

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
JANEIRO DE 2018
ANO 9 - Nº 96

CTB

Leis de trânsito que sofreram reviravoltas nos últimos 20 anos

PÁGINA 9

CTB: 20 ANOS QUASE NADA MUDOU



O Código de Trânsito Brasileiro foi promulgado em 1997 e entrou em vigor em janeiro de 1998. Os cientistas sociais ao lançarem seus olhos para as últimas décadas de nossa História, certamente se surpreenderão com o brutal desperdício de vidas e de esperanças, principalmente entre os mais jovens, em uma guerra que se convencionou chamar de acidente de trânsito. (Página 3 - Palavra do Presidente e Página 5 - Artigo de José Roberto Dias)

KOERICH
Gente Nessa

1º
NÚMERO
EM MÓVEIS

SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
ULTRAPASSAR



80
km/h
VELOCIDADE
MÁXIMA



RETORNO
PROIBIDO

EDITORIAL

CASO PIZZOLATTI: SILÊNCIO ENSURDECEDOR

Menos de um mês depois do grave acidente provocado pelo ex-deputado federal João Pizzolatti, uma questão tem nos deixado perplexos: o silêncio generalizado em torno do caso. A imprensa, com exceção da especialista em trânsito Márcia Pontes, só comentou o mínimo necessário. Já a classe política, recolheu-se à sua insignificância e não ousou emitir qualquer opinião sobre o assunto. O partido não se pronunciou. Os colegas parlamentares preferiram o “anonimato”, numa clara demonstração de convivência corporativista.

Como pode uma per-

sonalidade política de tamanho destaque passar despercebida diante de um acontecimento tão dramático? A vítima - o jovem Paulo Marcelo Santos, que só está vivo graças à coragem e empatia de populares que desviraram o carro em chamas e apagaram o incêndio com os extintores de seus veículos - continua em um leito de hospital sofrendo com as queimaduras e fraturas provocadas pelo capricho de um motorista embriagado.

O mais lamentável é que toda a “rigidez” do nosso Código de Trânsito Brasileiro, que recém completou duas décadas, não conseguiu tirar das ruas

esse verdadeiro sociopata do trânsito. Somente agora, por conta desta tragédia, foi levantado que a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do político está vencida desde 22 de agosto passado e que o seu histórico recente (entre 2014 e 2017) inclui 46 multas, que somam 222 pontos na carteira.

Três meses antes da tragédia, Pizzolatti já havia recebido uma multa por embriaguez ao volante.

Além disso, o histórico também mostra que em setembro de 2007 ele teve a carteira suspensa. Já em dezembro de 2012, teve a CNH cassada por dois anos. E, atualmente responde a um processo de suspensão em Blumenau. Todas as medidas contra o ex-deputado foram por excesso de pontos.

Infelizmente, uma pessoa que colecionava multas por excesso de velocidade e já era reincidente na com-

inação mortal de beber e dirigir engrossou a lista dos sequelados permanentes no trânsito do nosso país.

Não bastasse os prováveis cinco meses de internação, a jovem vítima carregará para sempre as marcas da irresponsabilidade de alguém que parece não conseguir olhar para além do seu próprio umbigo, valendo-se da ineficiência do estado brasileiro, que não consegue o tirar de trás do volante.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



PERSISTÊNCIA



Após reprovar 13 vezes, o feirante de Sítio Serrote dos Bois, na zona rural de Caruaru, no Agreste de Pernambuco, Paulo Alves Barbosa, conseguiu passar nos exames para adquirir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A alegria foi tão grande, que a família organizou uma festa de comemoração, que viralizou nas redes sociais.

Segundo a filha de Paulo, a maior dificuldade do pai foi a prova teórica, na qual reprovou nove vezes, em 2016. Ao ser aprovado na 10ª tentativa e realizar as aulas práticas, Paulo tentou fazer o exame para obter a licença para moto, quando teve uma nova reprovação.

Naquele período, o processo de um ano (tempo máximo para concluir todas as etapas) expirou. Ao reabrir o processo, o feirante de Caruaru precisou ainda de mais uma tentativa para conseguir a carteira de moto e outras duas provas de baliza de carro. Em 20 de dezembro de 2017, ele finalmente conseguiu a aprovação.

CARRO 100%

O aplicativo do Carro 100% recebeu apoio do Denatran – Departamento Nacional de Trânsito e ganhou visibilidade com banner na home do site do órgão oficial do governo www.denatran.gov.br.

Iniciativa do GMA – Grupo de Manutenção Automotiva, o aplicativo, disponível gratuitamente para smartphones ou mesmo pelo site www.carro100.com.br, tem caráter institucional e foi criado em 2015, como mais uma iniciativa de promover a conscientização da manutenção preventiva junto aos motoristas.



O Monatran

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

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Ildo Rosa

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



DIRIGIR NA ITÁLIA

O presidente Michel Temer assinou neste mês de janeiro um decreto que trata do reconhecimento de carteiras de habilitação brasileiras na Itália. Da mesma maneira, as carteiras de motorista da Itália serão reconhecidas no Brasil. O decreto origina-se de um acordo firmado em novembro de 2016 e foi publicado no Diário Oficial do último dia 11. O acordo vinha sendo negociado desde 2008.

