

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
FEVEREIRO DE 2019
ANO 10 - Nº 109

Presidente da Assembleia aceita CPI para investigar obras da Ponte Hercílio Luz

PÁGINA 4

11 anos de LEI SECA e nada mudou



Enquanto não houver uma iniciativa do Governo Federal através de campanhas sistemáticas, blitz e fiscalização; do poder judiciário em acabar com a impunidade, endurecendo as penalizações desses criminosos do volante; do poder legislativo, em corrigir as falhas das Leis, tapando os buracos nelas existentes, de nada tem adiantado o esforço de entidades privadas e da imprensa em geral, na luta quase solitária para um trânsito mais humano e civilizado. Os responsáveis diretos agem como se tudo estivesse normal. (Página 16)

ONU pede mais protagonismo de líderes e instituições para promover segurança no trânsito

PÁGINA 13

EDITORIAL

Vergonha à brasileira

Neste mês de fevereiro, mais um capítulo da novela vergonhosa protagonizada pelas obras de acesso do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, em Florianópolis, foi escrito. O inacreditável aconteceu! Mesmo com a construção do terminal bastante avançada, a concessionária Floripa Airport precisou “ceder” ao atraso do Estado e mudar a data da inauguração, a fim de minimizar o possível impacto da inauguração do terminal sem o acesso.

Que vergonha! Quando finalmente aparece uma empresa séria, realmente preocupada em cumprir com suas responsabilidades, o Estado vai lá e não



faz o básico, que seria cumprir a sua parte no acordo.

Obviamente, sabemos que a “responsabilidade” (ou seria irresponsabilidade) pelo atraso nas obras é da administração anterior. Todavia, não tenho como deixar de lamentar a concretização do vexame há anos “previsto” por nossa entidade.

De qualquer maneira, fato é que o governo do Estado conseguiu empurrar a entrega do acesso ao Sul da

Ilha e ao novo terminal do aeroporto de Florianópolis para outubro. A Floripa Airport falava em antecipar para agosto, inclusive com promessas vãs do governo passado de entregar a obra rodoviária até lá.

Mas, com a mudança de governo, trocou também o discurso do Estado. Tanto o governador Carlos Moisés da Silva quanto o secretário de Infraestrutura, Carlos Hassler, passaram a dizer que outubro é o prazo pre-

visto pelo contrato da concessionária com o governo federal. Até porque só com essa mudança de governo foi possível mostrar claramente o tamanho do abacaxi a ser descascado.

Esperamos que, pelo menos, esta promessa de inauguração do acesso ao terminal para o mês de outubro seja mantida e que a população finalmente possa usufruir de uma prestação de serviço de melhor qualidade.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O Monatran

Jornal do MONATRAN -
Movimento Nacional de Educação no Trânsito
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000
Fone: (48) 3223-4920 / 3204-9478
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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

ASFALTO DO FUTURO

Mais do que uma atitude sustentável, o reaproveitamento da água das chuvas é uma condição para a construção de empreendimentos residenciais e comerciais em muitas cidades brasileiras. E engana-se quem pensa que isto só é possível por meio de encanamentos e cisternas aparentes. Famosas no exterior e disponíveis no Brasil, as soluções de piso e concreto drenantes começam a ganhar espaço como solução não apenas para o reuso do recurso natural, mas também para a prevenção de enchentes.

Isto é possível pela alta permeabilidade do piso, que absorve 100% da água que cai sobre ele. “O mesmo conceito do piso drenante é válido para o concreto permeável. Com uso



indicado para estacionamentos, acostamentos e pátios, uma vez que o sistema não suporta o tráfego intenso de veículos, ele utiliza o material no lugar do agregado para criar uma superfície com alto poder de drenagem, que impede o empoçamento da água e permite sua reutilização.

FLAGRANTE



Há poucos dias, a educadora de trânsito e especialista em planejamento e gestão do trânsito em Santa Catarina, Márcia Pontes, publicou em suas redes sociais uma foto alertando para uma situação ainda muito comum nos dias de hoje, com um alerta:

“Um monte de criança amontoadas no banco de trás do veículo presas a um só cinto de segurança. Excesso de passageiros, crianças fora de dispositivos adequados. Daí vem um perdido que vive em Lost e diz que é indústria da multa. Em uma sociedade de valores invertidos, a segurança no trânsito é nada!”

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



INUSITADO

Uma motociclista de Camboriú, no Litoral Norte de Santa Catarina, recebeu uma notificação de multa de trânsito por estar sem o cinto de segurança em moto. A notificação de trânsito veio 16 dias depois que a diarista Daniele Zubek da Silva, foi parada em uma blitz.

De acordo com o comandante da Polícia Militar de Camboriú, Tiago Ghilardi, o sistema digital da Polícia

Militar será verificado para impedir que ocorram erros assim novamente. “Mas agora, mesmo não sendo culpa da Danielle, ela terá que procurar o órgão municipal de trânsito e entrar com recurso, para a multa não ser cobrada.”



MONATRAN E PREFEITURA



O Presidente do Monatran, Roberto Bentes de Sá, acompanhado do Conselheiro da entidade, José Carlos Pacheco, esteve em visita ao Secretário Municipal de Educação, Maurício Fernandes Pereira, ocasião em que apresentou projetos direcionados às crianças das escolas do Município. O secretário ficou de avaliar o interesse da Secretaria no material. Alguns materiais serão doados.

Tragédia anunciada

Pode até parecer clichê, mas a demora do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra) em dar início à reforma e manutenção das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles é, sem dúvida alguma, uma tragédia anunciada.

Aguardando desde 2016 pela definição da empresa que será responsável pela supervisão da obra de recuperação das únicas ligações entre Ilha e Continente da capital catarinense, as estruturas das pontes estão em acelerado estado de deterioração e representam um risco de colapso iminente, aparentemente, ignorado pelo governo e seus órgãos responsáveis.

A necessidade urgente da realização das referidas obras, vira e mexe, vem à tona. Especialmente, quando algum “acidente” previsível acontece por este mundo à fora, assim como a recente tragédia de Brumadinho, que gerou um protesto com faixas nas cabeceiras das pontes, alertando sobre a possibilidade de ocorrer um novo desastre caso o descaso com as travessias continue.

Porém, no último dia 13 de feverei-

ro, uma placa metálica que se soltou na ponte Pedro Ivo, soou como alerta visível para as autoridades perceberem a gravidade da falta de manutenção e obras nas pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles. Antes restrito à imprensa e aos que diariamente passam pela estrutura, o alerta materializado pelo problema do último dia 13, parece ter começado a acordar outras instâncias do poder público. A primeira reação veio do prefeito da capital Gean Loureiro, que em nota pediu urgência na reforma.

Mas a cobrança precisa ser maior, da população e de entidades que ainda não perceberam a gravidade de ter somente uma das quatro faixas das pontes fechadas, por exemplo. A reforma das duas pontes precisa ser prioridade estadual. Enquanto não houver esse entendimento, ficaremos reféns da próxima placa ou de algo pior.

Esperamos que o episódio do último dia 13, que gerou quilômetros de congestionamento, sirva como o alerta que faltava para o processo de recuperação seja agilizado, antes que o pior aconteça.



CAMPANHA CONTRA A VELOCIDADE

O Detran e o Governo do Rio Grande do Norte, em parceria com a Executiva Agência de Comunicação, criaram uma campanha para ilustrar as atitudes precipitadas de um motociclista no trânsito.

O tema “A pressa passa, as consequências ficam”, retrata motoqueiros colidindo com carros e voando para cadeira de rodas ou uma cama de hospital.

A campanha é para conscientizar e refletir estudos do Hospital Monsenhor Walfredo Gurgel, (RN), que apresenta um comparativo entre 2016 e 2017, em que o número de acidentes foi reduzido de 8.729 para 8,010.

Governo estuda o possível uso de drogômetro no trânsito brasileiro

O combate à embriaguez ao volante vem sendo ostensivo há alguns anos, principalmente depois da Lei Seca. Agora, o governo tem outra prioridade: implementar o uso do “drogômetro” para reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito.

Em entrevista ao jornal O Globo, Luiz Beggiora, chefe da Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (Senad) afirmou que a implantação do novo mecanismo para aumentar a fiscalização nas ruas é um das prioridades da atual gestão. A Senad é ligada ao Ministério da Justiça e Segurança Pública, que é comandado pelo ex-juiz Sérgio Moro. “É imprescindível que haja uma maior fiscalização de substâncias psicoativas junto aos condutores para que se consiga reduzir os altos índices de acidentes e mortes no trânsito”, disse Beggiora na entrevista.

O “drogômetro”, equipamento similar ao “bafômetro”

(capaz de detectar a ingestão de álcool), é capaz de identificar motoristas sob efeito de drogas entorpecentes, como maconha, cocaína, ecstasy, anfetamina, entre outras.

DROGAS ILEGAIS

Infelizmente, o uso de drogas alucinógenas, estimulantes, relaxantes ou entorpecentes é muito comum em todos os níveis da nossa sociedade. Essas drogas, assim como o álcool, alteram o padrão de percepção e consciência da realidade e do próprio estado, além de produzirem alterações no funcionamento cerebral.

Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito, alerta que apesar de estar com sua capacidade psicomotora comprometida, o indivíduo sob efeito de drogas, pensa que está em plenas condições psicológicas e físicas. “A sensação de que o usuário tem de que tudo está sob controle é absolutamente falsa”, explica.

Para a especialista fica difícil dizer se o uso do “drogômetro” contribuirá para a redução dos acidentes de trânsito. “As



discussões e reações em torno do assunto são muito parecidas de quando a Lei Seca foi implementada”, analisa.

O que é de consenso geral é que algo precisa ser feito para coibir o uso de drogas ao volante. “O exame toxicológico, de uma certa forma, é bastante falho pois, o condutor usuário, sabendo que precisa fazer o

exame, se abstém por um período para “limpar” o organismo e não ser pego no toxicológico. Com o “drogômetro” isso não será possível”, diz Pietsak.

De acordo com a especialista, apenas essa tecnologia não basta para reduzir os acidentes.

“Devemos ter ciência de que, sem punição efetiva, encaminhamento a tratamento, fiscalização para impedir que os condutores flagrados no teste continuem a conduzir veículos mesmo cumprindo punição voltem a dirigir, ne-

nhuma nova tecnologia vai dar resultado”, finaliza.

