxima etapa, serão construídas 26 torres (com peso total de 440 toneladas) que vão sustentar as barras de olhais para o trabalho de restauração propriamente dito. Esse peso extra não poderia ser transferido antes de aliviar o peso total sustentado pela própria ponte.

UM GIGANTE DE AÇO

A Ponte Hercílio Luz tem extensão total de 821 metros, sendo formada pelos viadutos de acesso do Continente, com 222,5 metros; da Ilha, com 259 metros; e pelo vão central pênsil com extensão de 339,5 metros.

A altura das torres principais é de 74,21 metros. A altura do vão pênsil em relação ao nível de maré média é de 30,86 metros. A estrutura de aço tem o peso aproximado de 5 mil toneladas.

A ponte é um patrimônio municipal, estadual e nacional. Em 4 de agosto de 1992, foi tombada como Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Município de Florianópolis. Em 13 de maio de 1997, o Governo do Estado homologou o Tombamento da Ponte Hercílio Luz, de propriedade do Estado de Santa Catarina. E no dia 15 de maio do mesmo ano, foi assinado declaração de utilidade pública para fins de aquisição por doação ou desapropriação, amigável ou judicial, os imóveis compreendidos na área de entorno da Ponte Hercílio Luz. Também em 15 de maio de 1997, o Ministério da Cultura reconheceu a Ponte Hercílio Luz como Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Brasil.

INTERDIÇÕES

A ponte foi interditada totalmente ao tráfego em 22 de janeiro de 1982. Em 15 de março de 1988, foi reaberta somente ao tráfego de pedestres, bicicletas, motocicletas e veículos de tração animal. Mas em 4 de julho de 1991, a Ponte Hercílio Luz foi novamente interditada a qualquer tipo de tráfego e retirado o piso asfáltico do vão central, resultado em um alívio de peso da ordem de 400 toneladas, não tendo sido mais aberta ao tráfego.



JUDICIÁRIO

Justiça decide que dono de Camaro que atropelou trio em SC deve indenizar família de vítima

A Justiça do Rio Grande do Sul atendeu pedido que garante auxílio financeiro para Nilandres Lodi, um dos sobreviventes do acidente que matou Cristiane Flores, 31 anos, na madrugada de 1º janeiro, na Praia dos Ingleses, em Florianópolis. O juiz João Marcelo Barbiero de Vargas, da 3ª Vara Cível da Comarca de Passo Fundo, decidiu que o suspeito de ser o motorista do veículo que atingiu as vítimas, Jeferson Bueno, 29 anos, deverá fornecer mensalmente o valor de dois salários mínimos, que visam garantir a alimentação da família. Os depósitos deverão acontecer até o dia 10 de cada mês, enquanto a decisão estiver em vigor.

Nilandres Lodi, marido de Cristiane, teve as duas pernas amputadas após o atropelamento. Ele ficou 25 dias internado em um hospital de Florianópolis. No momento, ele se recupera na casa de sua mãe, em Passo Fundo. Na colisão, o outro atropelado, Gean Matos, 22 anos, amigo do casal, teve traumatismo craniano e uma lesão em um dos pulmões. Ele já está caminhando e não corre risco de morte.

Bueno deve começar a pagar a indenização a partir do momento que receber a intimação da Justiça. Como ele segue foragido, a defesa de Lodi prepara recurso para garantir que a decisão seja publicada por meio de edital. Dessa maneira, ela entraria em vigor no momento de sua publicação.

Para justificar a medida, o magistrado cita que Lodi é o único responsável pelo sustento de sua família, visto que a mulher dele foi morta no acidente. O filho do casal tem apenas cinco anos.

“O pedido de alimentos provisionais merece deferimento, diante da incapacidade que acomete o autor Nilandres em razão do acidente, único provedor da família, diante do falecimento da sua esposa no mesmo evento, mormente pelos cuidados que necessitam este e seu filho de apenas cinco anos de idade”, afirma o magistrado no documento.

Ainda na liminar, o juiz de-

termina a restrição dos veículos registrados em nome de Bueno. O foragido também deverá liberar o acesso à sua última declaração de bens e rendimentos.

Segundo Carlos Kadziola, um dos advogados que atuam na causa de Lodi, a restrição dos automóveis — um deles é o Camaro envolvido no atropelamento — visa impedir que Bueno venda os bens para tentar fugir de eventuais indenizações:

“Essa medida impede que o foragido transfira esses bens para terceiros para tentar fugir de possíveis indenizações. Um dos veículos é o Camaro que teve perda total e o outro tomamos conhecimento de que está no nome dele e quitado”, explicou Kadziola.

Quanto ao pedido para ter acesso aos rendimentos de Bueno, os representantes da vítima justificam que apenas dessa maneira vai ser possível identificar o real patrimônio do suspeito para fins indenizatórios. Até o momento, apenas os dois veículos foram identificados como bens de Bueno.

“Caso ele ainda tenha vínculo com a empresa da família, o valor de dois salários mínimos deverá ser descontado diretamente da folha dele. Em um primeiro momento suspeitava-se que ele fosse sócio do negócio, mas descobrimos que ele era funcionário”, disse.

