

BR NÃO É PARA CICLISTAS



É seguro ciclistas circularem em BRs? Enquanto estivermos vivendo dentro desta realidade, nosso pedido aos ciclistas de plantão, é que tentem criar alternativas: rotas que não dependam das BRs e rodovias estaduais de alto fluxo. Procurem utilizar vias marginais, ciclovias e ciclofaixas. Acidentes acontecem e normalmente são fatais. Não vale a pena se arriscar entre caminhões carregados e carros em alta velocidade. Como já dissemos tantas vezes, a vida é um sopro e nós, apenas humanos! (Página 3 - Palavra do Presidente).

**Cuidado com o golpe: site
simula serviços da Senatran
para roubar dados**

PÁGINA 6

**Veja alterações na lei de
trânsito que podem ser
aprovadas em 2022**

PÁGINA 8

**O envelhecimento
a frota brasileira
de automóveis**

PÁGINA 9



SE BEBER NÃO DIRIJA.



EDITORIAL

R\$ 12,19 bilhões

Mais de 12 bilhões de reais! Este foi o custo estimado de acidentes nas rodovias federais no Brasil em 2021, mais que o dobro do valor total efetivamente investido nessas mesmas rodovias pelo governo federal, no valor de R\$ 5,7 bilhões. No segundo ano da pandemia, o número de acidentes cresceu 1,6% em relação a 2020.

De acordo com dados do Painel CNT de Consultas Dinâmicas dos Acidentes Rodoviários, divulgado no início deste mês de fevereiro, pela Confederação Nacional do Transporte, foram registrados 63.447 casos em 2020, e 64.452 em 2021. Com isso, aumentou o número de acidentes com vítimas fatais, que cresceram 2%, passando de 5.287, em 2020, para 5.391, no ano passado. A cada 100 acidentes com vítimas, 10

peças morreram em 2021.

O painel reúne dados a partir dos registros da Polícia Rodoviária Federal. Entre os principais indicadores, está o custo anual estimado dos acidentes ocorridos em rodovias federais no Brasil, que chegou a R\$ 12,19 bilhões. Esse montante é superior ao valor total efetivamente investido em rodovias em 2021 (R\$ 5,76 bilhões).

Entre os tipos mais frequentes de causalidade com vítimas aparece a colisão (60,2%), responsável por 61,3% das mortes relacionadas com acidentes de trânsito nas rodovias federais. A fatalidade acomete, majoritariamente, homens (82,2%), e acontece, predominantemente, de sexta-feira a domingo.

Em segundo lugar, aparece a saída da pista, representando 15,6%

do total e o tombamento e capotamento em terceiro, com 12% das ocorrências.

De qualquer maneira, é importante ressaltar que o fator humano é a principal causa de acidentes. Inclusive, é um fator mais relevante do que as condições da via. Bem como do que defeitos mecânicos. Segundo estudos feitos pela Polícia Rodoviária Federal.

Diante de tantas informações, nos é imperativo destacar a necessidade de uma campanha de conscientização permanente, a fim de inculcar nas mentes de todos os envolvidos a importância do comportamento de cada um para que a enorme máquina da segurança viária possa funcionar. A educação é a única possibilidade de solução.

Por fim, de acordo com os dados do Painel, a BR-101, que começa no Rio Grande do Norte e termina no

Rio Grande do Sul, continua a deter o maior número de ocorrências com vítimas, 9.257, entre as rodovias mais perigosas do país. Em seguida, está a BR-116, que vai do Ceará ao Rio Grande do Sul.

Cabe ressaltar, contudo, que essas são as rodovias mais extensas do país. Em termos de acidentes ponderados pela extensão, a BR-381, do Espírito Santo a São Paulo, e a BR-465, que liga o Rio de Janeiro a São Paulo, são as mais críticas, com os respectivos registros de 31,5 e 31,3 acidentes a cada 10 quilômetros.

Assim, ao saber quais são as rodovias onde ocorre o maior número de acidentes e mortes e os tipos de acidente mais frequentes, os usuários podem se programar melhor para adotar medidas preventivas de segurança.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmüller
contato@monatran.org.br



“QUEBRADO POR DENTRO”

Foram as palavras do caminhoneiro Jetro Mattos, pai de Gerson Mattos, ao comentar o sentimento pela morte do filho que, tragicamente, perdeu a vida ao bater na traseira do seu caminhão arqueado, num acidente na BR-116, em Curitiba (PR), no último mês de janeiro.



PRA TODO MUNDO VER

Circulam fotos na internet de semáforos incríveis, onde os postes também mudam a cor, de acordo com o sinal de trânsito. Os equipamentos estariam instalados na Ucrânia e, certamente, são um sonho de consumo para administradores de tráfego de todo o mundo.



O Monatran

Jornal do Movimento Nacional de Educação no Trânsito

Sede Nacional:
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis
Santa Catarina - CEP 88020-000
Fones: (48) 99981-1015
E-mail: jornal@monatran.org.br
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.



BR não é para ciclistas

Neste mês de fevereiro, mais uma tragédia ocorrida no trecho catarinense da BR-101 vem fazer coro a uma questão recorrente em nossa luta em prol da vida no trânsito: BR não é para ciclistas.

E antes que venham nos criticar, afirmando que a vítima estava exercendo o seu direito de ir e vir e que o Código de Trânsito Brasileiro permite o uso do acostamento ou até da pista de rolamento ao ciclista, além de determinar a prioridade da bicicleta sobre veículos automotores, estando estes obrigados a ultrapassar com 1,5m de distância, permita-me elencar algumas questões.

O acidente ocorrido no último dia 16 de fevereiro, no km 171 da BR-101, em Tijucas, no sentido Norte de Santa Catarina, em plena luz do dia, ceifando a vida de uma triatleta escancara a fragilidade deste modal nas BRs, a despeito da experiência do seu condutor.

Não bastasse a dor da perda em si mesma, a forma trágica da morte, ocasionada pela decapitação da jovem de apenas 39 anos, após ser atropelada por uma carreta, reforça ainda mais a

vulnerabilidade dos condutores desta modalidade de transporte.

Para completar, o fato de o motorista da carreta não ter parado para prestar socorro, sugere, conforme afirmam diversos especialistas, que provavelmente o choque tenha ocorrido no ponto cego do motorista, que sequer percebeu o acidente.

Ou seja, não é apenas questão de habilidade. Tem a ver com circunstâncias que, muitas vezes, podem estar totalmente fora do controle de qualquer condutor, seja ele ciclista, motociclista ou motorista.

No caso em debate, de acordo com o relato de outra ciclista que pedalava junto com a vítima, no momento do acidente havia um automóvel parado no acostamento da rodovia, o que teria forçado os ciclistas a ocuparem a pista de rolamento enquanto ultrapassavam o veículo.

Apenas alguns poucos centímetros na borda de rolamento foram suficientes para ceifar a vida da triatleta. Por isso, não há como nos omitirmos. Definitivamente, BR não é para ciclistas. Pelo menos não por enquanto; enquanto

predominar o formato de transporte rodoviário para cargas em nosso país; enquanto as estradas padecerem por falta de manutenção e sinalização; enquanto a Polícia Rodoviária Federal precisar se desdobrar para tentar driblar a falta de efetivo; enquanto não existirem políticas públicas sólidas e permanentes em prol da segurança viária; enquanto não houver uma consciência generalizada de respeito aos mais frágeis no trânsito, não deveria ser possível a convivência de bicicletas em meio ao trânsito pesado das rodovias federais.

Assim, enquanto estivermos vivendo dentro desta realidade, nosso pedido aos ciclistas de plantão, é que tentem criar alternativas: rotas que não dependam das BRs e rodovias estaduais de alto fluxo. Procurem utilizar vias marginais, ciclovias e ciclofaixas.

Não vale a pena se arriscar entre caminhões carregados e carros em alta velocidade. Como já dissemos tantas vezes, a vida é um sopro e nós, apenas humanos!

Nossos sinceros sentimentos aos enlutados por essa tragédia.

CARTAZ EM UMA IGREJA NA FRANÇA

“Ao entrar nesta igreja é possível que escute o chamado de Deus. No entanto, é improvável que Ele ligue para o seu celular. Por isso, pedimos que o desligue. Se quiser falar com Deus, entre, escolha um lugar quieto e fale com Ele. Mas, se quiser Vê-lo, mande uma mensagem de texto enquanto estiver dirigindo.”



TÚNEL SUBAQUÁTICO

Neste mês de fevereiro, uma agência de publicidade de Balneário Camboriú divulgou imagens fictícias do tão esperado túnel subaquático que deve ligar a cidade de Navegantes à Itajaí. Apesar da localização do projeto não ser a mesma da imagem criada, já deu pra ter uma noção da grandiosidade da empreitada. Segundo o idealizador e presidente do Conselho Consultivo InovAmfri/ Cim-Amfri, Paulo Bornhausen, a previsão da conclusão do túnel seria 2028. Realidade ou conversa de ano de eleição?

Caixa faz acordo para agilizar processos do DPVAT

A Caixa e os conselhos Nacional de Justiça (CNJ) e da Justiça Federal (CJF) celebraram, no dia 15 de fevereiro, um acordo de cooperação técnica para agilizar o julgamento de processos judiciais envolvendo o Seguro de Trânsito – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT).

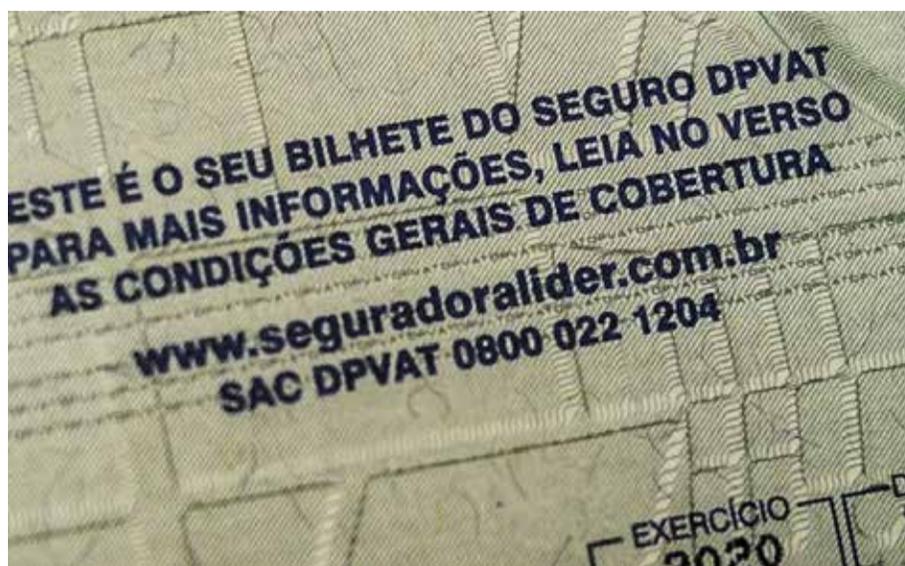
Pelo acordo, a Caixa disponibiliza ao CNJ e ao CJF, mediante sistemas informatizados, as informações relativas ao DPVAT.

