

Transporte marítimo da Grande Florianópolis terá embarcação para 960 passageiros

PÁGINA 4

Número de acidentes diminuiu nas rodovias em 2020, no entanto o de mortes se manteve.

PÁGINA 8

Volta às aulas: quais os principais cuidados com o coronavírus no transporte escolar

PÁGINA 12

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
FEVEREIRO DE 2021
ANO 11 - Nº 134

Órgãos de trânsito desrespeitam protocolo para aplicação de multas NIC

PÁGINA 16

SEGUNDA DÉCADA PARA SEGURANÇA NO TRÂNSITO



A Segunda Década para a Segurança no Trânsito (2021 a 2030), cuja meta é a redução de pelo menos 50% de lesões e mortes no trânsito no mundo inteiro, tem entre suas iniciativas aumentar a conscientização sobre os perigos da influência do álcool na condução de veículos. Durante a primeira Década, o Brasil criou diversas iniciativas de alterações legislativas buscando coibir o consumo de álcool a condutores. (Página 9 e Palavra do Presidente - Página 3)

EDITORIAL

Passos lentos

Pelo menos mais três anos sem transporte marítimo na Grande Florianópolis. Este foi o resultado do tão aguardado anúncio do Governo do Estado sobre o tema, depois de finalmente serem analisados os estudos dos técnicos do Poder Executivo e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), entregues em agosto passado.

A boa notícia é que a tarifa projetada, diferentemente dos estudos anteriores, prevê um valor mais barato: R\$ 6,50 e não R\$16 conforme cálculos na gestão passada. O que, obviamente, auxilia na conclusão de que há demanda para o modelo.

Todavia, como de “costume”, tudo acontece a passos lentos. Muito lentos! O projeto ainda vai ser levado à Casa Civil para construir o sistema em conjunto com as prefeituras e organizar as audiências públicas, para só no fim do ano que vem haver o lançamento do edital e o início da operação para 2024 – que levando em conta outros anúncios de datas por esse governo, pode acontecer somente no dia 31 de dezembro de 2024. Isso, se acontecer, visto que a fase de audiências públicas, por exemplo, estará muito prejudicada enquanto durar a pandemia. A não ser que o poder público tenha realmente interesse no assunto e providencie uma maneira remota de participação popular, através das ferramentas tecnológicas disponíveis.

Enfim, enquanto isso tudo não acontece, continuamos passando vergonha mundo a fora, por sermos, provavelmente, a única capital insular do mundo que não possui transporte

aquaviário. Um fato, aliás, que vai muito além da vergonha pela incapacidade dos nossos gestores públicos, pois compromete o sistema urbano como um todo.

Fico imaginando como seria a nossa região metropolitana se tivéssemos um transporte marítimo de qualidade em funcionamento. Certamente, as intermináveis filas para entrar e sair da Ilha seriam dirimidas. A qualidade de vida da população aumentada. O tempo de todos otimizado.

Enquanto hoje, um morador de Biguaçu, que está bem de frente para o Norte da Ilha, leva mais de uma hora para chegar a esta região, com uma embarcação, este trajeto, levaria alguns poucos minutos e teríamos menos um carro circulando pelas vias já colapsadas da região.

Os moradores de São José, Palhoça e mesmo aqueles que moram na parte continental de Florianópolis teriam a opção de deixarem seus veículos em casa e poderiam acessar as diversas partes da Ilha em modernas embarcações, que em poucos minutos chegariam a seus destinos, desafogando as ruas apertadas da capital.

Enfim, tudo nos parece tão óbvio, mas infelizmente nada sai do papel! É lamentável que governo após governo, as coisas continuem não ocorrendo, são apenas empurradas “com a barriga” – como se diz por aí no popular. E quem padece somos todos nós.

Esperamos que este governo nos surpreenda, agilize todas estas etapas e faça a coisa acontecer! Não aguentamos mais tanta morosidade, tanto descaso para com a população.

NOTAS E FLAGRANTES



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



YOUTUBER

No último dia 21 de fevereiro, o youtuber Kleber Moraes, publicou em seu canal vídeos de manobras de carro, que configuram infrações de trânsito, e se flagradas, estão sujeitas a multas, conforme previsto nos artigos 173, 174 e 175 do Código de Trânsito Brasileiro. As curvas com derrapagem dos pneus – manobra popularmente conhecida como drift – e as arrancadas bruscas foram divulgadas nos Stories do Instagram pelo influencer que acumula 1 milhão de seguidores no Instagram e 1,2 milhão de inscritos no YouTube.

O Detran orientou que, em situações como esta, em que não haja viaturas próximas, a denúncia pode ser feita por meio do telefone 190 para que o Detran seja acionado e equipes possam se dirigir ao local informado.

O Monatran

Jornal do **Movimento Nacional de Educação no Trânsito**

Sede Nacional:

Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911

Centro - Florianópolis

Santa Catarina – CEP 88020-000

Fones: (48) 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

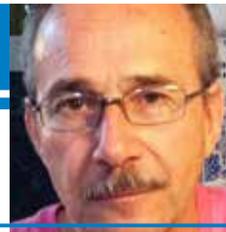
Redatora:

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.



Segunda chance

Em meio a um cenário inimaginável a um ano atrás, 2021 começou meio aos trancos e barrancos. Sobrevivente de uma pandemia (que pelo jeito ainda está longe de terminar), parece que o mundo esqueceu dos seus outros problemas e vive a ignorar questões de suma importância como as centenas de milhares de mortes no trânsito, que mesmo com os chamados “lockdown” e a implementação significativa do trabalho em *Home Office* e das aulas remotas, continuam a crescer assustadoramente.

Diante desse descaso, o início da 2ª Década Mundial de Ações de Trânsito começou totalmente despercebido. Uma realidade alarmante que precisa ser revertida o mais rápido possível.

No Brasil, o momento é ainda mais preocupante. Para alguns especialistas, o problema parece estar no fato de que esta segunda década não tem “paternidade assumida” no país, aliás, como tampouco teve a primeira. A década é uma decisão da ONU, que delega à OMS a sua coordenação pelo mundo afora e, aí, cabe aos governos aderirem e apoiarem o movimento através de ações as mais diversas para baixar o índice de sinistralidade.

Todavia, como bem destacou J. Pedro Corrêa, “o complicado neste quadro em que ‘a década é de todos’ é que estamos cansados de ver que quando alguma coisa é de todos, acaba não sendo de ninguém, isto é, não acontece nada e o Brasil não pode se dar ao luxo de perder a grande oportunidade de tirar o seu trânsito da contramão.”

Por ser a principal entidade do Sistema Nacional de Trânsito, o Denatran tinha obrigação de estar catalisando informações sobre o assunto e disseminando-as pelo país, incentivando órgãos de governos, prefeituras, ONGs e outros entes a se envolverem nas ações da 2ª década. Mas, como de costume, este órgão acéfalo mantém-se em silêncio.

Para piorar, no Brasil, faltam dados oficiais sobre as mortes no trânsito. Os números são desconhecidos e sempre atrasados. As estatísticas de 2019 ainda são preliminares. Porém, como vamos reduzir pela metade algo que nem sabe-

mos ao certo o tamanho que está?

Julgamos essencial que o Ministério da Saúde faça uma boa divulgação das estatísticas de sinistros de trânsito para que a sociedade possa saber o tamanho do desafio. Precisamos saber quais são os números de vítimas de cada estado e de cada município brasileiro. Todos estes números já estão no banco de dados do Datasus, do Ministério da Saúde e disponíveis para qualquer interessado, mas este necessita de conhecimento extra para poder extrair os dados do Sistema Tabnet para publicá-los com segurança.

Apesar de insistência de especialistas do trânsito há mais de 10 anos, até hoje o Ministério não oferece qualquer facilidade para a obtenção destes dados. Para complicar ainda mais, alguns sites publicavam os dados estatísticos fornecidos pelo DPVAT cujo levantamento é feito com base nos pedidos de indenização por parte das vítimas de sinistros, e por isto obviamente são diferentes dos do Ministério da Saúde.

Esta é uma situação que precisa ser corrigida pelo Ministério/Datasus se, efetivamente, estamos buscando um sistema coerente de informação de utilidade pública.

Uma vez informados quais são os dados de cada município ficará mais fácil para seus administradores definirem o que devem fazer para atingir suas metas e como acompanhá-las durante o período da década. Isto permitirá ao mesmo tempo monitorar o trabalho paulatino de cada estado da Federação e, por fim, do próprio país.

Se queremos chegar no fim da década com bons números será indispensável acompanhar ano-a-ano qual o desempenho nacional.

Por fim, temos convicção de que se contarmos com a boa vontade do governo federal para coordenar ações regionais pelo país e gerar dados que permitam a estados, municípios, instituições públicas, privadas e organizações voluntárias que tenham acesso a dados e informações sobre o que deve ser feito para atingir a meta da 2ª Década Mundial de Ações de Trânsito, a mobilização tem tudo para oferecer bons resultados.



“RESPEITO E RESPONSABILIDADE: PRATIQUE NO TRÂNSITO” foi o tema escolhido pelo OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária para a 8ª edição do Movimento Maio Amarelo 2021. “É assim, pensando no outro e fazendo por todos, que esperamos trazer mais consciência e harmonia para o transitar de todos os brasileiros, com respeito e responsabilidade, se colocando no lugar do outro, praticando os preceitos de uma sociedade educada e empática”, defende a entidade e nós do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito assinamos em baixo! Que venha um Maio Amarelo repleto de mudança de comportamento e que a mensagem seja estendida por todo ano de 2021!