PUNIÇÃO

Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência é infração de trânsito, com multa de R\$ 2.934,70 e suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Além disso, o condutor pode ser enquadrado no Art.306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que prevê pena de seis meses a três anos de prisão, por “conduzir o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”. De acordo com a reportagem do O Globo, o governo analisa, também, uma possível alteração no CTB.

A medida ainda não tem data prevista para entrar em vigor, mas os equipamentos já estão sendo testados pelo governo.

Ministro confirma CNH com validade de “dez anos ou mais” e com menor custo

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, voltou a falar sobre as mudanças no prazo de validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) prometidas pelo presidente Jair Bolsonaro (PSL) durante a campanha de 2018.

Em entrevista à Rádio Gaúcha, de Porto Alegre, no dia 15 de fevereiro, o responsável pela pasta disse que a renovação do documento a cada cinco anos não trouxe melhorias nos índices de violência no trânsito e sinalizou que a validade pode ser até mesmo superior aos 10 anos anunciados anteriormente.

Em suas redes sociais, o presidente da República, Jair Bolsonaro, disse que além de ampliar a validade da CNH, Tarcísio Freitas, deve anunciar outras novidades para o trânsito, como o fim



da obrigatoriedade de aulas com simulador, mudanças na “questão do emplacamento” e a revisão ou extinção de “medidas que afetam o caminhoneiro”.

Ele completou criticando o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), afirmando que o órgão “emite cerca de 100 resoluções por ano

atrapalhando a vida de quem transporta no Brasil.”

Em outra postagem, no dia 28 de dezembro, Bolsonaro já tinha se colocado a favor da ampliação de validade da CNH. “Informo que faremos gestões no sentido de passar para 10 anos a validade da carteira nacional de habilitação”, disse ele na época,

parabenizando o governo do Rio de Janeiro por extinguir a vistoria anual de veículos.

Atualmente, a carteira tem validade de cinco anos para quem tem menos de 65 anos. A partir dessa idade, deve ser renovada a cada três anos.

Limite de pontos na CNH

Outra possibilidade que tem sido aventada pelo presidente Jair Bolsonaro é a de aumentar de 20 para 40 o limite de pontos na CNH. Além de ter afirmado a intenção de revogar a obrigatoriedade do uso de farol baixo em rodovias, durante o dia.

Contudo, para o especialista em trânsito Celso Mariano, diretor do Portal do Trânsito, há risco nessas alterações.

“Em algum momento, os atuais 20 pontos foram arbitrados. Este limite poderia ser 10 ou 80. Este número, por si

só não tem importância. Tudo depende das correlações deste limite com o rigor estabelecido com pontos e valores das multas para aquilo que é considerado infração. Simplesmente mexer neste número não vai significar melhora ou piora do trânsito. O risco nestas mexidas é não atender ao que realmente importa: por exemplo, se termos fiscalização efetiva. Hoje sequer sabemos qual percentual de veículos circulantes estão sendo conduzidos por não habilitados. Para quem não cumpre a lei, tanto faz quantos pontos resultarão em suspensão”, defende.

Pela legislação atual, quem atingir 20 pontos ou mais na CNH, no período de 12 meses, terá seu direito de dirigir suspenso por 6 meses a 1 ano e, se reincidir no período de 1 ano, a suspensão será de 8 meses a 2 anos.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

ALERTA AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA PAZ NO TRÂNSITO PRIORIDADE NACIONAL

O País está mudando, quanto a isso ninguém dúvida, para onde vai é outra coisa. Mas certamente libertou-se dos grilhões do politicamente correto, da visão ideológica dos fatos e da imposição de uma única e exclusiva verdade sobre todas as demais.

E tudo se deu pela via democrática do voto. A sociedade brasileira cansada de corrupção e de imposições foi as ruas nos últimos anos e em outubro de 2018 deu um basta a violência e a roubalheira,

expressando sua vontade de mudanças de forma clara, nítida e transparente. Interessante notar os militares - que nas últimas décadas foram execrados - voltaram ao poder pela vontade popular, muitos eleitos com expressivas quantidades de votos.

Uma mudança de rotas nunca se dá sem algumas sacudidelas. Para o sociólogo William Carvalho - Doutor em Ciência Política pela Université de Paris I Panthéon Sorbonne - é de se esperar que nos primeiros seis meses de governo ocorram algumas dificuldades.

Compara a situação com a de um piloto que sabe decolar e pousar perfeitamente, mas que nunca assumiu o comando de um jato. Precisar de algum tempo para se adaptar ao *cockpit*, cabine de comando dessa aeronave chamada Brasil. Mas nada que coloque em risco os anseios de seus eleitores, nem o plano de voo traçado junto com sua tripulação e os membros de sua torre de comando.

Aos poucos já dá para se perceber que algumas das prioridades começam a ser esboçadas e não só nos campos mais sensíveis como os das reformas econômicas e da segurança pública.

O trânsito que não foi nem sequer citado durante a campanha entra no radar presidencial. Tenho motivos para ficar pessoalmente feliz a esse respeito.

Ainda no leito hospitalar o Presidente da República *twitou* a respeito de algumas decisões que pretende tomar a respeito, como a ampliação da validade da CNH, o

fim das aulas com simuladores de direção, revisões na questão do emplacamento e extinção de medidas que afetam os caminhoneiros e a quantidade abusiva de resoluções do Contran, que muitas vezes mais atrapalha do que ajuda a vida das pessoas.

Espera-se que o Governo, ao contrário do que foi feito nos últimos dezesseis anos, tenha a coragem de retomar programas e estratégias que deram certo no passado e resultaram na redução de acidentes, de vítimas e de mortos.

Trata-se especificamente do Programa PARE de redução de acidentes nas estradas e do GERAT, Grupo Executivo de Redução de Acidentes de Trânsito, que no final da década de noventa funcionava na Presidência da República e ajudaram a derrubar os índices de acidentalidade.

A guerra fratricida no trânsito para ser vencida precisa estar na pauta dos mais graves problemas nacionais e tutelada diretamente pelo gabinete presidencial.

Estabelecer a paz no trânsito significa compreender o coração das famílias brasileiras, o mandatário que assim agir certamente será reconhecido como Pacificador das Ruas, um verdadeiro Nobel da Paz.

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesusc, Two Flags Post - Publisher & Editor-in-Chief.



Jair M. Bolsonaro Verified account @jairbolsonaro

Desburocratização e Economia:

Translate Tweet



6:28 AM - 9 Feb 2019

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 230. Conduzir o veículo:

- X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
 - XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
 - XII - com equipamento ou acessório proibido;
 - XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
- Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

Motoristas sem multas de trânsito têm desconto no IPVA em alguns estados brasileiros. Veja quais!

O bom comportamento no trânsito rende desconto no Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), exercício 2019 em alguns estados brasileiros. Conheça aqui quais são.

Região Norte

No Pará, os motoristas que estão há dois anos sem multas de trânsito pagam 15% a menos sobre o valor do IPVA; 10% para quem não recebeu multas no ano passado e 5% de desconto nas demais situações. O benefício não é cumulativo.

No estado do Amazonas, os contribuintes contam com diversos descontos que incentivam o pagamento. Um deles é o desconto para o bom condutor, que variam entre 10 a 20%. O desconto é concedido para pessoas físicas que tenham o carro em seu nome. É necessário solicitar o desconto através do Sefaz AM até 30 dias antes da data de vencimento. Essa porcentagem é somada ao desconto para o pagamento a vista.

Região Nordeste

Já no Ceará, a alíquota do IPVA dos veículos tipos ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos de até 125cc fica reduzida em 50% (cinquenta por cento), se não



existir infração de trânsito, no ano de 2018, no prontuário do veículo junto ao órgão de trânsito.

Região Centro-Oeste

Desde 2012, em Goiás, motos de até 125 cilindradas e carros 1.0 pagam IPVA pela metade se quitarem o imposto em dia e não tiverem multas de trânsito no ano anterior.

Região Sul

O Rio Grande do Sul também premia os motoristas com desconto através do programa "Bom Motorista". É concedido o desconto de até 15% no valor do IPVA ao condutor e proprietário de veículo automotor que não

tenha incorrido em infração de trânsito conforme você pode ver aqui.

No estado de Santa Catarina, que tem a menor alíquota entre os estados do sul, motocicletas até 200CC estão isentas, condicionada a que não lhe tenha sido aplicada penalidade por infração de trânsito, no ano anterior, no caso 2018.

IPVA

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) é um imposto estadual, cobrado todos os anos. A alíquota varia de estado para estado, de 1% a 6% (veja valores da alíquota no seu estado abaixo), de

acordo com o valor do veículo (Tabela FIPE).

A data para o pagamento do IPVA varia conforme o estado de registro do veículo e de acordo com o dígito final da placa. Ele pode ser dividido em até 3 (três) parcelas sucessivas na maioria dos Estados, dentro do exercício. Mas é importante saber que para gozar deste benefício é preciso que a primeira parcela seja recolhida até a data do seu vencimento.

O recolhimento do Imposto é anual e 50% do valor arrecadado é destinado ao município onde o veículo foi licenciado.

Confira abaixo a alíquota

(para veículos de passeio) do IPVA 2019 em cada estado e o link para mais informações:

Região Sul

Santa Catarina: 2%
Rio Grande do Sul: 3%
Paraná: 3,5%

Região Sudeste

Espírito Santo: 2%
São Paulo: 4%
Rio de Janeiro: 4%
Minas Gerais: 4%

Região Nordeste

Sergipe: 2%
Paraíba: 2,5%
Alagoas: 2,5%
Pernambuco: 2,5%
Rio Grande do Norte: 3%
Ceará: 2,5%
Piauí: 2,5%
Maranhão: 2,5%
Bahia: 2,5%

Região Norte

Acre: 2%
Tocantins: 2,5%
Pará: 2,5%
Amapá: 3%
Amazonas: 2%
Roraima: 3%
Rondônia: 2,5%

Região Centro-Oeste

Mato Grosso do Sul: 2,5%
Goiás: 3,75%
Mato Grosso: 3%
Distrito Federal: 4%

Placa Mercosul: saiba quando o emplacamento é necessário



A última data estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para a implementação da nova placa Mercosul em todo o país, é 30 de junho deste ano. No entanto, quem não pretende trocar de carro ou se mudar para outro município, pode ficar tranquilo. Ainda não há uma data limite para a instalação da nova placa em toda a frota do país, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento Regional, ao qual o Contran é subordinado.

