

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
FEVEREIRO DE 2020
ANO 11 - Nº 122

**ONU alerta que
o trânsito mata
por dia o
equivalente a sete
acidentes de avião**

PÁGINAS 7



**POR UM
TRÂNSITO
MAIS SEGURO:
Líderes mundiais
se reúnem em
Estocolmo**

PÁGINA 8

**Número de
mortos e feridos
aumentou nas
rodovias federais
em 2019**

PÁGINA 9



EDITORIAL

Chega de Folia

Neste Carnaval 2020, diversos meios de comunicação divulgaram números impressionantes do aumento de flagrantes de motoristas embriagados nas estradas de nosso país. Embora alguns poucos insistam naquela balela de “indústria da multa”, a verdade é que quanto mais flagrantes ocorrerem antes de se concretizar a potencial tragédia, mais vidas serão preservadas no trânsito brasileiro.

Ainda que alguns finjam não saber, é evidente que a embriaguez ao volante é responsável por uma parcela significativa dos casos de violência no trânsito, haja vista que o

álcool provoca inúmeras alterações no organismo de quem o ingere, tais como comportamento agressivo e tendência à imprudência, de forma paralela, o álcool também proporcionar uma visão turva a quem o ingere, além de problemas de concentração, redução dos reflexos e graves problemas de coordenação.

Por isso a importância da prevenção por meio da educação para o trânsito, assim como a punição exemplar daqueles que insistem em infringir as leis, especialmente, nesse período em que o álcool parece ser combustível para os chamados foliões.

Para se ter uma ideia,

num balanço preliminar divulgado no dia 25, o número de flagrantes em rodovias estaduais catarinenses de motoristas embriagados aumentou 340% neste Carnaval em relação a 2019. Segundo a Polícia Militar Rodoviária de Santa Catarina, desde sexta-feira, 21, início do Carnaval, até as 19h do dia 25, foram flagrados 524 motoristas embriagados no estado. Sendo que, no mesmo período do ano passado, foram 154. Só em Florianópolis foram 134

flagrantes desde o início da Operação Alegria deste ano. Uma ótima notícia para todos aqueles que se preocupam com a segurança viária!

Lamentavelmente, mesmo as pessoas que têm consciência dos efeitos do álcool no organismo, muitas vezes cumprem a lei apenas pelo receio de serem alvo das penalidades legais – multa e prisão. Assim, o poder público tem a obrigação de intensificar ações de fiscalização, assim como tornar a legislação

mais rígida, com medidas administrativas e penas mais severas.

Desta forma, gostaríamos de parabenizar as polícias rodoviárias que, mesmo com o seu quadro defasado, ano após ano, tem se esforçado para fazer cumprir a Lei e diminuir a famigerada certeza da impunidade, que há tempos revela a falta de consciência e irresponsabilidade de tantos motoristas no nosso país.

Chega de folia! E vamos fazer valer a Lei!

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmüller
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 Bruehmüller - 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.



JIBOIA

Imagina o susto quando o produtor de eventos Thyago Rihayem encontrou uma jiboia com cerca de 2,30 metros morta no motor do carro depois de viajar por 8 horas e rodar 650 quilômetros de uma fazenda em Kaloré (PR) até Itupeva (SP), no interior de São Paulo.

Thyago Rihayem passou o fim de ano com a família no Paraná e retornou no dia 2 de janeiro. Mas apenas no dia 4 ele sentiu um cheiro forte no carro. “Vi gotas caindo do motor e muitas moscas. Abri o capô e achei que era um gato. O meu cunhado e o meu sogro olharam melhor e viram a cobra. Quase tive um treco”, brincou.

100% ROSA

Na capital sul-mato-grossense, uma autoescola recém inaugurada desenvolve um projeto especial para o público feminino. Liderada 100% por mulheres e com uma fachada rosa pink, o empreendimento não foca apenas na parte teórica e prática, mas procura trabalhar a autoestima e a confiança das mulheres.

Além disso, a Autoescola Nova Aliança dispõe de horários flexíveis para quem trabalha e precisa tirar a carteira de habilitação fora do horário comercial, com possibilidade de aulas também no fim de semana. Para facilitar ainda mais a formação, a unidade fornece o serviço de “leva e traz” para quem precisa fazer os exames e avaliações no Detran, com saída e chegada na própria autoescola.

Ideias simples, mas que podem fazer a diferença na formação de condutores mais preparados para enfrentar o trânsito nosso de cada dia.



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

ESPAÇO DO PRESIDENTE



CENA DE FILME

A imagem parece até produção de Hollywood, mas foi cena real em Apucarana/PR. Pai e filho escaparam da morte após pularem da moto segundos antes do que poderia ter sido um acidente fatal.

Segundo a Polícia Militar (PM), o acidente aconteceu quando um caminhão foi entrar no pátio de uma empresa, e a motocicleta onde estavam pai e filho não conseguiu frear a tempo.

Para evitar uma tragédia, o pai que estava conduzindo a moto segurou o filho de apenas seis anos e pulou da motocicleta. Ambos sofreram ferimentos leves e foram levados ao Hospital da Providência.

Mas se não fosse a atitude, a situação poderia ter sido uma tragédia. Com a batida, a moto foi parar embaixo do caminhão e ainda foi arrastada por alguns metros.



FORA DE LUGAR

Um poste localizado no meio de uma estrada espantou moradores da rua Hermann Tribess, em Blumenau/SC. A situação foi causada pela obra de uma nova via, que liga a rua a um empreendimento particular. O poste já estava naquela posição, mas como a estrada foi alargada pela obra o objeto ficou por ali (sabe-se lá até quando).

OUTRA DÉCADA

No ano em que deveríamos estar comemorando milhares de vidas salvas pelas ações da Década estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU), estamos ainda contando os mortos de um período marcado pela ineficiência e total descaso do Estado para com esta verdadeira epidemia que assola o trânsito no nosso país.

Enquanto diversos países levaram a sério o objetivo da Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020) de reduzir em 50% o número de mortes nas estradas, o Brasil demorou oito anos para criar um Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), através da Lei 13.614/2018, que na verdade, nunca saiu do papel.

Aliás, com a constante dança das cadeiras na direção dos órgãos ditos “competentes”, a segurança no trânsito foi só “empurrada com a barriga”, sem ter sido estabelecida qualquer política pública que pudesse reverter a carnificina das nossas estradas, onde morre pelo menos uma pessoa a cada 15 minutos.

Segundo Relatório do DPVAT (Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres), de 2010 a 2019, 472.860 indenizações por morte foram pagas. Quase meio milhão de vidas ceifadas de nosso convívio. E, embora, em alguns anos, tenha havido alguma queda no número de mortos nas estradas, lamentavelmente, não existe uma tendência de redução. Trata-se apenas de uma oscilação nos números que reflete a total falta de interesse de nossos gestores, que em geral só fazem manipular dados e maquiar

a realidade, com o claro objetivo de tentar ludibriar a população. Como quando o Ministério da Saúde divulga a informação de que, em 2017, foi registrado um total de 35,3 mil mortes no trânsito e o Relatório do DPVAT mostra que foram pagas 41.151 indenizações por morte.

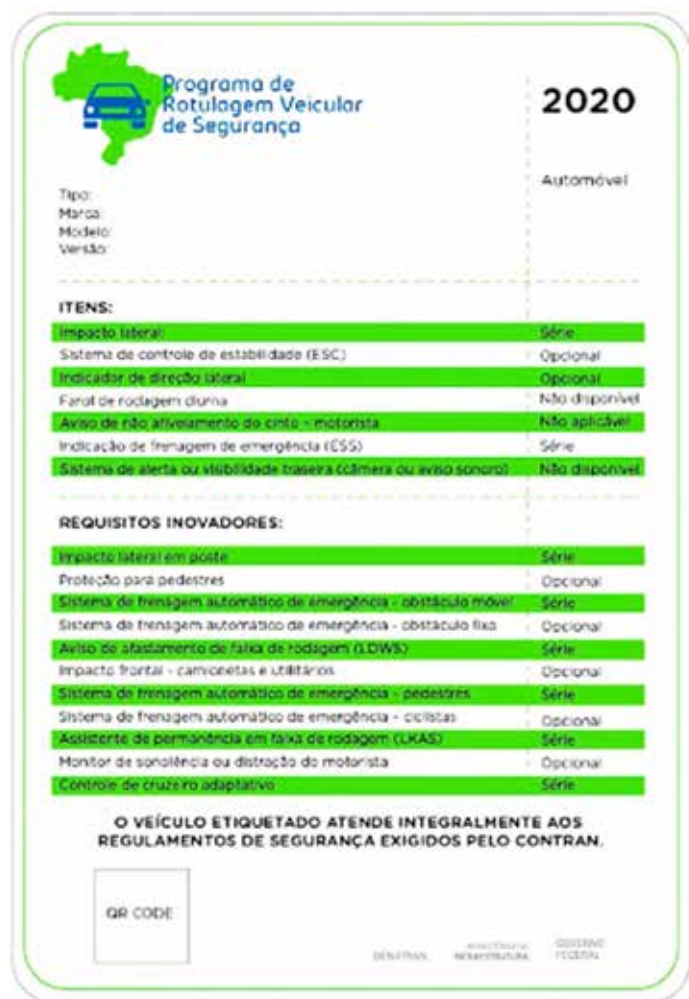
E, mesmo com essas informações “desencontradas”, o Brasil é, segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), o quarto país com mais mortes no trânsito - atrás somente de China, Rússia, Índia e Estados Unidos. Observando, no entanto, que a frota de veículos dos Estados Unidos, por exemplo, é muito maior, com cerca de 120 milhões de carros a mais do que a frota brasileira.

Todavia, como não se pode mudar o passado, ao iniciarmos esse novo ano, recebemos uma oportunidade de fazer diferente daqui para frente. Uma nova chance, materializada há poucos dias, durante a terceira Conferência Global da ONU sobre Segurança no Trânsito, realizada em Estocolmo, quando foi estabelecida uma Nova Década com um chamado aos países-membros para a adoção de medidas destinadas a reduzir as mortes no trânsito em pelo menos 50% até 2030.

Mais uma vez, o Brasil se fez representado. Uma delegação chefiada por Marcello da Costa, secretário nacional dos Transportes Terrestres, assumiu o compromisso de lutar por um trânsito mais humano e seguro, onde milhares de vidas sejam preservadas. E, assim, nossas esperanças se renovam e nos colocamos à disposição para continuar unindo forças nesta luta.