RECONHECIMENTO INTERNACIONAL

A pesquisa “Estudo Naturalístico de Segurança Viária: a influência do carpooling no comportamento do condutor”, desenvolvida entre o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária e a UFPR (Universidade Federal do Paraná) identificando que motoristas acompanhados são mais prudentes ao volante, foi publicada na revista científica *Accident Analysis and Prevent*, no início de fevereiro.

Financiado pelo CNPq (Conselho Nacional de Pesquisa e Desenvolvimento Científico e Tecnológico), o estudo investigou a influência do carona na segurança viária, aplicando uma metodologia inédita no Brasil, ao monitorar o comportamento de alguns condutores voluntários em seus trajetos diários.

Estado avalia implantação de bilhete digital no transporte intermunicipal de passageiros

Ricardo Wolffebuttel/ SECOM

Teve início em Santa Catarina os trabalhos para implantação de bilhetagem digital no transporte intermunicipal urbano e rodoviário de passageiros. A Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana (Suderf), que já atua na integração da rede de transporte coletivo da Grande Florianópolis, participa da iniciativa.

O projeto, que está na fase da elaboração do Termo de Referência, envolve o desenvolvimento de uma plataforma online que permitirá ao usuário, por meio de um cadastro



único, circular de ônibus entre os municípios catarinenses sem a necessidade de uso de cartão ou dinheiro em

papel. A proposta é que o passageiro utilize o celular e possa pagar por QR Code ou Pix, por exemplo.

Segundo o superintendente da Região Metropolitana, Thiago Augusto Vieira, a Suderf deve se reunir

com as prefeituras da Grande Florianópolis para apresentar o projeto, que vem sendo discutido junto à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) para implantação em todo o estado. “Queremos integrar a região metropolitana e modernizar o sistema de bilhetagem a partir da gestão e da operação digital do serviço, facilitando a vida do usuário”, afirmou Vieira.

A intenção é que a ferramenta permita, no futuro, a integração com os programas de bilhetagem dos municípios em um único sistema.

Transporte marítimo da Grande Florianópolis terá embarcação para 960 passageiros

O esperado transporte marítimo da Grande Florianópolis deve iniciar em 2024. Esta é a nova projeção do governo do Estado para o modal tão esperado. Mais uma etapa foi vencida no dia 5 de fevereiro quando, em agosto do ano passado, técnicos do Poder Executivo e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), entregaram os estudos para o governador Carlos Moisés da Silva. A tarifa projetada, diferentemente dos estudos anteriores, prevê um valor mais barato para tarifa: R\$ 6,50 e não R\$16 conforme

cálculos na gestão passada. Não haverá subsídio. A conclusão atual é que há demanda para o modelo.

O material utilizou dados do Plamus e novas análises coletadas. O BID conta com 4 consultores e dois técnicos trabalhando neste projeto. Não há custo para o Estado. A instituição financeira será remunerada pela concessão.

Serão cinco rotas e as análises levaram em consideração três pontos: demanda, engenharia e viabilidade econômica.

Dois tipos de embarcações deverão ser utilizadas:



Ferryboat e para passageiros. A rota entre Florianópolis e São José, por exemplo, teria embarcação para 960 lugares.

Agora, a ideia será levada à Casa Civil para construir o sistema em conjunto com as prefeituras

e organizar as audiências públicas. Trata-se de uma questão, também, estratégica. O governo entende que projeto precisa ter autoria conjunta para que o ganho político seja coletivo e sem um único “pai da criança”.

Após a etapa política e

de consultas públicas, volta ao BID para a coleta de documentação. Espera-se o lançamento do edital até o final de 2022 e o início da operação para 2024. A concessão será de 35 anos.

Será que agora, afinal, o projeto sairá da maquete?



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Aqui e Acolá

O impacto da pandemia no trânsito

No momento em que se esperava a redução dos acidentes de trânsito, como consequência natural na diminuição do fluxo de veículos, em função da política do fique em casa - stay home - e eis que se acende um sinal de alerta.

A *Eastern Connecticut State University* publicou, recentemente, um estudo sobre a pandemia e o trânsito, coordenado por Mitchell Doucette, professor assistente de ciências da saúde. O trabalho analisa o impacto das medidas de lockdown no tráfego de veículos motorizados e os padrões de colisão.

A metodologia adotada nessa pesquisa e os números apresentados são significativos e podem servir de referência para estudos em outras regiões e países.

Descobriu-se que a taxa de acidentes envolvendo um único carro aumentou mais de duas vezes, enquanto a taxa de acidentes fatais, também com um único veículo, cresceu cerca de quatro vezes.

Os números foram comparados com dados de anos anteriores a 2020 e se concluiu que este aumento está diretamente relacionado com a pandemia e a estratégia do isolamento social. Os fatores condicionantes seriam o aumento da velocidade, estimulado por vias com menor fluxo de veículos, e a redução da presença da polícia, no período.

Segundo os pesquisadores trabalhos desta natureza são indispensáveis - em momentos de excepcionalidade - para adoção de estratégias na prevenção de futuras

lesões e fatalidades.

Importante salientar que estudos dessa natureza, desenvolvidos por instituições não vinculadas ao serviço público, tem um valor inestimável na avaliação dos procedimentos adotados durante a pandemia.

O estudo da *Eastern Connecticut State University*, aqui referido, mostra de forma clara que a presença da fiscalização de trânsito e a certeza da punição, inibe o descumprimento da Lei. No momento que o policiamento ostensivo se flexibilizou, as pessoas deixaram de observar os limites legais e os acidentes aconteceram com maior frequência.

Ora, isso evidencia um outro lado da moeda: nos países em que a Lei e a Ordem prevalecem, os motoristas respeitam a legislação por uma questão de formação cultural, mas também porque conhecem o peso da mão que protege e pune. Mesmo assim, tornam-se menos rígidos ao perceberem hiatos no policiamento. Nada, entretanto, que não possa ser corrigido com medidas administrativas e de fiscalização.

No Brasil, a situação é bem diferente, por aqui não bastam medidas legislativas e administrativas. A precária consciência social e a impunidade generalizada tornam difícil comprometer as pessoas para ações e compromissos coletivos.

Veja-se por um exemplo bem atual. O descumprimento por muitos, das três regras de ouro que salvam vidas: distanciamento social, uso de máscara e de álcool gel. Todos sabem que neste momento não

existem outras alternativas, mesmo assim durante o carnaval repetiram-se as cenas de aglomeração.

A falta de compromisso social e de desrespeito ao próximo é perceptível a olho nú. No trânsito, esse imenso espelho da vida, é mais do que visível a conduta humana. Pode-se perceber que as próprias Leis são insuficientes para conter a guerra fratricida que se trava. Deixa claro que toda e qualquer mudança de comportamento depende do que se apreende na escola e na família.

Claro que a educação no trânsito pode ajudar, e muito, introduzindo de forma mais intensa noções de cidadania, mas para se ter resultado, essas sementes precisam ser plantadas em terra fértil.

Importante frisar que bons motoristas com prontuários exemplares são, na maioria, cidadãos cumpridores de seus deveres e pais exemplares.

Em tempo como este tudo se revela e se percebe, inclusive que o bom motorista é um cidadão possuidor de um caráter consciente e altruísta que está preocupado tanto com o outro, como consigo mesmo.

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, ex-Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesusc, Two Flags Post - Publisher & Editor-in-Chief.

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 247. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados:

Infração - média;

Penalidade - multa.



CNH vencida em 2021: prazos para renovação foram prorrogados? Veja a resposta!

Todas as Carteiras Nacionais de Habilitação (CNHs) que venceram no ano passado tiveram prorrogado o prazo para renovação da CNH. Em 2021, porém, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) determinou a normalização da situação.

Isso quer dizer que para os condutores que possuem CNH com vencimento em 2021, volta a valer a regra normal. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz que é permitido dirigir por até 30 dias com o documento vencido.

Depois disso, se flagrado nessa situação, o condutor pode ser autuado. A infração é gravíssima, com multa de R\$ 293,47. Além de acréscimo de sete pontos no prontuário, retenção do veículo até apresentação de condutor habilitado e recolhimento da CNH.

É possível uma nova pror-

rogação?

O Ministério da Infraestrutura diz que não existe nenhuma previsão nesse sentido, pois os órgãos de trânsito retomaram suas atividades presenciais. “Excepcionalmente, devido a situação do estado do Amazonas, o Contran publicou a portaria nº 199, de 10 de fevereiro de 2020, que dispõe sobre os prazos para procedimentos”, conclui.

O que fazer se não conseguir renovar a CNH em 30 dias

A consequência para quem tem a CNH vencida há mais de 30 dias é o impedimento de dirigir. Não é preciso reiniciar todo o processo de habilitação se perder esse prazo.

Para Rene Dias, que é especialista em Direito de Trânsito, as CNHs ou PPDs vencidas em 2021 deveriam ser compulsoriamente aceitas como válidas,



enquanto houver o fechamento das unidades do Detran ou a redução dos serviços de renovação dessas licenças.

“O Detran tem a responsabilidade de oferecer o serviço aos cidadãos ininterruptamente (art. 175, inc. IV da Constituição). Com o fechamento das unidades do Detran de maneira que a CNH não possa ser emitida ou que ocorra falhas e até mesmo a demora na prestação de serviços eletrônicos e digitais que prejudicam o cidadão concluir em tempo hábil seu processo de renovação, caracteriza sem dúvidas, o “dano ao seu direito”: o de dirigir (art. 5º, inc. XV da Constituição)”, argumenta.