O decreto vale para as carteiras de habilitação A e B, não provisórias e em vigor, emitidas por um ou outro país. Caso o solicitante tenha residência no país onde se solicita a conversão, é preciso que a habilitação tenha sido expedida antes da obtenção da residência.



UMA VERGONHA!

Envolvido em um acidente no final do ano passado em que aparentava sinais claros de embriaguez, o ex-deputado federal João Pizzolatti (PP) continua como servidor público efetivo de Santa Catarina. Segundo o Portal da Transparência do Estado, ele é auditor fiscal da receita estadual e está lotado na Gerência Regional da Fazenda em Blumenau. Pelo sistema, ele está licenciado para tratamento de saúde. Logo após o acidente que deixou um homem ferido gravemente, em 20 de dezembro, o advogado de Pizzolatti disse que o político seria internado para tratar o alcoolismo.

20 anos: Monatran e CTB

Neste ano, o MONATLAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito completa 20 anos de existência. Desde a sua fase embrionária, a entidade acompanhou de perto as discussões da criação do Código de Trânsito Brasileiro e, no mês em que a nova legislação entrou em vigor (janeiro de 1998), foi fundada a organização, sem fins lucrativos, pioneira na luta em prol da conscientização e educação para um trânsito mais humano e seguro.

Desta maneira, não há como chegarmos ao nosso vigésimo aniversário sem analisarmos os 20 anos do tão aguardado Código. Criado pela lei 9.503 e conhecido pela sua “modernidade”, o CTB tem 341 artigos e 688 resoluções inseridas ao longo do tempo, na tentativa de se buscar uma perfeição de normas.

Todavia, mesmo considerada louvável por muitos especialistas, a legislação ainda não tem sido suficiente para tirar o Brasil de uma posição nada invejável no ranking mundial de mortes no trânsito: o quarto lugar, depois da China, Índia e Nigéria.

Os dados oficiais mais “recentes” do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, são de 2015, quando 38.651 morreram vítimas de acidentes de trânsito. Sendo que é de conhecimento geral, que o quadro é ainda muito pior do que este dito oficial, especialmente, quando analisado o número de sequelados permanentes que, ano após ano, ultrapassa a marca de 400 mil.

Uma tragédia sem precedentes ocasionada pela soma de diversos fatores. O número de veículos nas ruas tem aumentado substancialmente, principalmente, as perigosas motocicletas; a conservação das estradas e da sinalização é precária; apesar de avanços tímidos em questões como a chamada Lei Seca, no geral, a fiscalização ainda é pífia; a interpretação da lei é divergente e o comportamento do judiciário, por vezes, é lamentável.

Por tudo isso, pouca coisa evoluiu nas últimas duas décadas e, certamente, só haverá um avanço substancial quando houver, de fato, o interesse por parte do Governo Federal. Os problemas são conhecidos por todos. Porém, nem mesmo em ano de eleição, se fala sobre o trânsito e suas mazelas.

Só a Lei não adianta. É preciso aplicabilidade! E isso envolve desde uma fiscalização eficiente e uma postura firme do judiciário, até a consciência de cada cidadão. Esperamos que daqui a 20 anos, toda essa tragédia seja apenas retratada nos livros de história, como mais um dos desafios vencidos por esta nação verde e amarela! Vida longa ao CTB! Vida longa ao Monatran!

MOBILIDADE URBANA

R\$ 376 milhões liberados para obras

O Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, liberou R\$ 376 milhões do Orçamento Geral da União (OGU) para obras de mobilidade urbana em diversas cidades do país. Os recursos contemplam intervenções de metrô, BRT, corredores de ônibus e elaboração de projetos.

“Sabemos que um dos maiores gargalos no país é a mobilidade urbana. Precisamos investir para dar aos brasileiros melhores condições de ir e vir. Esses recursos vão auxiliar obras de extrema importância para todos, como o metrô do Distrito Federal entre outros projetos”, afirmou o ministro das Cidades, Alexandre Baldy. Para o ministro, as obras são essenciais para o fortalecimento da mobilidade urbana e a melhoria do nível de qualidade do transporte público e da infraestrutura.

DETALHAMENTO DAS OBRAS

O governo do Distrito Federal terá R\$ 289,2 milhões para expansão e modernização do metrô e construção de viaduto na Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG). Desse total, R\$ 162,8 milhões serão destinados para a expansão e modernização do trecho Samambaia e R\$ 112,6 milhões para modernização da Linha 1. Além de R\$ 13,8 milhões para construção do viaduto entre o Setor Sudoeste e o Parque das Cidades.

O Estado do Rio de Janeiro contará com R\$ 54 milhões para obras de BRT,

transporte coletivo urbano e corredores de ônibus. Para a prefeitura foram destinados R\$ 30,6 milhões para a elaboração de projetos do BRT Transbrail (Fase 2) ligando o município de Deodoro a Santa Cruz, e R\$ 19 milhões para o BRT Ligação B - Transbrasil - Transoeste.

À prefeitura do município carioca de São Gonçalo foram destinados R\$ 2,8 milhões para construção de corredor de ônibus e ciclovia em Neves-Gebara e Neves-Guaxindiba. A prefeitura de Duque de Caxias (RJ) receberá R\$ 1,5 milhão com a finalidade de elaborar estudos e projetos para rede de transporte coletivo urbano do Centro a Santa Cruz da Serra e Gramacho.