Obrigatório apresentar os itens de segurança de veículos

Programa de Rotulagem Veicular de Segurança prevê informações em uma etiqueta afixada no para-brisa ou no vidro de segurança lateral; medida vale a partir de janeiro de 2021



A partir de 1º de janeiro de 2021, todos os veículos comercializados no Brasil deverão ser vendidos com uma etiqueta que informa todos os itens de segurança inovadores disponíveis. A medida que trata do Programa de Rotulagem Veicular de Segurança consta da Portaria nº 374/2020, publicada pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), no Diário Oficial da União. As regras valem tanto para automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários, quanto para caminhões, caminhões-tratores, micro-ônibus, ônibus e motor-casas.

Com a portaria, todos os itens inovadores do veículo, tais como sistema de controle de estabilidade, indicadores de direção lateral, farol de rodagem diurna, sistema de alerta de visibilidade traseira e sistema de frenagem automático de emergência, deverão ser informados aos

consumidores por meio da Etiqueta Nacional de Segurança Veicular.

O adesivo, que será afixado no para-brisa ou no vidro de segurança lateral, deverá informar se o item é de série, opcional, não disponível ou não aplicável ao modelo do veículo.

CRONOGRAMA

O Denatran fixou uma programação de implementação da portaria, em 2020. Até 31 de março, os fabricantes e importadores devem aderir ao programa junto ao órgão. Além disso, eles têm até 30 de setembro para prestarem informações sobre as tecnologias presentes nos veículos e, a partir desta data, divulgarem a informação em seu site e no site do departamento.

“A intenção da portaria é deixar o consumidor mais informado a respeito do nível de segurança do veículo que ele está comprando.

Além disso, queremos incentivar as montadoras a incorporar tecnologias que ainda não são obrigatórias, antecipando a entrada no Brasil. Com isso, os veículos terão alto grau de segurança e as chances de acidentes serão minimizadas”, observa o diretor do Denatran, Frederico de Moura.

REGULAMENTAÇÃO

A portaria é a regulamentação da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, que estabeleceu a rotulagem veicular como requisito obrigatório para a comercialização de veículos no Brasil e instituiu o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística. Além disso, cumpre a previsão do Decreto nº 9.557, de 8 de novembro de 2018, que determinou que a adesão ao programa será exigível a partir de 1º de janeiro de 2020, para todos os modelos de veículos automotores das categorias M e N.

Educar o trânsito para reduzir mortes

Foi lançada no dia 11 de fevereiro, na Câmara dos Deputados, a Frente Parlamentar em Defesa da Educação no Trânsito e Formação de Condutores. Composto por 198 parlamentares, o grupo será coordenado pelo deputado Abou Anni (PSL-SP).

Segundo o parlamentar, o objetivo da frente é promover a educação para combater as mortes no trânsito, que giram em torno de 37 mil ao ano no Brasil. O número vem sendo reduzido desde 2010, mas ainda está longe da meta de redução da Organização Mundial de Saúde (OMS). O Código de Trânsito Brasileiro já estabelece que a educação para o trânsito deve ser promovida tanto por escolas públicas quanto particulares.

Para o deputado Abou Anni, as escolas de formação de condutores, também conhecidas como

autoescolas, são essenciais para esse processo. Ele criticou a Resolução 730/18, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que estabeleceu regras para cursos de ensino a distância em trânsito no País.



Em maio do ano passado, Abou Anni (foto) apresentou Projeto de Decreto Legislativo (PDL 134/19) para suspender essa resolução,

mas, conforme ressaltou, até hoje a proposta nem mesmo recebeu parecer na Casa. O deputado defende a formação presencial para os motoristas.

“Tem instrutor que é pós-graduado em trânsito, em direito no trânsito, e passa essas informações a seus alunos”, disse. “O pouco que foi conquistado, o índice que vem sendo reduzido em homicídio, o governo quer acabar por meio do Contran. É uma preocupação, e eu quero abrir esse debate na Casa.”

CRÍTICA A PROJETOS

O deputado Abou Anni criticou outros projetos de lei em análise na Câmara que, na sua visão, iriam em sentido contrário a um trânsito mais seguro, como o que torna a formação em autoescola optativa para os candidatos a motorista (PL 3781/19). A proposta tramita em conjunto com mais de 200 outros

projetos que alteram o Código de Trânsito (PL 8085/14 e apensados).

O lançamento da frente parlamentar contou com a presença de representantes de escolas de formação de condutores de todo o País.

RIGOR DA JUSTIÇA

Integrante da frente, a deputada Christiane de Souza Yared (PL-PR) também compareceu ao evento e cobrou mais rigor da Justiça com os motoristas responsáveis pelas mortes no trânsito. A parlamentar, que perdeu um filho em acidente de trânsito, que diz que a legislação de trânsito é boa, mas não vem sendo bem aplicada.

“Nós não conseguimos fazer com que o Judiciário seja mais punitivo, na realidade ele é permissivo. Aqui nós trabalhamos na Casa para que as leis sejam efetivadas, nós queremos que elas sejam cumpridas”, afirmou.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Sempre é carnaval!!!

No momento em que se escreve este Artigo faltam poucos dias para o Carnaval. Época de calor intenso, quando as pessoas procuram viajar, principalmente para os destinos a beira mar.

Pesquisas realizadas pelas produtoras de cerveja mostram que é o tempo em que mais se vende esse produto.

Registros policiais e dos principais hospitais do País demonstram, também, que é o período do ano em que essa doença, chamada erroneamente de acidente de trânsito, mais se manifesta. Atinge principalmente os jovens que têm seus sonhos e projetos de vida interrompidos, drasticamente.

Festa, luto, lágrimas e imobilidade permanente, se misturam no copo de cerveja e na ilusão de que isso só acontece com os outros.

Enquanto isso os governantes federais, estaduais e municipais – fora legítimas exceções – são os primeiros a não cumprirem o Código de Trânsito. Alguns, críticos do passado recente, se transformaram em herdeiros fiéis do desrespeito à lei.

Assim como nos governos

anteriores, fazem vistas grossas ao Art. 320 do Código que diz: “A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente (grifo nosso), em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Pior ainda, continua-se seguindo, passo à passo as ações dos governantes anteriores, não cumprindo na íntegra o § 1º do Art. que afirma: “o percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.” (Redação do § 1º dada pela Lei nº 13.281, de 2016).

Os fundamentos econômicos para tal atitude podem até ser plausíveis, mas Lei não se discute, se cumpre. Fora que a precariedade da Saúde exige que se compreenda que os leitos de emergência significam, de um lado, um gasto hospitalar muito maior, e de outro, que pacientes com diferentes doenças não encontrarão leitos e equipes de trabalho para serem tratados, pois os traumas causados pelos

acidentes ocupam grande parte dos prontos socorros.

Lamentável não vacinar a população com doses maciças de publicidade alertando para os graves riscos do trânsito nesta época do ano. Inclusive pelas redes sociais, veículos importantes na comunicação direta com os cidadãos. Isso demonstra insensibilidade com a família brasileira que a cada feriado prolongado contabiliza seus mortos e feridos.

A diferença entre um país desenvolvido e um em desenvolvimento está na Justiça. País onde se cumpre as leis estabelecidas é confiável, país onde as leis existem, mas não são cumpridas, nunca conseguirá atingir a Ordem e o Progresso grafados em nossa bandeira.

Os brasileiros preocupados com as suas famílias escolheram, por imensa maioria, um novo rumo para o Brasil, e essa é uma resposta que se espera.

* 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.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 236. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 237. Transitar com o v

Reunião técnica discute gestão compartilhada da Rede Integrada do Transporte da Grande Florianópolis

A gestão compartilhada da Rede Integrada do Transporte Coletivo da Grande Florianópolis foi pauta da primeira reunião deste ano da comissão especializada do Comitê de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Coderf), órgão técnico de apoio à região metropolitana. O encontro ocorreu no dia 23 de janeiro, em Florianópolis. O objetivo do grupo de trabalho é detalhar o funcionamento da governança do modelo de transporte coletivo e a gestão desse novo sistema na Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana (Suderf).

Formada desde outubro de 2019, a comissão se reúne periodicamente e é composta por representantes das prefeituras da região metropolitana, que participam do Coderf, além de equipe da Suderf e do Observatório de Mobilidade Urbana da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). A comissão especializada irá definir como se dará a relação entre Estado e prefeituras, propondo, por exemplo, os termos do contrato de programa, documento necessário para firmar a gestão associada do transporte.

“É importante que todas as prefeituras participem das discussões junto ao Estado, pois é o município que sabe das necessidades de cada cidade para atender melhor o cidadão. Só assim conseguiremos avançar para a efetivação do projeto com a gestão compartilhada”, explicou a secretária de Segurança, Defesa Social e Trânsito da prefeitura de São José, Andréa Pacheco.

Também estavam presentes na reunião Marcelo Silva, secretário adjunto de Mobilidade e Planejamento Urbano de Florianópolis (PMF), Adenilson Coelho, representante da prefeitura de Biguaçu, Heloísa Reges



Vaz, arquiteta da prefeitura de Antônio Carlos, Tatiana Schreiner, pesquisadora do Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC, e Luana Montero, assessora técnica da Suderf.

Todos os representantes das prefeituras da região metropolitana foram convidados para o encontro. Os resultados dos trabalhos serão apresentados na primeira reunião geral do Coderf, que ocorrerá no início de março.

“O tempo que levaremos para a implantação da rede de transporte na região metropolitana é proporcional ao engajamento de cada município no projeto e nas discussões sobre a operação compartilhada”, reiterou Tatiana Schreiner, do Observatório.

O Governo do Estado, as prefeituras da Grande Florianópolis e a sociedade civil organizada discutem sobre o projeto da Rede de Transporte Integrado da Região Metropolitana desde 2015, quando o Coderf foi criado. Desde então, houve aprimoramento técnico da proposta, apresentações públicas e reuniões com órgãos de controle do Estado. Em 2019, o poder Executivo estadual reforçou a construção do modelo de gestão associada e buscou dar celeridade na aprovação de instrumentos jurídicos, como as leis autorizativas nas câmaras municipais.

PROJETO

O projeto de criação do sistema de transporte coletivo metropolitano de integração das linhas municipais da Grande Florianópolis com as intermunicipais trará benefícios aos usuários, incluindo a possibilidade de deslocamentos diretos na região continental sem necessidade de entrar em Florianópolis. Outra grande vantagem será a diminuição do percurso e do tempo de deslocamento na área continental.