O especialista defende ain-

da que os condutores atingidos no período têm o direito de continuar dirigindo até que consigam renovar. “A situação é exatamente a mesma daquela que motivou a emissão da Deliberação 185/2020 e da Resolução Contran 782/2020. Ou seja: a urgente necessidade de se evitar a aglomeração de pessoas nas unidades dos Detrans e as ações do poder público no sentido de adotar medidas de proteção para enfrentamento da emergência de saúde pública. O que falta ao Detran ou Cetran é a adoção de uma medida jurídica mais concreta em relação ao fato, pois, com o silêncio do Contran acerca do assunto, cabe a eles expedirem norma para dirimir essa

contingência no Estado de São Paulo”, explica.

Dicas

Rene Dias aconselha ao cidadão, que não está conseguindo renovar a CNH no prazo estabelecido pelo CTB, a se atentar para a produção de provas de que a “falta de renovação da sua licença” não é por culpa dele e sim pela “falta de prestação do serviço do Detran”.

“Até que isso ocorra, caso seja fiscalizado e penalizado, o cidadão deverá interpor administrativamente o Detran e em consequência de uma negativa, o Poder Judiciário. Uma vez que, dirigir é seu direito e ele foi prejudicado pelo Estado a exercê-lo”, conclui.

Governo lança Registro Nacional de Veículos em Estoque

O Ministério da Infraestrutura, por meio do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), lançou neste mês de fevereiro, o Registro Nacional de Veículos em Estoque (Renave), que foi desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro).

“O Renave tem como objetivo simplificar, baratear e desburocratizar o serviço de transferência de propriedade de veículos. Com essa nova agilidade e digitalização que estamos vivendo, quem comprar um veículo na loja, poderá sair com ele transferido para seu nome em qualquer dia da semana, inclusive fins de semana. Isso vai reduzir custos e ajudar os lojis-

tas”, afirmou o diretor-geral do Denatran, Frederico Carneiro.

Além da transferência eletrônica de propriedade, o sistema oferece outras funcionalidades. Por exemplo: controle e livro eletrônico de estoque, de transferências e de movimentações de veículos entre lojistas. “Essa inteligência ajuda o estabelecimento a comunicar a compra e venda do veículo, checando em todos os sistemas e informando sobre eventuais débitos ou restrições”, explicou o presidente do Serpro, Gileno Barreto.

Para o secretário do Governo Digital, Luis Felipe Monteiro, a transformação digital visa a facilitar a vida do cidadão.

Além disso, o sistema torna esse processo de transferência mais seguro.

“Hoje, dos 4 mil serviços oferecidos para o cidadão no gov.br, 65% já são totalmente digitais.”

Como funciona

Após a adesão do Detran

ao Renave, a concessionária ou revendedora deve fazer o cadastro no Sistema Credencia, que autoriza automaticamente as empresas para utilização dos serviços eletrônicos do Denatran. O acesso à plataforma exige certificado digital. Depois do cadastramento, a empresa

terá os sistemas integrados às bases do Detran e da Receita Federal do Brasil.

Quando for efetuada uma venda, por exemplo, basta fazer o registro on-line e a transferência da propriedade é comunicada aos órgãos competentes. Depois disso, é validada a nota fiscal eletrônica (NF-e) na base da Receita Federal.

Os estabelecimentos também devem observar as regras definidas pelo Detran. Por enquanto, fazem parte do Renave os Detrans de Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Espírito Santo, Rio Grande do Sul, São Paulo e Goiás. (Com informações do Ministério da Infraestrutura)





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

POR QUE REDUZIR VELOCIDADE?

Não temos dúvida de que essa é uma medida protetora que reduzirá as gravíssimas lesões que chegam a todo momento em nossos hospitais. Preservar vidas é dever do estado e de toda sociedade.

Quando se estuda causas de acidentes e mortes no trânsito de início esbarra-se no fator principal, a velocidade. Quando aumentamos a velocidade aumentamos a energia do movimento (energia cinética). Essa energia é responsável pelas lesões produzidas.

Quanto maior essa energia maior a possibilidade de lesões mais graves.

Imagina: você no seu automóvel, desenvolvendo uma determinada velocidade e sem saber como explicar você está estendido no asfalto à espera de um socorro. Ou “Está lá um corpo estendido no chão”. Sempre achamos que isto acontece com os outros, não com a gente.

O entendimento e aceitação da multa tem que excluir a ideia de que o objetivo é aumentar a arrecadação, produzir maior lentidão ou engarrafamento. Temos que correr sim, mas atrás da manutenção da vida, da redução das mortes e incapacitados produzidos por esse trânsito louco.

O engarrafamento e lentidão do trânsito é problema que vem de longa data, é crônico, que precisamos resolver. Não surgiu com redução da velocidade, aliás, essa redução possibilita a maior fluidez. A alta velocidade faz com que se acumulem veículos, enquanto mantendo-a baixa e uniforme as conhecidas lentidões e engarrafamentos tendem a redução. O

maior responsável por isso é o excesso de veículos nas ruas.

Temos que deixar de pensar na individualidade e sim no coletivo. Só nos revoltamos, reagimos, pedimos justiça quando alguém da nossa família foi atingido, mas vamos ter que aguardar que toda a sociedade perca esse ente querido para reagirmos?

A desorganização de ideias, muitas maliciosas, ainda não se conscientizou que precisamos de atitudes firmes, objetivas para redução das mortes e sequelados em nossas vias.

O mundo está mudando, a Organização das Nações Unidas (ONU) diante do absurdo de 1,2 milhões de mortes e 50 milhões de lesionados no trânsito no mundo, propôs a redução de 50% na década de 2011 a 2020. Pior é que com uma frota bastante reduzida em relação a outros países, nos encontramos no terceiro lugar no ranck mundial.

Voltamos a afirmar que a velocidade é o primeiro fator desencadeante de mortes no trânsito. Os veículos produzidos no Brasil são frágeis segundo a Latin Ncap, não são capazes de absorver a energia de uma colisão permitindo que essa energia se propague para dentro do veículo causando danos muitas vezes irreversíveis a quem está no seu interior.

Estudos que se iniciaram em Londres, propagando-se para o resto da Europa mostram:

A 32 Km/h podemos causar mortes em 5% de pedestres, 65% serão lesionados e 30% ficarão ilesos.

Aumentando para 48 km/h teremos 45% de óbitos, 50% de lesionados e 5% de ilesos.

Pisando mais no acelerador e com 64 Km/h teremos 85% de óbitos e 15% de lesionados.

Veja que com baixa velocidade o que podemos causar!

Esses estudos de engenharia e medicina de tráfego iniciado em Londres, como dissemos, levaram vários países de primeiro mundo a adotarem a regra, reduziram as velocidades, reduziram as mortes.

Hoje as transgressões no trânsito em nossas cidades são absurdas, o desrespeito às regras de trânsito está se perpetuando. Parece que normal é transgredir. Precisamos conter os absurdos para podermos ter uma mobilidade mais segura, terminando com os sinistros e o sofrimento de todos.

A violência no trânsito é caracterizada pelos xingamentos gestuais e verbais, fechadas, farol alto na cara, agressões físicas e até morte. A fúria está presente. Os veículos blindam o motorista e lhe tiraM a cidadania, o respeito levando-o a distúrbios comportamentais que vão repercutir no organismo gerando insatisfação e autoagressão. O motorista está contido em seu carro de combate e passa a ser um predador na via pública.

* 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.

DPVAT 2021: Caixa lança aplicativo para solicitação de indenização

Caixa Econômica Federal, nova gestora do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), lançou no dia 31 de janeiro o aplicativo que tem como objetivo ampliar e facilitar o acesso ao seguro obrigatório.

Por meio da plataforma, disponível de forma gratuita para Android e iOS, vítimas de sinistros de trânsito ou seus beneficiários poderão dar entrada no pedido de indenização por morte, invalidez permanente ou reembolso de despesas médicas diretamente à CAIXA. Assim, o atendimento às solicitações de indenização do DPVAT

passa a ser 100% digital.

Lembrando que as solicitações à Caixa só estão disponíveis para sinistros ocorridos a partir de 01 de janeiro de



2021. Aqueles ocorridos anteriormente, ainda é preciso solicitar a indenização pela Seguradora Líder.

O aplicativo está disponível gradativamente nas lojas de aplicativos desde o dia 31 de janeiro, com o nome “DPVAT CAIXA”. O app permite o envio de documentos e o acompanhamento da solicitação de indenização.

O acesso ao DPVAT é gratuito. Para todos os tipos de indenização, alguns documentos são obrigatórios. São eles: RG, comprovante de residência e o boletim de ocorrência do sinistro, além de

documentos específicos, como laudos e comprovantes de despesas médicas.

Pagamento do Dpvat em 2021

O seguro é pago anualmente por todos os proprietários de veículos automotores. Para este ano, entretanto, o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) aprovou prêmio zero para o Dpvat, ou seja, ele não será cobrado dos consumidores.

De acordo com a Susep, isto só foi possível porque há um excedente de recursos, pago pelos proprietários de veículos no passado. Esse valor atualmente gira em torno de R\$ 4,3 bilhões.

Falta de equipamentos de proteção fez infrações de trânsito triplicarem em 2020 nas rodovias federais

A matéria do jornal Correio do Povo do dia 7 de fevereiro, destacou o alto número de infrações de trânsito pela falta de equipamentos de proteção – cinto de segurança e capacete –, nas rodovias federais em 2020. Mesmo durante o período da pandemia, as multas triplicaram, segundo dados da PRF (Polícia Rodoviária Federal). O diretor-presidente do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária, José Aurelio Ramalho, foi consultado para comentar sobre os possíveis motivos para esse aumento de infrações.