“A solução viabiliza o acesso direto às informações do DPVAT pelos magistrados da Justiça Federal, no âmbito da análise técnica realizada administrativamente pela Caixa”, diz a nota do banco, responsável por administrar o seguro.

O DPVAT é um seguro obrigatório, criado para amparar as vítimas de acidentes de trânsito no país, não importando de quem seja a culpa do acidente.

A indenização do seguro pode ser solicitada pelo aplicativo DPVAT Caixa. Ele está disponível nas lojas de aplicativos para smartphone Play Store (Android) e App Store (iOS), ou nas agências do banco.

A Superintendência de Seguros Privados (Susep) contratou a Caixa em 2021 para gerir e operacionalizar o DPVAT no Brasil.



Cobrança DPVAT

O Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) aprovou por unanimidade a manutenção do prêmio zero para o Seguro DPVAT no ano de 2022, conforme proposto pela Su-

perintendência de Seguros Privados (Susep). Isso quer dizer que como no ano passado, o Seguro DPVAT não terá cobrança em 2022.

Conforme informações da Susep, a manutenção da não cobrança de

prêmio se baseia no fato de haver excedente de recursos na operação DPVAT. O que será suficiente para arcar com a cobertura do seguro no ano de 2022.

O excedente verificado foi formado com os prêmios pagos pelos próprios proprietários de veículos ao longo dos anos.

O CNSP tem efetuado reduções anuais sistemáticas no valor do prêmio. O objetivo é retornar, para os proprietários de veículos, estes recursos excedentes. Inclusive, no ano de 2021, o valor já foi igual a zero, para todas as categorias tarifárias.

O que é o DPVAT?

Criado pela Lei 6.194/74, o seguro DPVAT, ampara as vítimas de acidentes de trânsito, independentemente do responsável, oferecendo coberturas para três naturezas: morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas.

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

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

Projeto obriga DPVAT a custear funeral de vítimas de acidente de trânsito

O Projeto de Lei 2960/21 inclui as despesas com funeral de vítimas de acidentes de trânsito na lista de danos pessoais cobertos pelo DPVAT – Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres. O texto tramita na Câmara dos Deputados.

Segundo a proposta, o seguro deverá pagar até R\$ 2.700 a herdeiro ou familiar da vítima falecida, como reembolso por despesas com o funeral devidamente comprovadas.

“Atualmente, como sabemos, a única hipótese de reembolso pelo Seguro DPVAT é a de despesas com assistência médica. O mesmo seguro que garante o reembolso dessas despesas a vítimas que sobrevivem acaba não cobrindo despesas com algo básico e elementar: o funeral das vítimas mortas”, argumenta o autor do projeto, deputado Luis Miranda (DEM-DF).

DPVAT

Criado pela Lei 6.194/74, que é alterada pelo projeto, o seguro DPVAT, pago anualmente por todos os proprietários de veículos do País, ampara as vítimas de acidentes de trânsito, independentemente do responsável, oferecendo indenizações por morte, por invalidez permanente e por despesas médicas.

Em valores atuais, a lei prevê o pagamento por vítima de: R\$ 13.500 em caso de morte ou invalidez permanente, e de R\$ 2.700 como reembolso à vítima por despesas com assistência médica e suplementar.

Tramitação

O projeto será analisado, em caráter conclusivo, pelas comissões de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)



Deputado Luis Miranda (DEM-DF)



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

O trânsito só muda pela educação

O rápido crescimento no uso de veículos motorizados de duas rodas durante a pandemia foi um desdobramento quase que natural do medo de se contaminar nos transportes públicos e da demanda pelos serviços de delivery. Em alguns países, como no Brasil, resultou na elevação da curva de lesões e mortes provenientes de acidentes de trânsito.

Segundo a Organização Mundial da Saúde, OMS, em média morrem todos os anos um milhão duzentas e cinquenta mil pessoas em acidentes que considera em sua maioria previsíveis e evitáveis. Ou como afirma o Dr. Dário Birolini, Professor Emérito da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, com mais de 300 trabalhos científicos publicados: “o acidente de trânsito, em grande parte, precisa ser considerado como uma doença e como tal deve ser tratado”.

Segundo o jornal O GLOBO em matéria de Emily Nery publicado em setembro de 2021, o número de internações de motociclistas envolvidos em acidentes bateu recorde nos sete primeiros meses do ano. Ao todo, foram registrados 71.344 ocorrências, número 14,3% maior do que em 2020 e 8,3% mais alto que o computado em 2019. Esse meio de transporte que se intensificou durante a pandemia representa 54% de todos os sinistros de trânsito no Brasil.

Estudo divulgado pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego - ABRAMET alerta sobre a crescente taxa de acidentes com motos e as graves consequências que traz para o sistema de saúde pública. Além dos danos – muitos deles irreversíveis – estima-se que o Sistema Único de Saúde - SUS, tenha gasto R\$ 107,9 milhões para tratar motociclistas que sofreram traumas entre janeiro e julho de 2021.

Deve-se considerar que a maioria dos condutores/vítimas vem de famí-

lias de baixa e média renda e estão no auge da juventude. Tem seus sonhos interrompidos por essa doença que muitos insistem em chamar de acidente de trânsito.

Embora o Brasil tenha um Código de Trânsito que entre outras coisas regulamenta o limite de velocidade, obriga o uso de capacetes e cintos de segurança, considera crime dirigir embriagado, protege o pedestre, prevê a educação para o trânsito com recursos financeiros generosos provenientes das multas, apesar de tudo isso o Código não tem sido suficientemente implementado e a educação no trânsito não passa de uma quimera, o “sabe com quem estás falando” continua prevalecendo e o tema trânsito - na maioria das vezes, fora legítimas exceções - só frequenta o ambiente parlamentar para atrair holofotes e votos.

O caminho mais curto e direto para controlar a doença do trânsito é parar de fazer leis, decretos e resoluções. Basta cumprir com o que existe e está no Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9503 de 1997. E, tudo deve começar pelo cumprimento do Artigo 320 que diz “A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”.

O Código de Trânsito é muito claro sobre a educação e seus recursos financeiros, que aliás tem de sobra. O que falta é vontade e vergonha na cara dos políticos e administradores públicos de plantão.

Pode-se afirmar, categoricamente, que o Brasil só muda através de uma revolução pela educação, no mesmo caminho trilhado pelo Japão e pela Coreia do Sul. Tem que se ter a consciência que somos um país de analfabetos funcionais, agora ampliado pela pandemia e o estudo à distância em

que, muitas vezes, não passa de um teatro onde uns fingem que ensinam e avaliam e outros que aprendem.

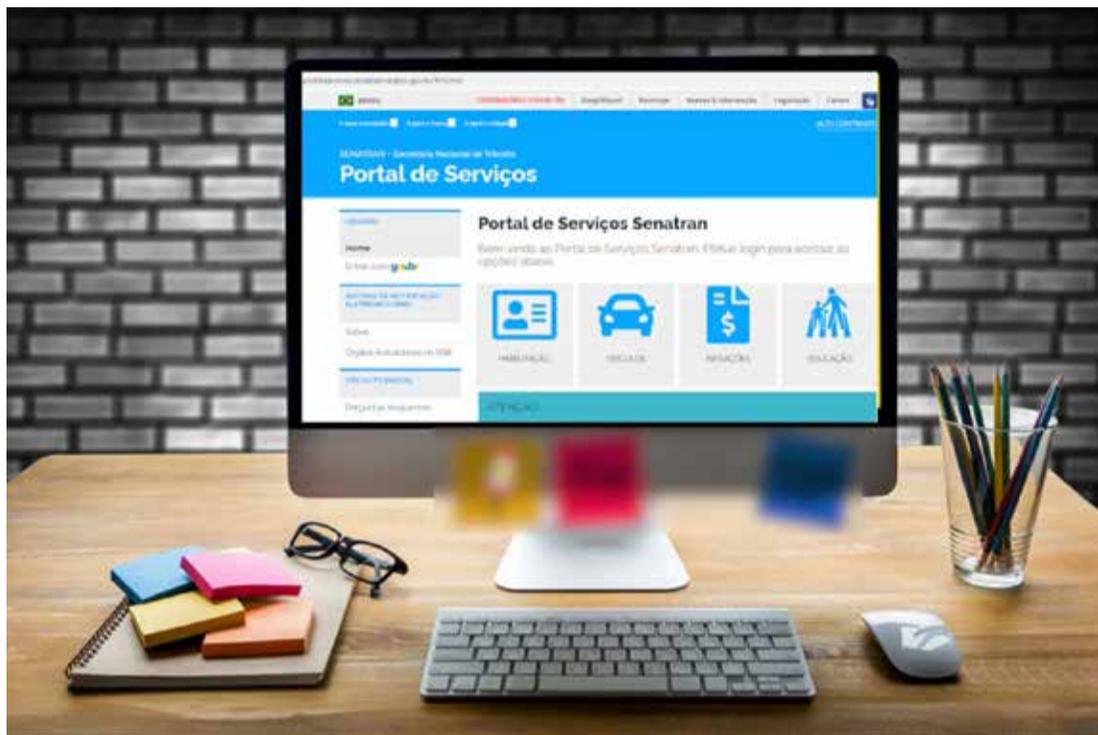
No trânsito esta situação é levada ao extremo pois os condutores irão operar máquinas e precisam conhecer a lei e respeitá-la em absoluto. Fora um fator fundamental, que é o desenvolvimento da chamada percepção dos limites aceitáveis de risco. Comparando condutores mais velhos com mais jovens percebe-se que os mais novos são quatro vezes mais propensos a se acidentarem pois subestimam o risco e não reconhecem situações perigosas.