A placa Mercosul deverá ser instalada nas seguintes situações:

- Primeiro emplacamento;
- Aquisição de veículo;
- Aquisição de veículo com troca de município;
- Alteração de dados com complementação de placa;
- Mudança de município;
- Registro de outro Estado;
- Troca de categorias;
- E outros processos que necessitem a substituição de placas.

Segundo o Contran, não haverá a obrigatoriedade de troca de placas para os veículos que já estão em circulação. O que quer dizer que um veículo já emplacado poderá

circular com o modelo atual até o fim da vida, se permanecer com o mesmo dono e no mesmo município.

Se o proprietário quiser trocar de placa, poderá procurar o Departamento de Trânsito do Paraná (Detran-PR) para efetuar o emplacamento.

Uma vez emplacado com a chapa do novo padrão, o veículo poderá permanecer com ela mesmo se mudar de propriedade ou município, pois o novo padrão não traz identificação de cidade e de Estado, como ocorre no modelo atual.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Trânsito e audição

Os motoristas em geral não estão ligados no risco que o barulho produzido pelo trânsito é capaz de causar. Ele produz redução da audição, zumbidos e surdez.

Quanto maior o barulho e quanto maior o tempo de exposição diária maior será a perda. Não acontece num dia, logicamente, há necessidade de exposição prolongada. Depende também da sensibilidade de cada um e de doenças pré-existentes ligadas à audição.

Observe o seguinte: a legislação do trabalho recomenda que o trabalhador não deva ficar exposto a ruído acima de 85 decibéis por mais de 8 horas por dia.

Sabemos que todo veículo sem boa manutenção é bastante ruidoso chegando muitas vezes a ultrapassar os limites preconizados na legislação. Sabemos ainda que as jornadas de trabalho dos profissionais do transporte são muito longas e em muitos casos fazem até duas jornadas por dia.

Hoje, o Código Nacional de Trânsito, discordando da Legislação do Trabalho, não recomenda uso de protetores auriculares para aqueles que trabalham no transporte, mesmo sabendo tratar-se de ambiente extremamente ruidoso. Deixa dessa maneira totalmente desprotegidos os motoristas em geral.

Nós que atuamos na saúde ocupacional não conseguimos pensar de outra maneira se não na prevenção. Evitar o zumbido, perdas auditivas e

surdez porque são alterações que se iniciam e o indivíduo não percebe e o pior, são lesões progressivas, crônicas e incapacitantes.

Em estudos realizados com o ruído produzido pelo trânsito chegamos a concluir que 20% dos investigados eram portadores de perdas auditivas importantes, e não sabiam. Lembro aqui que perda auditiva é uma redução da audição que pode chegar à surdez, e surdez é uma perda auditiva profunda, irreversível, e é hoje incapacitante para atividade profissional no transporte.

A perda é gradual. Não é perceptível. Vai-se perdendo com a maior intensidade do ruído e com tempo de exposição. Lógico que depende também de outros fatores como idade, suscetibilidade, fator familiar, doenças pré-existentes, etc.

Muitas vezes quem identifica a perda auditiva são pessoas da família, no convívio diário percebem que precisam elevar a voz para serem ouvidas.

Outras vezes o indivíduo observa que tem dificuldade para ouvir a televisão, por exemplo, quando alguém conversa próximo.

É comum também o indivíduo procurar o médico porque percebe um barulho dentro da orelha (ouvido), como se fosse o barulho de uma cachoeira, alguns até referem que parece existir um grilo dentro da orelha. Esse barulho, eles referem que aumenta durante a

noite e que não conseguem dormir. Na verdade, a única maneira de avaliarmos isto, é através da curva audiométrica (audiometria) feita dentro de uma cabine acústica pela fonoaudióloga ou pelo médico.

A conduta diante do ruído é posicionar a máquina geradora o mais distante possível do homem. A fonte ruidosa deve ficar bem longe das orelhas do trabalhador. Não podendo adotar este critério temos que pensar em enclausurar a máquina ruidosa, colocá-la em ambiente totalmente fechado. Tudo isso é também impossível no nosso caso. Partimos então para proteção coletiva e ou individual. O uso de protetor auricular (plug ou abafador de ruído) seria a alternativa. A legislação de trânsito não recomenda tal proteção. A única opção que nos resta é reduzir o tempo de exposição do motorista ao ruído. Daí pode-se entender porque de longa data recomendamos redução da jornada de trabalho para todos aqueles que direta ou indiretamente estão expostos aos ruídos produzidos pelo trânsito dos grandes centros durante a jornada de trabalho.

* 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.

Nota da Polícia Rodoviária Federal/SC

Em relação ao acidente ocorrido na manhã do dia 23 deste mês na BR 470, em Gaspar, envolvendo um Fiat Pálio e um Jaguar, a PRF informa que o acidente foi causado pelo motorista do Jaguar, e qual fez o teste de etilômetro e o resultado foi 0,72 mg de álcool por litro de ar. O motorista foi preso em flagrante e conduzido para a Polícia Civil de Blumenau.

Em relação à denúncia de que os policiais de Blumenau não abordaram o Jaguar, a PRF confirma que um usuário não identificado ligou duas vezes para nossa Central e conversou com os policiais de Blumenau. O usuário afirmou que o veículo estava entre Indaial e Ascurra, vindo em direção

ao litoral. A unidade operacional da PRF de Blumenau fica a aproximadamente 40 km de distância do local e, normalmente, os veículos não passam na frente do posto da PRF de Blumenau: eles entram antes em direção a Blumenau.

Além disso, os policiais consultaram a placa repassada e esta não batia em um Jaguar, provavelmente porque a ligação não estava boa. A PRF informa que não viu qualquer pessoa parar na Unidade Operacional de Blumenau para denunciar pessoalmente. Infelizmente várias pessoas ligam para a PRF prestando informações falsas ou trote, o que acaba por diminuir a credibilidade das denúncias.

Neste caso, infelizmente a denúncia era verdadeira e a ação da pessoa que fez a denúncia foi correta e poderia ter evitado o acidente. A PRF lamenta o desencontro de informações, mas deixa claro que os policiais rodoviários federais têm como maior objetivo a proteção à vida.

O mais importante desta ocorrência é a sensação de que, infelizmente, a ingestão de bebida alcoólica por motoristas continua a fazer parte da rotina da nossa sociedade.

A PRF se solidariza com a família das vítimas.

A PRF vai apurar a conduta dos policiais rodoviários federais da Unidade Operacional de Blumenau.



INSPECTOR GRAZIANO
Núcleo de Comunicação Social
PRF/SC

Presidente da Alesc aceita instalação de CPI para investigar obras da PONTE HERCÍLIO LUZ

A farra dos aditivos e os gastos com dinheiro público na restauração da ponte Hercílio Luz, que já dura 36 anos, enfim serão investigados pela Alesc (Assembleia Legislativa de Santa Catarina). No dia 12 de fevereiro, o presidente da Alesc, Julio Garcia, aceitou o requerimento para a instalação de uma CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) para investigar as práticas que cercam “as ilicitudes praticadas nas obras [da ponte] em procedimentos licitatórios ocorridos desde sua interdição até a atualidade”. O pedido de abertura da CPI foi protocolado no dia 6 de fevereiro, assinado por 26 deputados.

A questão acompanha o calor popular por respostas ao longo dos anos, que foi noticiado em diversas reportagens publicadas pelo jornal O Monatran e outros veículos da grande imprensa. Em 36 anos, conforme levantamento do MPTC (Ministério Público de Contas), o Estado gastou R\$ 740 milhões com a restauração da Hercílio Luz.

Garcia encaminhou a decisão de abertura da CPI para leitura em plenário. A CPI será constituída após publicação no Diário Oficial. Após a leitura em plenário, será aberto o prazo para que as bancadas indiquem os seus representantes. Segundo o regimento interno da Alesc, serão realizadas duas sessões para a indicação dos membros.

Constituída a CPI, o deputado mais idoso entre os de maior número de legislaturas estaduais convocará os membros, em até cinco sessões, para primeira reunião, presidida por ele. O deputado em questão, segundo o regimento, cuidará da instalação dos trabalhos e da eleição do presidente e do relator da CPI. Este último, inclusive, ainda poderá escolher

um relator-adjunto. Concluída a eleição, o presidente designará uma nova reunião para a discussão do roteiro dos trabalhos, que deverá ser apresentado pelo relator.

A CPI terá poder para requisitar servidores dos serviços administrativos da Assembleia, assim como de qualquer órgão ou entidade da administração pública, além de determinar diligências, ouvir indiciados, interrogar testemunhas, requisitar informações e documentos de órgãos e entidades da administração pública. A comissão também poderá requerer a audiência de deputados e secretários de Estado, tomar depoimentos de autoridades estaduais e municipais.

Como parte da investigação, a CPI da Ponte poderá requerer informações e documentos aos órgãos da administração pública em geral, por solicitação de qualquer membro, sendo que o ofício deverá ser assinado pelo presidente da comissão e terá prazo de 30 dias para que seja atendido pelo órgão em questão. A apuração tem prazo máximo de 120 dias, prorrogável por até mais 60 dias, mediante deliberação da própria comissão.

Ao fim dos trabalhos, a comissão apresentará um relatório circunstanciado contendo a sinopse de todo o processo, juntamente com suas conclusões. O documento será publicado no Diário da Assembleia e encaminhado à Mesa Diretora, ao Ministério Público de Santa Catarina, ao Poder Executivo e à Comissão Permanente.

Para o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, é importante que esta investigação leve em conta todo o período de reformas, inclusive os dias atuais.



PRE e Cobalchini definirão ajustes para disciplinar uso de radares móveis

Um projeto de lei apresentado na Assembleia Legislativa de Santa Catarina propondo a proibição da fiscalização com radares móveis nas rodovias de responsabilidade do Estado deu o que falar. Isso porque, dentre outras questões, a autoria é do deputado Valdir Cobalchini (MDB), que somou 180 pontos na carteira nos últimos cinco anos, sendo a maioria das infrações por excesso de velocidade.