Segundo dados da PRF, entre janeiro e novembro de 2020 – último mês de dados consolidados –, as infrações aumentaram em 35,4% (saltaram de 229.819 casos para 311.275 no ano passado). Na comparação entre o primeiro e o segundo trimestre de 2020,

período pré-pandemia, houve aumento de 10,3% (as infrações foram de 79.985 para 88.223).

Em relação ao não uso do cinto de segurança, o número de multas se manteve estável (aumento de 0,1%), porém as infrações pela ausência de capacete entre os motociclistas tiveram aumento de 60,9% a partir do segundo trimestre. De janeiro a março foram registradas 13.385 infrações, já de abril a junho, o número foi a 21.547 infrações pela falta do equipamento.

Para José Aurelio Ramalho, diretor-presidente do OBSERVATÓRIO, muitos dos problemas constatados no trânsito têm origem ainda na autoescola. “Infelizmente, quando os motoristas estão no processo [de formação], eles não são orientados da obrigatoriedade e a responsabilidade dele por todos os



ocupantes do veículo”, explica Ramalho. “Certamente, se houvesse essa orientação e fosse demonstrado a ele o risco que é andar uma pessoa solta no banco do passageiro, com certeza esse índice seria menor”, analisa.

Ainda, segundo Ramalho, o fator pandemia também trouxe um aspecto cultural do brasileiro à tona: a irresponsabilidade. “É um vírus que eu não vejo, então, por que eu tenho que manter distanciamento? Não vai acontecer comigo, eu devo usar máscara, mas por que? Então o cinto de segurança, por exemplo,

no banco do passageiro, passa por essa mesma questão de cultura, porque não é uma coisa que eu consigo visualizar o risco, até que aconteça comigo”, pontua.

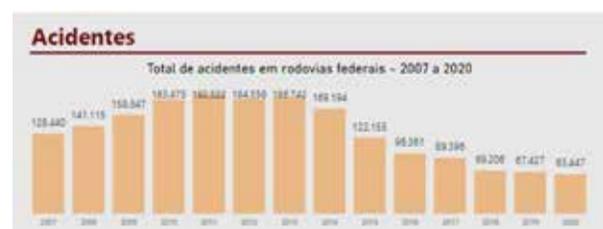
Vale lembrar que não usar cinto de segurança é considerado uma infração grave, com multa de R\$ 195,23, e até cinco pontos na CNH (Carteira Nacional Habilitação). Já o motociclista que não estiver usando capacete está cometendo uma infração considerada gravíssima e recebe sete pontos, pode ter a habilitação apreendida e o direito de dirigir suspenso. A multa é de R\$ 293,47.

Número de acidentes diminuiu nas rodovias em 2020, mas o de mortes se manteve

Em 2020 aconteceram 63.447 acidentes em rodovias brasileiras. O número mostra uma queda de 5,9% em relação a 2019, quando foram registrados 67.427. Já os dados relacionados a mortes, no ano passado, mostram uma certa estabilidade. Foram registradas 5.287 mortes em 2020, e 5.332 no ano anterior. Os dados são do Painel CNT de Consultas Dinâmicas de Acidentes Rodoviários, que foi divulgado ontem (01) pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

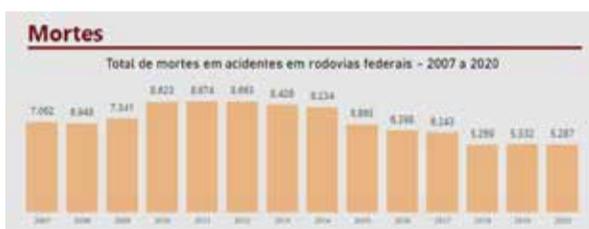
Ainda, conforme, o relatório, ocorreram, em média, 81 acidentes com vítimas a cada 100 km de rodovia em 2020.

As estatísticas mostram, também, que período acumulado de 2007 a 2020, foram 1.852.483 acidentes, sendo 864.353 com vítimas. No quadro comparativo é possível observar uma queda considerável entre 2014 e 2015 que foi se mantendo em decréscimo até 2018. Depois daí, é possível visualizar uma estabilidade nos números. Veja o gráfico.



Fonte: Painel CNT de Acidentes Rodoviários

No quadro de mortes, percebe-se o mesmo movimento. Inclusive, no ano de 2020, que foi marcado pela pandemia do novo coronavírus (teoricamente o número de circulação de veículos diminuiu), o número de mortes nas rodovias foi maior que em 2018.



Fonte: Painel CNT de Acidentes Rodoviários.

Rodovias mais perigosas

Ainda segundo o Painel, a rodovia com o maior número de acidentes, ao longo do ano passado, foi a BR-101, onde foram contabilizadas 8.715 ocorrências. Em relação ao número de mortes, a BR-116 pode ser considerada a rodovia que mais mata. Somente em 2020, foram 690 vidas perdidas nessa via.

O presidente da CNT, Vander Costa, em entrevista à Agência CNT de Notícias, disse que os índices de acidentes, especialmente os com vítimas fatais, revelam a necessidade de investimentos efetivos em infraestrutura rodoviária, na formação dos condutores e na ampliação de campanhas educativas com foco na segurança no trânsito.



“Reduzir o número e a gravidade dos acidentes rodoviários é promover o transporte no país, com benefícios claros à economia e à sociedade. Assim, desenvolver ações voltadas à melhoria das condições viárias, à capacitação dos motoristas e à segurança veicular são a melhor estratégia para a superação desse grave problema”

O presidente ressaltou, ainda, a importância da disponibilização dos dados de acidentes no Brasil. “O trabalho de fiscalização, levantamento e sistematização das informações relacionadas aos acidentes nas rodovias brasileiras realizado pela Polícia Rodoviária Federal é fundamental para nortear as ações de redução de acidentes, além de demonstrar o compromisso do órgão com a transparência de dados tão importantes.”

Perfil dos acidentes

O levantamento traz, também, um perfil completo dos tipos de acidentes, horários e maiores vítimas. Conforme os dados, o tipo mais frequente de acidentes com vítimas foi a colisão e a maioria das mortes, 54,8%, ocorreram aos finais de semana.

No Painel, um outro dado se repete, assim como mostram os levantamentos do Ministério da Saúde e das indenizações do DPVAT: 81,8% dos mortos em acidentes são do sexo masculino.

Região

As estatísticas mostram que as rodovias localizadas no Nordeste são as que mais matam no Brasil. O estado campeão em número de mortes e de acidentes, porém, é Minas Gerais que está localizado no Sudeste.

O levantamento revela que as rodovias do Paraná concentram o maior número de mortes de ciclistas e o Nordeste é a região com maior número de motociclistas.

Já os estados do Maranhão, Tocantins, Bahia, Piauí e Alagoas registram os acidentes mais graves no País.

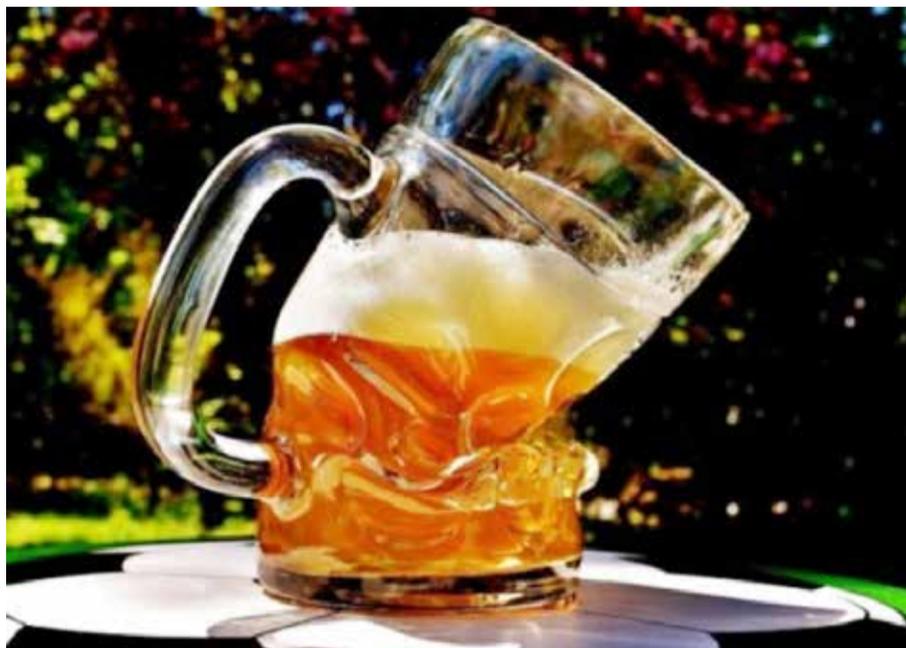
Conscientizar sobre os perigos do álcool ao volante é uma das metas da Segunda Década para Segurança no Trânsito

A Segunda Década para a Segurança no Trânsito (2021 a 2030), cuja meta é a redução de pelo menos 50% de lesões e mortes no trânsito no mundo inteiro, tem entre suas iniciativas aumentar a conscientização sobre os perigos da influência do álcool na condução de veículos.

Durante a primeira Década, o Brasil criou diversas iniciativas de alterações legislativas buscando coibir o consumo de álcool a condutores. A primeira delas foi em 2012. A Lei nº 12.760 estabeleceu pena de detenção, multa e suspensão da habilitação aos motoristas que conduziam o veículo “sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”.

Em 4 de maio de 2016, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) se tornou ainda mais severo com a Lei nº 13.281, que gerou grandes mudanças em relação ao valor das multas bem como quanto ao tempo que o condutor poderia ter a carteira de habilitação suspensa.