Entretanto os motoristas mais velhos necessitam compreender que apesar da experiência acumulada ao longo dos anos é necessário levar em conta as limitações que chegam naturalmente com o passar do tempo, evitando longas jornadas, dirigir à noite, com baixa luminosidade e instabilidade climática.

Se o acidente de trânsito é uma doença, como diz o respeitadíssimo médico Dário Birolini, o remédio está na formação dos condutores, na educação continuada para o trânsito e num programa permanente de redução de acidentes, verdadeira vacina de cidadania.

Por último, mas não menos importante salienta-se que para proteger sua vida e de sua família, em outubro, só vote em quem está de verdade comprometido em salvar o Brasil pela educação mas, alerte-se, que não seja ladrão, desses que a cada eleição disfarça a pele de lobo vestindo a de ovelha.

* 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.



Cuidado com o golpe: site simula serviços da Senatran para roubar dados

Um novo golpe está circulando pela internet. Criminosos estão simulando o site de serviços da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), antigo Denatran, para roubar informações pessoais ou dinheiro da população. O alerta foi feito pelo próprio órgão em suas redes sociais.

O verdadeiro site do órgão é o <https://portalservicos.senatran.serpro.gov.br/#/> que reúne serviços como dados sobre veículos, habilitação, infrações de trânsito e educação.

“A Senatran não entra em contato por e-mail, ligação ou mensagens de texto para solicitar informações pessoais ou atualizar dados”, comunicou o órgão.

No golpe, o endereço divulgado como se fosse da Senatran é www.portaldenatran.com/gov.br. Esse site é falso.

Portal de Serviços Senatran

O Portal de Serviços Senatran é fonte de consulta sobre as informações públicas do órgão. Após o cadastro, o cidadão poderá obter acesso a dados de veículos, verificar avisos das montadoras para correção de defeitos de fabricação (recall) ou validar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e o Certificado de Registro de Veículo (CRV).

Ao cidadão, são disponibilizadas duas opções de cadastro: um simples, autodeclarado, que permite a realização de até cinco consultas por dia, e um mais completo, validado por órgãos públicos, com informações detalhadas do histórico do condutor.

Este segundo cadastro é considerado “forte” e pode ser obtido por meio do por-

tal Brasil Cidadão, pelo aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT), pelo Certificado Digital, pelo número de matrícula dos servidores públicos (Siape) ou pela criação de um login presencial, feita nos postos de atendimento dos Detrans.

De acordo com o órgão, é importante destacar que o portal não emite multas nem certidão de regularidade. No entanto, a ferramenta disponibiliza o link para o Sistema de Notificação Eletrônica (SNE). Esta é a ferramenta que possibilita aos proprietários de veículos automotores receberem descontos de 20% até 40% nas suas infrações de trânsito.

Carteira Digital de Trânsito

As informações disponibilizadas pelo Portal de Serviços da Senatran, por exemplo, também constam no aplicativo gratuito Carteira Digital de Trânsito (CDT), compatível com os sistemas Android e iOS (iPhones). Além disso, o app, que funciona como uma carteira virtual do condutor, oferece ao usuário o acesso à versão digital da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), disponível para todo o Brasil. Além, também, do documento do automóvel, o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV).

Os documentos valem como originais, bem como é possível apresentá-los em embarques aéreos domésticos e identificação em órgãos públicos. É possível também exportá-los em PDF, a partir do próprio aplicativo, possuindo valor equivalente a uma cópia autenticada em cartório.

Proprietários poderão realizar transferência de veículos pelo aplicativo CDT

Uma novidade para os proprietários detentores da Carteira Digital de Trânsito: agora eles poderão realizar a transferência de veículos pelo aplicativo. Conforme o governo, o recurso deverá estar disponível em março para quem baixou e fez o cadastro no aplicativo do governo federal (disponível para celulares com sistema Android e iOS)

Segundo o Ministério da Infraestrutura, nesse sistema não será mais necessário ir ao cartório ou realizar os procedimentos de compra e venda utilizando documentos em papel. Em vez disso, será possível fazer a transação pelo app.

Como será o processo

Tanto comprador como vendedor precisam estar cadastrados no Gov.Br, plataforma de serviços do governo federal. Mas será preciso fazer uso da assinatura digital do Gov.Br.

Na operação, o vendedor acessará o aplicativo da CDT, informará o CPF do comprador e assinará digitalmente. O comprador receberá a notificação e repetirá o processo. A tecnologia estará disponível apenas para veículos que tiveram sua documentação emitida, por qualquer motivo, a partir de 4 de janeiro de 2021. Isso porque, a partir dessa data, o antigo Documento Único de Transferência (DUT), deixou de existir e foi substituído por uma versão digital, o ATPV-e.

Nesse sentido, para fazer a transação digitalmente, os vendedores e compradores deverão ter o login qualificado no gov.br. Além disso,

o Detran onde o veículo está registrado deverá, por sua vez, ter aderido ao novo sistema de autorização digital. “A venda de veículos entre pessoas físicas poderá ser feita de forma 100% virtual. Ou seja, tudo com muita praticidade e segurança ao cidadão, que pode assinar a autorização pelo aplicativo por meio da conta gov.br. O processo acontece em instantes, o que, antes, demorava dias e até semanas. É a transformação digital do Governo Federal melhorando a vida dos brasileiros”, destaca o presidente do Serpro, Gileno Barreto.

Já conforme o Secretário Nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, quem fizer a transação online também estará livre da taxa de reconhecimento de firma exigida pelos cartórios.

“É mais uma alternativa de simplificação que a Senatran está oferecendo, dentro do escopo de transformação digital do governo federal. Além disso, sem custo para o cidadão que tiver a CDT”, afirma.

O que é ATPV-e

Instituída pela Resolução Contran nº 809, de 15 de dezembro de 2020, a Autorização para Transferência de Propriedade do Veículo na forma eletrônica é a forma digital do antigo DUT, que constava no verso do Certificado de Registro do Veículo (CRV) impresso em papel moeda. A partir da edição da norma, o documento com a assinatura digital, por exemplo, passa a ter a mesma validade da versão original com assinatura física. (Agência Brasil e Serpro)



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Mortos e incapacitados no trânsito

A preocupação com nossos sinistros de trânsito tem que ser generalizada, precisamos acordar e atuar de maneira a reduzir os percentuais de incapacidades permanentes e óbitos. Precisamos de ações veementes e radicais das autoridades, das montadoras, dos órgãos competentes e de toda a sociedade. Precisamos combater a doença epidêmica que assola nossa mobilidade, quer seja sobre rodas ou a pé.

É desesperador o que assistimos no trânsito brasileiro. Os órgãos governamentais apresentam estatísticas alarmantes para as quais pouca ou nenhuma atenção é dada. Respeitar as regras de trânsito, o que hoje é coisa rara, conhecer com profundidade a dinâmica da direção veicular, são necessidades básicas já que 93% dos sinistros acontecem por falha humana.

Necessitamos de mudanças radicais com relação a essa mobilidade, para que o direito de ir e vir não seja interrompido por lesões ou morte. Não se pode aceitar que o destino das pessoas saudáveis, com plena capacidade de estudo, trabalho e elo familiar seja encerrado nas calçadas, ruas, avenidas e rodovias. Estamos a perder uma massa

humana numa faixa etária em que deveria estar altamente produtiva e que está sendo indenizada por morte e invalidez permanente. Os agentes causais são conhecidos e raras ações preventivas são tomadas. Tememos por um amanhã cada vez pior, não só com os óbitos, mas também com a invalidez temporária e permanente.

A ênfase hoje, para um único agente causal, é a “lei seca”, que está sendo fiscalizada precariamente de maneira pontual principalmente nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. E o resto do país? E os outros agentes causais? Quando serão colocados em evidência e vistos pelos governantes?

Recentemente o Seguro DPVAT divulgou o número de indenizações feitas, esses números são alarmantes e ao invés de decrescerem, crescem de maneira assustadora e as projeções para o final de 2022 não são compatíveis com o compromisso prorrogado pela ONU e OMS de 2021 a 2030.

Quanto custará isso para as vítimas, familiares, sociedade e para o “Estado”? Dessa forma, como evoluirá esse mal, acreditamos que nos próximos dez anos teremos perdas iguais ou até maiores. Ao invés de reduzirmos os

percentuais, como afirmei, estaremos progressivamente aumentando de maneira assustadora com o predomínio do sexo masculino, atingindo em ordem decrescente motociclistas, pedestres, motoristas, ciclistas e passageiros.

De 2018 a 2020 foram gastos mais de 800 milhões pelo SUS com internações por trauma de trânsito. Mais de 30 mil mortes em 2020 e 30% das indenizações foram com sinistros no nordeste.

São números claros, objetivos que necessitam de cautela, prudência, perícia do homem enquanto motorista, motociclista, pedestre, passageiro e ciclista. E mais ações emergenciais das autoridades para erradicar a doença epidêmica que assola nosso país atuando na educação de trânsito, fiscalização e punição severa. Atuar ainda sobre as montadoras que devem aumentar a segurança dos veículos e contribuir em suas propagandas não para velocidade, mas sim para mostrar os riscos e a periculosidade da mobilidade sobre rodas.

Educar é necessidade prioritária.

* 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.

Motoristas bêbados são obrigados a limpar necrotério em Taiwan

Cansadas de lidarem com motoristas bêbados, autoridades da cidade de Kaohsiung, em Taiwan, resolveram puni-los de uma maneira pouco usual, mas de muito impacto: eles foram obrigados a prestar serviços comunitários limpando o necrotério local como a sala de crematório e os freezers para conservação dos corpos.

Alguns dias atrás, o primeiro grupo de 11 motoristas bêbados passou pela punição. Um deles falou com a imprensa local: “Eu nunca estive perto da morte, e foi perturbador. Eu realmente preciso ter cuidado ao dirigir no

futuro, e não devo beber e dirigir na estrada.”

O secretário de Assuntos Cívicos, Yan Qingzhi, disse que o governo da cidade implementa estritamente medidas de tolerância zero para quem dirigir embriagado.