Outra obra contemplada é a elaboração de projetos para extensão do BRT Norte-Sul até o município de Aparecida de Goiânia (GO). O governo do Estado de Goiás contará com R\$ 3 milhões para expandir os trechos do Terminal Cruzeiro ao Terminal Veiga Jardim no município.

Os recursos para projetos também contemplará a implantação da central de controle operacional do transporte coletivo em Teresina, no Estado do Piauí. A prefeitura de Teresina terá R\$ 29,5 milhões para investir e potencializar o transporte público na região.

O Governo Federal também apoiará o governo do Estado de São Paulo com recursos de R\$ 11,2 milhões para extensão da Linha 9 CPTM.



Ministro das Cidades Alexandre Baldy

Governo federal prorroga prazo para elaboração dos Planos de Desenvolvimento Urbano e de Mobilidade Urbana

O governo federal prorrogou o prazo para a elaboração e aprovação dos Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUIs) das Regiões Metropolitanas ou das aglomerações urbanas já instituídas: até 31 de dezembro de 2021.

A medida estabelecida pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, teve o objetivo de atender as necessidades apontadas pelas Regiões Metropolitanas e aglomerações urbanas, considerando a abrangência temática, a complexidade na formulação e na execução dos PDUIs, além da necessidade de interlocução entre os municípios envolvidos e de participação ativa da sociedade civil e dos órgãos públicos de maneira compartilhada e integrada através de audiências públicas. Para o caso de novas Regiões Metropolitanas ou aglomerações urbanas, o prazo será de 5 anos a partir da data de sua instituição.

Também foi prorrogado, por mais um ano, o prazo máximo para que os municípios elaborem o Plano de Mobilidade Urbana ou compatibilizem com o Plano Di-

retor, alterando de 6 para 7 anos a partir da entrada em vigor da Lei nº 12.587, de 2012.

PDUI – O Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado estabelece uma visão conjunta e integrada de municípios inseridos em uma mesma dinâmica urbana e socioeconômica. O instrumento trará diretrizes para orientação dos Planos Diretores Municipais, para o ordenamento do território municipal e para os investimentos das políticas setoriais de desenvolvimento urbano, com destaque para os investimentos em habitação, saneamento e mobilidade urbana.

PMU – O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de execução do planejamento da mobilidade urbana, traça as orientações de ações integradas de inclusão social, desenvolvimento urbano, de mobilidade e de proteção ao meio ambiente, e deve estar baseado em princípios, diretrizes e objetivos instituídos pela Lei nº 12.587 de 2012. Com a elaboração desse plano é possível ter acesso aos recursos orçamentários federais para contratação de novas operações.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

VINTE ANOS DO CÓDIGO DE TRÂNSITO

Os cientistas sociais ao lançarem seus olhos para as últimas décadas de nossa História, certamente se surpreenderão com o brutal desperdício de vidas e de esperanças, principalmente entre os mais jovens, em uma guerra que se convencionou chamar de acidente de trânsito.

No início da década de noventa os números eram alarmantes o que fez com que o Ministério dos Transportes instituísse o “Programa PARE de redução de acidentes de trânsito”. Essa iniciativa, apesar de ser governamental foi assumida pela sociedade civil e núcleos do programa se organizaram em diferentes cidades do País.

Em pouco tempo, este programa definiu como alvo a aprovação do novo código de trânsito, instrumento fundamental, para reduzir o número de vítimas e de mortos.

Em 1995, a “Caravana da Chama pela Paz nas Estradas” saiu de Passo Fundo, RS, atravessou os estados do sul, sudeste e centro oeste do país, até chegar as mãos do Presidente da República com mais de 1 milhão de assinaturas colhidas no trajeto, pedindo a aprovação de um novo Código de Trânsito.

A mobilização social do Programa PARE fez com que se colocasse o combate à violência no trânsito na pauta

dos principais problemas nacionais. Instituiu-se na Casa Civil da Presidência da República um instrumento eficaz para tratar do assunto, o Grupo Executivo de Redução de Acidentes de Trânsito – GERAT.

O Código de Trânsito Brasileiro que tramitava no Congresso Nacional há cerca de cinco anos, passou a ser monitorado mais de perto e em setembro de 1997 foi promulgado, entrando em vigor em janeiro de 1998.

Fruto do trabalho de centenas de técnicos de inúmeras áreas, só se viabilizou pela articulação de setores sociais que queriam dar um basta à violência no trânsito e exigiam que fizesse parte da agenda nacional.

Nos últimos quinze anos perdeu importância o combate à violência no trânsito e o resultado não poderia ser outro, o número de feridos e de mortos voltou a crescer.

Algumas análises oficiais douravam a pílula com a desculpa, pouco convincente, do aumento da frota nacional de veículos, ou que novas tecnologias acopladas aos celulares seriam responsáveis pelas estatísticas.

Esqueciam de afirmações como as do Dr. Dario Birollini, da Faculdade de Medicina da USP, que a violência no trânsito pode ser tudo, menos um acidente, uma fatalidade, mas sim uma doença que como todas as outras

pode ser tratada e reduzida a números não epidêmicos.

Basta para isso mobilizar a sociedade através de programas permanentes, que funcionem como uma vacina, conscientizando para a prática de uma direção cidadã.

Os 20 anos do Código de Trânsito traz a centenas de brasileiros, que participaram das mobilizações por sua aprovação, uma sensação de dever cumprido, principalmente quando se considera as numerosas vidas que foram salvas.