No ano seguinte entrou a Lei nº



13.546/2017. Nesse ano foi incorporada ao CTB a previsão de pena de reclusão de cinco a oito anos para o condutor que praticar crime culposo na direção de um veículo automotor sob a influência de álcool ou de substância psicoativa.

Já a Lei nº 11.705, conhecida como Lei Seca, completou 12 anos em 2020 como uma das legislações mais rigorosas no mundo, e desde

o ano que entrou em vigor, 2008, passando por alterações em 2012 e 2016, poupou mais de 40 mil vidas conforme indica um estudo da Escola Nacional de Seguros.

Motoristas embriagados não poderão ter penas substituídas

A partir de abril de 2021 as novas alterações no CTB agravarão ainda mais as penalidades daqueles

que insistirem em associar álcool e direção. Com a entrada em vigor da Lei 14.071/2020, motoristas embriagados que se envolvem em acidentes que ocasionem homicídio culposo ou lesão corporal culposa, não poderão mais ter a pena de prisão substituída por outras penas mais leves.

O diretor e especialista em trânsito da Perkons, Luiz Gustavo Campos, traz uma informação importante. Ele lembra que uma das principais orientações para um bom condutor é dirigir em plenas condições físicas e psíquicas.

“Todos sabem que álcool, drogas e direção não combinam, pois alteram os reflexos e debilitam a concentração. Alguns medicamentos lícitos utilizados para tratamento de doenças também não são indicados ao conduzir”, alerta Campos.

“Com as novas alterações no Código a pena para os condutores que dirigirem sobre efeito de álcool ficarão ainda mais graves. Ao final, porém, o propósito é único: salvar vidas no trânsito”, conclui.

PRF registra redução da violência no trânsito na Operação Carnaval 2021

Número de mortes nas rodovias federais diminuiu 15% em relação ao ano passado, já o de acidentes e feridos caiu 36%.

A Operação Carnaval 2021, realizada pela Polícia Rodoviária Federal, aconteceu nas rodovias federais do Brasil de 12 a 17 de fevereiro.

Conforme os dados, em relação à operação de 2020, houve queda no número de acidentes, feridos e mortos. Segundo a PRF, esse resultado aponta para a garantia da mobilidade e da segurança dos usuários e redução da violência no trânsito.

Os números mostram que as mortes nas rodovias caíram 15%, sendo 91 casos na Operação Carnaval 2020 e 77 na edição de 2021. A

quantidade de acidentes também diminuiu, enquanto no ano passado foram registrados 1.233 ocorrências, neste ano foram 789 – queda de 36%. O número de feridos passou de 1.597 para 1.020, também 36% menor.

De acordo com a PRF, a queda reflete os esforços das ações do órgão de educação para o trânsito e de combate às infrações que mais causam acidentes graves ou potencializam a gravidade de lesões, como ultrapassagens indevidas, condução sob efeito de bebida alcoólica e o não uso dos equipamentos



de segurança.

Lembrando que no ano de 2021 não tivemos Carnaval oficialmente no Brasil, em muitos municípios e estados não houve nem feriado.

Fiscalizações

Sobre a quantidade de

infrações de trânsito registradas também houve diminuição. Foram flagrados 600 casos de embriaguez ao volante, contra 3.285 em 2020 – redução de 82%. O não uso do cinto de segurança gerou 5.872 autuações, 24% menos que no ano anterior (7.681).

As ultrapassagens indevidas (7.121) diminuíram 37% e o uso de celular ao volante (455) caiu 5%. Foram fiscalizados 171.050 veículos.

A Operação Carnaval faz parte da operação integrada Rodovida, iniciada em dezembro do ano passado.



JUDICIÁRIO

Detran deve voltar a emitir documento físico do veículo, decide a Justiça



Uma ação judicial de Santa Catarina levou o Tribunal Federal da 4ª Região (TRF4), em Porto Alegre, a determinar que os Detrans de todo o país voltem a emitir o documento físico do carro. Desde 2020, eles seguem uma determinação do Conselho Nacional do Trânsito (Contran) que previam a emissão do Certificado de Registro de Veículo (CRV) e do Certificado de Licenciamento Anual (CLA) exclusivamente

por meio digital.

A liminar foi concedida pela desembargadora Marga Tessler em recurso da Associação dos Despachantes de Trânsito de Santa Catarina (Adotesc), Conselho Regional dos Despachantes Documentalistas de Santa Catarina, Instituto dos Despachantes Documentalistas de Santa Catarina e o Conselho Federal dos Despachantes Documentalistas do Brasil.

As entidades apontaram que a resolução publicada pelo Contran violou a Lei nº 14.071/2020, que assegura a emissão dos documentos por meio físico ou digital conforme a preferência do proprietário do veículo. A legislação entra em vigor em 12 de abril deste ano oficialmente.

Para a desembargadora, embora não esteja em discussão a competência do Contran para editar normas estabelecendo requisitos para

a expedição do CRV e do CLA, o Conselho não estaria sendo razoável ao atuar em direção contrária a uma nova legislação prestes a entrar em vigência. Segundo ela, a lei pretende garantir direitos de milhões de brasileiros excluídos do universo digital.

O processo tramita na 2ª Vara Federal de Florianópolis. O juiz Leonardo La Bradbury havia negado a liminar em primeira instância. *(Com informações Agência RBS)*

Governador de RO questiona inclusão de agentes de trânsito na estrutura de segurança pública



O chefe do Executivo estadual sustenta a inconstitucionalidade de emenda constitucional que insere os agentes ao lado das Polícias Civil e Militar e do Corpo de Bombeiros Militar.

O governador de Rondônia, Coronel Marcos Rocha, ajuizou, no Supremo Tribunal Federal (STF), a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6664, contra dispositivos da Constituição do estado que incluem os agentes de trânsito na lista de categorias da segurança pública. Os trechos foram incluídos pela Emenda Constitucional (EC) 141/2020, de iniciativa parlamentar. A ação foi distribuída ao ministro Nunes Marques.

De acordo com o governador, o STF tem

jurisprudência pacífica no sentido de que as normas de organização do Poder Executivo devem ser iniciadas pelo governador. Além disso, alega violação ao artigo 144 da Constituição Federal, que, ao prever as carreiras da estrutura da segurança pública, não inclui agentes de trânsito. Ele sustenta que a emenda, ao inserir os agentes de trânsito ao lado das Polícias Civil e Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, é inconstitucional.

Rocha argumenta, ainda, que a EC 141/2020 incluiu na Constituição estadual que os cargos de direção do Detran serão privativos de servidores estáveis, enquanto a Constituição Federal (artigo 37, inciso II) estabelece que as atribuições de direção, chefia e assessoramento dos cargos em comissão são de livre nomeação e exoneração.

LEGISLATIVO



Avaliação psicológica poderá ser obrigatória em renovações de CNH

Tornar a avaliação psicológica obrigatória no processo de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Esse é o tema do PL 6096/16 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria da deputada Christiane de Souza Yared (PR/PR), o PL altera Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que atualmente prevê a avaliação psicológica apenas para os condutores que estão tirando a primeira habilitação e na renovação da CNH dos motoristas que exercem atividade remunerada.

Para Yared, com a avaliação psicológica na renovação da CNH, o psicólogo especialista em trânsito poderia identificar comportamentos que coloquem em risco a segurança no trânsito, devendo-se à influência dos fatores humanos.

“Imagina alguém com 10, 20, 30 anos de CNH, será que essa pessoa não passou por algum trauma durante esse período? Ela segue, mesmo após tanto tempo, em plena capacidade de dirigir um veículo? Quando falamos de trânsito falamos de vidas e qualquer prevenção é bem vinda nesses casos”, argumenta.

Ainda conforme a deputada se a avaliação psicológica importa no processo de aquisição da CNH, também se faz importante durante o processo de manutenção de sua licença para dirigir um veículo automotor. “Sendo aprovado este projeto de lei, o país estará fazendo a sua parte para minimizar o elevado número de mortes nas vias brasileiras”, conclui.

Tramitação

O projeto tramita apensado ao PL 149/1999 e está pronto para à apreciação do Plenário.



Projeto pretende tornar possível defesa oral em recurso contra multa de trânsito

O Projeto de Lei 252/21 pretende permitir que o motorista infrator possa fazer defesa oral de recurso contra multa de trânsito, inclusive com apresentação de testemunhas e provas. O texto tramita na Câmara dos Deputados.

Pela proposta, a defesa oral será feita após a notificação do Departamento de Trânsito (Detran) e a apresentação de defesa prévia por escrito. A defesa prévia de multa de trânsito é a primeira oportunidade que o condutor tem de se defender.

Autor do projeto, o deputado Roberto de Lucena (Pode-SP) afirma que o objetivo é tornar o processo de julgamento dos recursos de trânsito “mais transparente e eficaz”, e assegurar o direito ao amplo contraditório, previsto na Constituição.

Segundo Lucena, nem sempre o condutor consegue se expressar direito na defesa prévia, o que prejudica o julgamento do seu recurso no departamento de trânsito.

“A ampla defesa só estará plenamente assegurada quando uma verdade tiver iguais possibilidades de convencimento, alegada por quem quer que seja”, disse. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)

PL pretende isentar motoristas de aplicativos de pagar IPI na compra de veículos

Alterar a Lei nº 12.587, de 2012, para estabelecer diretrizes para a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, e a Lei nº 8.989, de 1995, para instituir isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI –, na aquisição de automóveis por motoristas que prestem esse serviço. Esse é o tema do PL 4760/20 que está tramitando na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Claudio Cajado (PP/BA) (foto) tem como objetivo garantir condições mínimas para a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, assim denominado pela Lei de Mobilidade Urbana, os já tão populares e consagrados “serviços por aplicativo”.