Além disso, o modelo prevê um único cartão de transporte, novos terminais de ônibus e contará com uma gestão compartilhada entre as prefeituras dos municípios participantes e o Governo do Estado, através da Suderf. Todas as prefeituras poderão trabalhar em conjunto no planejamento do sistema de transporte, gestão, operação e fiscalização do serviço.

Até o momento participam do projeto as cidades de Antônio Carlos, Águas Mornas, Biguaçu, Florianópolis, Governador Celso Ramos, Santo Amaro da Imperatriz, São José e São Pedro de Alcântara. Palhoça já aprovou o projeto de lei, mas com emendas que podem inviabilizar a participação do município no primeiro momento. O PL ainda não foi sancionado pelo prefeito.

As assinaturas dos con-

vênios de cooperação e dos contratos de programa com as prefeituras participantes devem ocorrer após o detalhamento de toda a operação. Por fim, será lançado o edital do processo licitatório do transporte coletivo metropolitano.

SUDERF

A Suderf é uma autarquia estadual, vinculada à Secretaria de Estado da Casa Civil, criada para planejar as funções de interesse comum da Região Metropolitana da

Grande Florianópolis (RMF): Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Governador Celso Ramos, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José e São Pedro de Alcântara. As decisões na Suderf são tomadas em grupo cujo órgão máximo de deliberação é o Colégio Superior, composto por um representante de cada município da RMF e, atualmente, por três representantes do Governo do Estado, cada qual com direito a um voto.

PALHOÇA

O Governo do Estado, por meio da Superintendência de Desenvolvimento da Grande Florianópolis (Suderf), e a prefeitura de Palhoça conversaram sobre a perspectiva da participação do município na Rede Integrada de Transporte Coletivo Metropolitano. A reunião entre o superintendente da Suderf e subchefe da Casa Civil, Matheus Hoffmann, e o prefeito Camilo Martins, foi realizada no dia 27 de janeiro.

No encontro, Matheus Hoffmann reiterou a importância do engajamento do município no novo sistema de transporte, que vai integrar as linhas municipais e intermunicipais de nove cidades da região metropolitana.

O prefeito Camilo se mostrou favorável e se comprometeu a voltar a conversar com os vereadores de Palhoça para avaliar a possibilidade de rever o Projeto de Lei aprovado no final do ano passado, com emendas.

Até o momento, as câmaras de vereadores de oito municípios já aprovaram o projeto de lei que autoriza a participação no novo sistema. São eles: Antônio Carlos, Águas Mornas, Biguaçu, Florianópolis, Governador Celso Ramos, Santo Amaro da Imperatriz, São José e São Pedro de Alcântara.

O Governo do Estado aguarda a posição da prefeitura de Palhoça, para então definir os próximos passos do projeto da Rede Integrada.

“Caso o projeto de lei seja aprovado com as emendas propostas, as linhas de ônibus municipais de Palhoça devem ficar fora da Rede Integrada num primeiro momento. Já as linhas intermunicipais para o município permanecerão contempladas no projeto”, explicou o superintendente.

Julio Cavalheiro / Arquivo / Secom





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

“DOENÇA EPIDÊMICA NO TRÂNSITO”

Você já ouviu falar da gravidade dessa doença? Tomou alguma atitude para erradicá-la?

Ela não faz parte de sua caderneta de vacinação, mas medidas urgentes de curto, médios e longos prazos precisam serem adotadas.

Hoje o trânsito é anárquico, ninguém respeita ninguém. As regras e sinalizações não obedecidas, tudo avesso às necessidades da sociedade. O poder público pouco faz. Investimentos em prevenção quase sempre pontuais, é um momento, campanhas que se iniciam e logo terminam. Nada há de consistente, permanente, nada se investe na mudança da cultura com relação a mobilidade humana. Educação de trânsito, artigo constante no Código de Trânsito Brasileiro, desde 1997 não é cumprido. É o caos que vivemos em decorrência da falta de força política para ações drásticas.

E surge o CONTRAN, na contramão do objetivo maior para erradicação da doença no trânsito que assola o nosso país, convertendo em uma simples advertência as infrações leves e

médias. Falamos em doença epidêmica, porque saímos de casa saudáveis, de repente, na via pública, viramos doentes e damos entrada em prontos socorros em estado lastimável.

São milhares de doentes/ano que evoluíram para morte no local do acidente, no trajeto ou dentro dos hospitais. Outros incapacitados temporária ou definitivamente para o trabalho. É inestimável o preço dessa doença para as famílias e para o estado. Não se imuniza a sociedade contra essa enfermidade como todas as outras.

Relaxar na fiscalização e na punição é igual a aumentar a anarquia que já vivemos. A “Década de Segurança Viária”, proposta pela ONU, finda sem nenhum sucesso e óbitos e sequelados aumentam de maneira contrária a proposta que é diminuir em 50% a mortalidade no trânsito.

Doença maldita que enxergamos e nenhum curativo, vacina, remédio vemos serem adotados não só pelas autoridades, mas pela sociedade como um todo.

Não há dúvida, os Detrans **são estaduais e a intercomunicação precária.**

Não temos um cadastro único. Milhares de infratores transitando com pontuação enorme e dívida com os Detran, sem documentação exigida, com veículos em péssimo estado de conservação, sem vistoria, sem um banco de dados para um real controle, tudo favorecendo o sinistro e a disseminação da doença.

Punição severa é o que precisamos de imediato, com intuito de moralizar, fazer respeitar. Não concordamos com o que dizem que os Detrans arrecadam constituindo a “Indústria da Multa”. Se foi multado é porque estava transgredindo e transgredir no trânsito é grave, gravíssimo. Temos que respeitar as regras e principalmente a vida. Viver saudável é a necessidade, temos que encontrar através de atitudes das autoridades e principalmente da sociedade a vacina para erradicarmos o mal.

* 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.

ONU alerta que o trânsito mata por dia o equivalente a sete acidentes de avião

O trânsito mata em média 3.700 pessoas por dia no mundo. Esse número equivale a sete acidentes de avião sem sobreviventes diariamente. O alerta foi feito na semana passada pelo enviado especial da ONU para a segurança viária, Jean Todt.

O ex-piloto e atual diretor da Federação Internacional de Automobilismo lembrou, ainda, que 1,35 milhão de pessoas perdem a vida todos os anos em acidentes de trânsito.

“Não podemos continuar como se nada estivesse acontecendo”, disse.

Jean Todt (foto) pediu uma “mudança sistemática” em todo o mundo



para que “a segurança esteja no centro da mobilidade”. A declaração ocorreu 12 dias antes da realização da 3ª Conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária, em Estocolmo, nos dias 19 e 20 de fevereiro.

3ª Conferência Ministerial Global em Segurança Viária

O tema da conferência é “Alcançando Metas Globais 2030” e o evento é co-patrocinado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e deve ter a participação de lideranças de mais de 80 países.

Representantes do mundo da indústria e pesquisa, instituições e organizações internacionais também participarão.

A Conferência será uma oportunidade para os países compartilharem sucessos e lições da implementação do Plano Global para a Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2011-2020: traçar orientações estratégicas futuras para a segurança rodoviária global até 2030 e definir maneiras de acelerar ação em estratégias comprovadas para salvar vidas. A Conferência também oferecerá uma oportunidade de vincular a segurança rodoviária a outros desafios de sustentabilidade.

POR UM TRÂNSITO MAIS SEGURO: Líderes mundiais se reúnem em Estocolmo

ONU estabelece uma nova década para reduzir em 50% as mais de 1 milhão de mortes por acidentes no trânsito

A terceira Conferência Global da ONU sobre Segurança no Trânsito foi realizada nos dias 19, 20 e 21 de fevereiro, em Estocolmo, com um chamado aos países-membros para a adoção de medidas destinadas a reduzir as mortes no trânsito em pelo menos 50% até 2030.

Entre as principais recomendações da Declaração de Estocolmo está o controle da velocidade no trânsito, incluindo a meta de estabelecer um limite máximo de 30 km por hora em áreas de maior concentração de usuários vulneráveis e veículos - exceto se houver "fortes evidências" de que velocidades acima deste limite possam ser adotadas com segurança.

A cada ano, os acidentes de trânsito causam a morte de mais de 1,35 milhão de pessoas em todo o mundo, além de 50 milhões de feridos - e segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), os acidentes são a principal causa de morte entre crianças e jovens com idade entre 5 e 29 anos.

"É preciso trabalharmos juntos para compartilhar experiências sobre a imposição de leis relacionadas a riscos comportamentais como excesso de velocidade, beber e dirigir e não utilizar cintos de segurança, cadeiras adaptadas para crianças e capacetes de motocicleta, além da implementação de iniciativas comprovadas para mitigar tais riscos, que podem salvar centenas de milhares de vidas", diz a declaração da conferência, que teve duração de três dias.

Ministros de Estado de 80 países e cerca de 1.700 repre-



sentantes de 140 nações participaram da conferência, que é co-patrocinada pela OMS. O Brasil esteve representado por uma delegação chefiada por Marcello da Costa, secretário nacional dos Transportes Terrestres.

BRASIL

Em todo o mundo, segundo a ONU, cerca de 90 por cento dos acidentes ocorrem em países em desenvolvimento.

O Brasil é, de acordo com dados da OMS, o quarto país com mais mortes no trânsito - atrás de China, Rússia, Índia e Estados Unidos. Isso porque levaram em conta os últimos dados divulgados pelo Ministério da Saúde, quando foi registrado um total de 35,3 mil mortes, em 2017, contradizendo os dados do DPVAT que afirma ter pago 41.151 indenizações por morte no mesmo período.

LIÇÕES DA SUÉCIA

Em contrapartida, a Suécia, país anfitrião da Conferência Global da ONU sobre Segurança no Trânsito, apresenta um dos melhores níveis mundiais de segurança no trânsito. No ano passado, foi registrada uma queda recorde no número de mortes: 223 vítimas.

A experiência sueca mostra que iniciativas robustas podem reduzir de forma considerável o número de vítimas fatais no trânsito: desde 1966, segundo dados do Ministério sueco dos Transportes, o índice de mortes foi reduzido em quase 80%. Esta tendência positiva se deveu a melhorias graduais na infraestrutura e na segurança dos veículos, assim como na

introdução de limites mais rígidos de velocidade e de consumo de álcool para quem dirige.