O magistrado não deferiu duas solicitações dos advogados. Eles pediam o bloqueio de todos os cartões em nome de Bueno e de seu saldo no Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

Defesa culpa outro motorista pela tragédia

Procurado por ZH, o advogado de Jefferson Bueno, Ademir Campana, disse que a defesa ainda não foi intimada sobre a decisão liminar. Campana teve acesso ao processo por vias digitais e afirmou que só vai tomar alguma medida após ler e estudar completamente o teor do documento e receber a intimação da Justiça.

Campana segue defendendo a hipótese de que o motorista de outro veículo envolvido no acidente seria o verdadeiro causador do atropelamento coletivo. O defensor não descarta a hipótese de Bueno se apresentar à polícia após a conclusão de perícia complementar realizada nesta semana.

“Temos muita esperança que esse laudo será favorável a nós. Temos a certeza de que o motorista do Audi (outro carro envolvido no fato) foi o causador dessa fatalidade. Vamos tentar chamar ele para dentro do processo. Estudamos também cobrar que o Estado de Santa Catarina seja responsabilizado pelo acidente, porque faltava sinalização na via”, disse Campana.

Campana também afirmou que futuramente vai destacar que as vítimas têm parcela de culpa no caso, pois estariam estacionados em cima da calçada em local proibido, conforme as leis de trânsito local:

“Temos convicção de que eles (vítimas) estavam estacionados em local irregular. Isso comprova que eles têm parcela de culpa no acidente. Se eles não estivessem ali, o carro teria atingido apenas objetos”, defende.



Lei distrital que normatiza serviço de mototáxi é questionada no STF

Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 5648) ajuizada no Supremo Tribunal Federal (STF) questiona a Lei distrital 5.309/2014, que regulamenta o serviço de mototáxi no Distrito Federal. Segundo o procurador-geral da República, Rodrigo Janot, autor da ação, ao criar regime próprio para regular o serviço, a lei usurpou competência legislativa privativa da União.

A ADI ressalta que a lei regulamenta detalhadamente o serviço de mototáxi, desde a delegação de autorizações, processo de seleção, deveres e regime disciplinar, até a fiscalização do serviço. Além disso, a norma descreve as infrações administrativas imputáveis ao condutor do veículo, o que, de acordo com o procurador-geral, viola o artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal. Esse dispositivo fixa a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte de passageiros, entre os quais, o de mototáxi.

“Ao criar regime próprio para regulação do serviço de mototáxi no Distrito Federal, promove clara usurpação da competência legislativa privativa da União”, afirma a ação.

Janot destaca que a Lei 12.009/2009, que contém a normatização federal sobre o tema, regulamenta as

atividades profissionais em transporte de passageiros, de mototaxista, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e de motoboy, com uso de motocicleta. Observa que, embora a lei distrital estabeleça que o serviço deve ser prestado por pessoa que atenda aos requisitos da legislação federal, a norma avança e regulamenta de forma pormenorizada a prestação do serviço.

A petição inicial salienta que o STF possui entendimento pacificado sobre o assunto e, em casos semelhantes, manifestou-se pela inconstitucionalidade formal, por invasão de competência da União, de normas estaduais que dispunham sobre regulamentação do serviço de mototáxi. Cita como precedentes as ADIs 3135, de relatoria do ministro Gilmar Mendes, e 3136, de relatoria do ministro Ricardo Lewandowski.

Para embasar o pedido liminar de suspensão da eficácia da lei, a ADI sustenta que a manutenção de sua vigência ensejará conflitos de atribuição entre os órgãos de trânsito locais e federais, gerando insegurança jurídica para os prestadores do serviço. No mérito, pede a declaração de inconstitucionalidade da lei distrital.





LEGISLATIVO

Comissão de Transportes aprova trânsito de motos entre veículos em fila

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que autoriza o trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos em fila.

Para a passagem ser permitida, três condições precisam ser cumpridas:

- o fluxo de veículos deve estar parado ou muito lento;
- a passagem deve ser feita em velocidade reduzida e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos;
- quando houver mais de duas faixas na pista, a passagem da moto só poderá acontecer entre as duas faixas mais à esquerda – a não ser que uma seja exclusiva de ônibus.

O texto proíbe a passagem entre a calçada e os veículos da faixa ao lado. O projeto também permite o desenho de faixas exclusivas para motos à frente das de veículos junto a semáforo.

Quem conduzir moto em desacordo com as condições da proposta cometerá infração grave com multa de R\$ 195,23 e 5 pontos na carteira.

ULTRAPASSAGEM

O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), que hoje considera infração grave, punida com multa, ultrapassar outros veículos que estejam parados em fila. A ultrapassagem de veículos em fila ou parados continua como infração grave nos demais casos, com exceção de veículos não motorizados.

O texto aprovado é um substitutivo do deputado Hugo Leal (PSB-RJ), que reúne o Projeto de Lei 5007/13, do senador Jorge Viana (PT-AC), e cinco apensados (PLs 1517/11, 2987/11, 3043/11, 3886/12 e 5262/13). O projeto original obriga os órgãos municipais de trânsito a reservar faixa ou pista exclusiva para a circulação de motocicletas nas vias com tráfego pesado.

A proposta inclui na lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/12) as calçadas, passeios e faixas de pedestre entre as infraestruturas de mobilidade urbana. A lei atual coloca como

estrutura itens como estacionamento, vias e sinalização, por exemplo.