O Código de Trânsito Brasileiro tem qualidade, tem pedigree, tem lá suas pulgas, mas estas não lhe tiram nem valor, nem eficiência.

Muito ainda terá que ser feito, mas antes de aperfeiçoá-lo, necessário se faz colocar realmente em prática seus Artigos e Resoluções, sem qualquer tipo de distinção e de impunidade.

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP. Professor Adjunto da UFSC criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran. Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente de Honra do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, Membro do Conselho Deliberativo do Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusoc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, NAV, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:
X - quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado;
XI - à aproximação de animais na pista;
XII - em declive;
XIII - ao ultrapassar ciclista;
Infração - grave;
Penalidade - multa.



CONCREJATO
OBRAS ESPECIAIS

Restauração da Ponte Hercílio Luz avança para a reta final em 2018

A Ponte Hercílio Luz está cada vez mais perto de ser reaberta. O cronograma de trabalho para a restauração do cartão postal catarinense está avançando para a reta final em 2018. No ano passado, foi concluído com sucesso o trabalho de transferência de carga da estrutura original para a base provisória construída abaixo da ponte, o que permitiu avançar para os trabalhos de remoção de peças antigas, como as barras de olhal.

A obra conta com o envolvimento de operários, engenheiros e fiscais do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra) e do grupo português Teixeira Duarte, empresa responsável pela restauração. “A restauração do símbolo de todos os catarinenses é um grande desafio, mas está avançando muito bem. Muitos não acreditavam mais na restauração, mas hoje a obra é uma realidade que todos enxergam e no fim de 2018 a ponte poderá voltar a ser utilizada por todos nós”, afirma o presidente do Deinfra, Wanderley Agostini.

O engenheiro fiscal da obra,

Wenceslau Diotallevy, explica que, depois de concluída a retirada de todas as 360 barras de olhal, serão feitos serviços como, por exemplo, a troca de celas, rótulas e a recuperação da parte interna das treliças, para então, a partir de meados de março começar a colocar as novas barras de olhal.

A ponte receberá cerca de duas mil toneladas de metal novo, o que representa aproximadamente 40% da atual estrutura. Muitas das novas peças, fabricadas no Brasil e no exterior, já foram compradas e estão em depósitos no canteiro de obras.

“Cada nova etapa é um passo importante. Esta é uma obra de grande complexidade. Mas estamos avançando bem para entregar o quanto antes esta estrutura que, além de preservar um patrimônio histórico catarinense, representará um grande ganho em mobilidade para a região da Grande Florianópolis”, destaca o governador Raimundo Colombo.

UM GIGANTE DE AÇO

A Ponte Hercílio Luz foi construída entre novembro



Processo de retirada das barras de olhal - 28/11/2017 - Fotos: James Tavares/Secom

de 1922 e maio de 1926 pela empresa americana Byington & Sundstrom. Foi projetada pelo engenheiro David Barnard Steinman, das firmas associadas Robinson & Steinman. A inauguração oficial, com liberação para o trânsito, foi em 13 de maio de 1926.

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

extensão de 339,5 metros. A altura das torres principais é de 74,21 metros. A altura do vão pênsil em relação ao nível de maré média é de 30,86 metros. A estrutura de aço tem o peso aproximado de 5 mil toneladas.

Em 4 de agosto de 1992, a Ponte Hercílio Luz foi tombada como Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Município de Florianópolis. Em 13 de maio de 1997, o Governo do Estado homologou o Tombamento da Ponte Hercílio

Luz, de propriedade do Estado de Santa Catarina. E no dia 15 de maio do mesmo ano, foi assinado declaração de utilidade pública para fins de aquisição por doação ou desapropriação, amigável ou judicial, os imóveis compreendidos na área de entorno da Ponte Hercílio Luz. Também em 15 de maio de 1997, o Ministério da Cultura reconheceu a Ponte Hercílio Luz como Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Brasil.

Julio Cavalheiro / Secom

Motoristas estrangeiros têm até 180 dias para conduzir veículos no Estado

Os motoristas estrangeiros, em visita ao Brasil, podem dirigir em todo o território nacional no prazo máximo de 180 dias, desde que amparados por convenções e acordos internacionais, sua habilitação estrangeira esteja em dia e a estadia seja regular e temporária no país. É importante apresentar também o documento de identificação.

Terminando esse prazo o condutor estrangeiro ou brasileiro habilitado no Exterior, que pretender conduzir veículo automotor, deverá submeter-se a exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica, respeitada sua categoria, para obter obtenção da Carteira Nacional de Habilitação brasileira (CNH). Neste caso, deverá apresentar a carteira de habilitação de seu país de origem, acompanhada de tradução oficial.

Se o condutor cometer alguma infra-

ção será multado de forma semelhante ao processo realizado frequentemente a veículos brasileiros. Diante de uma infração, o policial vai lavrar o auto, que será encaminhado ao órgão de origem para que a multa seja lançada no sistema do Detran/SC. A partir daí será gerada a guia, que poderá ser paga em qualquer agência bancária, casas lotéricas ou correspondentes bancários. A diferença é que o veículo estrangeiro só poderá deixar o país mediante o pagamento da multa.