Em 1997, o Parlamento sueco aprovou o programa Visão Zero, que tem como meta final eliminar as mortes no trânsito.

Segundo estatísticas mais recentes do Ministério sueco dos Transportes, entre 2000 e 2018 o número de mortes apresentou uma queda de 52%. Em 2018, foram registradas 3.2 mortes no trânsito a cada 100 mil habitantes, em comparação com 6.7 mortes no ano 2000. Na União Europeia, a média

registrada em 2018 foi de 4.9 mortes a cada 100 mil habitantes. No Brasil, esta média gira em torno de 19.4 mortes a cada 100 mil habitantes.

DECLARAÇÃO DE ESTOCOLMO

Anunciada na Conferência Global de Alto Nível da ONU sobre Segurança no Trânsito, que foi aberta pelo rei sueco Carl Gustaf XVI, a Declaração de Estocolmo afirma que a previsão de um total de até 500 milhões de mortes em todo o mundo entre 2020 e 2030 "é uma crise evitável, que para ser evitada vai exigir um maior e mais significativo empenho político, liderança e ações abrangentes em todos os níveis na próxima década".

Além da recomendação para a redução dos limites de velocidade, a Declaração de Estocolmo chama a atenção para a necessidade de garantir que todos os veículos produzidos e vendidos em todos os mercados

até 2030 sejam equipados de forma a assegurar níveis apropriados de prevenção de riscos.

O comunicado recomenda ainda acelerar a transição rumo a meios mais seguros e sustentáveis de transporte, e promover maiores níveis de atividade física, como caminhar e pedalar.

A Declaração de Estocolmo também propõe a convocação da primeira Conferência de Alto Nível da ONU sobre Segurança no Trânsito a nível de chefes de Estado e de governo, a fim de mobilizar lideranças nacionais e estreitar a colaboração internacional para alcançar as metas de segurança global.

A cada dois anos, a Assembleia Geral da ONU adota uma resolução sobre segurança no trânsito. Esta é a terceira Conferência Global de Alto Nível da organização sobre Segurança no Trânsito. A primeira foi realizada em 2009, em Moscou, e a segunda no Brasil, em 2015.

De cada dez atendimentos por acidente no SUS, oito são motociclistas

A faixa etária mais acometida são os jovens entre 20 e 39 anos

A cada dez atendimentos por acidente de transporte realizados em hospitais do Sistema Único de Saúde (SUS), oito são motociclistas. Segundo dados do Ministério a faixa etária mais acometida são os jovens entre 20 e 39 anos. Os números fazem parte da pesquisa VIVA Inquérito 2017, realizada a cada três anos pela pasta.

Em 2018, os acidentes de trânsito causaram 183,4 mil internações que custaram R\$ 265 milhões ao SUS. No ano anterior, o número de internações foi 181,2 mil ao custo de R\$ 259 milhões, sendo que mais de 50% das internações envolveram motociclistas.

Para reduzir a violência no trânsito, o governo federal lançou a Operação Rodovia 2019. A ação integra órgãos federais, como o Ministério da Saúde, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) e o Ministério da Infraestrutura, em articulação com estados e municípios. A operação incluiu o período de festividades de Natal, Ano-Novo e irá até o Carnaval.

O ministério também desenvolve, desde

2010, uma ação nos pontos com maiores problemas, principalmente no que se refere a mistura de "álcool e direção" e à velocidade excessiva e/ou inadequada.

O Projeto Vida no Trânsito é realizado em parceria com municípios e ressalta a importância da articulação do setor saúde com o trânsito no cumprimento do Código de Trânsito Brasileiro nos componentes da vigilância (informação qualificada, monitoramento das lesões e mortes e fatores de risco), prevenção e cuidado pré-hospitalar, hospitalar e de reabilitação ofertado às vítimas.

NOTA DO EDITOR: Há anos, o Monatran tem alertado sobre a situação preocupante envolvendo os jovens e as motocicletas no trânsito brasileiro. É lamentável como governo, após governo, tem feito vistas grossas, sem dar a devida importância ao tema, tratando com naturalidade, uma verdadeira epidemia, que precisa ser tratada como uma questão urgente de saúde pública.

NÚMERO DE MORTOS E FERIDOS aumentou nas rodovias federais em 2019

A Confederação Nacional dos Transporte (CNT) divulgou no dia 30 de janeiro um levantamento com base nos dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) disponibilizados no site do órgão sobre números gerais de acidentes nas rodovias federais brasileiras em 2019.

De acordo com os dados da PRF, os acidentes com vítimas (mortos e feridos) tiveram elevação de 3,3%, subindo de 53.963, em 2018, para 55.756. Foram 2.526 feridos a mais em 2019.

Em 2019, o número de mortes cresceu 1,2%, passando para 5.332 (63 óbitos a mais que em 2018). Foi o primeiro aumento em sete anos.

De 2012 a 2018, as mortes nas rodovias federais tiveram queda de 39,2%, com sucessivas reduções a cada ano.

De acordo com estudos, acidentes graves tem alta relação com o excesso de velocidade.

FISCALIZAÇÃO

Coincidência ou não, no ano passado, o governo do presidente Jair Bolsonaro reduziu a

fiscalização de velocidade nas vias federais. De acordo com informações do jornal O GLOBO, contratos que garantiam o funcionamento de 2.811 radares fixos que operavam nas estradas sob responsabilidade do Departamento Nacional de Trânsito (Dnit), que representam mais de 90% da malha federal, não foram renovados por decisão do presidente. A maioria foi desligada em março. O GLOBO mostrou ainda que, em setembro, havia apenas 439 radares em funcionamento nessas vias. Após a Justiça Federal do Distrito Federal determinar o retorno dos equipamentos, o governo fechou um acordo para instalar 1,14 mil radares fixos.

Em 15 de agosto, também do ano passado, um Despacho do presidente Jair Bolsonaro suspendeu o uso de equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis pela PRF até que o Ministério da Infraestrutura concluísse uma reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade nas estradas e rodovias federais. No

fim de dezembro, a Justiça determinou que a corporação voltasse a usar os radares.

Para Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal, o trânsito precisa ser tratado com mais cuidado.

“Num contexto onde a fiscalização é oficialmente demonizada e parte significativa dos usuários do trânsito quer mais é ter menos restrições, as medidas implementadas ou, ainda que apenas propostas, podem ter sido percebidas como uma mensagem de liberou geral. É temeroso simplesmente associar uma coisa à outra, mas é inegável que um assunto sensível como é o funcionamento do trânsito merecia ter tido maior cuidado na comunicação”, diz.

Os números totais de acidentes, no entanto, mostram queda de 2,6% nas ocorrências em relação ao ano anterior, sendo 67.427 registros em 2019.

PAINEL CNT

Esses e outros dados estão sendo atualizados no Painel CNT de Consultas Dinâmicas de Acidentes Rodoviários,

ferramenta desenvolvida pela Confederação que reúne estatísticas da PRF sobre acidentes ocorridos em rodovias federais brasileiras, desde 2007.

De acordo com os dados da PRF, as principais causas de acidentes rodoviários em 2019 foram: falta de atenção (37,1%), desobediência às normas de trânsito (12,0%), velocidade incompatível com a permitida (8,9%) e consumo de álcool (8,0%).

Em números absolutos, a BR-116 e a BR-101 são as rodovias que concentraram o maior número de mortes no ano passado (670 e 656, respectivamente). Vale ressaltar que essas vias também são as maiores em extensão no Brasil.

O presidente da CNT, Vander Costa, comenta que as estatísticas mostram que os acidentes registrados nas rodovias brasileiras continuam em patamar preocupante.

“O país precisa encarar a segurança no trânsito como uma pauta constante e prioritária. Esse tema é de extrema relevância para o setor de transporte,

uma vez que nossos transportadores estão diariamente expostos aos riscos”, afirma o presidente da CNT.

EXCESSO DE VELOCIDADE X MORTES NO TRÂNSITO

Estudo do Insurance Institute for Highway Safety, um órgão norte-americano que cuida da segurança no trânsito, chegou a conclusão que os aumentos de velocidade nos últimos 20 anos custaram, ao menos 33 mil vidas em acidentes. De acordo com o estudo, a cada aumento de 8 km/h nos limites de velocidade máxima resultaram em um crescimento de 4% nas mortes.

Quando se fala apenas de rodovias, o mesmo aumento de velocidade gera 8% mais acidentes fatais.

O excesso de velocidade é uma das principais causas de acidentes de trânsito no Brasil.

“A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo, além disso, quanto maior a velocidade, maiores serão as consequências no caso de um acidente”, conclui Mariano.

Cresceu número de indenizações pagas por morte pelo DPVAT em 2019

A Seguradora Líder, responsável pela operação do Seguro DPVAT, pagou 353.232 indenizações em 2019, 8% a mais do que no mesmo período de 2018, quando foram registradas 328.142 indenizações totais.

Em 2019, os casos de invalidez representaram a maioria dos benefícios pagos, 67%, o correspondente a 235.456 indenizações. Os dados são da última edição do Boletim Estatístico da Seguradora Líder.

Entre janeiro e dezembro do ano passado, os ca-

sos morte no trânsito registraram um aumento de 6% em relação ao mesmo período do ano anterior, com 40.721 indenizações pagas. Já os casos de reembolso de despesas médico-hospitalares (DAMS) registraram aumento de 25% em relação ao mesmo período de 2018, com 77.055 indenizações pagas.

No Relatório parcial, com dados de janeiro a junho, as indenizações por morte tinham sofrido redução de 6% em relação aos seis primeiros meses de 2018.

PERFIL DAS VÍTIMAS

Mantendo o mesmo comportamento dos meses anteriores, a maior incidência de indenizações pagas foi para vítimas do sexo masculino. A faixa etária mais atingida no período foi de 18 a 34 anos, representando 46% do total das indenizações pagas, o que corresponde a cerca de 163 mil indenizações.

MOTOCICLISTAS

Outro padrão que também vem se repetindo ao longo dos últimos anos é o fato que a motocicleta representou a maior parte

das indenizações pagas, 77%, apesar de representar apenas 27% da frota nacional de veículos.

As vítimas de acidentes com motocicletas são, em sua maioria, jovens em idade economicamente ativa. Em 2019, as vítimas entre 18 e 34 anos concentraram 48% dos acidentes fatais e 51% dos acidentes com sequelas permanentes.