As autoridades esperam que, por meio da implementação de serviços e experiências trabalhistas, como limpeza de funerárias, os moradores se mantenham vigilantes, respeitem a vida dos outros, acabem com a direção embriagada, melhorem a segurança rodoviária e respeitem os direitos e interesses dos transeuntes.





Veja alterações na lei de trânsito que podem ser aprovadas em 2022

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado Federal inicia o ano legislativo com mais de 200 propostas de mudança na legislação prontas para votação. Grande parte dessas matérias propõem alterações na lei de trânsito em 2022. Além disso em regras de transporte, segurança e acessibilidade. O exemplo é um projeto que suspende preventivamente o direito de dirigir do motorista que cause acidente com vítima ao exceder limite de velocidade ou que esteja sob efeito de álcool (PLS 365/2011).

Do senador Humberto Costa (PT-PE), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB — Lei 9.503, de 1997) incluindo dispositivo que trata da suspensão do direito de dirigir e de cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Pelo artigo, essas punições só serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo. Estará assegurado ao infrator o amplo direito de defesa.

Conforme o texto, até o término do processo administrativo, o direito de dirigir do motorista fica suspenso provisoriamente em duas situações: a primeira é se ele tiver causado acidente com vítima cuja perícia tenha determinado que o veículo envolvido transitava em velocidade superior à máxima permitida em mais de 50%. A segunda é se o motorista receber multa por dirigir sob a influência de álcool, bem como de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. Ou ainda se a multa for por se recusar a passar por teste, exame clínico, perícia ou outro de detecção de embriaguez ou uso de drogas.

Para Humberto Costa, embora o CTB já tipifique como infração gravíssima tanto dirigir em velocidade superior em mais de 50% à máxima permitida para o local, independentemente de causar acidente, quanto influenciado por substâncias psicoativas — circunstâncias que determinam a aplicação de multa e a suspensão do direito de dirigir, a efetiva apreensão da

Carteira Nacional de Habilitação (CNH) depende de demoradas providências administrativas. Isso pode levar à reincidência dos infratores, que mantêm a posse do documento de habilitação até a conclusão de cada processo.

O relator, senador Fabiano Contarato (PT-ES), é a favor da proposta. Segundo Contarato, “a suspensão cautelar da permissão de conduzir, longe de ofender algum direito individual ou representar antecipação de pena, apenas garante a proteção da coletividade contra alguém cuja irresponsabilidade tenha vitimado pessoas ou ameaçado a segurança coletiva”. Caso haja aprovação sem recurso para votação em Plenário, o projeto seguirá direto para análise na Câmara dos Deputados.

Avaliação psicológica

Outro projeto voltado à segurança no trânsito é o PLS 98/2015, que exige avaliação psicológica de motoristas tanto na primeira habilitação quanto nas renovações. A autoria é do senador Davi Alcolumbre (DEM-AP). O PLS estabelece que todos os motoristas, no exercício ou não de atividade remunerada, devem passar pelo exame psicológico na primeira habilitação, bem como nas demais renovações.

Atualmente a legislação estabelece a avaliação psicológica só para o condutor que exerça atividade remunerada com o veículo. Os demais submetem-se a esse tipo de avaliação quando obtêm pela primeira vez a CNH. O relator, Fabiano Contarato, é pela aprovação da matéria, que terá votação na CCJ em decisão terminativa.

CNH aos 16 anos

Na lista de matérias com alterações na lei de trânsito em 2022 há ainda o PL 3.973/2019, do senador Mecias de Jesus (Republicanos-RR). O texto propõe mudança no Código de Trânsito Brasileiro para permitir a emissão de licença para dirigir a partir dos 16 anos de idade.

No entanto, o relator, senador Fabiano Contarato,

pede a rejeição da matéria pela comissão. Ele considera que a inclusão de jovens entre 16 e 18 anos como condutores de veículos automotores seria “nada menos que temerária”. Ainda mais se analisarmos a situação fática do trânsito brasileiro.

“Não só o Brasil é detentor de tristes recordes na insegurança no trânsito, como os jovens já são os mais vitimados pelas colisões de veículos. Quanto aos adolescentes, os acidentes de trânsito já são a maior causa de morte entre 10 e 19 anos de idade. Os dados são da Organização Mundial da Saúde”, afirma no parecer.

Uso de cerol

Outro item pronto para votação é o PL 4.391/2019. Ele dispõe sobre a realização de festivais e campeonatos de pipas. Além disso, restringe o uso de linhas cortantes a locais destinados à prática esportiva. Também criminaliza a fabricação, bem como o transporte, o uso e a venda indevidos de linhas cortantes (com cerol).

O relator, senador Antonio Anastasia (PSD-MG), apresentou substitutivo ao projeto, que foi apresentado pelo senador Major Olimpio (PSL-SP, morto em março do ano passado). Nesse sentido, o texto original alterava o Código Penal. Ele tornava crime as condutas de usar, armazenar, distribuir, elaborar, preparar, fornecer, possuir, transportar, fabricar, importar, expor à venda ou comercializar mistura cortante de vidro moído e cola (cerol) ou qualquer produto industrializado nacional ou importado semelhante que possa ser aplicado nos fios ou linhas para manusear pipas, papagaios, raias ou pandorgas. Já o substitutivo objetiva, segundo o relator, “oferecer à sociedade a devida proteção do uso irresponsável de linhas cortantes e, ao mesmo tempo, regulamentar o aspecto desportivo das pipas”. A matéria deve receber análise em caráter terminativo. *(As informações são da Agência Senado)*

Como a frota brasileira de automóveis envelheceu

Eduardo Soares/Unsplash

O processo de desindustrialização vivido no Brasil nos últimos anos tem afetado diretamente a vida dos brasileiros, especialmente no que diz respeito à produção e venda de carros. Ao longo de 2021, alguns sinais impactaram a indústria no país. A norte-americana Ford deixou o mercado de fabricação de veículos nacional depois de mais de 100 anos e a alemã Mercedes-Benz fechou a única fábrica no Brasil de carros de luxo.

Mas por que isso está acontecendo agora? Jornais, revistas e sites, como o jornalhojelibre.com.br, tentam explicar o momento vivido pela indústria nacional entre os veículos motorizados. Um estudo do Sindipeças — Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores —, divulgado no ano passado, mostrou que a idade média dos automóveis que rodam o país é de 10,2 anos.

Em entrevista recente ao jornal O Estado de S.Paulo,

Elias Mufarej, que é diretor do Sindipeças, explicou que o envelhecimento da frota tem a ver com o “píffio” crescimento da frota de automóveis no ano passado por causa da crise sanitária ocorrida em meio à pandemia do novo coronavírus.

Esse cenário ocorre por alguns motivos, mas o principal deles está relacionado à diminuição na entrada de modelos novos no mercado.

Com isso, a idade média dos carros aumenta. Para se ter uma ideia, a crise sanitária gerou uma queda de quase 29% nas vendas de automóveis novos no ano passado.

Há oito anos, a participação na frota dos automóveis com até três anos de uso, considerados seminovos, era de 27%. Esse percentual caiu para 15% em 2020. A fatia daqueles com mais de dez anos passou de 35% para 44%, enquanto a dos intermediários, com quatro a dez anos, subiu de 38% para 41% do total em circulação.

Os números mostram uma

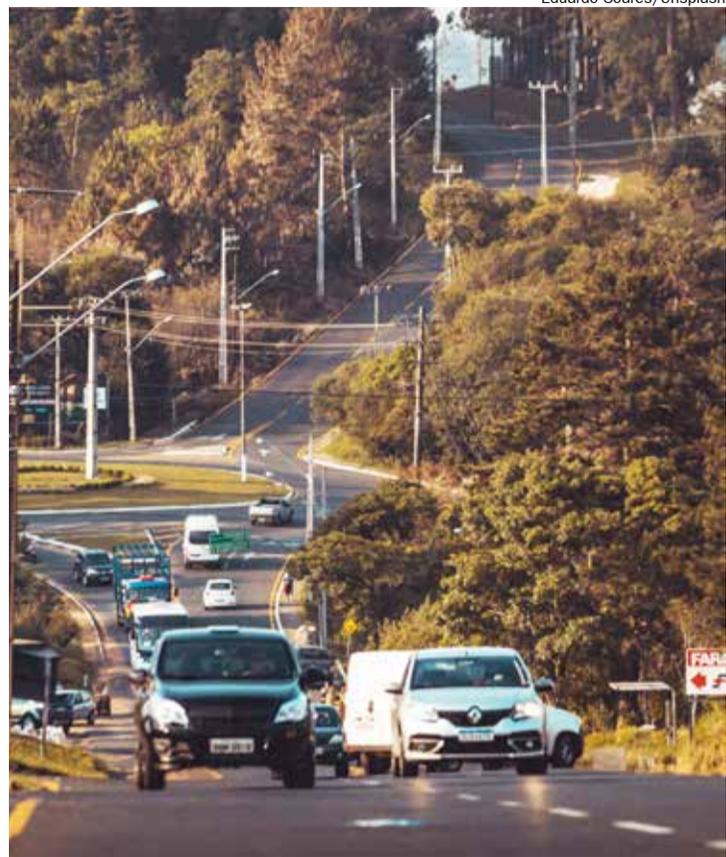
situação complicada no cenário atual, segundo os especialistas.

“Carros mais velhos têm maior possibilidade de apresentar defeitos e provocar acidentes, lentidão no trânsito e emitir mais poluentes se não forem feitas as manutenções corretas”, analisa Mufarej.

O Brasil possui a sexta maior frota de veículos do mundo, com cerca de 46,3 milhões de carros circulando ativamente. Ainda assim, tem sido afetada por uma série de questões.

No ano passado, 5,5 mil fábricas encerraram suas atividades em todo o País. Em seis anos, foram extintas 36,6 mil fábricas, o que equivale a uma média de 17 fábricas fechadas por dia no período.

Apesar de considerar a situação crítica, Mufarej tenta ver o copo meio cheio em um momento delicado. Para ele, o envelhecimento da frota nas cidades brasileiras gera um melhor desempenho do mercado destinado à reposição de peças. A partir da pesquisa,



fabricantes conseguem identificar quais são as demandas em voga no país.