Todavia, por conta de toda a visibilidade da matéria, no dia 14 de fevereiro, após reunião com o comandante da Polícia Rodoviária Estadual, Evaldo Hoffmann, foi definido que o texto do referido projeto de lei passará por ajustes, disciplinando que o uso dos radares móveis será restrito a locais de ampla visão do motorista, com cones, e em pontos com estudos previamente realizados. E em alguns casos será feito o uso de lombadas eletrônicas.

“O debate da proposta tem sido fundamental. Junto com a Polícia Rodoviária Estadual vamos ajustar a redação do projeto, garantindo que a fiscalização, que é feita nas

rodovias estaduais, tenha por objetivos principais a prevenção e educação, e não a arrecadação financeira”, destacou o deputado.

Segundo o comandante da Polícia Rodoviária Estadual, a PRE está aberta ao diálogo e vai auxiliar nos ajustes da redação do projeto. “Essa fiscalização com radares móveis não pode ser feita de forma velada. Desde que assumi o comando, isso é proibido, e quem o fizer será punido no rigor da Lei. Hoje tivemos uma importante reunião com o deputado, onde definimos que a quatro mãos vamos construir o projeto para que seja excelente para a sociedade catarinense”, afirmou Hoffmann.

Após a reunião ficou definido que será feito um substitutivo do projeto que já deu entrada na Alesc, no início do mês de fevereiro. “Não sou contra a fiscalização por excesso de velocidade nas rodovias estaduais. Devemos sim fiscalizar, orientar e educar no trânsito. Esse é o debate proposto e hoje tivemos um avanço importante nesse sentido”, ressalta Cobalchini.



Carlos Damiano/Arquivo/ND



Após placa se desprender, MPSC entra com ação para pedir reforma imediata das pontes Pedro Ivo e Colombo Salles

O Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) entrou, no dia 14 de fevereiro, com uma ação na Justiça para que o governo do estado e o Departamento Estadual da Infraestrutura (Deinfra) apresentem em 15 dias uma ordem de serviço para a reforma nas pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, em Florianópolis.

Caso isso seja descumprido, o MPSC pede que seja bloqueado o valor de R\$ 29.661.611,4, valor contratado para a recuperação das pontes. A Secretaria de Estado da Infraestrutura não comentou o assunto.

As estruturas ligam a Ilha de Santa Catarina à parte continental da cidade. Na noite do dia 13, uma placa metálica da pista da ponte Pedro Ivo levantou cerca de 10 centímetros e provocou congestionamento de cinco quilômetros. De acordo com o secretário de Estado da Infraestrutura, Carlos Hassler, não há risco de colapso.

Em recente entrevista à Rádio CBN Diário, o promotor de Justiça Daniel Paladino afirmou que o órgão está “buscando uma garantia efetiva de que essa obra, essa reforma seja iniciada imediatamente”.

“O fato é que, desde 29 de março de 2017, o Deinfra e o Estado estão em mora, são devedores de uma multa que foi fixada à época em R\$ 50 mil por dia. Hoje perfazem já 688 dias dessa mora”, disse o promotor. Segundo ele, a multa atual é de mais de R\$ 34,4 milhões, valor que ultrapassa o da reforma, que é de R\$ 29.661.611,4.

O promotor citou o relatório que confirmou que há problemas estruturais na ponte e o ocorrido noite de quarta como motivações para ação.

O MPSC também vai pedir na Justiça que o Deinfra pague multa por não ter feito a manutenção das pontes e que em 15 dias apresente, junto com o governo do estado, um plano de contingenciamento e desocupação das áreas de risco das pontes e seus arredores “num caso de uma situação

mais grave ainda”, conforme o promotor.

HISTÓRICO

A Ponte Colombo Salles foi inaugurada há mais de 40 anos, enquanto a Pedro Ivo Campos, há 27 anos. Juntas, têm uma extensão total de 2.478,11 metros. Nenhuma delas passou por grande reforma desde a inauguração, quando o tráfego de veículos era menor.

O MPSC afirma que desde 2011 acompanha o andamento dos procedimentos para a manutenção das pontes. Em 2014, entrou com uma ação sobre o caso. Em 2016, a Justiça deu o prazo de 120 dias para que o governo começasse as reformas.

O Deinfra chegou a lançar duas licitações, uma para reforma e outra para contratar uma empresa que vai vistoriar o trabalho, uma vez que toda obra pública precisa ter fiscalização.

A reforma será feita pela empresa Cejen Engenharia Ltda., de Curitiba, que venceu licitação feita em 2016. O valor da obra é de R\$ 29.661.611,4, com prazo de conclusão para dois anos.

Porém, o edital de fiscalização foi questionado pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE), que alegou que a modalidade escolhida, técnica e preço, não era a mais viável por encarecer o serviço.

Então, o edital de fiscalização foi lançado em 4 de setembro de 2018, após autorização do TCE, contendo as alterações pedidas pelo tribunal. Após as modificações, em sessão o TCE revogou a medida cautelar que havia determinado a interrupção do trâmite do edital. Dessa forma, as próximas etapas da licitação puderam começar.

Em 5 de fevereiro, o Deinfra divulgou a empresa escolhida para a fiscalização da reforma das pontes: Engevix Engenharia. Ela venceu ao apresentar o menor preço para os trabalhos. Agora, a licitação está no prazo de contestação por parte das demais empresas.

Seis sinais da falta de manutenção das PONTES DE FLORIANÓPOLIS

Após uma peça de ferro se soltar sobre a ponte Pedro Ivo Campos, que liga o continente à Ilha de Santa Catarina, em Florianópolis, o medo de que um colapso impeça o entra e sai da Ilha de Santa Catarina veio à tona. Esta calamidade, que ninguém quer que aconteça, é muito improvável.

“Ela não vai cair de repente. As pontes aqui de Florianópolis são de um tipo de construção que dá muitos sinais antes de uma queda”, disse em entrevista o engenheiro Roberto de Oliveira durante a semana.

Estes sinais estão aí, gritando para a necessidade de manutenção. Oliveira acompanhou a reportagem em uma visita às pontes e mostrou que o descuido de anos é visível. Ele explicou como funciona as etapas para a reforma das estruturas – são três procedimentos que não foram realizados.

Os problemas das pontes são, atualmente, reversíveis. Mas essa reversibilidade vai diminuindo com o passar do tempo. Aí ao invés de fazer a manutenção corretiva, será necessária uma reconstrução, como aconteceu com a Hercílio Luz. Mas tem uma coisa: a Ponte Hercílio Luz tinha uma estrutura muito boa e aguentou todos os desafios possíveis, estas duas pontes aqui (Pedro Ivo e Colombo Salles), não aguentam. Se passarem uns 20 anos sem manutenção, elas podem sim cair.”

Na esteira dos acontecimentos da última semana, o secretário de Estado da Infraestrutura, Carlos Hassler, garantiu que a estrutura das pontes estão bem e garantiu que esta semana será assinada a ordem de serviço para o início das obras de manutenção.

A empresa que fará a reforma está definida há três anos, o que ainda está pendente é a definição de quem vai fiscalizar. Com a demora, as pontes foram se deteriorando.

Confira seis problemas que existem por causa da falta de manutenção nas pontes de Florianópolis:

ESTACAS COM PONTOS DE FERRUGEM
Quando ficam a mostra, é possível ver que as estacas que sustentam as pontes estão cheias de pontos de ferrugem. De acordo com o engenheiro Roberto de Oliveira, esta ferrugem é perigosa, pois indica que estes pontos devem estar por toda a estrutura.

A resolução deste problema deve ser feita com a raspagem do que está enferrujado, com posterior aplicação de um conversor de ferrugem, que revitaliza a estrutura metálica.

“Se estiver muito comido, é preciso dar um ponto de solda, raspar para ficar liso e poder pintar”, explica o engenheiro. “A pintura serve como um revestimento e evita que a ferrugem volte.”

É preciso fazer uma avaliação também das condições da parte que fica debaixo d’água, que Oliveira afirma não se saber em que estado se encontra.

PLACAS NAS JUNTAS DE DILATAÇÃO

A placa de ferro que se soltou no dia 13 de fevereiro foi o exemplo cabal do que pode ocorrer sem a manutenção constante da estrutura das pontes. As chapas dentadas servem para proteger e unificar o asfalto nos vãos existentes para a natural dilatação das estruturas da ponte Pedro Ivo. Os parafusos que as prendem nunca haviam sido trocados. Na vistoria realizada por engenheiros do Deinfra, da Secretaria de Infraestrutura e da Associação Catarinense de Engenheiros (ACE), foi constatado, inclusive, que outras placas estão com parafusos faltando.

A solução provisória para o incidente de quarta-

feira teve efetividade, mas o procedimento não foi o correto, segundo engenheiro. Em vez de trocar as peças, os parafusos danificados foram soldados pela empresa que faz a reforma da Ponte Hercílio Luz.

VÃOS SEM PROTEÇÃO

Os vãos que são cobertos pelas placas de ferro na Pedro Ivo servem para o movimento normal dos blocos que constroem a ponte. No caso da Colombo Salles, as juntas das estruturas de concreto também precisam ser protegidas. Estas pequenas lacunas prejudicam o tráfego, pois mesmo um pequeno desnível é sentido pelos motoristas e passageiros. E, mais grave, o atrito dos veículos nas bordas dos blocos causa desgaste e a deposição de detritos nos vãos é prejudicial para as pontes.

Falta a limpeza entre os blocos em ambas as pontes e, na Colombo Salles, os perfis emborrachados que protegiam os locais já não existem mais.

SAIAS DA PONTE

As chamadas saias são placas de concreto que recobrem as estacas de sustentação das pontes. Têm função estética, mas também servem como proteção da parte superficial das bases.

Ao observar os “pés” da Pedro Ivo e da Colombo Salles, é possível ver que muitas destas saias estão quebradas.

Segundo o engenheiro Roberto de Oliveira, elas se deterioraram com o tempo e nunca foram repostas.

“Várias das colunas estão totalmente sem as saias, ou com elas banguelas. São evidências da falta de manutenção”, explica o engenheiro.

A ausência das placas facilita que pescadores se arrisquem para coletar mariscos incrustados nas estacas que seguram as pontes.