No período analisado, foram pagas aproximadamente 100 mil indenizações por Invalidez Permanente às vítimas nessa faixa etária, envolvendo o uso de

motocicletas.

PEDESTRES

Os pedestres ficaram em 2º lugar nas indenizações por acidentes fatais no período (29%), assim como nos acidentes com Invalidez Permanente (35%). Na cobertura de DAMS, o pedestre e o passageiro representaram 16% e 15%, respectivamente, das indenizações.

Os pagamentos das indenizações referem-se às ocorrências no período e em anos anteriores, observado o prazo prescricional de 3 (três) anos para solicitar o benefício.



É constitucional a suspensão de CNH de motorista profissional condenado por homicídio culposo em acidente

Por unanimidade, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF), na sessão de 12 de fevereiro, julgou constitucional a imposição da pena de suspensão da habilitação a motoristas profissionais que tenham sido condenados por homicídio culposo (sem intenção de matar) em razão de acidente de trânsito. A questão foi analisada no Recurso Extraordinário (RE) 607107, com repercussão geral reconhecida, e a solução será aplicada a pelo menos 75 processos com o mesmo tema sobrestados em outras instâncias.

No caso em análise, um motorista de ônibus abalroou uma motocicleta e provocou a morte do condutor. Em primeira instância, ele foi condenado à pena de 2 anos e 8 meses de detenção, convertida em pena restrição de direitos e multa. Também foi aplicada a pena de suspensão da habilitação por período igual ao da condenação.

Ao julgar apelação criminal, o Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJ-MG) entendeu que a penalidade de suspensão do direito de dirigir inviabiliza o direito ao trabalho e a excluiu da condenação. No recurso ao STF, o Ministério Público de Minas Gerais sustentava que, se a Constituição Federal permite ao legislador privar o indivíduo de sua liberdade e, consequentemente, do exercício de sua atividade laboral em razão do cometimento de crime, pode também permitir a suspensão da habilitação para dirigir como medida educativa. **RESTRIÇÃO RAZOÁVEL**

O relator do recurso, ministro Roberto Barroso, afirmou que o caso em exame, no qual foi retirado o direito de dirigir de uma pessoa considerada perigosa no trânsito, é típico de individualização da pena. No seu entendimento, o direito ao trabalho e ao exercício de profissão não são absolutos e podem ser restringidos por lei, desde que essa restrição seja razoável. Segundo o relator, a



Ministro Roberto Barroso

Constituição Federal autoriza a imposição de sentenças determinando suspensão ou interdição de direitos.

Ele lembrou que o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997) prevê penas de detenção e suspensão da habilitação para o motorista que comete homicídio culposo na condução de veículo, com cláusula de aumento se estiver conduzindo veículo de passageiros. Salientou também a necessidade de rigor na punição desses delitos, pois, embora tenha ocorrido uma redução nos últimos anos, o Brasil é um dos países com o maior número de mortes por acidentes de trânsito no mundo.

Para Barroso, a pena imposta em primeira instância foi razoável e proporcional, pois a suspensão da habilitação, mesmo que impeça a pessoa de trabalhar como motorista, possibilita que ela exerça outra profissão, o que não ocorreria caso a pena não tivesse sido convertida em restritiva de direitos. “Quando se priva fisicamente a liberdade de alguém, essa pessoa não pode dirigir, não pode trabalhar, não pode sair. Portanto, aqui estamos falando de algo menor em relação à pena privativa de liberdade”, disse.

Por unanimidade, foi dado provimento ao RE 607107 para restabelecer a condenação de primeira instância. A tese de repercussão geral fixada (Tema 486) foi a seguinte: “É constitucional a imposição da pena de suspensão de habilitação para dirigir veículo automotor ao motorista profissional condenado por homicídio culposo no trânsito”.

Fabricantes de placas questionam novas regras para emplacamento de veículos

A Associação Nacional dos Fabricantes de Placas Veiculares (Anfapv) ajuizou no Supremo Tribunal Federal (STF) ação direta de inconstitucionalidade (ADI) 6313 contra a Resolução 780/2019 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que estabelece o novo sistema de placas de identificação de veículos do Brasil. O relator é o ministro Roberto Barroso.

O objeto da ação é o artigo 10 da resolução, que estabelece que a prestação de serviços de fabricação e a estampagem das placas será realizada por meio de credenciamento de empresas interessadas sem licitação. Segundo a associação, o emplacamento se inclui na fiscalização de trânsito e é serviço público de titularidade dos

entes federativos, por dizer respeito à segurança pública. “Presumindo que o credenciamento é livre a todos que preencham as condições, a partir de agora, qualquer cidadão poderá fabricar, estampar e emplacar o seu próprio veículo, bastando que efetive seu credenciamento”, sustenta.

Ao pedir a concessão de medida liminar para suspender a eficácia do dispositivo, a Anfapv argumenta que, a partir do início da vigência da resolução, em 31/1, os Departamentos de Trânsito estaduais estão impelidos a estabelecer procedimento de contratação ilegal e inconstitucional e permitirão a instalação de placas de identificação em desacordo com as normas internacionais a que o Brasil se obriga.

Ministro nega liberdade a acusado de matar três pessoas em acidente de trânsito

O ministro Ricardo Lewandowski (foto), do Supremo Tribunal Federal (STF), negou pedido de liberdade a ao condutor de um veículo envolvido em acidente de trânsito que matou três pessoas, entre elas uma gestante, e deixou outros duas seriamente feridas em 2016 no Recife (PE). A decisão foi tomada nos autos do Habeas Corpus (HC) 180112.



A defesa questionava decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que manteve a prisão preventiva decretada pela Terceira Câmara Criminal do Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJ-PE). Entre outros argumentos, os advogados sustentam que não existe risco atual de reiteração do crime ou de fuga de seu cliente.

No entanto, o ministro Ricardo Lewandowski observou que as demais instâncias fundamen-

taram de forma idônea suas decisões e ressaltaram a necessidade da prisão preventiva para a garantia da ordem pública, considerando a gravidade concreta dos crimes praticados e a maneira de agir do acusado. Segundo o TJ-PE, o motorista conduzia o veículo “em altíssima velocidade, embriagado e ainda fazendo uso de remédios, o que

potencializa os efeitos do álcool”.

O relator salientou que a jurisprudência do Supremo admite como fundamento para o decreto de prisão preventiva a periculosidade do acusado, aferida a partir desses critérios. Segundo Lewandowski, a questão jurídica contida no HC apresentado diz respeito à aplicação de jurisprudência pacífica da Corte, o que permite ao relator negar ou conceder a ordem, conforme prevê o artigo 192 do Regimento Interno do STF.

Sexta Turma admite qualificadora de meio cruel em pronúncia por homicídio de trânsito com dolo eventual

A Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) deu provimento a recurso especial do Ministério Público do Paraná (MPPR) para reconhecer a compatibilidade entre o dolo eventual e a qualificadora de meio cruel apontada na sentença que mandou o réu a júri popular por homicídio cometido na direção de veículo.

O MPPR recorreu de decisão do Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR) que excluiu a qualificadora da sentença de pronúncia. De acordo com a acusação, o réu atropelou um idoso, que ficou preso ao carro e foi arrastado por mais de 500 metros.

O TJPR entendeu que o fato de a vítima ter sido arrastada após o atropelamento já serviu de fundamento para a configuração do dolo eventual, e por isso não poderia ser utilizado para qualificar o crime, sob pena de indevido bis in

idem (dupla punição pelo mesmo fato).

No recurso apresentado ao STJ, o MPPR alegou que, ao menos em princípio e para fins de pronúncia, arrastar a vítima por mais de 500 metros é circunstância que indica meio cruel, não sendo possível à segunda instância alterar a sentença nesse aspecto, sob pena de usurpação da competência constitucionalmente atribuída ao tribunal do júri.

COMPATIBILIDADE

O relator do caso, ministro Nefi Cordeiro, esclareceu que a sentença de pronúncia não representa juízo de procedência da culpa, mas consiste no reconhecimento de justa causa para a fase do júri, ante a presença de prova da materialidade de crime doloso contra a vida e de indícios de autoria.



Relator dificulta perda de habilitação mas retoma multa por falta de cadeirinha

O deputado Juscelino Filho (DEM-MA), relator na comissão que analisa novas regras de trânsito (PL 3267/19, do Poder Executivo), manteve o aumento da pontuação para a perda da carteira de habilitação: 40 pontos, ao invés dos atuais 20. O parecer foi apresentado no último dia 18 de fevereiro.

De acordo com o texto, a regra não vale para quem cometer duas infrações gravíssimas - nesse caso, o motorista perde a habilitação com 20 pontos. Motoristas profissionais só perdem a carteira com 40 pontos, independentemente da gravidade das multas que receberem.

O governo pretendia acabar com a obrigatoriedade do exame toxicológico para motoristas profissionais, mas o relator manteve no texto a exigência para a obtenção da habilitação nas categorias C, D e E. O objetivo é impedir o uso de estimulantes, como a cocaína e o chamado rebite.

O relator também contrariou a regra proposta pelo governo para acabar com a multa da cadeirinha. Juscelino Filho, ao contrário, endureceu a regra. Se o texto virar lei, a criança terá que usar a cadeirinha até os dez anos de idade ou quando atingir 1,45m de altura. E a multa, em caso de descumprimento, é gravíssima.

“Isso não foi criado da nossa cabeça, foi baseado em estudos feitos por organizações

internacionais. A gente precisa preservar a vida dessas crianças. Entendemos que tem que ter essa obrigatoriedade, tem que ter a multa. Vira e mexe tem acidentes graves e pessoas morrendo porque não estavam no assento, no bebê conforto ou na cadeirinha”, justifica.

Como os deputados pediram vista conjunta do relatório para tentar negociar mudanças no texto, o projeto só poderá ser votado daqui a duas sessões do Plenário da Câmara. O deputado Darci de Matos (PSD-SC) foi um dos autores do pedido. Ele argumentou que o relator incluiu no texto a obrigatoriedade de que o Certificado de Licenciamento Anual seja emitido em na forma de cartão plástico. O parlamentar vai tentar retirar do texto essa determinação.

“Eu achei muito estranho esse relatório, porque ele fala de tipo de material plástico, sabe? Dando dados específicos e colocando na lei, isso é absurdo. Com novas tecnologias, os produtos mudam”

O presidente da Comissão, deputado Luiz Carlos Motta (PL-SP), disse que acredita na aprovação de um texto por volta do dia 10 do próximo mês, quando passar a semana do carnaval.