Parte dos problemas encontrados na renovação da frota está na participação da indústria no PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro. Um relatório do Instituto de Estu-

dos para o Desenvolvimento Industrial (IEDI), mostra que a participação do setor industrial no PIB está em curva decrescente nos últimos anos. Em 2018, a indústria de transformação representou apenas 11,3% do PIB, quase metade dos 20% registrados em 1976.

Supervalorização de carros usados faz seguro subir até 20%

O preço dos seguros de carro no Brasil subiu nos últimos meses a reboque da supervalorização dos modelos usados e com a retomada da circulação de veículos. Em alguns casos, o reajuste da franquia foi de até 20%. O valor elevado chamou a atenção dos consumidores, sobretudo quando comparado à inflação oficial de 10,06% no acumulado de 2021. As seguradoras reconhecem que a variação gera um desconforto, principalmente após o movimento de queda dos preços registrado durante a pandemia do novo coronavírus. Para representantes do setor, os preços não devem continuar subindo nos próximos meses para não criar uma onda de afastamento dos consumidores.

O cálculo das seguradoras está ligado ao preço dos carros no mercado doméstico. Com a disparada de 34% dos modelos usados em 2021, segundo dados da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), que servem como referência para o setor, as empresas se viram obrigadas a repassar parte deste valor aos consumidores. “A valorização dos veículos fez com que as indenizações que estavam sendo pagas fossem maiores



que os valores contratados”, afirma Pedro Pimenta, diretor de automóveis da Mapfre. A mudança fez com que a seguradora promovesse um reajuste médio de 15% nas novas apólices para 2022. “Além do preço dos carros, a pandemia fez com que muitas oficinas fechassem, o que dificulta a busca por reparos e impacta no aumento da mão de obra”, diz.

Na Creditas a situação foi semelhante. A companhia aumentou os

contratos em 18% diante das mudanças no mercado doméstico. Marcelo Blay, vice-presidente de seguros da Creditas, chama a atenção para o corte dos preços dos seguros promovido pelas empresas durante 2020 e 2021 devido à diminuição de carros nas ruas, e, consequentemente, a queda de acidentes. “Como estavam ocorrendo menos sinistros, as empresas podiam diminuir os valores, até para não perder mercado”, explica.

A retomada das atividades, principalmente a partir do segundo semestre de 2021 trouxe, em parte, a antiga realidade de volta, o que justifica a subida dos preços para compensar o aumento das ocorrências.

Segundo os representantes do mercado, as apólices devem se manter neste patamar ao longo dos próximos meses e sofrer apenas os reajustes da inflação. Apesar de as empresas não terem registrado quedas significativas de clientes, as estimativas apontam para uma fuga de consumidores caso o preço se torne mais alto. “As pessoas estão sofrendo bastante com a alta da inflação e a perda de poder aquisitivo. Se subir mais, a probabilidade é de se vender menos seguros”, afirma Blay. O porém, apontam os especialistas, é a manutenção da supervalorização dos carros usados. Nesta situação, o risco é do envelhecimento da frota doméstica, o que tornaria os serviços menos atraentes. “Se não oxigenar o mercado de carros novos, as pessoas podem achar que não é mais interessante pagar um seguro para um carro mais velho, já que o valor pode ficar muito elevado”, pontua Pimenta.



JUDICIÁRIO



TRF valida uso de câmeras para fiscalizar infrações de trânsito

A Advocacia-Geral da União (AGU) conseguiu reverter, no Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF5), sentença que havia declarado a inconstitucionalidade da Resolução nº 532/2015 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que proibia o uso de câmeras de videomonitoramento na fiscalização de infrações cometidas no interior dos veículos nas vias urbanas, além de outras como avanço de sinal e excesso de velocidade.

A atuação ocorreu nos autos de uma ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal (MPF). A ação sustentava que o uso das câmeras violaria direitos fundamentais relativos à intimidade e à vida privada. No entanto, a AGU demonstrou que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê expressamente a possibilidade de emprego de aparelhos eletrônicos ou equipamentos audiovisuais para identificar e autuar infratores. Em outras palavras, bastando haver regulamentação prévia do Contran.

Tempo real

A Advocacia-Geral também ressaltou que o videomonitoramento ocorre em tempo real, inexistindo qualquer tipo de gravação que possa afrontar a privacidade dos condutores. Observou, ademais, que esse tipo de fiscalização só pode ocorrer em vias devidamente sinalizadas. Esta, deve ser feita por meio de placas que alertam os motoristas acerca da existência dos equipamentos de filmagem.

O advogado da União Hugo Menezes Peixoto, coordenador

regional de Serviço Público da Procuradoria-Regional da União da 5ª Região (PRU-5) também se pronunciou. Ele destaca que o videomonitoramento possui fundamental relevância.

“Acreditamos que o direito à intimidade e à vida privada não são absolutos e irrestritos. Eles devem se compatibilizar com o restante da Constituição. Nesse sentido ela prevê, como direito e dever do Estado e dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, a preservação da ordem pública. Nisso, está incluída a segurança no trânsito, bem como das pessoas e do patrimônio. Ou seja, a partir do momento em que se conferem mais meios de fiscalização, para aumentar a segurança de todos, isso tem que se sobrepor, num juízo de ponderação, ao direito à intimidade das pessoas”, explica.

Segurança como prioridade no uso de câmeras no trânsito

Por unanimidade, a 2ª Turma do TRF5 acolheu os argumentos da AGU. E, nesse sentido, julgou totalmente improcedentes os pedidos do MPF. A decisão ressalta, por exemplo, que alguns objetivos devem ser priorizados.

“A regulamentação pelo CONTRAN (...) está em harmonia com os objetivos do Sistema Nacional de Trânsito, quais sejam, priorizar a segurança no trânsito e garantir um trânsito em condições seguras a todos os cidadãos. Isso quer dizer que esse tipo de fiscalização, não representa violação do direito à privacidade”. (Assessoria de Imprensa da AGU)

Juiz anula penalidades retroativas à lei que alterou o CTB

A 2ª Vara Cível do Juizado Especial da Fazenda Pública de Poços de Caldas, em Minas Gerais, determinou a anulação de penalidades aplicadas pelo Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais (Detran/MG) a um condutor infrator por meio da aplicação da retroatividade da Lei 14.071/20.

Em 2016, o autor da ação judicial tinha em sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) o registro de várias infrações de trânsito. A maioria relacionada ao excesso de velocidade. E, no ano seguinte, somou um total de 33 pontos na CNH, tendo o documento suspenso em 2020.

No entanto, o motorista infrator entrou na justiça solicitando a anulação das referidas penalidades por meio da aplicação da retroatividade da Lei 14.071/2020, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Antes da lei de 2020

Conforme a lei, até março de 2021 qualquer condutor que atingisse 20 pontos, dentro de um período de 12 meses em seu prontuário da CNH, teria o direito de dirigir suspenso.

Depois de abril, as regras tiveram alteração. De acordo com a legislação em vigor, o condutor pode ter o direito de dirigir suspenso quando atingir, no período de 12 meses:

20 pontos, caso constem duas ou mais infrações gravíssimas.

30 pontos, caso conste uma infração gravíssima.

40 pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima.

A exceção refere-se aos condutores que exercem atividade remunerada em veículo automotor. Para eles, o direito de dirigir será suspenso quando atingirem 40 pontos no prontuário, ou seja, independente da gravidade das infrações.

A justificativa

De acordo com Pedro Oliveira Lourenço, advogado do condutor, a retroatividade da lei penal mais benéfica deve abranger todas as normas que fixam penalidades, incluindo as administrativas. Isso porque o ordenamento jurídico brasileiro adotou a retroatividade da lei mais benéfica como regra, inclusive no Direito Tributário.

Ele acrescenta que apesar do processo de suspensão do direito de dirigir ter sido instaurado ainda na legislação anterior, o juiz Geraldo David Camargo observou que ele não foi finalizado antes da nova lei entrar em vigor.

“É o caso do princípio de que a lei nova retroage, quando favorece o acusado, o qual se aplica também às penalidades administrativas. A retroatividade da lei mais benéfica é uma garantia fundamental consolidada e consagrada na Constituição Federal. Além disso, constitui-se em princípio geral do direito, devendo ser considerada de ofício no âmbito do processo administrativo punitivo”, esclarece e finaliza o advogado.

Ministro Barroso rejeita ação sobre prazo para que motorista indique autor da infração

O ministro Luís Roberto Barroso, do Supremo Tribunal Federal (STF), julgou inviável a tramitação (negou seguimento) da Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 68, em que o governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha, buscava confirmação da constitucionalidade do dispositivo do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que define o prazo de 30 dias para que o principal condutor ou o proprietário do veículo indique o responsável pela infração.

O artigo 257, parágrafo 7º, do CTB dispõe que, se a indicação não for feita no prazo, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo. Inicialmente, a norma fixava o prazo de 15 dias, mas a Lei 14.071/2020 o ampliou para 30 dias.

De acordo com o relator, a ADC, para ser admitida, requer a existência de controvérsia judicial relevante sobre a constitucionalidade da norma em discussão, conforme prevê o artigo 14,



inciso III, da Lei 9.868/1999. No entanto, os precedentes apresentados pelo governador não demonstram controvérsia relevante a respeito da validade do dispositivo do CTB.

Segundo Barroso, os julgamentos citados na ação apenas refletem o entendimento do Superior Tribunal de Justiça (STJ) de que o dispositivo não afasta a possibilidade de acesso

ao Judiciário para comprovar o autor da infração de trânsito. Portanto, a ADC seria apenas uma tentativa de revisão da jurisprudência do STJ, responsável pela interpretação da legislação ordinária.

O relator ressaltou, ainda, que os precedentes listados pelo governador não são no sentido da inconstitucionalidade do dispositivo, mas de que o esgotamento do prazo tem efeitos no âmbito administrativo, ou seja, no Departamento de Trânsito, não inviabilizando o direito de o proprietário do veículo, em via judicial, comprovar o verdadeiro responsável pela infração.

LEGISLATIVO



Projeto dá prioridade judicial a pedidos de indenização de acidentes de trânsito

O Projeto de Lei 2931/21 garante prioridade na tramitação judicial para pedidos de indenização solicitados por vítima de acidente de trânsito ou seus familiares. A proposta altera o Código de Processo Civil para incluir esses pedidos entre os que têm prioridade de tramitação em qualquer juízo ou tribunal.