PASSARELAS

Atualmente, apenas uma passarela sob a ponte Pedro Ivo é aberta para a população. Nela, um corrimão de ferro foi instalado para aumentar a altura do parapeito, em 2012 após requerimento do Ministério Público. À época a iluminação foi trocada, mas a exigência de instalação de pisos guia para cegos nunca foi cumprida.

Há ainda uma passarela interditada abaixo da Colombo Salles. As condições do local são precárias, com partes em que muitos metros do parapeito já não existem mais. Caíram, causando riscos para embarcações que passam embaixo. É possível ver infiltrações vindas da pista e estruturas elétricas arrebentadas. A entrada está fechada no lado da ilha, mas na parte continental o bloqueio foi desfeito. Pescadores e moradores de rua frequentam o lugar.

FERRUGEM

A Pedro Ivo é a mais nova das ligações entre a Ilha de SC e o Continente. Foi feita em ferro sobre base de concreto, diferentemente da Colombo Salles, que é toda de concreto armado. Foi inaugurada em 1991, após nove anos de obras e diversos problemas (estruturais e financeiros) na construção.

O engenheiro Roberto de Oliveira aponta que em todas as partes de metal da Pedro Ivo existem pontos de ferrugem. E isso não deveria existir.

Ele, que participou de uma vistoria com o Deinfra em 2011, lembra que há oito anos as estruturas já indicavam que o cuidado era necessário.

“Quando foi construída, a promessa era que este ferro não iria enferrujar. Agora, para a manutenção é necessário além da recuperação, o revestimento com uma tinta anticorrosiva.”



Homem que matou ciclista na SC-401 é condenado a 7 anos de prisão

Três anos após o atropelamento que provocou a morte do jornalista Róger Bittencourt, em Florianópolis, o caso chegou a um desfecho na Justiça: o motorista Gustavo Raupp ScharDOSim, de 42 anos, foi condenado pelo crime de homicídio, com dolo eventual e recebeu pena de 7 anos de prisão em regime semiaberto.

A sessão de julgamento ocorreu no dia 7 de fevereiro, no Tribunal do Júri de Florianópolis. ScharDOSim poderá recorrer contra a sentença em liberdade.

Por já ter ficado detido por um ano e quatro meses, em caráter preventivo, os cinco anos e oito meses remanescentes da pena também podem ser cumpridos em regime semiaberto. Mesmo assim, como ainda cabem recursos tanto ao motorista, quanto ao Ministério Público, as penas podem ser alteradas em instâncias superiores.

De acordo com o Tribunal de Justiça de Santa Catarina, o motorista também foi condenado pela tentativa de homicídio de outra vítima, que estava com Róger Bittencourt no dia do acidente. Por esse crime, ele deveria pegar outros três anos de prisão. Entretanto, por serem casos que aconteceram em apenas um momento, o juiz levou em conta apenas a maior condenação, pelo homicídio.

Outra pena aplicada contra o motorista foi o pagamento de uma multa de R\$ 50 mil à família do jornalista morto. O dinheiro deverá ser dividido em partes iguais entre a viúva de Roger Bittencourt e a filha do casal.

O JULGAMENTO

Interrogado, o motorista disse não ter certeza sobre o que aconteceu no momento em que atingiu a bicicleta de Bittencourt. Ele contou que tomou uma cerveja na casa de um amigo e fumou meio cigarro de maconha na noite anterior ao acidente. Também disse ter bebido mais quatro ou cinco longnecks de cerveja em uma casa noturna de madrugada.

Ele teria passado a noite na casa de uma mulher que conheceu na festa. Já pela manhã, disse ter chamado um táxi para voltar à casa do amigo, onde havia deixado o carro. O acidente na SC-401 ocorreu na sequência, quando assumiu a direção. ScharDOSim disse ter lembrança apenas de acordar com o barulho da colisão.

“Estava bem para dirigir. Não entendo o que aconteceu. Acredito que só dormi ao volante”, falou em juízo.

O motorista negou que estivesse dirigindo de maneira desorientada antes da batida. Também afirmou que não tentou fugir após o atropelamento, mas que foi



hostilizado e agredido por pessoas no local.

Perguntado sobre um antigo acidente, confirmou que chegou a ser preso e processado em 2010, quando foi flagrado embriagado após uma colisão com outro carro na BR-101. Ele ainda reconheceu que, naquele caso, tentou esconder algumas latinhas de cerveja dos patrulheiros. O processo daquele acidente, disse ScharDOSim, foi extinto com uma proposta de suspensão condicional.

Em sua última manifestação no júri, o réu disse ter consciência do estrago provocado e que carrega um arrependimento desde o dia do acidente.

“Sempre me mostrei arrependido. Sei que destruí uma família. De certa forma, eu destruí minha família também”, afirmou.

O motorista chegou a ficar preso por um ano e quatro meses no complexo prisional da Agrônômica, em Florianópolis, mas um recurso o colocou em liberdade em abril de 2017.

POLICIAIS MILITARES ATESTAM EMBRIAGUEZ

Dois policiais militares acionados na ocorrência do atropelamento narraram em juízo que, embora ScharDOSim tenha recusado o teste do bafômetro, ele apresentava sinais de embriaguez aparentes, como vermelhidão nos olhos, sonolência e hálito etílico.

Ambos disseram que era possível perceber o cheiro de álcool dentro do carro quando o acusado foi levado para a viatura.

Motoristas que passavam pela SC-401 no momento do acidente também prestaram depoimento no Tribunal do Júri. Um deles, que dirigia uma van com turistas, afirmou ter visto a Parati de ScharDOSim andar em ziguezague antes de invadir a ciclovia e provocar o acidente. Esse mesmo motorista contou em juízo que o réu teria tentado fugir após a colisão.

Outro motorista ouvido no júri, um argentino que mora há 40 anos em Florianópolis, disse que chegou a trancar a passagem da Parati para evitar uma fuga.

Lei que fixa prazo para suspensão de CNHs em S. Catarina é declarada inconstitucional pelo TJ

Julio Cavalheiro / Secom SC

O Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJ-SC) declarou inconstitucional a lei que institui prazo para que o Departamento de Trânsito (Detran) efetue a suspensão das Carteiras Nacionais de Habilitação (CNH), de motoristas que ultrapassarem os 20 pontos, por infrações cometidas. O caso foi julgado no dia 12 de fevereiro.

A legislação entrou em vigor em dezembro de 2017, após ser aprovada pela Assembleia

Legislativa e sancionada pelo então governador Raimundo Colombo (PSD).

No entendimento dos desembargadores, a lei é inconstitucional porque não cabe ao Estado legislar sobre matérias de trânsito. Conforme o próprio CTB, essa competência cabe somente à União.

Conforme o texto da lei, o Detran teria prazo de um ano para notificar e realizar todo o processo de cassação de uma CNH, caso o motorista atinja os 20 pontos. Se o prazo não for cumprido pelo órgão estadual, o processo é extinto e a suspensão do direito de dirigir, prevista no Código de Trânsito Brasileiro, deixa de ser aplicada.

A lei também previa a implantação de um sistema de alerta aos motoristas que atingissem 15 pontos na carteira. Quem teve o documento emitido no Estado pode se cadastrar para receber um aviso por e-mail ao chegar próximo ao limite das multas, para evitar a cassação do documento.

Justiça nega liminar para indisponibilidade de bens dos envolvidos em contratos da Ponte Hercílio Luz

O desembargador Paulo Ricardo Bruschi negou, no dia 11 de fevereiro, o agravo de instrumento do Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) para a liminar de indisponibilidade de bens de 12 envolvidos na execução e fiscalização dos serviços de recuperação da ponte Hercílio Luz.

Em 15 de janeiro, o juiz da 1ª Vara da Fazenda Pública, Luis Francisco Delpizzo Miranda, já havia rejeitado o pedido liminar do MPSC antes de que as partes sejam ouvidas. A ação civil pública por atos de improbidade administrativa com pedido de ressarcimento de R\$ 233.675.518,92 aos cofres públicos foi protocolada em 17 de dezembro.

Decisão

Segundo Bruschi, deve ser seguida



Entenda de onde surgiu a lei

O Detran 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.

No final de 2016, o Detran começou a notificar 11,7 mil motoristas de Florianópolis sobre a suspensão referente a infrações ou acúmulo de pontos entre 2012 e 2013. Só em 2017, pelo menos 24,5 mil motoristas de Florianópolis foram notificados da suspensão da CNH por multas entre 2012 e 2014.

Diante disso, o deputado estadual Gelson Merisio (PSD), apresentou projeto de lei, que foi aprovado. O texto diz que a suspensão do direito de dirigir, quando não aplicada no prazo do mesmo ano da multa, seria arquivada.

a decisão inicial de Delpizzo Miranda, que optou por “possibilitar às partes a participação na formação do convencimento judicial” antes da definição sobre o bloqueio dos bens.

O desembargador afirmou que a excepcionalidade “não restou justificada, mormente porque, in casu, como bem salientado pelo douto Magistrado singular, diante das graves repercussões de eventual medida de indisponibilidade de bens no vultoso montante perseguido na exordial (R\$233.675.518,92), aliado à “histórica celeuma e também pela nebulosidade dos fatos narrados na inicial”, a prudência revela a necessidade de se aguardar a notificação dos réus”.



CCJ obriga veiculação de campanhas educativas de trânsito na internet

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 6665/09, da Comissão de Legislação Participativa, que inclui a internet entre as modalidades de mídia obrigadas a veicular mensagens educativas de trânsito juntamente com anúncios de produtos da indústria automobilística.

Pela regra atual (Lei 12.006/09), a obrigação se aplica às peças publicitárias produzidas para emissoras de rádio e televisão, jornais, revistas e outdoors. A proposta, que foi elaborada a partir de sugestão da Associação Paulista do Ministério Público, altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB- Lei

9.503/97).

O objetivo do projeto é estender a obrigatoriedade à internet em todas as suas formas, inclusive a de telefonia móvel.

A comissão acompanhou o parecer do relator, deputado Daniel Vilela (MDB-GO), pela constitucionalidade e juridicidade do texto.

Tramitação

O texto segue agora para o Plenário.



Proposta determina arquivamento de multa a veículo que atende emergência

O Projeto de Lei 10770/18 determina o arquivamento imediato dos autos de infração de veículos públicos em situação de urgência. O texto inclui dispositivo no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), e será analisado pela Câmara dos Deputados.