Segundo Leal, a criação de faixas exclusivas para motos não resolve o problema. Ele citou o caso de São Paulo, em que a ideia foi tentada em três avenidas. Depois de um aumento de 700% nos acidentes, as faixas foram abandonadas. “Faixas exclusivas para motos criariam conflitos com as para ônibus e bicicletas, mais segregação em um espaço reduzido e com grande quantidade de veículos e pedestres”, disse.

Em 2015, foram pagas 497 mil indenizações referentes a acidentes com moto, 76% do total, segundo boletim estatístico da Seguradora Líder sobre o uso do seguro DPVAT.

AUMENTO DE PENA

A proposta também aumenta o rigor da punição contra quem transitar na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo. Pela proposta, a infração, que hoje é tratada como leve, passará a ser considerada média.

O texto também deixa clara a responsabilidade do órgão municipal de “planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar” esquemas especiais de circulação em vias com elevado volume de tráfego, para melhorar a segurança do trânsito.

PUNIÇÕES

O Código de Trânsito estabelece quatro níveis de multas:

- gravíssima: R\$ 293,47 e 7 pontos na carteira (o valor pode ser multiplicado em até cinco vezes em certas circunstâncias);
- grave: R\$ 195,23 e 5 pontos na carteira;
- média: R\$ 130,16 e 4 pontos na carteira; e
- leve: R\$ 88,38 e 3 pontos.

TRAMITAÇÃO

A proposta tramita em regime de prioridade e em caráter conclusivo e ainda será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. A Comissão de Desenvolvimento Urbano aprovou um dos apensados (3886/12) em setembro de 2013.

Aplicação do dinheiro de multas pode virar informação de divulgação obrigatória

Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito podem ser obrigados a divulgar como aplicam o dinheiro arrecadado com multas. É o que sugere projeto que tramita na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). Pelo texto, a recusa em publicar essas informações pode se caracterizar como improbidade administrativa.

O PLS 567/2015 foi proposto pela senadora suplente Sandra Braga (PMDB-AM), acrescentando a obrigatoriedade de divulgação da destinação dos recursos provenientes de multas ao Código de Trânsito Brasileiro.

Pelo texto, os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito deverão divulgar mensalmente a receita obtida com a aplicação de multas, a despesa executada e, se for o caso, os valores contingenciados.

O Sistema Nacional de Trânsito é composto pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), pelos conselhos estaduais e do Distrito Federal, pelos órgãos executivos de trânsito e rodoviários da União, estados, DF e municípios, pelas polícias Rodoviária Federal e Militares dos estados e do DF e pelas Juntas Administrativas de Recursos de Infrações.

A relatora do projeto, senadora Marta Suplicy (PMDB-SP), emendou o projeto para fazer com que essa obrigação conste também da Lei de Acesso à Informação. Além disso, acrescentou dispositivo prevendo que a recusa em fornecer ou divulgar essas informações de forma completa é uma conduta ilícita dos agentes públicos responsáveis, que responderão por improbidade administrativa.

O PLS 567/2015 poderá entrar em pauta na CCJ a partir de fevereiro. Caso seja aprovado, seguirá diretamente para a Câmara dos Deputados.

Aprovada proposta que classifica como infração gravíssima estacionar sobre ciclovia

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) para transformar em infração gravíssima o ato de estacionar veículo sobre ciclovias, ciclofaixas ou onde houver meio-fio rebaixado para facilitar o acesso de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

O texto aprovado é um substitutivo da relatora, deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR), ao Projeto de Lei 3893/15, do deputado Arthur Virgílio Bisneto (PSDB-AM). O projeto original triplicava a multa aplicada ao motorista que estacionasse o veículo sobre ciclovias e ciclofaixas. “Entendemos ser mais condizente com as regras

impostas pelo CTB alterar a infração de grave para gravíssima, em vez de colocar o multiplicador proposto”, disse a relatora.

A deputada também decidiu também transformar em infração gravíssima a prática de impedir o acesso de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida à calçadas e passeios utilizando-se de meios-fios rebaixados. “A medida vai contribuir para melhorar convivência entre condutores de veículos, ciclistas, pedestres e pessoas com deficiência”, completou a relatora.

TRAMITAÇÃO

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

Teste de droga poderá ser obrigatório para conseguir carteira de motorista

Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 6187/16, do deputado Valdir Colatto (PMDB-SC), que inclui exame toxicológico como pré-requisito para conseguir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A proposta pretende evitar que pessoas dirijam sob o efeito de drogas.

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei 9.503/97) prevê exames de aptidão física e mental, sobre legislação de trânsito e noções de primeiros socorros, além da prova de direção.

De acordo com o projeto, o exame só deverá ser feito por aqueles que ainda não têm carteira de habilitação, e não será exigido para renovar a CNH. O teste deverá ser feito em dois momentos: antes da obtenção da carteira provisória, que tem validade de um ano; e na obtenção do documento definitivo.

Segundo o Mapa da Violência 2014, citado por Colatto, a taxa de jovens mortos no trânsito no Brasil é de 29,3 óbitos para cada 100 mil habitantes; maior que a média nacional (23).

Para Colatto, a droga reforça a noção equivocada de onipotência do jovem, levando-o a dirigir com as faculdades alteradas, sem noção da repercussão do ato de dirigir. “O

controle mais rígido para a emissão do documento de habilitação busca prover mais segurança no trânsito e diminuir o flagelo dos acidentes”, disse.