Requisitos

Conforme a proposta, a isenção do IPI seria para motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade, atividade de condutor autônomo de passageiros e que destinem o automóvel à utilização na categoria de aluguel.

Além disso, o PL determina outros requisitos para, segundo o deputado, garantir direitos dos usuários e dos motoristas cadastrados nas grandes empresas ou plataformas de aplicativos. Entre eles estão: previsão de pagamento ao motorista de taxa de cancelamento de corrida, quando este chegar ao local de embarque solicitado e o passageiro não comparecer ao local em até cinco minutos e, também, exigência de documento com foto e comprovante de residência para cadastramento dos passageiros pelas empresas.

Outra exigência é a instalação, no veículo, de dispositivo de rastreamento e monitoramento



via satélite, com tecnologia sistema de posicionamento global – GPS. Além dele, também um dispositivo eletrônico de segurança, mais conhecido como botão do pânico.

Segundo Cajado, respeitando a competência do Poder local para a regulamentação do serviços, a proposta inclui diretrizes federais que permitirão balizar a regulação local.

“No que tange à isenção de IPI sobre a compra do veículo de condução dos passageiros, para evitar a perpetuação dessa injusta marginalização dos motoristas cadastrados em aplicativo, é necessário passar a tratá-los igualmente aos taxistas”, justifica.

Tramitação

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Desenvolvimento Urbano; de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Informação do município e estado podem voltar para as placas de veículos

O Projeto de Lei 279/21 altera o Código de Trânsito Brasileiro para inserir novamente, nas placas dianteira e traseira dos veículos, a identificação dos estados e cidades originárias do veículo. O texto está sendo analisado pela Câmara dos Deputados.

Atualmente, a Placa de Identificação Veicular (PIV), baseada no modelo Mercosul, registra apenas o país de origem do veículo. A decisão aconteceu para evitar que todas as vezes em que o motorista mudasse de cidade, além de fazer um novo registro do veículo no Departamento Estadual de Trânsito (Detran), precisasse trocar a



placa. Mesmo assim, muitos condutores reclamam da falta de informação da cidade ou estado de origem do veículo.

Justificativa

Autor do projeto, o deputado José Airton Félix Cirilo (PT/CE) pretende modificar essa regra para identificar de onde o veículo “pertence”, ou seja, a sua cidade e Estado. “É preciso

que seja considerado que em um novo sistema de Placas de Identificação Veicular haja a identificação da cidade e Estado de origem do veículo”, diz.

O deputado pede urgência na análise do PL. “Considerado a relevância da matéria apelamos para a imediata deliberação por parte da Casa Legislativa”, finaliza.



Como dirigir com cuidado

Condições meteorológicas podem comprometer, e muito, a segurança no trânsito. A chuva, por exemplo, altera as condições da via, diminui a capacidade visual do condutor e modifica padrões de condução e comportamento dos veículos, como a aderência e a estabilidade. “A chuva além de reduzir a visibilidade, diminui a aderência dos pneus ao solo (principalmente em curvas), aumenta consideravelmente o espaço percorrido em frenagens e dificulta manobras de emergência”, explica Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

De acordo com o especialista, o início da chuva pode ser ainda mais perigoso.

“A pista pode ficar mais escorregadia, devido à mistura de água com pó e outros resíduos”, afirma Mariano.

Se for inevitável dirigir sob esta condição adversa, algumas dicas devem ser seguidas: redobrar a atenção, reduzir a velocidade e aumentar a distância dos demais veículos. Além disso, é imprescindível manter as palhetas do limpador de para-brisas em bom estado e os vidros limpos, desengordurados e desembaçados.

Dias de chuva afetam potencialmente os motociclistas, por estarem mais expostos. “Se a chuva estiver muito forte, tanto motociclistas como condutores dos demais veículos devem considerar a hipótese de parar em local seguro e voltar a trafegar

apenas quando as condições melhorarem”, recomenda o especialista.

Aquaplanagem

Durante ou após as chuvas, a água acumulada sobre a pista pode provocar situações especiais de perigo, como a aquaplanagem, que é o fenômeno no qual os pneus não conseguem remover a lâmina de água e, literalmente, perdem o contato com a pista.

Diante dessa situação, os condutores devem segurar firmemente o volante ou guidão, sem virá-lo. Rodas dianteiras viradas para um dos lados podem levar ao capotamento quando a aderência voltar a existir entre os pneus e a pista.

Outra dica fundamental é desacelerar o veículo e diminuir a velocidade, mas não frear bruscamente. Se as rodas estiverem travadas no momento que voltar o contato com a pista, o veículo se desgovernará.

Condições adversas

Condições adversas são fatores ou combinações de fatores que contribuem para aumentar as situações de risco no trânsito, podendo comprometer a segurança. O condutor deve ser capaz de identificar os riscos e agir corretamente diante dessas situações, adotando os procedimentos adequados para cada uma delas.

Os tipos de condições adversas são as seguintes: iluminação, veículo, tempo, vias, trânsito, cargas, passageiro e condutor.

Volta às aulas: quais os principais cuidados com o coronavírus no transporte escolar

Muitos estudantes retornaram neste mês às aulas presenciais, que estavam suspensas desde o início da pandemia causada pelo coronavírus (Covid-19), na maioria do País. E quem também deve estar se preparando para esse retorno são os profissionais que atuam na área do transporte escolar.

Muitos estados e municípios criaram regras próprias para esse momento, estabelecendo limites e protocolos sanitários para alunos e motoristas.

De qualquer forma, algumas orientações deverão ser seguidas por todos, para diminuir o risco de transmissão da doença.

Uso de máscara e álcool em gel

O uso de máscara deve ser obrigatório, adequado para faixa etária, para ingresso e permanência nos veículos, desde o embarque e durante todo o período de deslocamento. A dica é não retirar a máscara para facilitar a comunicação, pois é justamente ao falar que se emitem mais partículas, ampliando as possibilidades de transmissão. Também é recomendável não gritar e nem cantar dentro do veículo.

O álcool em gel também deve ser disponibilizado no transporte escolar principalmente na entrada e saída do veículo.

Alimentação

Não é aconselhável a alimentação dentro do veículo de transporte escolar, desde o embarque, deslocamento ou permanência dentro do veículo. Evitar ao máximo a manipulação de alimentos no interior do veículo e a ingestão de bebidas, se houver que seja com a maior brevidade possível.

Manipulação de objetos pessoais

As escolas já estão orientando os alunos

que levem apenas objetos indispensáveis para a aula. No transporte escolar é recomendável que o passageiro não compartilhe nenhum dos seus objetos como mochila, bolsa, casaco e celular com os demais.

Mesmo grupo

Outra regra que as escolas estão adotando e que deve ser levada ao transporte escolar é a preferência por manter o mesmo grupo de pessoas que utilizam o serviço. Evitar a exclusão e a inclusão de passageiros de forma frequente.

Assentos

Uma dica importante, também, é evitar trocas de assentos durante a viagem. Além disso, manter em assentos contíguos irmão ou pessoas que morem no mesmo domicílio.

Higienização do veículo

É imprescindível que a superfície interna do veículo seja limpa com produto saneante, álcool 70% ou produto saneante regulamentado, tais como, solução de água sanitária ou quaternário de amônio. A limpeza deve ser realizada no início e ao final do percurso.

Os motoristas devem higienizar frequentemente as mãos e o seu posto de trabalho, inclusive o volante e superfícies mais frequentemente tocadas.

Ventilação

Outra informação importante é manter, durante todo o trajeto a ventilação de ar natural, com as janelas abertas, resguardando-se os limites de segurança. O ar-condicionado deve estar higienizado e ser utilizado em último caso. Se for imprescindível a uso do equipamento, deve-se assegurar que o sistema não esteja no modo de recirculação de ar.



Detran/PR alerta sobre venda de CNH falsa

No início desse mês, funcionários do Departamento Estadual de Trânsito do Paraná (Detran/PR) desconfiaram da autenticidade de uma Carteira Nacional de Habilitação (CNH) apresentada para renovação por um usuário no atendimento em Curitiba. Após constatada a irregularidade, policiais da Assessoria Militar do Detran o encaminharam para a Central de Flagrantes da Polícia Civil.

“A capacitação dos nossos colaboradores e o investimento em novas tecnologias tem nos auxiliado em situações como esta. Infelizmente a prática de vendas de CNH falsa ainda é muito ativa no país”, disse o diretor-geral da autarquia, Wagner Mesquita.

“Parece óbvio, mas é sempre bom lembrar que a única maneira de se obter uma CNH é realizar os procedimentos legais em uma autoescola e fazer as



provas no Detran”.

Golpe

O golpe é aplicado por quadrilhas que oferecem a CNH por um valor maior, entre R\$ 3 mil e R\$ 7 mil, porém sem a necessidade de cumprir os requisitos de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), facilitando a emissão

do documento sem passar pelo processo obrigatório.

A prática para “burlar” o processo ainda é bastante ativa no Estado. Segundo dados da Assessoria Militar do Detran, em 2019 houve cinco casos de cidadãos que compareceram ao órgão com a CNH falsa.

Os golpistas estão cada vez

mais audaciosos, publicando a venda do documento em redes sociais e aplicativos. Os documentos são muito próximos dos originais, chegando a possuir até mesmo um QRCode. Porém, os documentos falsos não são impressos em papel moeda e não possuem as diversas camadas de segurança, como os originais.