“Como o estrangeiro não tem carteira nacional de habilitação não há uma punição, ou seja, não há atribuição de pontos no documento de dirigir de um estrangeiro, mas há sim penalidade de multa. As infrações mais recorrentes são de estacionamento em local proibido e excesso de velocidade”, explicou a co-



ordenadora de Convênios de Trânsito do Detran/SC, Graziela Maria Casas Blanco.

No caso do condutor portar uma habilitação não reconhecida pelo governo brasileiro, só será possível dirigir veículo automotor mediante a troca da sua habilitação de origem pela equivalente nacional junto ao órgão ou entidade executiva de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal. Também será necessária a aprovação

nos exames de aptidão física e mental, avaliação psicológica e de direção veicular, respeitada a sua categoria, com vistas à obtenção da CNH.

Se o estrangeiro não for habilitado e deseja ter uma CNH deverá cumprir todas as exigências previstas na legislação de trânsito. “Para tirar uma habilitação nacional, depende da regra do processo de habilitação e para ele se habilitar no Brasil, ele precisa ter residência aqui no país”, concluiu Graziela.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

MOTO PERIGO À VISTA

A epidemiologia ligada ao transporte sobre duas rodas, de longa data não tem preocupado autoridades que implementam atitudes e campanhas que se iniciam e logo findam, não atingindo objetivo maior na diminuição dos acidentes.

Hoje crescem de maneira geométrica as vítimas do trânsito com predomínio assustador dos motociclistas, que constituem a terça parte dos óbitos no trânsito. Quando a anos atrás, início da década de 90, a moto era usada para lazer, tínhamos os acidentes acontecendo em 69% dos usuários. Havia acidentes leves, médios e graves raros. As quedas eram frequentes, predominavam lesões leves que não necessitavam atendimento médico.

A atividade de motoboy surgiu em São Paulo em 1996 e desde então o dado estatístico de incidência de acidentes mantém-se em 69% com predomínio dos acidentes graves, gravíssimos.

Temos no momento 220 mil motoboys na cidade de São Paulo e 2 milhões no Brasil.

O mercado de moto teve crescimento vertical e a venda de maneira parcelada fez a frota disparar. Em 1969 tínhamos 1,5 milhão e em 2016, 17 milhões. A tendência é crescer mais rapidamente em função da



mobilidade prejudicada pelos engarrafamentos e lentidão de trânsito. Muitos estão utilizando moto para ir e vir do trabalho, reduzindo o tempo gasto no transporte. O aumento da frota concorre para o maior número de sinistros. Costumamos dizer que a motocicleta é ágil, mas frágil e essa fragilidade trazendo sérias consequências para o usuário, famílias, Estado e Governo Federal.

Sufrimento e dor é o resultado de distúrbio comportamental, desrespeito às regras de trânsito, negligência, imprudência e imperícia.

Com a motocicleta, do ano de 2.000 a 2014 tivemos 222 mil mortes e 1,6 milhão de inválidos, totalizando 1,8 milhão de óbitos e feridos. Esse número absurdo mostra que em 15 anos perdemos a população de uma grande cidade.

A coisa é séria.

Será que isso não chama a atenção?

Aflorar esses números é trazer ao conhecimento daqueles que fazem uso da motocicleta e dos veículos em geral, mas

principalmente para as autoridades que negligenciam com relação a proteção dos que circulam sobre duas rodas.

Podemos dizer que é uma atividade radical em função da periculosidade e penosidade caracterizada pelos riscos físico, químico, biológico, ergonômico e de acidentes. A radicalidade implementada pelo piloto da moto, que não vê riscos.

Quando alguém sobe na garupa, a possibilidade do acidente ocorrer é maior tendo em vista o desconhecimento do equilíbrio da máquina. Ainda, sem treinamento, alguns com limitações ou que também não vê limites para o risco.

Estou convicto que estaremos retrocedendo no árduo trabalho que a ABRAMET e outras entidades vem fazendo para reduzir a violência no trânsito e a preservar vidas.

Não tenho dúvida que a motocicleta é o transporte necessário para o momento. Tirando o agente poluidor, gasolina, ruído, mantendo velocidade baixa, uso dos EPIs, transitar por pistas exclusivas e muita cautela são cuidados a serem tomados.

* 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.

Quando buzinar se torna infração de trânsito

Os congestionamentos, o aumento considerável de carros nas vias, a pressão e, muitas vezes, a ansiedade fizeram com que muitas pessoas passassem a usar a buzina indiscriminadamente. Porém, poucos sabem que a buzina deve ser usada com moderação e em situações bem específicas.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a buzina deverá ser usada de forma breve, somente para alertar outros usuários. Para Eliane Pietsak, pedagoga especialista em trânsito, esse sinal sonoro é um instrumento importante para advertir os demais usuários da via, mas é comumente utilizado de maneira equivocada. “O uso exagerado pode aumentar o nível de estresse no difícil

trânsito das grandes cidades”, explica. **QUANDO É INFRAÇÃO**

Buzinar quando o trânsito está engarrafado é considerado um uso indevido, passível de punição. A infração é considerada leve, com multa de R\$ 88,38.

Também são consideradas infrações de trânsito: buzinar de modo prolongado, usar a buzina entre às 22h e 6h ou em locais e horários proibidos pela sinalização (comum ao redor de hospitais).

DICAS PARA USAR CORRETAMENTE

O Portal do Trânsito separou algumas dicas para que o condutor utilize corretamente a buzina:

Toques rápidos de alerta: em um



cruzamento, para dar a vez para outro motorista, ou para avisar o pedestre distraído ou indeciso para atravessar que está facilitando a sua travessia e também para alertar um motorista distraído que não vê o semáforo abrir, por exemplo.