JANELA DE DETECÇÃO

Para identificar eventual dependência, o texto estabelece uma “janela de detecção” mínima de 90 dias para o exame. Assim, podem ser usadas amostras, por exemplo, de cabelo, que permitem detectar o uso de drogas até seis meses antes do teste.

A janela permitirá, de acordo com Colatto, a identificar uso de maconha, cocaína, opiáceos como heroína, anfetaminas e metanfetaminas.

A proposta garante ao candidato o direito a contraprova e recurso administrativo em caso de resultado positivo, além de manter confidencial o resultado.

Para tentar novamente conseguir a habilitação, o candidato precisará apresentar laudo médico comprovando tratamento da dependência química.

TRAMITAÇÃO

A proposta tramita em caráter conclusivo e será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Saiba porque o cinto de segurança de três pontos é tão importante

A Res.518/15 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) determinou que a partir de 2020, os veículos devem sair de fábrica com cinto de segurança de três pontos e apoio para a cabeça em todas as posições dos assentos. Atualmente, ainda é muito comum encontrar veículos que possuem apenas o cinto abdominal nos bancos centrais traseiros.

Estudo da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) mostra que o cinto de segurança no banco da frente reduz o risco de morte em 45% e, no banco traseiro, em até 75%. Em 2013, um levantamento da Rede Sarah apontou que 80% dos passageiros do banco da frente deixariam de morrer se os cintos do banco de trás fossem usados com regularidade.

E não basta usar o cinto, utilizar o de três pontos é muito mais adequado do que o cinto abdominal. Por exemplo, o cinto de três pontos retém melhor os ocupantes em sua posição e aumentam a distância das partes rígidas do veículo – principalmente regiões abdominais e cabeça, minimizando o impacto em caso de acidente.

Além disso, o cinto de três pontos permite o uso do pré-tensionador, cuja função é retrair o cadoço instantes após o impacto, aumentando a distância em relação ao painel (para quem viaja na frente).

UTILIZAÇÃO

Em primeiro lugar é preciso analisar se os cintos não têm cortes e se não existem dobras que impeçam a elasticidade. Testar o travamento para ver se está funcionando perfeitamente importante. Verifique também se os cintos dos bancos traseiros estão disponíveis para a utilização dos ocupantes.

Para usar o cinto corretamente o motorista e passageiros devem ajustá-lo firmemente ao corpo, sem deixar folgas. O cinto nunca deve passar pelo pescoço e sim pelo ombro e meio do peito. A faixa inferior deverá ficar abaixo do abdômen (passando pelos ossos do quadril).

INFRAÇÃO DE TRÂNSITO

Quem trafega sem cinto – ou permite que os passageiros o façam – está cometendo uma infração grave, com multa de R\$ 195,23, acréscimo de cinco pontos no prontuário e o veículo fica retido até que todos coloquem o equipamento.

É permitido dirigir de chinelo? E descalço? Veja o que é permitido e o que é infração

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é proibido o uso de calçados que não se firmem nos pés ou que comprometam a utilização dos pedais do automóvel.

As bermudas, vestidos, chinelos e sandálias de salto compõem o traje quase perfeito para aqueles dias mais quentes, porém, para dirigir algumas regras devem ser seguidas. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é proibido o uso de calçados que não se firmem nos pés ou que comprometam a utilização dos pedais do automóvel. A infração média gera multa com valor de R\$ 130,16 e quatro pontos na CNH.

A solução é utilizar o calçado adequado para evitar multas e até acidentes. “O ato de dirigir exige atenção, cuidado e preparação. Antes de sair de casa, o condutor deve verificar se está com o calçado apropriado para esta ação. Apesar de muitos não se importarem com a informação, a utilização inadequada de calçados ao dirigir pode colocar em risco a segurança do trânsito”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

Confira a seguir a lista de quais os calçados permitidos e

os que podem trazer problemas ao condutor.

PERMITIDO:

Tênis - O calçado ideal para dirigir, pois não escorrega, se fixa bem aos pés e é confortável.

Sapatilhas - Assim como o tênis, as sapatilhas também oferecem conforto e são totalmente adequadas ao ato de dirigir.

Descalço - O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) não prevê punição para quem dirige descalço. Por esse motivo, é permitido. Em dias muito quentes não é recomendável, pois os pedais podem estar superaquecidos provocando grande desconforto e até mesmo queimaduras nos pés do condutor.

Sandálias do tipo “papete” - Como se fixam aos pés e não comprometem a utilização dos pedais, também são per-

mitidas.

PROIBIDO:

Chinelo - Chinelos de dedo, tamancos ou qualquer outro calçado que não tenha suporte atrás dos calcanhares são proibidos, pois não se firmam aos pés.

Salto - Alguns tipos de saltos, como por exemplo, o princesa, anabela e stiletto, podem provocar acidentes, já que os saltos limitam a flexão do tornozelo e prejudicam a sensibilidade, impedindo que o calcanhar encoste no chão. “A motorista pode perder a estabilidade na troca dos pedais e correr o risco de enroscar o solado no tapete do veículo”, diz Mariano.

Sapatos de bico fino - Os sapatos de bico fino também não são adequados, pois podem se enroscar mais facilmente nos pedais.



BOATO: lei que institui anuidade para portadores de CNH não é real

Uma mensagem que está circulando nas redes sociais tem tirado o sono de muita gente. De acordo com o falso texto, que está em papel timbrado do Governo Federal, uma lei teria sido aprovada no dia 18 de janeiro regulamentando a cobrança anual de uma taxa para todos os condutores habilitados.