A autora da proposta, deputada Christiane de Souza Yared (PL-PR) (foto), afirma que as vítimas de acidentes graves ou seus familiares muitas vezes recorrem ao Poder Judiciário para conseguir as devidas indenizações na falta de outras possibilidades. “Porém, a morosidade da tramitação desses procedimentos judiciais leva aflição a milhares de pessoas que, às vezes, necessitam de tais indenizações até mesmo para a sua própria manutenção e sobrevivência”, destacou.



O CPC já garante prioridade para ações em que a parte ou interessada é idosa ou foi diagnosticada com doença grave; ações reguladas pelo Estatuto da Criança e do Adolescente ou Lei Maria da Penha; e referente a normas gerais de licitação e contratação. O projeto inclui as indenizações de trânsito como quarta hipótese.

Tramitação

A proposta tramita em caráter conclusivo e será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Projeto pune quem parar o veículo para brigar no trânsito

A proposta classifica a infração como grave e prevê ainda o recolhimento do documento de habilitação

O Projeto de Lei 4187/21 pune com multa e suspensão do direito de dirigir quem parar o veículo na pista de rolamento ou no acostamento, em razão de discussão ou briga no trânsito. A proposta classifica a infração como grave e prevê ainda o recolhimento do documento de habilitação.

O texto, em análise na Câmara dos Deputados, foi apresentado pelo deputado Célio Studart (PV-CE). A proposta acrescenta a medida ao Código de Trânsito Brasileiro.

Com o projeto, Célio Studart pretende fazer frente a relatos “cada vez mais comuns” de brigas no trânsito, algumas resultando em mortes.

“A suspensão do direito de dirigir seria de dois a oito meses ou de oito meses a dois anos, em caso de reincidência



Deputado Célio Studart (PV-CE)

cia. A carteira nacional de habilitação seria devolvida a seu titular após cumprida a penalidade e um curso de reciclagem”, esclarece ainda o autor da proposta.

Tramitação

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Câmara aprova punição para quem divulgar imagem que incentive violência no trânsito

Foram rejeitadas as emendas do Senado ao projeto

A Câmara dos Deputados aprovou no dia 2 de fevereiro o projeto que proíbe a divulgação em redes sociais ou em quaisquer outros meios digitais de fotos ou vídeos da prática de infração de trânsito de natureza gravíssima. A matéria será enviada à sanção presidencial.

O Plenário rejeitou cinco emendas do Senado ao Projeto de Lei 130/20, da deputada Christiane de Souza Yared (PL-PR). A proposta aprovada estende a proibição à divulgação, publicação ou disseminação de condutas que coloquem em risco a integridade física própria e de terceiros ou que configurem crime de trânsito e à divulgação em meios eletrônicos e impressos. A exceção será para as publicações de terceiros que pretendem denunciar esses atos como forma de utilidade pública.

De acordo com o substitutivo aprovado, do deputado Hugo Leal (PSD-RJ), a pessoa que divulgar esses atos será punida com multa de natureza gravíssima multiplicada por dez, aplicável também à pessoa jurídica.

Entre as infrações classificadas como crime pelo Código de Trânsito Brasileiro que podem ser enquadradas nesses critérios estão a prática de rachas ou competições em vias públicas e a exibição de manobras.

Plataformas

Quanto às empresas proprietárias do canal de divulgação ou de plataformas digitais que não retirarem o conteúdo em até 24 horas da notificação pela autoridade judicial, o texto prevê multa gravíssima multiplicada por 50.

Caso ocorra a retirada, essas empresas deverão comunicar essa exclusão àquele que fez a postagem por meio eletrônico, contendo a identificação da medida adotada, a motivação da decisão e as informações sobre procedimentos para contestação.

Se houver reincidência nesses crimes dentro de 12 meses, as penalidades serão aplicadas em dobro. Todas as regras entrarão em vigor 180 dias depois de publicadas.

Marco legal da internet

Além da multa incluída no Código de Trânsito, o texto aprovado sujeita as empresas das plataformas às penas do marco legal da internet se não retirarem o conteúdo no prazo estipulado em ordem judicial específica e não adotarem medidas para evitar novas divulgações do mesmo conteúdo.

Essas penas são de advertência e multa de até 10% do faturamento do grupo econômico no Brasil no seu último exercício.

Suspensão

Para quem divulgar imagens com esses conteúdos, a proposta prevê ainda a penalidade de



Deputado Hugo Leal (PSD-RJ)

suspensão por 12 meses da habilitação ou permissão de dirigir, aplicável também ao condutor de veículos que participar das infrações.

Essa penalidade ocorrerá mesmo que não tenha sido lavrado auto de infração, e o processo relativo à suspensão poderá começar em até 12 meses contados a partir da divulgação das imagens.

Se o infrator retirar o conteúdo, ainda assim poderá ser punido com a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Cassação

No caso de reincidência na divulgação das infrações dentro de dois anos, haverá a cassação da CNH, mas se o condutor não a possuir será proibido de obtê-la pelo prazo da suspensão ou da cassação, conforme a penalidade aplicável ao caso.

Situações gerais

O projeto aprovado também inclui, no Código de Trânsito, novas regras gerais sobre a comprovação de infrações de trânsito e o prazo de sua notificação.

O texto permite à autoridade de trânsito lavrar o auto de infração usando os vídeos publicados sobre as infrações. Quanto ao prazo para emitir a notificação sobre as penalidades de suspensão ou de cassação da CNH, ele passará a ser contado a partir da instauração do processo respectivo.

Especificamente para o crime publicar as imagens ou vídeos de infrações gravíssimas, o prazo para expedição da notificação da penalidade de suspensão ou cassação da CNH será contado a partir da data da instauração do processo relativo à aplicação dessas penalidades.

Agravantes

Além dos agravantes já existentes no Código de Trânsito, o projeto prevê o aumento de 1/3 à metade das penalidades caso o agente tenha participado como condutor do veículo nas condutas divulgadas. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

ACIDENTE EM RODOVIA: o que fazer em primeiro lugar?

Passar por um acidente -ou sinistro de trânsito- em rodovia é uma experiência muitas vezes aterrorizante. Mesmo quando não há vítimas, as circunstâncias levam ao nervosismo, a apreensão e ao medo. Quando há vítimas, as consequências podem ser para a vida inteira. Nessas horas, é importante manter a calma e saber o que fazer.

Por esse motivo, esta matéria visa explicar quais são as orientações aos condutores que se envolverem ou presenciarem um acidente em rodovia.

Primeiras providências

Conforme o material de Primeiros Socorros da editora Tecnodata Educacional é comum encontrar em locais de sinistros, cenas de sofrimento, nervosismo e pânico, pessoas inconscientes e outras situações que exijam providências imediatas.

“Seja qual for a gravidade da situação, deve-se agir com calma, conhecimento de causa e autocontrole. Além disso, deve-se evitar o pânico”, explica Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

Veja algumas dicas de como agir nessas situações:

- Transmitir confiança, bem como tranquilidade e segurança, para alívios dos acidentados que estiverem cons-

cientes, informando que a ajuda especializada está a caminho, se isso já estiver assegurado.

- Agir rapidamente, porém dentro dos próprios limites.
- Usar conhecimentos básicos de primeiros socorros.

O que fazer em primeiro lugar?

De acordo com o especialista, em primeiro lugar é preciso sinalizar o local para evitar novos acidentes e atropelamentos. Uma dica é acionar o pisca-alerta de veículos próximos ao local, espalhar alguns arbustos ou galhos de árvores no leito da via e abrir o capô e porta-malas do veículo para chamar a atenção.

“É preciso definir um local para melhor colocação do triângulo de sinalização. Nesse momento, é possível utilizar a regra de 1 metro de distância para cada km/h de velocidade da via. Por exemplo: se o limite de velocidade da rodovia for 80 km/h, coloque a sinalização a 80 metros do acidente, mas dependendo das condições adversas presentes no local, esta distância deverá ser ainda maior”, argumenta.

Chamar por socorro especializado

Após sinalizar o local, o próximo passo é chamar por socorro especializado. Algumas rodovias estaduais, por



exemplo, possuem seu próprio número de emergência. Ao trafegar por essas vias é necessário prestar atenção à sinalização e anotar o número de telefone. Nesse sentido, se a rodovia é federal, deve-se acionar a Polícia Rodoviária Federal, através do 191.

Quanto antes acionar o socorro, maiores serão as chances de as vítimas sobreviverem. Ao acionar o resgate, é necessário informar: o local exato e o tipo de acidente, descrição das vítimas, se há vítimas inconscientes, bem como a gravidade dos ferimentos.

A importância dos primeiros socorros

Um atendimento de emergência prestado de qualquer jeito, sem o uso

de técnicas corretas, bem como sem o conhecimento mínimo, ao invés de ajudar, pode prejudicar a vítima, agravando o seu estado. Além disso, pode provocar danos irreversíveis ou até mesmo a morte. Por esse motivo, onde não existir atendimento de emergência ou quando a gravidade da situação não permitir esperar por socorro especializado, os conhecimentos de primeiros socorros poderão salvar vidas de vítimas de acidentes.

“Não é à toa que o atendimento rápido e eficiente pós-acidente é um dos pilares do Plano Global para a Década de Ação para Segurança Viária 2021-2030”, conta Mariano.

Volta às aulas exige maiores cuidados no trânsito

Com o início do ano letivo, pais e alunos de todo o país voltam aos trajetos rotineiros no trânsito. Diante disso, o grande fluxo de veículos e engarrafamentos se repete nas regiões de entorno das escolas e instituições de ensino. A cena é típica especialmente nos horários de pico: entrada e saída das aulas.

A pressa e a correria do dia a dia é observada diariamente pela estudante do 9º ano, Giovanna Guimarães, de 14 anos. Ela diz que o trânsito nesses horários acaba afetando até a organização do próprio colégio, quando até mesmo os funcionários da escola não sabem agir para controlar ou pelo menos minimizar a situação. “Costumo chegar por volta das sete da manhã e sair às 13h. Muitos pais param na porta da escola ao invés de estacionar e esperar o aluno, o que acaba criando um engarrafamento, pois todos têm que aguardar o carro sair para poder passar. Isso sem contar que vários alunos demoram muito para entrar no veículo, o que acaba atrasando todos em volta. As pessoas não pensam nas outras

na hora de estacionar e isso gera conflito entre os próprios motoristas”, lamenta.