“O relator vai se reunir com deputados que têm alguma coisa para ser decidida, mas podemos votar, sem problema nenhum.”

PL pretende punir condutor que pratica e divulga imagens cometendo infrações no trânsito

Dispor sobre as sanções por divulgação, por parte do infrator, de condutas infracionais de risco praticadas por ele, nas redes sociais e outros meios de divulgação digitais, eletrônicos ou impressos, esse é o tema do PL 130/2020 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria da deputada Christiane Yared (PL-PR), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/1997) para punir o condutor que praticar infrações de circulação de natureza gravíssima e divulgá-las por meio de redes sociais ou quaisquer outros meios de divulgação digitais, eletrônicos ou impressos, ainda que não tenha havido a lavratura do respectivo auto de infração. Atualmente, a aplicação da medida acontece somente quando a infração é comprovada por um agente de trânsito in loco, mediante lavratura do auto.

Para Yared, o objetivo é por fim a fábrica de infratores.

“Infelizmente, nosso país é um dos maiores assassinos no trânsito, sem que tenha tomado as medidas necessárias para amenizar esse estigma. Associado a isso, temos uma cultura de desrespeito às regras de trânsito, como se essa conduta fosse algo banal e até mesmo elogiável. Algo precisa ser feito”, afirma a Deputada em sua justificativa.

Ainda conforme a Deputada, tem sido consta-

tado o aumento considerável de canais nas redes sociais, especialmente no YouTube, de pessoas que divulgam vídeos praticando condutas condenáveis no trânsito e de alto risco para a vida das pessoas.

“Alta velocidade, disputa de rachas/pegas, entre outros, tudo divulgado intensamente pela internet, com ampla aceitação por milhares de pessoas. Estão literalmente ameaçando a segurança da circulação viária e pondo em risco a vida alheia, numa verdadeira prática de estímulo à violência e à prática de crimes, sem que isso sofra qualquer tipo de restrição ou de controle de conteúdo. Não estamos falando de infratores eventuais, mas de casos quase patológicos, de jovens que filmam literalmente e com detalhes espantosos milhares de infrações que cometem ao longo do ano, muitos deles tipificados como crimes de trânsito”, explica Yared.

Christiane Yared ainda faz um apelo. “É a total subversão de valores e princípios. É o que podemos chamar de fábrica de infratores que premia quem comete o crime, o divulga e promove, sendo remunerado pelo volume de seguidores e admiradores”, conclui a Deputada.

TRAMITAÇÃO

A matéria foi apresentada no início desse mês e está aguardando Despacho do Presidente da Câmara dos Deputados.

Projeto obriga fiscalização de trânsito a oferecer meio de pagamento durante abordagem

O Projeto de Lei 6488/19 obriga órgãos de fiscalização de trânsito a contar com aparelhos eletrônicos que permitam ao condutor de veículo pagar, no momento da abordagem, impostos, taxas, multas ou outras despesas relacionadas ao bem. A proposta está em análise na Câmara dos Deputados.

Segundo o texto, a regulamentação dos débitos financeiros permitirá que o veículo seja prontamente liberado, sendo vedada sua remoção ao depósito. A proposta possibilita ainda que o pagamento dos débitos seja realizado por meio de aplicativos bancários.

“A aprovação do projeto poderá acabar com um transtorno bastante penoso ao contribuinte, sem gerar qualquer tipo de prejuízo ao ente público”, diz o autor do projeto, deputado Maurício Dziedricki (PTB-RS). “Além disso, a medida trará agilidade ao Estado no recebimento de débitos irresolutos, bem como resulta em desburocratização



Maurício Dziedricki

dos serviços públicos”, afirma.

O projeto determina que os órgãos de fiscalização de trânsito urbano e rodoviário, municipal, distrital, estadual ou federal adotem, no prazo de seis meses, as medidas necessárias para permitir que a cobrança de débitos dos veículos seja feita no momento da abordagem para fiscalização.

TRAMITAÇÃO

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

Projeto susta resolução do Contran sobre câmeras em veículos escolares

O Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 750/19 anula a resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que tornou obrigatória a instalação de retrovisores do tipo câmera-monitor em veículos destinados ao transporte escolar. Segundo a resolução, a medida atinge vans e micro-ônibus (categorias M1, M2 e M3) fabricados ou importados. A proposta que anula a resolução tramita na Câmara dos Deputados.

Autor do PDL, o deputado Abou Anni (PSL-SP) (foto) diz que, apesar de pretender confe-

rir mais segurança ao transporte escolar, a resolução do Contran extrapola as competências legais atribuídas ao órgão.

“Os Detrans em todo o País, como requisito para a renovação das autorizações de tráfego, permanecem exigindo dos transportadores de escolares a instalação de câmeras-monitor em seus veículos, o que colide com o estabelecido no próprio Código de Trânsito Brasileiro, que atribui essa responsabilidade exclusivamente aos fabricantes, aos importadores, aos montadores e aos revendedores dos veículos, e não aos transportadores escolares”, observou.

TRAMITAÇÃO

O texto será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Depois, seguirá para análise do Plenário.



Já que posso imprimir o CRLV em casa, por que preciso pagar a taxa de licenciamento?

Alguns estados brasileiros já começaram a emitir o Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo em meio eletrônico (CRLV-e) e junto veio a possibilidade de imprimir o documento do veículo em casa, como é o caso, por exemplo do Rio Grande do Sul e Paraná. Os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) que ainda não se adequaram tem até 30 de junho de 2020 para implantarem as novas regras.

Sobre esse assunto, muitos internautas querem saber o motivo de ainda terem que pagar a taxa de licenciamento, se o documento pode ser impresso em casa. O Portal do Trânsito ouviu o Detran e especialistas para tentar esclarecer a situação.

De acordo com o órgão executivo do Rio Grande do Sul, a cobrança da taxa de licenciamento anual continua sendo necessária.

“Ela serve para cobrir os custos de todas as fases de processamento e geração do documento, mesmo que na versão eletrônica. Seu valor é definido com base na Lei Estadual de Taxas do RS (Lei Estadual nº 8.109/85)”, afirma.

Ainda conforme o Detran/RS, com a evolução na tecnologia e até mesmo na legislação de trânsito, o documento de circulação do veículo em formato físico é cada vez menos necessário. “A versão eletrônica – CRLV Digital



dispensa o documento em papel em todo o território nacional. No entanto, para deixar o país, o documento do veículo impresso ainda é necessário. Então, a possibilidade de impressão do documento em casa é uma facilidade a mais trazida para o cidadão”, explicou o órgão.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu anexo I, o licenciamento é um procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual). Pela legislação vigente, os Detrans têm autonomia para estabelecer suas taxas. **O QUE DIZEM OS ESPECIALISTAS**

Julyver Modesto de Araújo, que é consultor e professor de legislação de trânsito, acredita que os Detrans ainda não tiveram

tempo de se adequar as mudanças.

“O fato é que toda taxa, como espécie de tributo, é prevista em lei que estabelece quando, como e quanto será cobrado dos contribuintes. Os Detrans, que são órgãos estaduais, não adequaram seus procedimentos para deixar de cobrar essa taxa. O correto seria não cobrar mais, já que o documento não será emitido. Os Detrans têm se justificado sob o argumento de que existe a necessidade de cobrança pelo serviço que é prestado que vai além da simples impressão. Acredito que num futuro próximo a taxa deixe de ser cobrada, mas como ainda é muito recente, os Detrans não conseguiram se adequar”, argumenta.

Para Eduardo Cadore, que também é especialista em legislação de trânsito, esperava-se que a tecno-

logia tirasse alguns custos do processo, o que não aconteceu. “A maioria dos cidadãos achou que essa modernização iria baratear o custo do processo, mas até agora nada. Até a

Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é preciso pagar a taxa de expedição mesmo que seja utilizada só a versão digital”, explica Cadore.

No mês de agosto de 2019, em entrevista ao Portal do Trânsito, o ex-diretor do Denatran Jerry Adriane Dias Rodrigues afirmou que o objetivo dessas soluções tecnológicas para notificação eletrônica, como CRLV e CNH (veja aqui) era simplificar o processo.

“Várias informações e comunicações poderão ser feitas por smartphone. A ideia é tornar as coisas mais fáceis para o cidadão, mais baratas e com maior segurança, é nisso que estamos trabalhando aqui”, concluiu Dias à época.

É permitido fazer manobras de retorno na entrada ou saída de garagem?

A cena é bastante comum nas ruas brasileiras. Muitos condutores se utilizam de entradas e saídas de garagens para realizar manobras de retorno. Afinal, essa conduta é permitida por lei?

De acordo com Eduardo Cadore, que é especialista em legislação de trânsito, essa manobra só pode ser realizada para acessar lotes lindeiros como garagens residenciais, estacionamentos pagos e shoppings, por exemplo.

“O uso para efetuar retorno configura infração do artigo 206, inciso III do Código de Trânsito Brasileiro (CTB)”, explica.

A infração é considerada gravíssima, com multa de R\$ 293,47 e acréscimo de 7 pontos no prontuário da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Alguns proprietários de residências acabam se incomodando com essas manobras e querem tomar atitudes para coibir a prática, porém Cadore alerta que isso não é possível.

“Infelizmente, tal conduta só cabe ser fiscalizada pelo órgão autuador com competência nessa via. O cidadão, em si, não tem como proibir”, finaliza.

Para tentar solucionar o problema, o morador pode pedir aumento de fiscalização na via. Essa solicitação deve ser feita diretamente ao órgão que gerencia o trânsito no município.

TRÂNSITO

América Latina na mira das empresas de soluções para fiscalização e segurança

Cidades ampliam mobilidade com sistemas que garantem eficiência da gestão urbana

Entre as cidades da América Latina consideradas exemplo no conceito de cidade inteligente está Buenos Aires. A capital da Argentina vem investindo para melhorar a mobilidade urbana, além de reduzir as emissões de dióxido de carbono. O uso de aplicativos que possibilitam aos fiscalizadores informar à população sobre problemas relacionados à estrutura urbana é outro investimento que a capital argentina vem fazendo.

Atenta às necessidades ligadas à gestão e segurança para o trânsito da América Latina, em especial Argentina, Colômbia, Peru e Chile, a Pumatronix tem se preparado e planejado de forma estratégica para ampliar a atuação nesses países, mercados considerados criteriosos, conforme conta o CEO da empresa, Sylvio Calixto.