Ainda de acordo com o texto mentiroso, a taxa começaria a vigorar a partir do dia 01 de fevereiro de 2017 e



Anuidade para portadores da C.N.H AGORA É LEI!

- Nesta terça-feira, 18 de Janeiro de 2017, foi aprovado o projeto de lei que regulamenta a cobrança anual da taxa regulamentadora, que já estará em vigor a partir do dia, 01 de Fevereiro de 2017, Para todos os condutores habilitados do Brasil.

- A cobrança que será no valor de 298,47 R\$. Será enviada através dos correios, para a residência dos condutores.

- O não pagamento da taxa regulamentadora, resultará em dívida ativa, e invalidez ou cancelamento eventual da respectiva C.N.H. Bem como a apreensão da mesma em bits, ou ações coordenadas pelos Detrans de cada cidade.

- Esta iniciativa tem como objetivo, beneficiar o governo federal, na extinção da atual crise econômica vivida no país.

Brasília, 17 de JANEIRO de 2017

seria no valor de R\$ 298,47. O objetivo seria beneficiar o governo federal diante da crise econômica que vive o País.

O primeiro ponto a se duvidar é a quantidade de erros ortográficos na men-

sagem, outro fator é que o Congresso estava em recesso e por esse motivo nenhuma lei poderia ter sido aprovada.

A única modificação recente em relação a CNH foi a mudança de layout, mas nada a ver com novas taxas. “As pessoas de má-fé se aproveitam do poder da internet para divulgar informações equivocadas e mentirosas. Antes de compartilhar mensagens que recebemos via redes sociais, devemos sempre verificar com fontes confiáveis”, conclui Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.



Ultrapassar o limite de velocidade é a infração mais cometida nas rodovias

Os dados são da Polícia Rodoviária Federal e mostram que o excesso de velocidade ainda continua sendo uma prática comum nas rodovias federais brasileiras

Estatísticas da Polícia Rodoviária Federal (PRF) mostram que no ano passado, 2.290.234 multas foram emitidas por excesso de velocidade em rodovias federais do Brasil. Se forem levados em consideração os números de multas emitidas, por esse mesmo motivo, por outros órgãos de trânsito, o número passa dos 14 milhões. As ultrapassagens proibidas ficaram em 2.º lugar com 267.024 multas emitidas.

“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 Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal. **ESTATÍSTICAS**

Os dados são preocupantes. De acordo com o Denatran, através do Renainf (Registro Nacional de Infrações de Trânsito), em 2016 foram emitidas 19.570.721 multas em rodovias no Brasil, 19% a mais que em 2015, ano em que foram registradas 16.374.590 multas por infrações de trânsito.

Segundo a PRF, mais de 20% dos acidentes acontecem por velocidade incompatível.

“O bom senso manda que a velocidade do veículo seja compatível com todos os elementos do trânsito, principalmente às condições adversas. A velocidade máxima permitida nem sempre é uma velocidade segura”, diz Mariano.

Índice de acidentes nas rodovias concedidas cai 20% nos últimos 7 anos

A Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR realizou um estudo que analisa o número de acidentes nas rodovias concedidas e indica: a cada ano as rodovias sob administração privada estão mais seguras. O índice realizado com as informações das 59 concessionárias de rodovias brasileiras, mostra que em 2015, o número de acidentes, mortos e feridos atingiu o menor patamar desde 2009, apesar do aumento crescente no tráfego de veículos e na extensão da malha rodoviária.

Há sete anos, 451.829.219 veículos trafegaram pelos 14.585 quilômetros de rodovias privadas. Ao final de 2015, houve aumento de 46% no tráfego de veículos (660.460.219) e 30% na extensão da malha rodoviária (19.030). Mesmo assim, o índice relativo de acidentes caiu cerca de 20%, o de feridos 25% e o de óbitos 35%. O índice relativo criado pela ABCR calcula o número de acidentes,

feridos e mortos sobre o número de tráfego de veículos nas rodovias concedidas.

“O índice de acidentes nas rodovias concedidas não acompanhou o aumento do tráfego e da extensão da malha rodoviária nos últimos anos. Isso é reflexo das campanhas de segurança e conscientização realizadas pelas concessionárias de rodovias”, afirma César Borges, presidente da ABCR.

“Desde o início do Programa de Concessões, em 1995, foram investidos mais de R\$ 50 bilhões em obras e mais de R\$ 45 bilhões em manutenção e melhorias de segurança nas vias. As rodovias concedidas são as mais seguras do país”, completa.

Grande parte das concessionárias de rodovias são signatárias do Pacto Mundial da ONU pela Década da Segurança no Trânsito, que visa diminuir, em pelo menos 50%, o número de vítimas de acidentes até 2020.



Código de Trânsito Brasileiro teve 33 artigos alterados em 2016

Todos os anos, mais de 1,2 milhões de pessoas ao redor do mundo vão à óbito em acidentes de trânsito por razões que vão do excesso de velocidade e falta de uso de itens de segurança à mistura de bebida e direção. No Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que completou 19 anos de vigência no dia 22 de janeiro, estão dispostos direitos e deveres aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários e condutores dos veículos em território nacional. Com tópicos sobre infrações, fiscalização e educação viária, a legislação brasileira objetiva uma mobilidade segura e é considerada referência por especialistas.