Utilizar fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

Não adianta buzinar em congestionamentos, isso não fará os carros andarem mais rápido.

AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS

Em Brasília, comitiva pressiona liberação de licença ambiental

Uma comitiva catari-nense liderada pelo vice-governador Eduardo Pinho Moreira esteve no Ministério do Meio Ambiente, em Brasília, em 19 de dezembro, pressionando a liberação da licença ambiental para a obra de acesso ao novo terminal de passageiros do Aeroporto Hercílio Luz, em Florianópolis. O trecho de 2,1 quilômetros de extensão está em uma área considerada de preservação permanente, a poucos metros da costeira do Pirajubaé, área administrada pelo ICMBio.

Na audiência, intermediada pelo secretário executivo do ministério, Marcelo Cruz, o diretor do ICMBio, Marcelo Marcelino, garantiu que a licença ambiental terá um aval positivo ainda na primeira quinzena de janeiro. “Embora haja impactos é possível mitigar estes danos. O nosso entendimento, junto com a Superintendência Regional de Santa Catarina, por compreender também da importância deste acesso ao Estado, é que até o dia 12 de janeiro iremos retificar e emitir uma nova autorização

referente ao acesso”, frisa.

O vice-governador destacou que Santa Catarina é considerado o melhor destino turístico do Brasil, sendo uma atividade econômica importante para o Estado. “Somente nesta temporada são esperados mais de 2 milhões de argentinos. Hoje, existe uma dificuldade em chegar a Florianópolis devido ao aeroporto acanhado. O governo reservou recursos para esta obra e a liberação no dia 12 é uma ótima notícia para o Estado”, destaca Moreira.

Quem também saiu satisfeito da audiência foram os representantes da empresa suíça Zurich Airports, ganhadora do leilão de concessão para a construção do novo terminal de passageiros. De acordo com CEO da empresa em Florianópolis, Tobias Marketing, o prazo da liberação ambiental é satisfatório para que a obra seja licitada e iniciada, sendo concluída em um ano, pouco antes do novo terminal de passageiros, que tem previsão de conclusão para o segundo semestre de 2019.

O presidente do Em-



Douglas Saviato / SAN

bratur, Vinicius Lummertz, ressaltou ainda que com esta definição, a Zurich tem o intuito de ampliar em 500 metros a pista de pousos e decolagens e permitir voos internacionais, voos estes que estão na fila aguardando para operar. “A receita para o Estado seria de U\$ 1 bilhão em quatro meses de verão com estas operações internacionais. Temos contato com

várias companhias no exterior e a empresa considera que chegou o momento dos europeus e dos americanos visitarem Santa Catarina”, destaca.

Esteve presente também no encontro o prefeito de Florianópolis, Gean Loureiro, que reforçou a importância da viabilização do acesso nas próximas semanas. O secretário de Articulação

Nacional de Santa Catarina, Acélio Casagrande, e o Secretário de Turismo, Cultura e Esportes, Leonel Pavan também participaram. O Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e a Fundação do Meio Ambiente (Fatma) estiveram representados no encontro.

Vice-governador participa da transferência de gestão do aeroporto



O vice-governador Eduardo Moreira participou da solenidade para transferência oficial da gestão do Aeroporto Internacional Hercílio Luz da Infraero para o Floripa Airport, do grupo suíço Zurich Airport, realizada no dia 3 de janeiro. “Este é um momento vital para a economia de Santa Catarina. O Zurich Airport, que assume a ‘porta de entrada de Santa Catarina’, é especializado e competente. Por isso, o Governo do Estado está atento para que possamos, a partir de 12 de janeiro, recebendo a licença ambiental, lançarmos a licitação da última etapa do acesso ao novo terminal de passageiros e ao Sul da Ilha de Santa Catarina. Resta um trecho com pouco mais de dois quilômetros para a

sua conclusão”, disse Eduardo Moreira.

Diretor-geral do Floripa Airport, Tobias Markert, adiantou que as obras do novo terminal iniciarão dia 15 deste mês. Embora o prazo de conclusão seja de 22 meses, a empresa suíça pretende antecipar o cronograma em três meses, adiantou Markert.

O terminal atual foi construído para suportar o tráfego de 2 milhões de pessoas/ano e hoje está com 3,8 milhões de pessoas/ano. O novo terá capacidade para 8 milhões/ano, podendo atender esta demanda até 2030. Também participaram da solenidade o secretário de Turismo, Leonel Pavan, o prefeito Gean Loureiro, deputados, secretários municipais e vereadores.

Confira as leis de trânsito brasileiras que já sofreram reviravoltas nos últimos 20 anos

As leis de trânsito sofrem modificações com frequência. Atualização de normas, valores de multas, novas infrações, etc...Mas o que chamou a atenção nos últimos anos foi a quantidade de regras que sofreram reviravoltas inesperadas. Uma hora estavam em vigor, depois eram revogadas, e depois voltavam a valer. Uma confusão só. “Esse ‘voltar atrás’ é muito negativo para quem cumpre as exigências”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

As indefinições, segundo o especialista, só aumentam a sensação de insegurança jurídica dos cidadãos. “Paira no ar uma percepção coletiva de que o trânsito no nosso país “não tem pai nem mãe”. Cada vez que o cidadão brasileiro assiste estas inconsistências e indecisões na administração pública, todos perdemos. Aumentam as dúvidas, as incertezas e a confiança de que no Brasil, há inteligência, eficiência e políticas definidas na área de trânsito. Se virou regra, precisa ser respeitada. Se virou regra antes de uma construção calcada em critérios técnicos adequados, num fórum adequado, é menos pior voltar atrás. O triste é que tudo isso pode ser evitado”, conclui o especialista.