Na visão do executivo, enquanto os países de primeiro mundo estão mais interessados nas questões que envolvem as smartcities, os latinos ainda buscam as soluções de fiscalização e segurança. Olhando para EUA, Ásia e Europa, percebe-se que essas regiões estão mais focadas à mobilidade urbana e às inovações em geral.

“Visualizamos que o mercado latino-americano possui muitas demandas, e estamos desenvolvendo soluções para atendê-lo ainda melhor, pois já contribuímos com os países vizinhos no que se refere às soluções para o trânsito. O mercado norte-americano também é muito interes-

sante para a Pumatronix e está no nosso planejamento de 2021”, acrescenta.

Modernização das cidades

Hoje, o trânsito nos grandes centros urbanos conta com sistemas e câmeras que utilizam a inteligência artificial e algoritmos de processamento de imagem que proporcionam eficiência para a gestão urbana. A Pumatronix, por exemplo, vem apostando em soluções inteligentes para uma melhor gestão do trânsito e modernização das cidades brasileiras e de outros países.

As inovações desenvolvidas pela empresa, que atua com tecnologia para a mobilidade urbana, incluem desde sistemas para a sincronização dos semáforos, câmeras inteligentes para a contagem de veículos e estatísticas de tráfego, soluções e sistemas que fazem uso da inteligência para recuperar carros roubados ou que estejam irregulares, entre outras soluções para ITS (Intelligent Transportation Systems) de alta acuracidade e processamento de imagens.

“As cidades têm buscado rever alguns conceitos ligados à sustentabilidade e questões relacionadas à infraestrutura e planejamento urbano. Temos certeza de que com o apoio das inovações tecnológicas é possível ter uma melhor qualidade de vida nos centros urbanos. Por isso, temos investido em pesquisa e desenvolvimento de soluções que visam melhorar o tráfego, a segurança e a mobilidade das cidades”, conclui o CEO da Pumatronix.



Brasil está na 9ª POSIÇÃO entre os países com maior número de mortes no trânsito nas Américas

Diminuir a velocidade média em 5% ajuda a reduzir em 30% as mortes causadas pelos acidentes de trânsito

O último relatório da Organização Pan-Americana de Saúde (OPS), chamado “Estado de segurança viária na Região das Américas”, de junho de 2019, mostra que o Brasil está na 9ª posição entre os países com maior número de mortes nas Américas, atrás apenas de Santa Lúcia, República Dominicana, Venezuela, Belize, Guiana, Paraguai, El Salvador e Equador.

O estudo ressalta que os usuários mais vulneráveis das vias são os pedestres (22%), ciclistas (3%) e motociclistas (23%), que juntos representam quase a metade de todas as mortes causadas pelos acidentes de trânsito. Além disso, os traumas resultantes do trânsito são a segunda causa de mortalidade de jovens entre 15 e 29 anos, mostrando uma relação de causalidade de 15,6 mortes a cada 100.000 mil habitantes.

Para a OPS, as mortes e sequelas causadas pelo trânsito seguem sendo um grave problema de saúde pública para as Américas, e a tendência atual mostra um aumento da mortalidade, o que impacta, diretamente, no desenvolvimento dos países.

“Sem dúvida, muitas dessas mortes e traumas podem ser evitados com a aplicação de um enfoque integrado que inclui promulgar e fazer cumprir a legislação, aplicar as normas de segurança viária e dos veículos e melhorar o acesso ao atendimento hospitalar”, diz Anselm Hennis, diretor do departamento de Enfermidades não Transmissíveis e Saúde Mental da OPS.

Legislação e excesso de velocidade

O relatório analisa, ainda, a legislação nacional de cada país, avaliando se cumprem o objetivo de ajudar a reduzir cinco fatores de risco, que são peças-chave para conter as mortes e traumas causados pelo trânsito. São eles: excesso de velocidade, condução sob efeito do álcool, não uso de

capacete para motociclistas, de cinto de segurança e da cadeirinha para as crianças. Segundo o estudo, as leis brasileiras relacionadas ao trânsito cumprem apenas três dos fatores de risco analisados, entre eles, o uso de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade.

Para a entidade, uma legislação baseada em estudos técnicos, juntamente com sua aplicação e cumprimento, e a conscientização da sociedade por meio de campanhas educativas, resultam em medidas eficazes capazes de mudar positivamente o comportamento dos usuários das vias. “Por isso, é importante a cooperação e colaboração entre diferentes setores (incluindo, sem limitações, saúde pública, transporte, polícia, sociedade civil, organizações não governamentais etc.), já que cada setor desempenha um papel importante na conscientização e no cumprimento das leis”, explica Hennis.

Segundo a OPS, um aumento de 1% na velocidade média produz um aumento de 4% no risco de colisão mortal e um aumento de 3% no risco de colisão grave. Já diminuir a velocidade média em 5% ajuda a reduzir em 30% as mortes causadas pelos sinistros. Ainda, os ocupantes de um automóvel têm um risco 85% mais elevado de morrer em uma colisão quando os carros circulam em uma velocidade de 65km/h ou mais.

“É importante perceber que os equipamentos eletrônicos de controle de velocidade ajudam para que os condutores cumpram a legislação de trânsito. Atualmente, só o Brasil indicou usar dispositivos automatizados. O que vemos nas Américas é que nenhum país se classificou como ‘satisfatório’ em relação à observância das leis relativas aos limites de velocidade”, explicou o diretor.





CARTAS

AEROPORTO

Que loucura inaugurar uma rodovia importante sem iluminação. E argumentar que não tinha sido definido ainda quem pagaria. Onde isso aconteceria em países desenvolvidos? Um absurdo! Fico pensando onde os nossos governantes estavam com a cabeça ao ver uma rodovia sendo feita até o novo aeroporto e não se preocuparem com a iluminação. Lamentável.

Roberto Vernek – Rio de Janeiro/RJ

EMBRIAGUEZ

Somos considerados um Estado diferenciado. Até, de certo modo, modelo. Mas esse número publicado na edição anterior do jornal do Monatran me chocou. O número de flagrantes de embriaguez dobrou em 2019. É um número alarmante e que deve ser estudado. Somos líderes agora neste quesito. Um Estado moderno deve se portar como tal.

Josiane Mendes – Palhoça/SC

SEAT

Essa montadora ainda existe? Meus pais tiveram um e não vingou aqui no Brasil. Mas é bom saber que a montadora procura inovar. Esse projeto do carro se conectar com os semáforos, entre outros sistemas, ajudará o motorista a saber o momento ideal para frear ou avançar. Mas ainda depende da peça atrás do volante. Espero que essa moda pegue.

Júliano Amaral – Curitiba/PR

INGLÊS

Seria cômica, se não fosse trágica a nota publicada pelo jornal do Monatran na edição passada. Perfeita a linha de raciocínio. Foi “para inglês ver” essa reinauguração da ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. Lamentável ver a obra receber políticos sedentos por votos, mas na verdade precisar de muitas conclusões ainda. Até quando seremos enganados?

Tabita Andrade – Florianópolis/SC

PONTE

Absolutamente concordo com tudo que o presidente Roberto escreveu em sua coluna. O reconhecimento é fundamental para termos uma vida mais leve. O que foi feito com o ex-governador Luiz Henrique da Silveira é lamentável, assim como outros políticos que ajudaram a concluir a obra da ponte Hercílio Luz. Isso só mostra o caráter dos que estão na cadeira atualmente.

Sérgio Ricardo – São José/SC

IPVA

Olha, nunca ouvi falar de imposto encolher. Mas isso é verdade. O IPVA tá diminuindo o valor ano a ano. E 2,4% a menos é uma grande diminuição. Mostra um pouco de transparência da Secretaria de Estado da Fazenda de Santa Catarina. Feliz por morar neste Estado que adotei como meu. Feliz por também pagar menos imposto. Um exemplo a ser seguido.

Dayane Lopes – Criciúma/SC

VOTO

O voto hoje em dia virou sinônimo de briga de bar, quase luta entre torcidas rivais. Devemos lembrar que a bola desse campo somos nós e somos nós que decidimos que irá nos conduzir no governo. Nas eleições deste ano o nosso voto é importante e quero parabenizar o texto do doutor José Roberto Dias. Com posse de todas as informações levantadas, poderemos ter um voto consciente.

Alfredo Silva – Brasília/DF

DICAS

Sugestões simples do senhor Dirceu Rodrigues Alves Júnior, mas muito prudentes. A saúde está relacionada também a como nós tratamos o nosso carro. O cuidado começa em casa e vai até o local onde estacionamos. O carro, apesar de ser um bem material, deve ser lembrado como parte da casa e portanto, bem tratado.

Marcelo Souza – São Paulo/SP

MORTOS

A pesquisa levantada no Rio Grande do Sul mostra que o álcool está relacionado com a morte. 40% das pessoas que morreram no trânsito tinham sinais de álcool no organismo. Um dado assustador e que levanta a pergunta. Até quantas mortes serão necessárias para a punição do álcool e volante ser levada a sério?

Gilson Anastácio – Porto Alegre/RS



DEPUTADO SOPELSA (MDB/SC) COBRA INVESTIMENTOS



No início da tarde desta terça-feira (18), o Deputado Moacir Sopelsa (MDB), participou de audiência com o secretário de estado da infraestrutura e mobilidade, Thiago Vieira e os deputados da bancada do Oeste.

O parlamentar voltou a cobrar a necessidade de investimentos na infraestrutura das rodovias catarinenses, especialmente da SC 283 - Concórdia/Seara/Chapecó que já está com o projeto executivo pronto e aprovado pelos deputados que incluíram no Orçamento do Estado R\$ 55 milhões para serem investidos neste trecho.

Sopelsa destaca que a SC - 283 é o miolo do desenvolvimento paralelo à SC 282. “Nós não temos outra estrada estadual mais importante do que está. A economia que passa na SC - 283, não tem outra igual onde o agronegócio seja tão concentrado como neste trecho.”

ESPAÇO LIVRE

Por Rodrigo Vargas de Souza *



Transporte público: de quem é essa conta?

Recentemente, o prefeito de Porto Alegre, Sr. Nelson Marchezan Júnior (PSDB), enviou para apreciação da Câmara de Vereadores da cidade um pacote de medidas que visavam o incentivo ao uso transporte público, o qual ficou conhecido como “Projeto Transporte Cidadão”. Embora tais medidas não sejam inéditas, pois diversas outras cidades pelo mundo já fazem uso de alguma(s) dela(s), o pacote se mostrou não só inovador, pelo conjunto de medidas que sugeria, como muito polêmico, pois transferia a outros modais a responsabilidade de ajudar a custear o sistema de ônibus da capital gaúcha.