Conforme a proposta, da deputada Mariana Carvalho (PSDB-RO), atualmente a legislação autoriza que veículos que atuam em urgências e emergências (ambulâncias e os carros dos bombeiros, das polícias e de outras autoridades) tenham prioridade em ultrapassagens no trânsito, havendo o abono das eventuais infrações cometidas.

Ao final de cada mês, os diretores e responsáveis pelas instituições de serviços de emergência dos estados e municípios precisam pedir a baixa das multas.

“Isso é burocracia mensal de uma isenção já estabelecida por legislação específica”, critica Mariana Carvalho, que aponta ainda transtorno aos diretores e aos agentes administrativos em ter controle das infrações, podendo gerar prejuízos aos motoristas dos veículos de emergência e de segurança.

A autora da proposta destaca que diversas decisões judiciais indicam o arquivamento desse tipo de multa. Além disso, com a aprovação do texto estarão preservados os princípios constitucionais da eficiência no âmbito da administração pública e da celeridade processual.

Tramitação

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

O Projeto de Lei 10660/18 prevê que taxistas, motoristas de aplicativo e de vans escolares terão que apresentar certidão negativa de crimes de trânsito e de infrações administrativas graves.

O texto, apresentado pelo deputado Delegado Waldir (PSL-GO), altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9503/97), que já exige desses profissionais apresentação prévia de

Motoristas profissionais poderão fazer curso de reciclagem para limpar histórico de infrações

O Projeto de Lei 10551/18 permite a motoristas profissionais habilitados nas categorias A (motocicletas) e B (carros) que acumularem 14 pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) a participação em curso preventivo de reciclagem para limpar o histórico de infrações cometidas no trânsito.

A medida concede ao condutor que utiliza veículo para exercer atividade remunerada a chance de evitar punições mais severas, como a suspensão ou a perda do direito de dirigir, em razão da quantidade de pontos acumulados na CNH.

Atualmente o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) já prevê a possibilidade de participação em cursos preventivos de reciclagem para motoristas profissionais habilitados nas categorias C, D e E (ônibus e caminhões).

certidão negativa de antecedentes criminais (homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores), renovável a cada cinco anos.

O deputado considera que essas exigências desconsideram requisitos específicos fundamentais para dar segurança à população que utiliza tais serviços.

“Pessoas que mataram ou foram presas em flagrante delito por dirigir

Autor da proposta, o deputado Hugo Leal (PSD-RJ) argumenta que o objetivo é estender a o direito ao curso preventivo também a motoristas profissionais das categorias A ou B.

“São mototaxistas, motofretistas, taxistas e motoristas de aplicativos que, considerando o maior tempo ao volante, estão mais sujeitos a autuações de trânsito”, diz Leal. “Para esses condutores, o documento de habilitação é o seu mais importante instrumento de trabalho, sem o qual eles não podem trabalhar”, disse.

Tramitação

O projeto será discutido e votado de forma conclusiva nas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa não podem ser autorizadas a exercer, por exemplo, o transporte escolar”, diz o deputado.

Tramitação

O projeto será discutido e votado conclusivamente pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Projeto nega autorização a motoristas profissionais que cometeram crime de trânsito

O Projeto de Lei 10660/18 prevê que taxistas, motoristas de aplicativo e de vans escolares terão que apresentar certidão negativa de crimes de trânsito e de infrações administrativas graves.

O texto, apresentado pelo deputado Delegado Waldir (PSL-GO), altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9503/97), que já exige desses profissionais apresentação prévia de

certidão negativa de antecedentes criminais (homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores), renovável a cada cinco anos.

O deputado considera que essas exigências desconsideram requisitos específicos fundamentais para dar segurança à população que utiliza tais serviços.

“Pessoas que mataram ou foram presas em flagrante delito por dirigir

Pegou congestionamento? Mantenha a calma e a segurança

Hoje em dia, não existe mais momento ou lugar para se pegar um congestionamento. Especialmente, nos grandes centros do Brasil.

Pensando nisso, o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran.SP) separou algumas dicas sobre o que fazer e o que não fazer quando se vir “estacionado” no meio de uma rodovia.

Mantenha distância do carro da frente

Dessa forma, você garante a sua segurança. Se houver um engavetamento, seu carro não se chocará com o veículo da frente e você não corre risco de se machucar. Essa atitude também será útil para garantir uma área de manobra caso seja necessário.

Nunca ultrapasse pelo acostamento!

Além de uma tremenda falta de educação e respeito com os outros motoristas, ultrapassar pelo acostamento é um baita risco e infração gravíssima.

Tire o pé da embreagem

Ficar pisando na embreagem sem necessidade compromete a vida útil deste componente. Use o freio e acione a embreagem quando for colocar o carro efetivamente em movimento.

Nos carros automáticos é preferível passar o câmbio para a posição “N” nas pausas maiores e segurar o carro no freio.

Não desligue o motor

Nada de desligar o veículo em toda parada no meio de um engarrafamento. Só o faça se perceber que a parada será realmente longa, ou em túneis em que essa recomendação seja expressa.

Não use a “banguela”

Nunca tente deslocar o carro desengrenado ou desligado, pois a maioria dos sistemas de freios perde sua eficiência e você corre o risco de causar algum acidente.

Relaxe

Ficar estressado não vai tirá-lo do congestionamento.

Cuide da postura

Deixe as costas bem apoiadas no banco e segure o volante com os braços levemente dobrados.

Descanse

Evite acidentes descansando a cada 3 horas ou quando sentir sono. Durante esse intervalo, desça do carro, faça alongamentos e caminhe um pouco.



DOCUMENTOS NECESSÁRIOS para dirigir em outros países

Os documentos necessários para dirigir em outros países variam. Variam de acordo com o local no mundo, e também com a língua do destino. Países com a mão de direção invertida, por exemplo, permitem o uso da CNH brasileira. O Japão é um país de mão invertida, mas não permite a direção pelos estrangeiros. Afinal, compreender as placas de sinalização japonesa pode ser um imenso desafio!

Nós já falamos sobre como dirigir em países do Mercosul neste texto. Por isso, nosso tema de hoje será, apenas, a condução em países da Ásia, Europa, Oceania, África e nas outras Américas (Central e do Norte). Caso você vá viajar ao um país sul-americano, acesse a nossa publicação anterior e descubra tudo o que você precisa!

ONDE É POSSÍVEL UTILIZAR A CNH BRASILEIRA?

A sua Carteira Nacional de Habilitação pode ser utilizada, por até 180 dias, em vários países. São eles: a Alemanha, Bélgica, Croácia, Dinamarca, Espanha, França, Suécia, Suíça, Reino Unido, Grécia, Hungria, Noruega, Holanda, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Guatemala, Honduras, Costa Rica, República Dominicana, Cuba, Canadá, Estados Unidos, África do Sul, Nova Zelândia, Austrália, Marrocos, Israel, Tailândia, Rússia, China, Coreia do Sul e Indonésia.

Existem, porém, algumas particularidades. No estado da Geórgia, nos Estados Unidos, por exemplo, a CNH não é aceita. Já em Portugal, o prazo máximo para o uso do documento é de 30 dias. Na Itália, é possível alugar um carro com a CNH, mas para dirigir-lo o usuário precisa possuir a PID (que explicaremos a seguir).

Em qualquer um dos países, é importante conhecer as suas placas, regras de trânsito e costumes. No Canadá, não é permitido ultrapassar um ônibus escolar enquanto houverem crianças desembarcando. O motorista deve esperar o ônibus seguir viagem antes de realizar qualquer manobra.

COMO FAZER A PERMISSÃO INTERNACIONAL PARA DIRIGIR?

A Permissão Internacional para Dirigir (PID) pode ser solicitada por qualquer motorista que esteja com a sua CNH em dia. Ela é um documento internacional, que comprova a capacidade do indivíduo para dirigir.

Para obter uma PID, o motorista deve procurar o Detran (Departamento Estadual de Trânsito) do seu estado. O passo a passo para a solicitação varia por órgão, e por isso deve ser consultado pelo usuário.

Mais de 130 países requerem a PID de condutores estrangeiros. O documento será uma cópia da CNH, com a mesma validade, foto e recomendações. A indicação de uso de óculos pelo motorista, por exemplo, deverá aparecer na carta, e precisará ser cumprida normalmente em outro País.

A idade do condutor também deverá ser adequada ao território. Em alguns países, ela é maior do que os 18 anos solicitados para a condução no Brasil.

Seguindo todas as recomendações do Detran e do território de destino, o condutor não terá problemas com os documentos necessários para dirigir em outros países. É importante alertar que, estando fora do país, você pode precisar de um seguro viagem obrigatório, então, além de saber como dirigir no exterior, deve se informar sobre as demais exigências legais de cada local.

ONU pede mais protagonismo de líderes e instituições para promover segurança no trânsito

Em 2019, a quinta Semana Mundial da ONU sobre Segurança no Trânsito terá como tema a necessidade de lideranças fortes para reduzir o número de lesões e mortes nas ruas e estradas. O objetivo da mobilização, que acontece entre 6 e 12 de maio, é diminuir os riscos de acidentes por meio de ações baseadas em evidências científicas.

O público-alvo da semana inclui líderes de governos, agências internacionais, organizações não governamentais (ONGs), fundações, escolas, universidades, empresas privadas, entre outros atores.

Os sete dias de atividades são uma oportunidade de conscientização que contribui para atingir as metas 3.6 e 11.2 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (ODS). A primeira determina que, até 2020, seja reduzido pela metade o número global de mortes e ferimentos em acidentes nas estradas. A segunda pede que os Estados-membros da ONU proporcionem, até 2030, acesso a sistemas de transporte

seguros e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com atenção especial para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, indivíduos com deficiência e idosos.

Para ajudar os países a promover uma mobilidade segura e sustentável, a Organização Mundial da Saúde (OMS) lançou em 2017 a publicação “Salvar VIDAS”. O documento apresenta um pacote de medidas técnicas que tem seis eixos fundamentais: a gestão da velocidade; a liderança na segurança do trânsito; a concepção e a melhoria da infraestrutura; as normas de segurança veicular; o cumprimento das leis de trânsito; e a sobrevivência pós-acidente.