Veja alguns exemplos dessas reviravoltas:

EXTINTOR DE INCÊNDIO

Depois de adiar por três vezes a obrigatoriedade da troca do extintor BC para ABC nos veículos, o Contran decidiu tornar o uso do extintor de incêndio facultativo em carros de passeio, caminhonetes, camionetas e triciclos de cabi-



ne fechada. O equipamento continua sendo obrigatório em caminhões, caminhão-trator, micro-ônibus, ônibus e veículos destinados ao transporte de produtos inflamáveis. O extintor de incêndio era equipamento obrigatório nos veículos desde 1970. Transitar sem o equipamento ou com ele vencido era infração grave.

SIMULADOR NO PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES

Depois de idas e vindas, o Contran voltou a tornar obrigatório o uso de simuladores de direção nas aulas práticas para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para a categoria B (carros). O uso era obrigatório, tornou-se opcional e depois voltou a ser obrigatório. Parece brincadeira, mas não é.

INSPEÇÃO VEICULAR

Desde a entrada em vigor do Código de Trânsito

Brasileiro estava prevista a inspeção veicular na frota circulantes do País. Deveriam ser checados: documentação, sistemas de sinalização e iluminação, freios, direção, eixo e suspensão, pneus e rodas e componentes complementares como portas e tampas, vidros e janelas, bancos, estado geral da carroçaria e chassi e estrutura do veículo. Porém, atualmente apenas o estado do Rio de Janeiro faz essa inspeção em sua frota.

CADEIRINHA NO TRANSPORTE ESCOLAR

O Contran suspendeu a exigência de dispositivo de retenção para o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade em veículos utilizados no transporte escolar. A norma estava prevista para entrar em vigor em fevereiro de 2016, foi adiada para 2017 e depois suspensa até que os veículos do transporte escolar sejam fabricados com cintos de três pontos e sistemas de ancoragem do tipo isofix.

PLACAS MERCOSUL

A adoção das placas veiculares em padrão único com o Mercosul foi adiada novamente no Brasil, por tempo indeterminado. A decisão inicial era mudar as placas a partir de 1º de janeiro de 2017. Uruguai e Argentina já emplacam carros novos com a identificação comum.

FAROL BAIXO EM RODOVIAS

Desde julho de 2016, é obrigatório, em todo território nacional, o uso de farol baixo durante o dia em rodovias por todos os tipos de veículos. Porém, por algum tempo a medida ficou suspensa.

A Lei 13.290/2016 ficou com sua aplicação suspensa de 5 de setembro até 20 de outubro de 2016, por decisão da Justiça Federal em Brasília. Agora, a aplicação de multas está autorizada desde que a rodovia esteja devidamente sinalizada. Trafegar com os faróis baixos apagados em rodovias é

infração média, com multa de R\$ 130,16 e acréscimo de quatro pontos na CNH do condutor.

EXAME TOXICOLÓGICO

Foi adiada a entrada em vigor da norma por 5 vezes, até que em março de 2016 ela começou a valer. Apesar de muitos protestos, o exame toxicológico de larga janela de detecção é exigido quando da adição e renovação da habilitação nas categorias C, D e E.

KIT DE PRIMEIROS SOCORROS

Para quem não se lembra, começou a vigorar em 01 de janeiro de 1999, a Resolução nº 42 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) que dispunha sobre os equipamentos e materiais de primeiros socorros de porte obrigatório nos veículos a que se referia o art. 112 do Código de Trânsito Brasileiro.

O kit de primeiros socorros era composto por: dois rolos de ataduras de crepe, um rolo pequeno de esparadrapo, dois pacotes de gase, uma bandagem de tecido de algodão do tipo bandagem triangular, dois pares de luvas de procedimento e uma tesoura sem ponta. De acordo com a norma, os itens deveriam ser acondicionados em um mesmo local e de fácil acesso. A lei começou a vigorar, mas não durou muito. Após muita polêmica, ela foi revogada em abril do mesmo ano.

NOTA DO EDITOR:
Por essas e outras é que obtivemos poucos avanços na segurança viária. Situações como estas acabam por desmoralizar o Código e quem perde é a sociedade como um todo.



Inviável HC de acusado de matar três pessoas em acidente na Ponte JK, em Brasília

O ministro Luís Roberto Barroso (foto), do Supremo Tribunal Federal (STF), julgou inviável (negou seguimento) o Habeas Corpus (HC 150418) apresentado pela defesa do professor de educação física Paulo Cesar Timponi. Ele foi denunciado por embriaguez ao volante e prática de racha que provocaram a morte de três mulheres na Ponte JK, em Brasília, em acidente de trânsito ocorrido em outubro de 2007.

Os advogados de Timponi pretendiam reverter decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que modificou sentença de pronúncia do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT), e manteve a competência do Tribunal do Júri de Brasília para julgar o caso.