“Em relação aos principais fatores de risco, a legislação de trânsito brasileira tem se mostrado cada vez mais rigorosa”, declara o Tenente Coronel da Brigada Militar em Porto Alegre, Ordéli Gomes sobre a embriaguez ao volante, a negligência quanto aos itens de segurança e a adoção de altas velocidades. Especialista em gestão e legislação de trânsito, ele enfatiza a importância do art. 165, que considera dirigir sob influência de álcool multa gravíssima, com valor multiplicado por dez (R\$ 2.934,70) e suspensão do direito de dirigir por doze meses. Conforme o volume etílico e as condições ao dirigir, o motorista pode, ainda, responder pelo crime de trânsito do art. 306, com detenção de seis meses a três anos. “Quanto maior o rigor, mesmo que seja em relação aos valores das multas e ao tempo de suspensão, maior o receio dos condutores em associar bebida e direção”, completa.

Mas esse não é o único marco visualizado pelo especialista no CTB que, em 19 anos de vigência, teve 31 Leis alteradas. “Dessas, pode-se destacar a Lei 11.910/09, que tornou obrigatório o air bag aos veículos produzidos no país ou importados a partir de 1º de novembro de 2014, à qual o CONTRAN acresceu os freios ABS. Com isso, ganhamos muito em segurança no trânsito, o que causou a diminuição dos valores do Seguro DPVAT em 2017, por exemplo, graças à redução do volume de feridos com gravidade”, salienta.

Outra alteração no CTB aconteceu ano passado, em decorrência da Lei 13.281/16, minirreforma que alterou 33 artigos e acrescentou outros quatro ao Código. “Com ela, há uma nova tentativa de possibilitar a inspeção veicular em centros especializados, a exemplo do que já acontece na França e na Suíça. Hoje, a inspeção depende



do contingente de agentes para vistoriar os veículos, portanto, a tecnologia desses centros traria um grande ganho em segurança no trânsito”, relaciona.

A mesma lei discorreu sobre um tema controverso e cada vez mais em voga: o uso indiscriminado do celular. Desde novembro de 2016, há duas possibilidades de autuação nesse sentido. A primeira delas continua a ser infração média (R\$ 130,16 e quatro pontos na CNH) aos que fizerem uso do celular, mesmo em viva voz. Já a segunda se aplica aos casos em que o motorista segurar ou manusear o dispositivo, infração considerada gravíssima (R\$ 293,47), com sete pontos na carteira.

“O legislador perdeu a oportunidade de simplificar a questão e não deixar margem a interpretações, como acabou acontecendo. Mas, aproveito para reiterar a proibição do uso do celular enquanto se dirige, mesmo com o veículo parado em um semáforo. Esse ato é extremamente perigoso, levando a consequências muitas vezes fatais”, enfatiza.

Educação para o trânsito ocupa capítulo integral da legislação

Para o Tenente Coronel, a educação voltada ao trânsito, mesmo que abordada pelo CTB, ainda não é incorporada ao dia a dia das pessoas. “Para se alcançar resultados mais satisfatórios nesse quesito, é essencial que o país coloque em prática o Cap. VI – Da Educação para o Trânsito. Precisamos trabalhar o tema desde a pré-escola até o nível superior, conforme determina a Lei”, salienta. Nesse sentido, ele avalia que grande parte da população peca ao não manifestar interesse em estar mais próxima da legislação de trânsito. “De um modo geral, trânsito passa a ser assunto importante somente quando atinge o usuário de forma direta, como a perda ou lesão grave de algum amigo ou familiar. É fundamental a participação da sociedade, o envolvimento, a cobrança por melhorias na legislação e também na mobilidade urbana”, conclui.



CARTAS

EXEMPLO

Eu acompanhando o cantor Fabiano e vi a publicação dele sobre o teste do bafômetro. Um exemplo sua atitude ao, com tranquilidade, fazer o teste e apoiar a causa. Quem não deve não teme, por isso devemos parar de encontrar desculpas, como a “indústria da multa”, para o erro.

Elionete Silva – Barueri/SP

● ACESSIBILIDADE

- Importante esse desenvolvimento de uma nova cadeira de rodas que facilitará a vida dos cadeirantes.
- Guardar a cadeira no porta-malas e entrar no carro no lugar do motorista deve ser muito complexo. Mas com esse projeto, todo automatizado,
- imagino que será muito mais fácil.
- Parabéns a Ford.

Joel Lopes – São José/SC

SUSTENTABILIDADE

Maravilhosa a ideia do governo francês de usar o atrito dos carros na geração de energia. Apesar do custo de 5 milhões de euros, o projeto irá abastecer a iluminação pública da cidade. Um investimento que a médio prazo irá se pagar e ainda gerar benefícios para o cidadão. Que o projeto tenha sucesso e seja copiado.

Daniel Silva – Rio de Janeiro/RJ

INOPORTUNA

Realmente, as palavras do senhor Roberto Bentes são apropriadas. A automatização das notificações ao motorista sobre os 20 pontos é importante para estarmos cientes das nossas infrações. Mas retroagir as multas desde 2012 é um pouco incoerente já que a maioria dos motoristas não tinha a noção de sua realidade. Mas eu apoio essa novidade a partir de agora na aplicação das multas.