As ações discutidas na publicação podem orientar governos na garantia de um ambiente adequado para o trânsito de pedestres e ciclistas. As propostas da OMS também visam fortalecer a estrutura institucional e a



legislação para a política de segurança nas vias. Com isso, o organismo espera auxiliar países a reduzir o número de mortes e lesões no trânsito e enfrentar questões sociais e de governança que afetam as estratégias de segurança viária.

TRÂNSITO E SAÚDE

A agenda da segurança no trânsito é liderada, den-

tro das Nações Unidas, pela Organização Mundial da Saúde e, nas Américas, pela Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), braço regional da OMS.

A OPAS tem dado prioridade a esse tema no Brasil. Na edição anterior da semana, o organismo internacional convidou diversos especialistas para responder dúvidas frequentes sobre os

perigos e as consequências da velocidade excessiva no trânsito.

Entre os temas abordados, estavam o papel da imprensa na cobertura do tema, a questão das chamadas “indústrias da multa”, a importância da redução da velocidade no trânsito para os ciclistas, o papel do instrutor de trânsito e a relação entre velocidade e congestionamentos.

Agência de saúde da ONU divulga publicação em português sobre segurança de motos

O uso de motos e outros automóveis motorizados de duas e três rodas está associado a 286 mil mortes por ano em todo o mundo. Para identificar fatores de risco envolvidos nessas modalidades de transporte e prevenir novos acidentes no trânsito, a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) traduziu para o português um manual sobre a segurança desses veículos. O material está disponível gratuitamente em meio online — acesse clicando aqui.

O manual busca ajudar governos e a sociedade civil na elaboração de programas eficazes, por meio de ações, por exemplo, que combatam o excesso de velocidade, o uso do transporte sem capacete e a combinação do consumo de álcool com a direção. O documento está focado em um público multidisciplinar, como engenheiros, formuladores de políticas, policiais, profissionais de saúde pública e educadores.

Atualmente, a frota de veículos mo-

torizados de duas e três rodas, como motos e motonetas, tem crescido rapidamente na maior parte do mundo. Esses automóveis têm se tornado um dos principais meios de locomoção tanto de pessoas como de produtos em muitos países, atraindo uma população de usuários cada vez mais variada.



Fatores de risco

Os principais fatores de risco para lesões causadas no trânsito com motocicletas são a direção sem capacete, a velocidade do veículo, o uso de álcool, o tráfego misto, a falta de proteção no próprio veículo durante um incidente e a falta de infraestrutura segura — como

superfícies irregulares e riscos na beira da estrada.

Relatório global

Em dezembro de 2018, a Organização Mundial da Saúde (OMS) divulgou um relatório que mostra um aumento contínuo das mortes no trânsito, com um total anual de 1,35 milhão de óbitos no mundo. O documento destaca que pedestres e ciclistas representam 26% de todos os falecimentos no trânsito. Já os motociclistas e passageiros representam 28% dessas mortes.

Olhar da saúde

Também em dezembro do ano passado, o escritório da OPAS no Brasil lançou a publicação Trânsito: um olhar da saúde para o tema, que discute a importância de a segurança viária ser tratada como uma questão de saúde pública. Os óbitos no trânsito correspondem hoje à oitava maior causa de morte no mundo — quando considerada a faixa etária dos cinco aos 29 anos de idade, o problema é a primeira causa de falecimentos.



CARTAS

AEROPORTO

Esses dias vi turistas olhando o novo terminal do aeroporto de Florianópolis e me perguntaram, ao saberem que eu era daqui, sobre a inauguração. Foi então que esclareci para eles a obra está adiantada... apenas na parte privada, já que a parte pública mal começou. Uma vergonha e uma enrolação deste abacaxi deixado pela antiga gestão estadual de Santa Catarina.

Jeferson Ramos – Florianópolis/SC

BICICLETA ELÉTRICA

Que boa iniciativa do banco Santander ao criar uma linha de crédito para algo tão simples, mas inovador. Criar uma facilidade para financiar uma bicicleta elétrica irá motivar a mobilidade urbana consciente e saudável. Além de fazer um marketing do bem para divulgar a marca. Só em aparecer aqui no jornal do Monatran é uma mostra de como iniciativas de mobilidade urbana são eficientes em vários sentidos.

Mariana Reis – Curitiba/PR

PASSOU POR CIMA!

Esse vereador de São Bento do Sul me representa. Aliás, deve representar muita gente porque nos cansamos de precisar atravessar a faixa de pedestre e carros estarem no local. Gente, é uma questão de educação. O motorista só pode avançar quando a parte da frente estiver disponível. Além disso, foi um péssimo exemplo para a empresa proprietária do carro, da iniciativa privada.

Queiroz Junior – Porto Alegre/RS

FILAS BIZARRAS

Tem muito motorista sem noção. Fica perdido nas faixas de rolamento e acabam atrapalhando o trânsito. Já vi muito cara ficar parado decidindo se entra na marginal ou não. Só toma a decisão quando uma fila anda. Mas quem está atrás fica parado. Uma pena ter tantos motoristas irresponsáveis. Deveria ter uma fiscalização melhor, com punições severas.

Arthur Anastácio – Florianópolis/SC

PIOR TRÂNSITO

Realmente é uma vergonha termos o pior trânsito do Brasil. A informação levantada pelo Waze em 2017 e continua refletindo o que o povo catarinense sofre a cada dia por termos governantes irresponsáveis e que viram as costas para a população. Virar as costas literalmente ao percebermos que não há transporte marítimo disponível para a população.

Robert Souza – São José/SC

NOVOS TEMPOS

“A nova administração parece ouvir muito bem e não confunde apelo social com clamor nas ruas”. Essa frase é um resumo um pensamento da nação. Parabéns do doutor José Roberto Dias pela coragem no artigo. Percebo que ter um apoio crítico ao atual governo, em algumas esferas, parece um problema. Ter uma visão aberta ao novo com responsabilidade só demonstra que o jornal do Monatran tem um papel fundamental em nosso dia a dia.

Rose Andrade – Rio de Janeiro/RJ

CINTO DE SEGURANÇA

A obrigação de ter uma alerta para o não uso do cinto de segurança é um fator fundamental. Em meio a tanta falta de atitude, nossos governantes aprovaram no passado uma lei importante. Já dirigi carros assim e é impossível dirigir sem usar o cinto. Um barulho chato nos alerta com perigo. Que a lei vire lei de verdade.

Deise Rios – Curitiba/PR

ANO NOVO

Fico feliz ao saber que diminuiu o número de mortes nas rodovias federais no final de ano. Natal e ano novo são datas que marcam a TV com notícias de mortes e recordes negativos. É muito bom saber dessa diminuição no último feriadão. Infelizmente nem tudo são flores. Houve um aumento no número de autuações de condutores embriagados. As pessoas arriscam a vida sem necessidade.

Sérgio Coelho – Brasília/DF

CHUVA

Obrigado Monatran pelas dicas de uma direção segura na chuva. Tem muita coisa que a gente aprende na prática, mas outras a gente não sabe por completo. Penso que os centros de formação de condutores deveriam ter um momento para aprender sobre o assunto. Uma pesquisa detalhada sobre o assunto ajudaria muito a ter consciência em meio a fortes chuvas.

Daniel Silva – Campo Grande/MS



Estacionar em frente à rampa de acesso para pessoa com deficiência não é infração, mas pode se tornar. **Veja como!**

Você sabe o que é uma ideia legislativa? São sugestões de alteração na legislação vigente ou de criação de novas leis. Qualquer cidadão pode enviar uma proposta e se a ideia legislativa tiver mais de 20 mil apoios em 4 meses ela é encaminhada para a Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) e formalizada como Sugestão Legislativa. Na CDH, as Ideias Legislativas são debatidas pelos senadores e ao final recebem um parecer.

Alessandro Ferro, que é especialista em Educação, Legislação e Direito de Trânsito, propôs uma alteração que há tempo vem sendo defendida entre os cidadãos que lutam por mais respeito no trânsito, tipificar como infração de trânsito o estacionamento em frente à rampa de acesso para pessoa com deficiência.

A situação é muito comum nas grandes cidades e não tem previsão de autuação no Código de Trânsito

Brasileiro. Segundo William Torres, que é agente de trânsito em Embu das Artes, São Paulo, essa é a realidade. “O acesso para deficientes não existe no Código de Trânsito Brasileiro. Infelizmente a Lei 13.146/16 não previu tal infração, teria sido mais



fácil”, argumenta.

De acordo com orientações dos órgãos fiscalizadores, por inexistência de tipicidade, não é possível autuar e remover veículo estacionado em guia rebaixada destinada ao acesso de cadeirantes, obviamente desde que não haja outra infração caracterizada (estacionar na esquina, sobre a faixa de pedestre etc).

A orientação, aos agentes de trânsito, é tentar conversar com o condutor para que, utilizando do bom senso, o cidadão desobstrua o acesso aos cadeirantes.

Para Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito, falta consciência cidadã. “Infelizmente não são todas as pessoas que exercem a sua cidadania e respeitam os direitos dos outros. Se todos levassem em consideração as necessidades alheias, não precisaria tipificar como infração de trânsito. Porém, na prática, vemos que isso não funciona”, explica.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



Bicicleta como transporte diário: possibilidade ou loucura?

Há alguns dias conversava via mensagens com um amigo que está morando há aproximadamente dois anos em Portugal. Tentando não me alongar demasiadamente na resposta, tentei ser sucinto ao resumir nossa situação aqui depois de alguns meses sem conversarmos: “...sigo enlouquecido com o condomínio (na condição de síndico), a Isa (filha mais nova) tá com catapora, a Mari (filha mais velha) colocou aparelho nos dentes e a Bruna (esposa), como sempre, de dieta...(risos)”.

Seguidas algumas outras mensagens, achei pertinente informar uma mudança que foi bastante significativa pra mim: “...estou desde setembro sem carro (assim como já havia mencionado em CARRO QUE MUITO SE AUSENTA, UMA HORA DEIXA DE FAZER FALTA). Tenho ido trabalhar de bicicleta.” Me senti super “europeu” depois de dizer aquilo. Esperando uma resposta positiva, sobretudo vinda de alguém que está há quase dois anos morando lá, fui surpreendido com um espantoso “TU TÁ MALUCO!”