Processo de primeira habilitação

Portanto, o Detran/PR orienta que o processo de 1º habilitação deve seguir as etapas obrigatórias para a obtenção do documento, como as aulas e provas teórica, prática, e exames médicos e psicológicos, que são essenciais para a formação de um condutor. Todos seguidos do auxílio e preparação de um Centro de Formação de Condutores (CFC) credenciado junto ao departamento.

Moovit passa a informar usuários em Curitiba sobre quais ônibus são acessíveis

Desde o dia 11 de fevereiro, quem usa o Moovit para planejar viagens em Curitiba sabe com antecedência quais ônibus são acessíveis. O aplicativo passou a mostrar uma notificação, junto ao tempo real para a chegada do veículo, com o ícone de acessibilidade. O Moovit, uma empresa Intel, é o líder de soluções de Mobilidade como um Serviço (MaaS) e desenvolvedor do app de mobilidade mais usado no mundo.

“Já era possível planejar rotas acessíveis no app para quem usa cadeira de rodas. Agora, a nova funcionalidade permite que pessoas com mobilidade reduzida tenham informações completas ao longo do trajeto. O Moovit acredita que

mobilidade urbana é um direito de todos, e damos a nossa contribuição para que todas as pessoas possam usar transporte público com confiança”, afirma Pedro Palhares, gerente geral do Moovit no Brasil.

Aplicativo e acessibilidade

O aplicativo do Moovit permite sua customização para que pessoas com baixa visão possam usá-lo, e é compatível com tecnologias de TalkBack/VoiceOver. Os menus e botões podem ser otimizados e reconfigurados para quem tenha comprometimento motor. E o ícone usado na nova funcionalidade foi redesenhado para ser mais dinâmico e independente.

Curitiba é a primeira

cidade brasileira e uma das três localidades no mundo que passam a oferecer a funcionalidade no Moovit, ao lado de Hong Kong e de Guayaquil, no Equador.

De acordo com o Relatório Global Moovit sobre Transporte Público, lançado em janeiro, 34% das viagens na capital paranaense envolvem pelo menos três

baldeações, por conta da conectividade do sistema.

Saber com antecedência quais ônibus são acessíveis beneficiará muitos passageiros.





CARTAS

DPVAT

Achei muito bom a Caixa ter assumido a gestão dos recursos e pagamentos do Seguro DPVAT. Melhor ainda é a velocidade com que eles já providenciaram as ferramentas para facilitar a vida dos segurados e evitar fraudes e atravessadores.

Celso Ramos – Brasília/DF

CARRO VOADOR

É revoltante a irresponsabilidade de certos motoristas. Imagina você ser surpreendido, no conforto do seu lar, por um carro “voador”, dirigido por uma pessoa com sinais visíveis de embriaguez. É revoltante! Que a justiça seja feita!

Mônica Docki – Blumenau/SC

DOCUMENTOS DIGITAIS

Acho muito prática essa possibilidade de ter vários documentos na palma da minha mão, através do celular. Porém, confesso que temo pela segurança dos meus dados. Não só a questão do roubo do meu aparelho, mas também pela atuação de hackers. Espero que os sistemas estejam de fato preparados para enfrentar estas situações.

Cláudio Primo – Campo Grande/MS

EM BAIXO D'ÁGUA

Espero que todo o caos provocado pelas chuvas no mês de janeiro em Florianópolis e em tantas outras cidades catarinenses sirva para frear o crescimento desordenado da nossa região. A construção civil precisa diminuir o ritmo. Já estamos colapsando! Ou melhor, já estamos colapsados!

Sérgio Muller – Florianópolis/SC

TRANSPORTE MARÍTIMO

Só acredito vendo! Não vejo a hora desse tão sonhado transporte marítimo estar em funcionamento na Grande Florianópolis. Aliás, é um absurdo que ele ainda não exista. Nossas autoridades ficam só fazendo jogo de empurra com suas responsabilidades e quem paga o preço, como sempre, é a população.

Mariellen Duarte – São José/SC

TEMPO DE ESPERANÇA

Muito bom ler sobre esperança nesses nossos dias tão sofridos. Agradeço ao Dr. José Roberto Dias pelas palavras positivas e que venha a nós esse novo mundo! Que as conquistas científicas deste século possa nos devolver a tão sonhada mobilidade urbana.

Marcos de Paula – São Paulo/SP

COMPULSÃO

Muito interessante o artigo do Dr. Dirceu Rodrigues! Com certeza, a compulsão para velocidade pode ser sintoma de ansiedade e carência afetiva. Precisamos analisar com detalhes os números do trânsito e tratar também a nossa população doente.

Jane Freitas – Rio de Janeiro/RJ

23 ANOS

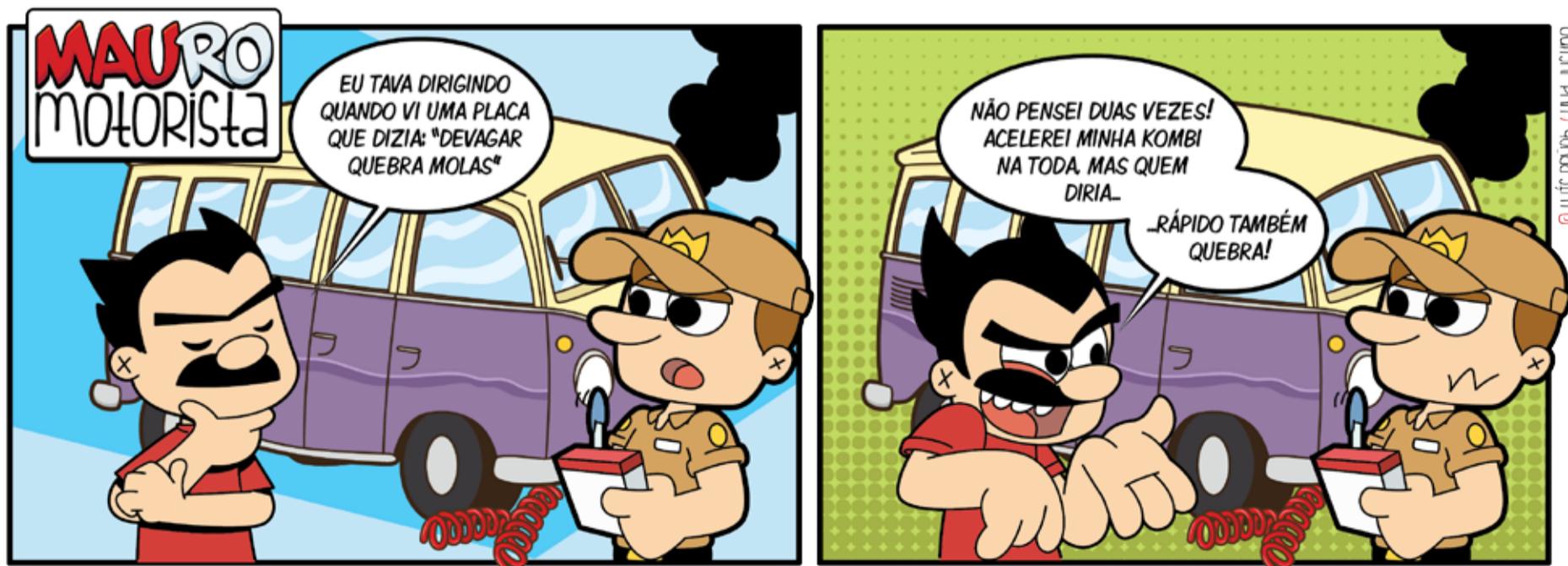
Fico feliz em saber que o Código de Trânsito Brasileiro completou 23 anos em 2021. É uma pena que a maioria de suas ferramentas não sejam aplicadas a contento e tantas vidas ainda sejam perdidas no trânsito. Se nossos governantes levassem as leis mais a sério, nossa realidade seria bem diferente!

Cléber Clajus – Joinville/SC

MAU EXEMPLO

Achei pequeno o valor da indenização a ser paga pelo desembargador José Alonso Beltrame Júnior por ter ofendido o guarda de trânsito e ter se negado a utilizar máscara enquanto caminhava na praia. Um homem como ele deveria dar o exemplo e ser condenado à altura.

Paulo Silva – Belo Horizonte/MG



O que muda no mercado após queda do imposto de importação de bicicletas

A onda de otimismo em relação a uma maior adesão às bicicletas nas cidades ganhou um importante capítulo no dia 18 de fevereiro com a redução da alíquota do imposto de importação das bikes montadas.

Para mostrar como isso vai impactar o mercado, a coluna Pedala ouviu a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike), que chegou a defender a redução da alíquota por meio de um ofício enviado ao Ministério da Economia.

De acordo com Daniel Guth, diretor executivo da Aliança Bike, a medida será importante para a redução de preço para o consumidor e também na maior diversidade de modelos nas lojas.

Guth ressalta ainda que a medida “colocará o Brasil mais próximo das práticas comerciais mais justas, com alíquota mais condizente em compara-

ção com outras nações”. A alíquota brasileira, vale lembrar, era a mais alta do mundo.

Outro ponto importante ressaltado por Guth é a esperada redução do chamado crime por descaminho de bicicletas, vindas especialmente do Paraguai. Tal prática bateu recordes de importação de bicicletas que abastecem um mercado paralelo brasileiro. Agora, a União passará a arrecadar mais.

Foi justamente esse um dos argumentos levantados pela Aliança. Com a redução da alíquota, a demanda aumentará e, dessa forma, a arrecadação deve ser maior que a atual.