Dicas de cuidados na volta às aulas:

- Sair mais cedo de casa
- Estacionar antes da escola
- Se não precisar, não passe na frente das escolas

“Um ambiente com grande número

de pessoas circulando torna o trânsito de veículos mais perigoso. As pessoas mudam de direção com muita facilidade, e as crianças ainda mais. Muitas vezes elas estão focadas em outra coisa que não a via, os veículos e cuidados que devemos ter, principalmente se já tiverem seu celular”, aponta Lourenço.



Segundo o educador, o uso do aparelho é uma das situações mais preocupantes quando se fala em crianças e adolescentes e o trânsito. Isso porque a desatenção costuma vir acompanhada do uso de fone de ouvidos, fato que prejudica ainda mais a concentração. Nesses casos, o estudante pode ignorar tudo ao redor, como carros, motos, bicicletas e o que estiver pela frente.

“Ensinaamos muito mais por exemplos que por palavras, portanto não estacionem em fila dupla, não avancem sinal vermelho do semáforo, usem cinto de segurança. Faça sua obrigação, dê o exemplo”, opina André sobre atitudes que os pais devem ter.

Além disso, o alto número de veículos e pedestres nas regiões escolares também podem causar altos índices de estresse e nervosismo, o que piora toda a situação. Diante disso, André diz que quem vivencia essa rotina diariamente sabe que o cenário é inevitável, mas o importante é respirar fundo e manter a calma.

DF registra queda de 26% de mortes no trânsito em 2021

Pelo terceiro ano consecutivo, o Distrito Federal registra redução de acidentes fatais no trânsito. De acordo com levantamento preliminar do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF), o ano passado registrou queda de 26% no número de mortes, em comparação com 2020, que por sua vez, já havia registrado um quantitativo 17% menor, se comparado a 2019.

No período de janeiro a dezembro de 2021, foram registrados 169 óbitos por acidentes de trânsito, e no ano anterior, foram 227. Em 2019, quando não havia as restrições de circulação impostas pela pandemia, ocorreram 274 mortes nas vias do DF: 105 vidas perdidas a mais do que no ano passado. Considerando somente o mês de dezembro, o quantitativo se manteve entre os dois últimos anos: 14 vítimas fatais.

O Diretor-geral do Detran, Zélio Maia, atribui essa contínua redução nos números de mortes ao trabalho intenso das equipes do Departamento. “Nada nos deixa mais realizados que ver os números de óbitos no trânsito despencarem. São vidas que estamos preservando ao conseguir conscien-



tizar a população de agir de forma responsável no trânsito, tanto por meio da educação, como das ações de fiscalização e de engenharia.”

Balanco de atividades

Na área da Educação de Trânsito, em 2021, o Departamento realizou 1.268 ações, entre blitzes educativas, apresentações teatrais, cursos e palestras, alcançando um público estimado de 147.651 pessoas. O destaque vai para as ações voltadas para quem pedala: o Projeto Bike em Dia e para o

Circuito Passeio Ciclístico nas Regiões Administrativas, que culminaram numa queda acentuada no número de mortes.

E para quem insiste em beber e dirigir a tolerância é zero. De janeiro a dezembro de 2021, o Departamento realizou 78.906 operações de fiscalização de trânsito, sendo o foco principal o combate à embriaguez ao volante, com base na Lei Seca, a fim de evitar acidentes e preservar vidas.

Ciclistas e pedestres

O estudo preliminar do

Detran mostra que o ano passado teve o menor índice de mortes de ciclistas em 21 anos, quando oito ciclistas perderam a vida no trânsito, 58% a menos que 2020, que contabilizou 19 óbitos de ciclistas, mesmo número registrado em 2018 e em 2016. O maior registro foi em 2003, quando 65 ciclistas morreram. A redução em 2021 é ainda mais expressiva quando comparado a 2019, quando 22 ciclistas perderam a vida no trânsito.

Os dados indicam ainda

uma diminuição acentuada no número de óbitos de pedestres. De acordo com a Gerência de Estatística do Departamento, em 2021, ocorreram 47 mortes de pedestres, 13% a menos que em 2020, quando se registrou 54 óbitos. Segundo a série histórica de vítimas fatais em acidentes de trânsito do Detran-DF, o ano de 2001 foi o que registrou o maior quantitativo de pedestres mortos, 165 óbitos. Assim, pode se dizer que, nos últimos 20 anos, 118 vidas de pedestres foram preservadas no trânsito do DF.

O Detran-DF faz um alerta, cerca de 40% dos pedestres mortos no ano passado tinham 60 anos ou mais. O diretor de Educação de Trânsito do Detran-DF, Marcelo Granja, lembra que, a cada ano, os nossos movimentos corporais e mobilidade vão ficando mais lentos. Por outro lado, ele destaca a importância de o pedestre sempre dar preferência por atravessar na faixa. Mesmo que isso represente andar poucos metros a mais. Além disso, nunca esquecer de fazer o sinal de vida, que não é obrigatório, mas pode salvar vidas. *(As informações são do Detran/DF).*

SP: 78% das multas aplicadas em janeiro foram por recusa ao bafômetro

A recusa ao teste de bafômetro gera as mesmas punições para quem é flagrado com até 0,33% miligramas de álcool por litro de ar no teste.

Em São Paulo, 78% das multas aplicadas em janeiro foram por causa dos motoristas que se recusaram a fazer o teste do bafômetro. Os dados fazem parte de um levantamento do Detran do estado nas blitzes realizadas no período.

De acordo com o órgão de trânsito, neste primeiro mês do ano, a fiscalização abordou mais de 6 mil motoristas em blitzes em 16 cidades do estado. 274 condutores receberam autuação e, destes, 216 não aceitaram fazer o teste do bafômetro.

Riscos

O diretor científico da Associação

Brasileira da Medicina de Tráfego (Abramet), que ajudou a formular a Lei Seca, o médico Flávio Adura, citou alguns dos principais riscos que o motorista dirigindo embriagado gera às pessoas em sua volta.

“O álcool altera a função visual do condutor que perde a noção da visão lateral. Além disso, o indivíduo alcoolizado tem uma visão tubular, ele só enxerga o que está a sua frente. Não percebe, por exemplo, um motociclista passando ou um pedestre que inicia a travessia. O álcool aumenta o tempo de reação do motorista. Esse é aquele tempo que o motorista tem para frear, ou mudar a direção do veículo quando ele percebe o risco”, explica.

Cabe lembrar que a recusa do teste de bafômetro gera uma multa de R\$



2.934,70, retenção do veículo, além da suspensão direta do direito de dirigir por 12 meses. Essas são as mesmas punições para quem é flagrado com até 0,33% miligramas de álcool por litro de ar no teste do bafômetro.

Já o condutor, pego em flagrante,

com nível de álcool acima de 0,34% miligramas, além das penas anteriores, também responde por crime de trânsito. Nesse sentido, pode pegar uma pena de até 3 anos de prisão. *(As informações são da Agência Brasil)*



CARTAS

GARAGEM

Confesso que não senti nenhum um pingo de pena da motorista que teve seu carro atacado por estacionar em frente à garagem particular. Para mim, ela agiu de maneira desrespeitosa primeiro e mereceu a punição. Todavia, como vivemos em uma sociedade dita organizada, sabemos que o correto seria chamar a polícia. Mas e o tempo perdido pelo dono da garagem que não pode usufruir do seu direito de ir e vir?

Valdemir Gazeta – Brasília/DF

MÁQUINAS DE MATAR

Um absurdo esta nova moda entre caminhoneiros. Caminhões arqueados, além de feios, ainda representam um enorme perigo para todos os que precisam transitar pelas estradas do nosso país. Como bem destacou o presidente do Monatran, esta descaracterização dos veículos deveria ser proibida e passível de apreensão dos caminhões. Sinceramente, fico impressionado com a falta de noção de alguns seres humanos.

Sérgio Marquese – Campo Grande/MS

MULTADO INJUSTAMENTE

Impressionante este relato do motorista que não possui o braço esquerdo ser multado por entrar com o carro na garagem de seu próprio restaurante com o braço pra fora. Só posso lamentar pela falta de atenção do agente responsável pela aplicação da multa. Eu morro e não vejo tudo.

Cenira Sales – Cuiabá/MT

NOTIFICA GOV.BR

Aquela notificação que ninguém quer receber, mas que não tira os méritos do governo. Em tempos de tanta tecnologia, sempre achei ridículo que as multas viessem pelo correio. Fora o gasto desnecessário com impressão e envio, ainda corria-se o risco de serem extraviados. Parabéns aos envolvidos pela nova plataforma!

Sidney Andreas – São Paulo/SP

NOSSO PODER

Muito bom o artigo do Dr. José Roberto Dias! Neste ano, não podemos deixar de exercer o único poder que ainda temos em nossas mãos. Ninguém merece ser governado por esses políticos despreocupados com o futuro da Nação. E quem gosta de falar que vota nulo, presta atenção, que isso não te exime da responsabilidade. Aliás, muito pelo contrário, te faz cúmplice de quem escolher o resultado.

Angela Lima – Rio de Janeiro/RJ

RESSACA

Importantíssimos os esclarecimentos do Dr. Dirceu. Tem gente que acha que os efeitos da ressaca passam em poucas horas, mas a verdade é que o álcool continua ali fazendo os seus estragos. Tenho horror a bebida. Sofri muito com meu pai bêbado e, por mim, essa bebida deveria ser banida do planeta. Coisa mais desnecessária da vida.

Simone Frias – Belo Horizonte/MG

PARCELAMENTO

Brasileiro gosta mesmo de um crediário

né? Agora até multa parcelada caiu no gosto do contribuinte. Sorte do governo que garante a sua arrecadação. Mas será que o efeito educativo da multa não diminuiu com essa facilidade?

Cleiton Garras – Porto Alegre/RS

PONTES

Sinceramente, não entendo porque tanta demora nesse lançamento do edital para obras de manutenção das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles. Só espero que o TCE não encontre nenhuma irregularidade depois do processo concluído. Ninguém merece tanta demora e ineficiência.