Aquela conversa me levou a refletir

algumas coisas. Eu tinha uma bicicleta guardada há anos. Nada de muito sofisticado... bem pelo contrário! Daquelas bem simples, compradas no Walmart, o que não me trazia segurança para usá-la diariamente, muito embora já tivesse experimentado ir pro trabalho com ela algumas outras vezes. Recentemente, fiz uma reforma geral nela, na qual gastei em torno de R\$ 600, mas fiquei com uma bicicleta praticamente nova. Se fosse “investir” esse valor num veículo eu dificilmente trocava mais que dois pneus, ou abasteceria o suficiente para rodar uns dois meses...

Minha esposa, quando ficou sabendo do valor da reforma, vociferou um “Ah! Mas que caro...”. O fato é que, só com o que economizei de garagem nesses meses sem carro a reforma da bicicleta já se pagou. Usando o carro praticamente só aos finais de semana já gastava em torno de dois tanques por mês. Lá se vão mais no mínimo R\$ 350 por mês... Isso sem contar os demais custos de se manter um carro, já citados em RECEITA DEFINITIVA PARA EMAGRECER: COMPRE UM CARRO!

Obviamente nem tudo pode ser feito de bicicleta. Às vezes, inevitavelmente, precisamos de um carro. Para os casos mais diários e corriqueiros, os aplicativos como Uber e 99 têm se mostrado bastante eficazes. Com esses, tenho gasto em média R\$ 150/200 por mês. Para viagens mais longas, simplesmente alugo um carro, o modelo que eu bem entender e pelo tempo que eu precisar.

Bem, creio que a economia, no que tange à bicicleta, seja ponto pacífico. Hoje mesmo voltei da oficina por ter que trocar uma câmara furada e, por isso, gastei o “absurdo” valor de R\$ 27. Assim como questões relacionadas à saúde e qualidade de vida. É evidente que o ato de dirigir é um convite à inércia, ao sedentarismo. Ao pedalar, além de estar me exercitando, economizando, posso desfrutar de imagens como essa acima, do pôr do sol mais lindo do mundo. Poderia você viver dessa forma? Ou também acharia loucura?

* Formado em Psicologia pela Unisinos, atua desde 2009 como Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte na EPTC, órgão Gestor do trânsito na cidade de Porto Alegre.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Espaço do Presidente
Tragédia anunciada
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Alerta ao Presidente da República
Paz no trânsito prioridade nacional
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR

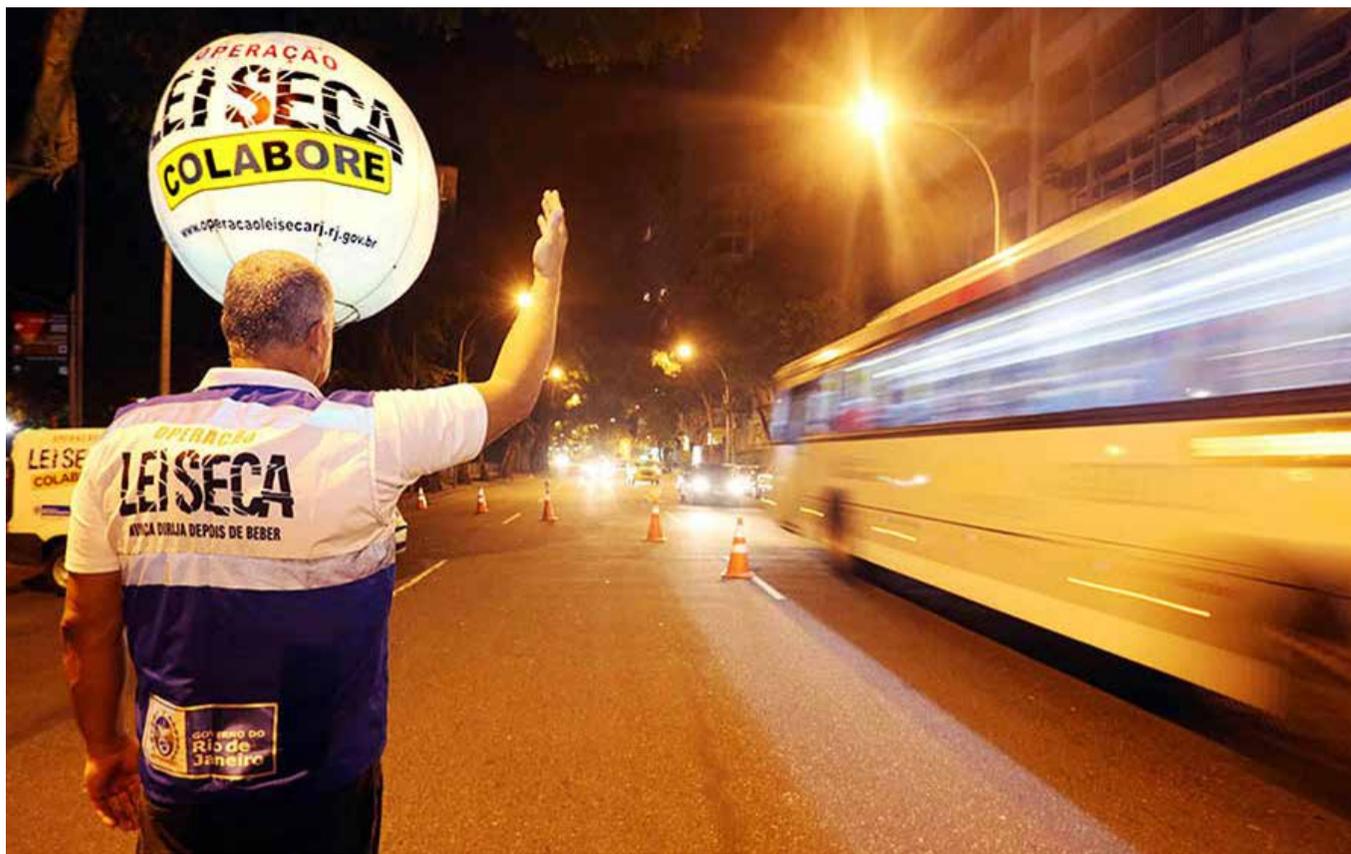


Trânsito e audição
PÁGINA 7

RODRIGO VARGAS DE SOUZA



Bicicleta como transporte diário:
possibilidade ou loucura?
PÁGINA 15



LEI SECA completa 11 anos, mas álcool ainda é uma das principais causas de acidentes de trânsito

Campanhas na mídia e maior força na aplicação da lei, incluindo o combate ao uso de álcool na direção, contribuíram para que o Brasil reduzisse as mortes por acidentes de trânsito. É o que mostra o Relatório Global da OMS sobre o Estado da Segurança Viária 2018. No entanto, apesar das taxas de mortalidade no trânsito no país (19,7 por 100 mil habitantes, segundo dados de 2016) estarem registrando tendência de queda (estavam em 20 por 100 mil habitantes em 2006), elas permanecem bem acima das taxas europeias. Outra triste constatação: ainda há muitos motoristas que bebem e dirigem, como revela a Pesquisa Nacional de Saúde, do IBGE. Publicada em 2013, a pesquisa estimou a proporção de indivíduos que conduziram veículo motorizado após o consumo de bebida alcoólica. Este percentual foi de 24,3%; considerando o total da população brasileira adulta, a proporção foi de 4,4%.

Dirigir sob o efeito do álcool é elencada como uma das principais causas de acidentes viários no mundo. Porém, apenas cinco países são intolerantes a qualquer dose de álcool quando se dirige: Eslováquia, Hungria, Paraguai, Uruguai e Brasil.

“Se beber, não dirija”

Por aqui, a “Lei Seca” completa onze anos em 2019. Criado em 2008 pelo então deputado federal do PS-C-RJ, Hugo Leal, o projeto nasceu com o intuito de coibir e punir quem bebe e dirige, e não apenas ampliou

o rigor da legislação, como também estimulou o debate em toda a sociedade. Um estudo conduzido pelo Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES) e divulgado em 2017 aponta que, entre 2008 e 2016, a Lei Seca teria evitado a morte de quase 41 mil pessoas. Contudo, a embriaguez ao volante continua sendo uma das principais causas de acidentes de trânsito no país.

Desde abril de 2018 as imposições da Lei Seca ficaram mais rigorosas, justamente para inibir ainda mais quem insiste em associar álcool e volante. A mudança no Código de Trânsito Brasileiro definiu que o motorista que dirigir bêbado e causar acidente com vítima fatal será enquadrado no crime de homicídio culposo, podendo ser preso de cinco a oito anos. Se o acidente ocasionar lesões graves ou gravíssimas, a pena varia de dois a cinco anos de prisão, sendo que, em ambos os casos, não há direito à fiança. Julyver Modesto de Araujo, comentarista do CTB Digital, explica que para a configuração do crime, basta que se verifique alteração da capacidade psicomotora.

“A quantidade mínima de álcool no organismo não é mais condição fundamental para a caracterização penal, mas apenas uma das formas de comprovação da sua ocorrência. Todos os condutores que tiverem sinais notórios da influência de álcool ou, independente destes sinais, se o resultado do etilômetro for igual ou superior a 0,34 mg, devem ser con-

duzidos ao Distrito Policial para as providências de polícia judiciária”, destaca.

AÇÕES BUSCAM MUDANÇA DE COMPORTAMENTO

O Departamento de Trânsito do Paraná (Detran-PR), por exemplo, lançou em outubro de 2018 uma campanha para prevenir acidentes que ficou disponível em todas as salas de cinema do Estado até o final do ano, além da divulgação pelas redes sociais do Governo do Estado e do Detran. A campanha traz cenas fortes que mostram as consequências de se dirigir em alta velocidade, embriagado ou utilizando aparelhos celulares. Entre 2015 e 2017, 38 mil motoristas foram autuados por dirigirem alcoolizados no Paraná, porém, é dele também uma das maiores reduções de acidentes seguidos de morte (15,9%) durante os 10 anos de Lei Seca, segundo o Ministério da Saúde.

Ainda com o intuito de conscientizar e debater com a sociedade sobre os perigos da embriaguez ao volante, e para apoiar vítimas que sofreram com a imprudência de terceiros, foi criado um movimento popular intitulado Não Foi Acidente. Os administradores do movimento compartilham histórias e informações nas redes sociais para legitimar a causa e, de alguma forma, diminuir o número de tragédias no trânsito por conta do álcool. A página no Facebook conta com mais de um milhão de seguidores.