Silmar Gouveia – Florianópolis/SC

ESCRITA

Pra mim esse negócio de advertência por escrito, em vez da multa, é bobagem. Capaz que a pessoa irá mudar por causa de um papel por escrito. Não resolve direito nem na escola, quando os pais têm que assinar a advertência. O motorista é responsável pelos seus atos e deve pagar por eles. Quando aprendi a dirigir, na década de 60, era multa a advertência e deve continuar sendo.

André Souza – Campo Grande/MS

AVANÇO

Não tinha pensado no retrocesso tecnológico causado por nossos políticos. Excelente artigo doutor José Roberto. O avanço muitas vezes é travancado por interesses obscuros e financeiros. Alguns boatos podem ser mero exagero lendário, mas outros têm um fundo de verdade. Torçamos para que o avanço tecnológico seja surpreendente em 2017.

Junior Aldo – Porto Alegre/RS

ESTRANGEIROS

Eu estou cansado de motoristas estrangeiros irresponsáveis. Parece que tiram férias da educação e do bom senso. Dirigir pelo acostamento, estacionar em local proibido para tirar fotos e alta velocidade são só alguns dos problemas. Que essa regulamentação seja colocada realmente em prática e que os estrangeiros irresponsáveis aprendam a dirigir em nosso país.

Márcio Oliveira – Florianópolis/SC

LEI

A suspensão das CNHs em SC é um fato a ser estudado. Mas é notável que a ação resulta em uma consciência mais sábia no trânsito por meio dos infratores e conseqüentemente uma mobilidade urbana mais segura. Concordo com o doutor Ildo Rosa e acrescento que a diminuição do transporte individual deve ser acompanhado pela qualificação do transporte coletivo.

Hellen Júlia – Biguaçu/SC

● ONU

- A ONU tem suas razões para pedir pelo não aumento dos limites de velocidade aos prefeitos recém eleitos.
- Mas a realidade de cada cidade deve ser estudada. São Paulo, por exemplo, o aumento da velocidade na marginal só auxiliará no melhor fluxo do trânsito.
- Será um benefício e não um problema.
- Generalizar é perigoso e deve ser melhor verbalizado.

Antônio Gabriel – São Paulo/SP



Trânsito mais seguro depende da responsabilidade de todos

Condutores de veículos, motociclistas, pedestres e ciclistas devem estar atentos para a construção de um trânsito menos violento

Um trânsito gentil, humano e seguro é possível? A resposta para o questionamento é “sim, isso é possível”. E para chegar a esse patamar, um dos principais caminhos é o respeito às leis e regras de trânsito. O outro é o cuidado com a segurança mantendo o veículo em ordem e, mais que isso, adotando posturas que favoreçam o fim da violência no trânsito. Paciência, gentileza e responsabilidade estão entre elas.

Para reversão do cenário atual de acidentes com mortos, feridos graves e sequelados nas vias e rodovias brasileiras, cada um deve contribuir com uma parcela. Sejam os motoristas, motociclistas, ciclistas e até

mesmo os pedestres. Afinal, entre as mais de 43 mil pessoas que perderam a vida no trânsito em 2014, segundo números do DataSUS, 8080 eram pedestres.

Motociclistas também ocupam número assustador nas estatísticas do trânsito. Ainda de acordo com análise do MONATRAN e do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária sobre os dados do DataSUS, as mortes envolvendo esse modal registraram elevação de 16% entre os anos de 2010 e 2014. Foi o segmento que mais mortes registrou em todo o país, com 12.652 vítimas,

Os ciclistas, mesmo com a implantação em várias cidades brasileiras das faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas e outras conquistas obtidas pelo segmento, como maior fiscalização por parte das autoridades de trânsito sobre o respeito dispensados por condutores de outros modais aos ciclistas, foram registradas no país, em 2014, segundo



o DataSUS, 1367 mortes de ocupantes de bikes.

Para contribuir com a orientação que visa à segurança dos motociclistas nas vias e nas rodovias, o OBSERVATÓRIO ressalta a necessidade de dirigir com cuidado redobrado, focado no trajeto e na movimentação do entorno. E lembra que motociclistas precisam de muito mais rapidez nas reações quando estão no

trânsito.

Para garantir a viagem segura, além do respeito às leis do trânsito e à sinalização das vias, motociclistas não devem nunca negligenciar os cuidados com a manutenção de suas motos nem deixar de usar os equipamentos de segurança cuja falta, muito mais que infração ao Código de Trânsito, pode significar a perda da vida ou a aquisição de sequelas permanentes. A

segurança está mais próxima também quando o condutor de moto evita manobras arriscadas e trafega na velocidade adequada.

Respeitar as regras de trânsito, a sinalização, e usar os equipamentos de proteção são orientações que valem também aos ciclistas. O ciclista consciente deve usar adesivos reflexivos nas roupas e bike, deve sinalizar suas intenções com o braço e, ainda, focar-se ao que está ao seu redor, já que, no trânsito, ele é um dos elos mais fracos.

Já os pedestres têm também de cumprir regras. Atravessar vias sempre nas faixas destinadas a esta finalidade; jamais atravessar fora das passarelas quando for necessário cortar rodovias; aguardar que o farol para pedestres esteja aberto. Pedestres nunca devem deixar de ser visíveis aos demais condutores. Devem ter atenção ao cruzarem garagens e estar atentos aos veículos.