Felipe Manoel – Florianópolis/SC

ICMS

Ano de eleição é uma beleza! Até congelamento do ICMS dos combustíveis já tivemos. Só espero que a bomba após 2 de outubro não seja muito grande, porque a vida já está difícil do jeito que está. O que menos precisamos agora é de ações puramente eleitoreiras.

Daniel de Souza – São José/SC

GESTO OBSCENO

Muito bom esse projeto de lei que torna infração de trânsito o ato de praticar gesto obsceno ao dirigir. Já cansei de ver brigas de trânsito ocorrendo por consequência de um dedo levantado. Quem sabe assim, os nervosinhos de plantão ganham um chá de educação.

Arlete Zimmermann – Joinville/SC

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)**CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:**

Art. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos:
Infração - média;
Penalidade - multa.

Campanha chama atenção para cuidados com mais vulneráveis no trânsito

No trânsito, nem sempre é fácil ter o controle de tudo, já que todos são responsáveis por atitudes que podem proteger a própria vida e a de outras pessoas. E não é preciso ser especialista em trânsito para ter consciência da necessidade de respeitar os limites dos envolvidos no cenário: na relação entre um caminhão e uma moto, por exemplo, a vulnerabilidade de quem está sob duas rodas é clara. Por isso, o Sest Senat e a Raízen lançam campanha para motociclistas e outros vulneráveis.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as regras relacionadas à vulnerabilidade dos usuários do trânsito fazem sentido, principalmente, quando se levam em conta dados divulgados pela Opas (Organização Pan-Americana da Saúde): mais da metade de todas as mortes no trânsito ocorre entre usuários vulneráveis das vias – pedestres, ciclistas e motociclistas.

Quando se trata de acidentes envolvendo caminhão e moto, por exemplo, a preocupação é ainda maior devido à diferença de tamanho e ao nível de proteção dos condutores. Em 2020, 10% dos acidentes fatais nas rodovias brasileiras envolveram caminhões e motocicletas, conforme dados da Polícia Rodoviária Federal.

Campanha para motociclistas e outros vulneráveis

A iniciativa também conta com o apoio do IFood, do Ministério da Cidadania, do Ministério da Infraestrutura, da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres),



do ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária) e da Transjordano.

O movimento tem como objetivo conscientizar motoristas sobre os principais riscos envolvendo motocicletas no trânsito e sobre como mitigar esses riscos. Assim, busca engajar esses públicos na tomada de atitudes práticas que podem preservar vidas no trânsito e torná-los multiplicadores dessas informações.

A campanha destaca que acidentes não são causados somente por imprudências, e, sim, que existem outros fatores a serem considerados no trânsito: o ponto cego é um deles, principalmente quando se fala de veículos grandes, como caminhões e ônibus. Eles possuem pontos cegos à frente, em razão da altura; atrás, por causa do tamanho;

e dos lados, devido à altura e à limitação dos espelhos.

Dessa forma, a campanha para motociclistas e outros vulneráveis mostra que, nas vias, não existem “vilões e mocinhos”, pois todos são responsáveis por um trânsito mais seguro; e a prática de direção defensiva por parte do motorista de caminhão e do motociclista pode salvar vidas.

Motociclista

– Nunca queira competir. Se perceber uma intenção de manobra, sempre espere a sua vez.

– Não ultrapasse pelo lado direito.

– Sempre mantenha uma distância de segurança e tente se posicionar do lado esquerdo da via.

– Ultrapasse totalmente o caminhão antes de desacelerar.

– Tente fazer contato visual com o motorista e faça-se ser visto, sem ferir as leis de trânsito.

– Ao perceber qualquer aproximação suspeita, buzine!

Motorista de caminhão

– Fique atento aos pontos cegos.

– Seja prudente e, quando necessário, dê preferência a motociclistas e outros veículos menores.

– Sinalize mudanças na pista e, além disso, tente sempre se posicionar para manter condutores próximos no seu campo de visão. *(As informações são da Agência CNT de Transportes)*

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



Como “humanizar” o trânsito para condutores recém-habilitados

Existem diferentes tipos de pessoas e, por esse motivo, diferentes formas de aprendizagem. O processo de formação de novos condutores, inegavelmente, evoluiu muito ao longo dos últimos anos no país. Nem por isso quer dizer que ainda não tenha o que ser melhorado. Prova disso são os incontáveis casos de condutores recém-habilitados que não se sentem seguros para conduzir seus veículos.

Como forma de driblar o nervosismo que a acometia a cada vez que seu carro apagava e tentar despertar empatia nos demais condutores, evitando assim buzinas e xingamentos, a estudante de Psicologia de Caxias do Sul (RS) decidiu colar uma placa na traseira do seu carro com a mensagem “Recém Habilitada”.

Embora inusitada, a prática não é nenhuma novidade. Não é raro nos depararmos com placas semelhantes pela internet, às vezes até bem mais singelas, muitas vezes feitas até à mão.

Tanto é que, em meados de 2018, a Deputada Federal Christiane de Souza Yared (PL-PR) propôs em um PL (Projeto de Lei) tornar obrigatória uma placa que identificasse veículos dirigidos por condutores com habilitação provisória, a chamada PPD (Permissão para Dirigir).

No entanto, o que me chamou a atenção foi a frase em letras menores colocada logo abaixo da advertência em letras garrafais:

“Tenha paciência, se eu ficar nervosa o carro morre!”.

É evidente que o termo morre na frase tem a conotação de apagar, desligar. Mesmo assim, me pus a pensar nela num sentido denotativo, ou seja literal, por pura curiosidade semântica.

Obviamente que, em se tratando de um objeto inanimado, o carro não morreria literalmente. A menos que refletíssemos mais profundamente sobre o que ele (o carro) representa socialmente. Assunto que já venho estudando e escrevendo desde o Efeito Transformers em Trânsito, no qual exponho o fenômeno da humanização da máquina e a mecanização do humano.

Diante dessa breve reflexão, fico a me questionar o quanto a vida, não a do carro, mas do condutor (e mesmo as dos demais ocupantes do veículo) seria capaz de gerar a mesma empatia aos demais condutores. É claro, que para quem lê a placa de advertência colada na traseira do veículo, fica evidente se tratar de um apelo do condutor, de uma súplica por paciência diante da sua inexperiência e falta de habilidade, já que

ser habilitado não significa necessariamente ser habilidoso. Mas o erro é algo eminentemente humano, ao qual todos estamos sujeitos, seja experiente, seja habilidoso ou não. Então será mesmo preciso a instalação de uma placa no nosso veículo para que sejamos dignos de paciência e compreensão para com os nossos erros no trânsito?

Em outro artigo eu já questionei se HUMANIZAR O TRÂNSITO: SERÁ REALMENTE A SOLUÇÃO?, por entender que o ser humano não é, nem de longe, medida para tolerância, empatia ou civilidade.

Ou estarei eu sendo demasiadamente pessimista com a nossa espécie?

Talvez ainda tenhamos a capacidade de, um dia, nos comportarmos no trânsito de uma forma digna de podermos adotar o termo “trânsito humanizado”. Não só no sentido conotativo, mas também no denotativo. Desde que o carro não “morra”, é claro!

* 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.

Cruzamentos ainda são locais com grandes números de acidentes



Na maioria dos casos os sinistros acontecem quando nenhum dos condutores sabe de quem é a preferência na via.

Durante o trajeto, muitos motoristas se deparam com uma dúvida que pode causar acidentes: de quem é a preferência nos cruzamentos? A direção defensiva ajuda nessas horas e o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz diversas normas gerais de circulação e conduta, a partir do artigo 29, definindo as orientações para cada situação.

Mas e nas vias nas quais não há sinalização específica? Nesses casos a preferência é:

- no caso de apenas um dos fluxos ser proveniente de rodovia, daquele que estiver circulando por ela;
- no caso de rotatória, daquele que estiver circulando por ela;
- nos demais casos, de quem vier pela direita do condutor.

Segundo dados do CONAS – Conselho Nacional de Secretários de Saúde, 60% dos acidentes de trânsito no Brasil ocorrem nos cruzamentos de vias. Outra especificidade: principalmente

nas transversais, quando dois veículos andam em direções que se cruzam, são os locais onde mais acontecem colisões. Esse tipo de batida acontece, na maioria dos casos, quando nenhum dos dois motoristas sabe de quem é a preferência ou por falta de atenção à sinalização de trânsito, o que acaba gerando acidentes muitas vezes graves, destaca o estudo da Segeo.

Em São Paulo (SP), em 2018, foi sancionada a Lei 16.830 que prevê a sinalização em cruzamentos com maior índice de acidentes. As placas devem ser alocadas obrigatoriamente nos locais próximos de onde os acidentes foram registrados, de forma a permitir o alerta aos condutores. Além disso, quando os acidentes envolverem predominantemente vítimas pedestres, a informação deverá ressaltar esse fato, indicando ainda que o pedestre deve atravessar a via com atenção.

Conhecer a legislação ajuda a evitar acidentes em cruzamentos

O CTB traz outras orientações que sempre auxiliam na segurança no trânsito, por exemplo, a instrução de que em vias com

mais de uma pista, os veículos lentos devem se manter à direita. A faixa da esquerda deve ser reservada para ultrapassagens e para os veículos com maior velocidade. Mas as regras não param por aí. Também têm prioridade de deslocamento os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização de trânsito e as ambulâncias, bem como veículos precedidos de batedores. E a prioridade se estende também ao estacionamento e parada desses veículos. Isso desde que os dispositivos de alarme sonoro e luminoso intermitentes – indicativos de urgência – estejam acionados.

“Na dúvida, a precaução e a cortesia ajudam a evitar acidentes nos cruzamentos. A pressa e a desatenção são alguns dos inimigos do trânsito seguro e a gentileza, é sempre amiga nessas horas. Além disso, ela nos ajuda a reforçar que todo cidadão tem papel fundamental na promoção de vias mais seguras”, comenta Luiz Gustavo Campos, diretor e especialista em trânsito da Perkons.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**BR não é para ciclistas
Palavra do Presidente**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**O trânsito só muda
pela educação**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Mortos e incapacitados
no trânsito**

PÁGINA 7

RODRIGO V. DE SOUZA



**Como “humanizar” o trânsito
para recém-habilitados**

PÁGINA 15