A medida diz respeito às bicicletas montadas, mas existe a expectativa para a redução dos impostos de componentes. A TEC (Tarifa Externa Comum) de câmbios e cassetes, por exemplo, cairá de 16 para 2% a partir de abril. Além disso, a Aliança Bike apresentou



outros dez pleitos de componentes que não têm fabricação nacional.

O que diz a medida e como estava o mercado

A medida anunciada pelo presidente Jair Bolsonaro (sem partido), publicada na edição do dia 18 de fevereiro do Diário Oficial da União (DOU), prevê uma redução em fases. Dessa forma, os 35% atuais passarão a 20% até dezembro próximo, com alíquota de 30% a partir de

março e 25% em julho.

Vale ressaltar que a medida é, na realidade, uma adequação, já que a alíquota era de 20% até 2011. À época, ainda no governo de Dilma Rousseff (PT), o aumento aconteceu sob a justificativa de proteção ao mercado interno.

Mas, segundo a Aliança Bike, a importação de bicicletas montadas nunca representou uma ameaça ao mercado nacional. À época, de acordo com dados da associação, elas

representavam 8% do total de bicicletas produzidas no país. E mesmo diante do aumento da alíquota, a importação de componentes aumentou.

Outro argumento utilizado pela Aliança é que mesmo com tais incentivos, as empresas do Polo Industrial de Manaus não exportaram e também se mantiveram como grande importadoras de componentes. A balança comercial do segmento teve 98% importações e 2% de exportações no primeiro semestre de 2020.

Hoje, no Brasil, cinco impostos incidem sobre o preço de uma bicicleta montada: o imposto de importação, chamado de II, com alíquota de 35%, o Imposto de Produtos Industrializados (IPI), com média de 10%, o PIS/Cofins, também na casa dos 10%, além do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), com 18%.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



Tecnologia: uma arma subutilizada durante a pandemia

Como usuários do transporte público, conversávamos noite dessas, minha esposa e eu, sobre a dificuldade em se estabelecer e, sobretudo, fiscalizar os limites de passageiros impostos durante a pandemia do Covid-19. A complexa equação demanda de passageiros X oferta de ônibus, que antes da pandemia já não era lá muito bem resolvida. Com a necessidade de um maior distanciamento como forma de (tentar) estabilizar e diminuir o contágio, trouxe à área do transporte de passageiros desafios nunca antes imaginados.

No entanto, tais esforços parecem não terem sido em vão.

Segundo dados da ATP (Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre), nos primeiros 6 meses de pandemia somente 52 funcionários do transporte coletivo da cidade contraíram Covid-19. Número que representa 0,8% do total de colaboradores.

“O percentual é inferior ao de toda a população de Porto Alegre, que atualmente é 1,33%”, afirmou o engenheiro de transporte da ATP Antônio Augusto Lovatto, em nota no mês de agosto.

Mas com o implemento de certas tecnologias, alguns esforços se tornariam desnecessários.

Voltando à conversa com minha esposa. Lembro de ter recebido com incrédulo espanto o seu relato

de que o ônibus no qual ela estava fora parado por agentes de trânsito. O objetivo era efetuar uma contagem de passageiros e assegurar que estes encontravam-se dentro dos limites estipulados pelo decreto municipal vigente na época.

Espantado sim. Não pela ação em si, mas pela forma como fora realizada. “Em pleno ano de 2020, contagem manual de passageiros, sério?!“.

Instigada pela minha reação, ela perguntou que outras formas seriam possíveis para realizar tal tarefa. Lembrei a ela que recentemente fora instalado um sistema de GPS que permite ao usuário saber com uma precisão quase total a quantos minutos cada ônibus encontra-se do ponto no qual ele se encontra. Através do aplicativo baixado para acessar essa funcionalidade, o próprio usuário poderia contribuir com dados como lotação, tempo e qualidade da viagem, controle de origem e destino por linha. Assim como diversas outras informações.

Habilmente, como a incorporar o advogado do diabo, ela argumentou que muita gente não tem internet no celular para a utilização desse tipo de serviço. Rebatí afirmando que os próprios ônibus poderiam disponibilizar wi-fi aos passageiros. O golpe final veio quando, irrefutavelmente, ela afirmou que muitas pessoas poderiam simplesmente não querer baixar o aplicativo ou utilizarem tal serviço.

Consciente de ter perdido aquela batalha (mas não a guerra!), abandonei aquela hipótese.

“Esqueçamos o aplicativo, a internet e o GPS então! E quanto às câmeras?” – perguntei. Ela sem entender muito perguntou o que tinham as câmeras? “Ora, existem softwares que, integrados a câmeras de monitoramento, realizam a contagem de pessoas automaticamente“. Coincidentemente, alguns dias depois o amigo Luiz Renato Mattos, CEO e Co-Fundador da OnBoard Mobility, postou um interessante artigo falando exatamente sobre isso.

Imagine a maravilha de chegar numa parada de ônibus e, além de saber exatamente em quanto tempo seu ônibus chegará, como já ocorre hoje, poder escolher, dentre as linhas que atendem àquele ponto, o veículo com menor lotação? Para além da questão da saúde pública, que aparentemente irá nos preocupar por mais algum tempo ainda, as implicações desse tipo de tecnologia na qualidade do serviço seriam imensuráveis. A partir disso, a oferta de um serviço de transporte público de fato com qualidade, mais sustentável, racionalizado e, quem sabe, até sob demanda deixará de ser um salto imenso e passará a ser apenas mais um pequeno passo.

* 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
Segunda chance**
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS

**Aqui e Acolá
O impacto da pandemia
no trânsito**
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR

**Por que reduzir
velocidade?**
PÁGINA 7

RODRIGO VARGAS DE SOUZA

**Tecnologia: uma arma
subutilizada durante
a pandemia**
PÁGINA 15

Órgãos de trânsito desrespeitam protocolo para aplicação de multas NIC

Dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), informam que só no ano de 2020 foram registradas, no Brasil, cerca de 1,3 milhão de multas NIC – Não Indicação do Condutor, aplicadas quando o condutor não é identificado e o veículo pertence à uma empresa.

No entanto, em alguns estados e municípios brasileiros, as empresas com frota de veículos não têm acesso aos recursos administrativos garantidos pela legislação.

O advogado Cristiano Baratto, presidente do Instituto de Estudos de Transporte e Logística (IET), explica que apesar de não pontuar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), a multa por NIC tem uma característica especial em relação ao valor das multas. Isso porque seu custo é obtido por meio da multiplicação do valor da multa pelo número de infrações cometidas no período de um ano pelo veículo no qual não foi realizada a identificação do condutor.

“Essa multiplicação do valor da multa é uma penalidade pela não indicação do condutor. Como o veículo está registrado junto ao Detran em um CPNJ, é necessário que a pessoa jurídica indique quem era o condutor do veículo no momento da infração para que a penalidade de pontuação seja aplicada. Caso a empresa não indique o condutor, a penalidade é o pagamento de uma nova multa. Por exemplo, uma multa de R\$195,23 pela não utilização do cinto de segurança pode triplicar de valor em uma terceira ocorrência, totalizando R\$585,69”, ilustra.

INFRAÇÕES NÃO PONTUADAS NA CNH

Baratto ressalta ainda que a legislação de trânsito permite que alguns tipos de infrações não sejam pontuadas na CNH, como acontece com veículos registrados em nome de empresas. “Quando o assunto são as multas NIC, os órgãos



de trânsito de alguns municípios e estados brasileiros estão descumprindo os protocolos exigidos no processo de autuação e aplicando as penalidades sem a realização do processo administrativo. Para os proprietários dos veículos, trata-se de uma forma de cercear os direitos estabelecidos em lei, com a aplicação automática da multa”, considera.

De acordo com o advogado, as infrações cometidas pelos condutores desses veículos implicam na indicação obrigatória do motorista, mas, em diversos casos, o condutor não é apontado, o que resulta na geração de uma segunda multa NIC.

“Se houve uma infração por uso de telefone celular no trânsito, por exemplo, será aplicada ainda mais uma penalidade caso o condutor não seja indicado no prazo legal. No entanto, o Código de Trânsito prevê o dever de a empresa proprietária do veículo informar ao condutor. Caso não o faça, uma nova infração é cometida. O correto é que a empresa apresente o condutor dentro do prazo de 15 dias após a notificação ou autuação. Se a empresa não fizer isso, um novo processo de autuação é iniciado e culminará na aplicação de nova multa em decorrência da omissão”, esclarece.

O QUE DIZ A LEGISLAÇÃO

Dentro do protocolo legal, a multa de trânsito é, segundo Baratto, o resultado de um processo administrativo que envolve a notificação da infração, a comunicação ao proprietário e a possibilidade de recurso junto aos órgãos de trânsito, responsáveis pela análise dos argumentos apresentados.

Quando o processo é indeferido, o responsável pelo veículo ainda pode recorrer em outras instâncias superiores, e, somente no caso de uma segunda negativa por parte das autoridades, a multa é aplicada.

“Quando não há a identificação do condutor, o correto é iniciar um novo processo administrativo para que a empresa possa se pronunciar – o que pode ser acatado ou não. Porém, alguns Detrans e outros órgãos municipais estão infringindo essa etapa, com a aplicação da multa sem o direito de defesa”, afirma o advogado.

De acordo com ele, essa possibilidade de recurso está prevista no artigo 257 (inciso 8.º) do Código de Trânsito. “Ao não respeitar esse trâmite, os órgãos de trânsito levam à nulidade de cobranças e até mesmo ao direito de os proprietários questionarem judicialmente as multas para receber os valores que estão sendo cobrados ou que, em alguns casos, já foram até pagos”, explica.