ESPAÇO LIVRE

Renato Campestrini *



Quanto vale sua vida?

Quanto vale sua vida? Essa pergunta, cuja resposta inevitavelmente é que ela não tem preço, aparentemente não encontra eco quando as pessoas assumem riscos desnecessários no trânsito. É muito comum observar nas vias públicas pessoas a transitar manuseando o celular, sem o cinto de segurança no banco dianteiro e, com mais intensidade, no traseiro, a desrespeitar o sinal vermelho do semáforo, a exceder o limite de velocidade.

Quando na condição de condutores, praticamos, ainda que por “cinco minutinhos”, algumas das ações acima elencadas – dentre tantas outras classificadas como infração de

trânsito que oferecem risco à manutenção da vida –, não estamos dando o devido valor à nossa vida e a dos demais usuários das vias.

O Poder Público, quando através de seus agentes aplica penalidades àqueles que desrespeitam as regras, não visa auferir receita, mas sim evitar que toda a sociedade assumira os riscos e os posteriores custos médicos hospitalares com o tratamento das vítimas do trânsito.

As contas das ações impensadas no trânsito inevitavelmente acabam sendo pagas pelo sistema de saúde, assistência social do Município e, mais adiante, pela Previdência Social.

Pensar um país melhor para se viver deve contemplar, também, um trânsito mais humano, mais ético. E esse papel é nosso como sociedade.

Para aqueles que entendem que na realidade o que se busca é a arrecadação através da chamada “indústria da multa”, ajudem a quebrar tal indústria. Respeite às regras! Com essa ação já estará a contribuir para um ambiente melhor para todos.

Renato Campestrini é advogado especializado em Legislação de Trânsito e gerente-técnico do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária

Volta às aulas: atenção com os atropelamentos

Com a volta às aulas, é hora de falarmos sobre um assunto muito importante: a segurança das crianças nas ruas do entorno escolar.

Um estudo realizado pela Safe Kids Worldwide nos EUA apresentou dados que alertam sobre os perigos das zonas escolares para os estudantes. De acordo com o levantamento, nos últimos 20 anos, a morte de pedestres de zero a 19 anos tem diminuído nos Estados Unidos. Entretanto, nos dois últimos anos, esses óbitos aumentaram 13% entre os adolescentes de 12 a 19 anos, o que representa mais do que cinco mortes de pedestres dessa faixa etária por semana nos EUA.

No Brasil, o cenário não é muito diferente. De acordo com dados analisados pela Criança Segura, em 2014, houve um aumento de 10% no número de mortes de pedestres de 15 a 19 anos, o que representa sete mortes de pedestres



dessa faixa etária por semana no país. Além disso, os jovens dessa faixa etária representam 26% da população com idades entre zero e 19 anos, entretanto, concentram 46% das mortes por atropelamentos dessa faixa etária em todo o país, o que demonstra a gravidade desse problema (confira o infográfico abaixo).

Pesquisa

Para entender melhor os motivos que vêm gerando esse cenário de aumento no número de mortes por atropelamento, a Safe Kids, com o apoio da

FedEx, analisou o comportamento de 39 mil estudantes do ensino fundamental e médio e 56 mil motoristas em áreas escolares dos EUA.

A organização observou que um em cada quatro estudantes do ensino médio e um em cada seis alunos do ensino fundamental do país andavam distraídos nas ruas da área escolar. A maioria dos adolescentes usava fones de ouvido (44%) ou andava enquanto enviava mensagens de texto (33%).

Notou-se, também, que

80% dos estudantes se comportavam de forma insegura ao atravessar as ruas e que um em cada três motoristas tinham comportamento inseguro no embarque e desembarque dos alunos (como parar em fila dupla ou em cima da faixa de pedestre).

O trânsito é a principal causa de morte acidental de crianças e adolescentes de cinco a 14 anos no Brasil. Os dados levantados pela Safe Kids Worldwide mostram a necessidade de adotarmos algumas medidas para garantir a segurança de meninos e meninas ao transitarem no entorno escolar, tais como: instalar faixa de pedestre, limitadores de velocidade, sinais visíveis e semáforos nas ruas perto da escola; impor limites de velocidade nas áreas escolares que não ultrapassem 40 km/h; educar pais e alunos sobre comportamentos seguros de pedestres e condutores; implementar políticas de embar-

que e desembarque nas áreas escolares.

Para a coordenadora nacional da Criança Segura, Gabriela Guida de Freitas, é necessário educar as crianças sobre os riscos de andarem distraídas nas ruas.

“É importante estarmos atentos às mudanças em nosso estilo de vida que podem aumentar os riscos de acidentes, como o incremento no uso de aparelhos eletrônicos. Os adolescentes e crianças já são naturalmente mais distraídos, e a ampla utilização de celulares e tablets entre esse público pode comprometer ainda mais sua atenção no trânsito. É necessário que governo, educadores e a população em geral adotem comportamentos seguros no trânsito – seja como pedestres ou condutores de veículo – e que mostrem às crianças e adolescentes, através do exemplo, como se comportar nas ruas de maneira segura” comentou.

ESTRADAS | PONTES | VIADUTOS | PORTOS | AEROPORTOS

Concrejato, líder do segmento de recuperação e reforço de estruturas.

www.concrejato.com.br

CONCREJATO
obras especiais