Essa é uma lógica não tão bem compreendida e tão pouco aceita por todos. Foi o que pude constatar durante um debate acalorado em um grupo de whatsapp, o qual se propõe a discutir a mobilidade local. Ainda que estivesse de férias, tentei acompanhar a discussão por ter interesse no assunto. E despidido de

qualquer interesse partidário, me pus a debater acerca dos possíveis benefícios do tal pacote.

No intuito de elucidar meu ponto de vista a um participante do grupo que se mostrava irredutível, utilizei a seguinte analogia:

Como já mencionei em outro artigo, durante dois anos fui síndico do condomínio onde moro. Essa breve experiência me proporcionou um aprendizado enorme no que diz respeito à gestão. Agora, imaginemos que o condomínio seja uma cidade e o síndico seja seu prefeito. Nesse condomínio, existem áreas comuns e equipamentos, como playground, piscina e elevadores, que demandam custos de operação e manutenção que todos devem pagar. Esses custos vêm diluídos na cota condominial de cada morador, mesmo que ele não tenha filhos para utilizar o playground, que ele não utilize a piscina e mesmo que ele more no térreo ou no segundo andar e, por isso, não compense

esperar pelo elevador e ele acabe utilizando as escadas mesmo.

Entretanto, quando não temos condições para (ou simplesmente não queremos) manter esses custos, simplesmente procuramos um condomínio que não tenha playground, piscina ou elevadores. É óbvio que, em se tratando de uma cidade, a situação não é tão simples, pois nem todos tem condições de mudar para uma outra cidade onde o custo de vida seja menor... não sejamos tão extremos! Mas reflitamos juntos: por que será que pagar por certas “comodidades” no nosso condomínio não nos incomoda tanto quanto pagarmos por comodidades na nossa cidade? Gerir um condomínio, assim como uma cidade, é beneficiar o coletivo em detrimento aos interesses pessoais.

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

ROBERTO A. BENTES DE SÁ

**Palavra do Presidente
Outra década**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS

**Sempre é
carnaval!!!**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR

**“Doença Epidêmica
No Trânsito”**

PÁGINA 7

RODRIGO V. SOUZA

**Transporte público: de
quem é essa conta?**

PÁGINA 15

Relator apresenta novo substitutivo ao PL que modifica o CTB.

Veja as mudanças propostas!

No dia 04 de junho do ano passado, o presidente Jair Bolsonaro enviou, ao Congresso Nacional, um Projeto de Lei que modifica o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para, entre outras alterações, ampliar de cinco para 10 anos a validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e dobrar dos atuais 20 para 40 o limite de pontos para a suspensão do documento.

Depois de muitos meses e alguns substitutivos, o PL 3267/19 que ainda está em tramitação, andou mais uns passos. Foi apresentado ontem (18) um novo texto proposto pelo relator o deputado Juscelino Filho (DEM-MA), com ressalvas propostas em um substitutivo.

“Ao Substitutivo por nós apresentado, foram oferecidas 84 emendas, contendo propostas para incluir dispositivos no texto, suprimir outros e, ainda, promover ajustes em alguns temas tratados, certamente com o propósito de aperfeiçoar o Código de Trânsito Brasileiro. No entanto, apesar de termos nos debruçado sobre todas as proposições, com a devida vênia aos autores, deixamos de acolher algumas delas em razão de apontarem para sentido oposto das propostas acolhidas no Substitutivo, conforme argumentação já apresentada no parecer ao PL nº 3.267, de 2019. Ademais, não foram trazidos à baila argumentos novos que justificassem mudança em nosso entendimento”, justificou o relator.

Veja os pontos mais polêmicos:

Suspensão da CNH

O PL original, elaborado pelo governo Bolsonaro, previa aumentar de 20 para 40 o número de pontos, no período de 12 meses, para que o condutor tivesse o seu direito de dirigir suspenso. A nova proposta propõe que o condutor tenha a CNH suspensa quando atingir, no período de 12 meses:

– 20 (vinte) pontos, caso na referida pontuação constem duas ou mais infrações gravíssimas.

– 30 (trinta) pontos, caso na referida pontuação conste uma infração gravíssima.

– 40 (quarenta) pontos, caso na referida pontuação não conste nenhuma infração gravíssima.

Já para o condutor que Exerce Atividade Remunerada, a penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta quando o infrator atingir 40 (quarenta) pontos, independente da gravidade das infrações.

Transporte de crianças

O texto original do PL trazia para o CTB a previsão do transporte de crianças por dis-

positivos de retenção adaptados ao peso e a idade da criança. Hoje essa previsão está em Resolução. Porém, a inobservância a essas regras seria punida apenas com advertência por escrito, uma das alterações mais criticadas propostas pelo Governo.

O substitutivo mantém a introdução no CTB da obrigatoriedade do uso dos equipamentos de retenção por crianças. Além disso, propõe que os dispositivos sejam obrigatórios para crianças de até 10 anos de idade ou que atinjam 1 metro e 45 centímetros de altura. O texto mantém a penalidade hoje prevista no CTB para o descumprimento dessa obrigatoriedade, que é a multa correspondente à infração gravíssima.

No mesmo sentido, o substitutivo prevê ainda que a idade mínima para que criança seja transportada em motocicletas, motonetas ou ciclomotores seja ampliada para 10 anos (hoje crianças maiores de sete anos já podem ser transportadas). Nesse caso, a desobediência a essa norma teria como penalidade a suspensão do direito de dirigir.

Isso não foi criado da nossa cabeça, foi baseado em estudos feitos por organizações internacionais. A gente precisa preservar a vida dessas crianças. Entendemos que tem que ter essa obrigatoriedade, tem que ter a multa. Vira e mexe tem acidentes graves e pessoas morrendo porque não estavam no assento, no bebê conforto ou na cadeirinha”, explica o relator.

Validade da CNH

Conforme o texto proposto pelo Governo, o exame de aptidão física e mental seria preliminar e renovável a cada cinco anos para as pessoas com idade superior a 65 anos e a cada 10 anos, para pessoas com idade igual ou inferior a 65 anos. Hoje o tempo de renovação é a cada três anos na primeira situação e cinco anos na segunda.

A proposta do relator amplia para 10 anos o prazo para renovação do exame de condutores de até 40 anos de idade, com exceção dos motoristas profissionais EAR (que devem continuar realizando o exame a cada cinco anos). O prazo de cinco anos também será mantido para os condutores de 40 a 70 anos. Acima de 70 anos, o prazo será de 3 anos.

Exame toxicológico

O PL enviado pelo Presidente pretendia, originalmente, revogar o artigo que estabelece que condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional

de Habilitação.

O novo texto mantém a obrigatoriedade do exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas das categorias C, D e E. Além disso, a proposta prevê a realização de um novo exame para esses condutores com periodicidade de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, sucessivamente, independentemente da validade da CNH. O substitutivo cria também uma infração específica para o condutor que deixar de realizar o exame toxicológico em até trinta dias após o vencimento do prazo estabelecido. A infração será gravíssima, com multa agravada em cinco vezes e suspensão do direito de dirigir por três meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame.

Aula noturna

O relator manteve a revogação proposta pelo texto original de acabar com a obrigatoriedade das aulas noturnas.

Autorização para Conduzir Ciclomotores

Uma novidade no texto é que a proposta prevê que o candidato à obtenção de Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) domiciliado ou residente em Município com menos de cem mil habitantes, integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, não incluso em região metropolitana, será dispensado de participar do curso teórico-técnico e do curso de prática de direção veicular, exigidos para a expedição da referida autorização.

Reprovação em exames na Primeira Habilitação

O relator manteve a revogação proposta pelo texto original para retirar o prazo de quinze dias de espera, após a divulgação do resultado, para o candidato repetir o exame no qual tenha sido reprovado.

Motocicletas no corredor

O novo texto (como nos substitutivos anteriores) proíbe o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores pelo corredor, com exceções de quando o trânsito estiver parado ou lento, ou ainda quando o órgão com circunscrição sobre a via assim autorizar. A infração será de natureza grave.

Avaliação psicológica

Para recuperar a CNH suspensa, além do Curso de Reciclagem, o novo texto prevê uma avaliação psicológica a ser realizada pelo condutor infrator para que ele possa voltar a dirigir.

Transferência do veículo

A nova proposta aumenta de 30 para 60

dias o prazo para transferir a propriedade do veículo, além de passar a infração de grave para leve.

Luz baixa durante o dia

O relator manteve a alteração da obrigatoriedade apenas para rodovias simples, tratando-se de veículos desprovidos de luzes de rodagem diurna. Porém, a infração e a multa continuam existindo (diferente do que previa o PL original).

CNH Social

Nesta versão do Substitutivo, foi criado o Programa CNH Social, por meio do qual os custos com a obtenção do documento de habilitação para pessoas de baixa renda sejam financiados com recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset).

“O programa é de extrema importância para incrementar a renda e melhorar a qualidade de vida de pessoas, bem como diminuir a desigualdade social, reduzir o desemprego e aumentar a empregabilidade. Com a carteira de motorista na mão, o beneficiado terá mais condições de enfrentar o mercado de trabalho, cada vez mais exigente e seletivo” justificou o relator.

Escolinhas de trânsito

Outra novidade no novo texto é a criação de escolinhas de trânsito, por parte dos órgãos executivos de trânsito estaduais e municipais, destinadas a promover a educação no trânsito para crianças e adolescentes.

“Entendemos que esse público, atualmente pedestres e ciclistas, assumirão no futuro o volante de veículos automotores e precisam, desde cedo, serem conscientizados da importância de um bom comportamento no trânsito. Parte dos recursos do Funset podem ser utilizados para tal finalidade, uma vez que já há essa previsão legal”, conclui Juscelino Filho.

Tramitação

Como os deputados pediram vista conjunta do relatório para tentar negociar mudanças no texto, o projeto só poderá ser votado daqui a duas sessões do Plenário da Câmara. O presidente da Comissão, deputado Luiz Carlos Motta (PL-SP), disse que acredita na aprovação de um texto por volta do dia 10 do próximo mês, quando passar a semana do carnaval.

Vale reforçar que nada disso ainda está valendo e que não há prazo definido para entrar em vigor.