O TJDFT, após a conclusão da instrução criminal, encaminhou Timponi ao Júri pelo crime previsto no artigo 121 (homicídio), parágrafo 2º, incisos I (motivo fútil) e III (impossibilidade de defesa das vítimas), do Código Penal e o absolveu da prática de crime de lesão corporal, previsto no artigo 129, caput, do CP. Contra essa decisão, defesa e Ministério Público recorreram.

O TJDFT então deu parcial provimento ao recurso do Ministério Público para que Timponi fosse julgado por um juiz singular pelas lesões corporais provocadas nas outras vítimas do acidente que não vieram a óbito. O TJDFT por

outro lado também acolheu parcialmente o recurso da defesa, para afastar o elemento do dolo eventual e desqualificar o delito para outro de competência de juiz singular. Ambas as partes voltaram a recorrer.

O caso subiu para o Superior Tribunal de Justiça (STJ), que manteve a competência do Tribunal do Júri. No entendimento da 5ª Turma do STJ, a existência de dúvidas quanto ao consumo ou não de bebida alcoólica e à prática de racha, como sustenta a defesa, caberá ao próprio Tribunal do Júri, que também deverá decidir se houve dolo eventual ou culpa consciente em relação ao acidente.

Dessa forma, para o STJ não é possível a incidência do artigo 308, parágrafo 2º, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), na redação da Lei 12.971/2014, que se refere ao crime de disputa automobilística não autorizada. Ao contrário do que sustenta a defesa, para o STJ somente é possível a incidência do Código de Trânsito e não do Código Penal, “se comprovado que as circunstâncias demonstram que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo”.

Assim, o STJ considerou que havendo, em princípio, o dolo eventual, a questão é atraída para o Tribunal do Júri. Contra essa decisão a defesa impetrou o HC no Supremo Tribunal Federal.

Decisão

Ao analisar o HC, o ministro Luís



Roberto Barroso destacou que a orientação jurisprudencial do STF é no sentido de que, “apresentada denúncia por homicídio na condução de veículo automotor, na modalidade de dolo eventual, havendo indícios mínimos que apontem para o elemento subjetivo descrito, tal qual a embriaguez ao volante, a alta velocidade e o acesso à via pela contramão, não há que se falar em imediata desclassificação para crime culposos antes da análise a ser perquirida pelo Conselho de Sentença do Tribunal do Júri”.

O ministro acrescentou que o enfrentamento sobre o elemento subjetivo do delito de homicídio demanda profunda análise de fatos e provas, que é inalcançável por meio de habeas corpus. Para Barroso, havendo indícios de que as mortes ocorreram em decorrência de um racha entre os acusados, deve prevalecer a decisão de pronúncia que considerou o princípio do in dubio pro societate, “devendo a questão da existência de dolo eventual ou culpa consciente ser aferida

pelo juiz natural da causa, qual seja, o Tribunal do Júri”.

O ministro Roberto Barroso acrescentou que cabe também ao próprio Tribunal do Júri definir se afasta ou reconhece existência de qualificadora em relação aos crimes contra a vida e que há entendimento consolidado no STF nesse sentido. Considerou ainda que, segundo o STF, “a Lei 12.971/14 não altera a aplicação do dolo eventual em crimes praticados na direção de veículos automotores, não se tratando, portanto, de novatio legis in mellius (aplicação de lei mais branda). O critério de distinção entre os tipos penais do homicídio (art. 121 do CP) e do homicídio de trânsito (art. 302 do CTB) segue sendo o dolo e a culpa”.

Por fim, o relator destaca não ser da competência do STF reapreciar provas e requalificar fatos para chegar a conclusão diversa daquela firmada pelas instâncias precedentes, razão pela qual negou seguimento ao habeas corpus.

Negado HC a condenado por participação em racha e embriaguez ao volante



A ministra Rosa Weber (foto), do Supremo Tribunal Federal (STF), negou seguimento ao Habeas Corpus (HC) 151002, por meio do qual a defesa de Leonardo Oliveira de Castro, condenado pela prática do crime de embriaguez ao volante e participação em racha de trânsito, que resultou na morte de uma mulher no Recreio dos Bandeirantes (RJ), pedia para recorrer da pena em liberdade.

O Juízo da 27ª Vara Criminal da Comarca da Capital (RJ) condenou o jovem à pena de 5 anos e 10 meses de reclusão, em regime inicial fechado. Na ocasião, o magistrado concedeu a Leonardo o direito de recorrer em liberdade, no entanto, determinou a suspensão de sua habilitação para dirigir veículo automotor pelo prazo de 5 anos e 6 meses.

O Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJ-RJ) deu parcial provimento a recurso lá impetrado para fixar o regime semiaberto e determinou a expedição do mandado de prisão

em desfavor do apenado. A defesa recorreu ao Superior Tribunal de Justiça (STJ) que, em decisão monocrática do relator, negou o pedido de revogação do mandado de prisão. No STF, requer o sobrestamento da apelação e o direito de recorrer em liberdade.

A relatora do HC, ministra Rosa Weber aplicou ao caso a Súmula 691 do STF, segundo a qual não compete ao Supremo conhecer de habeas corpus contra liminar negada por tribunal superior. “À míngua de pronunciamento judicial conclusivo pela Corte Superior quanto à matéria trazida nestes autos, inviável a análise pelo Supremo, sob pena de indevida supressão de instância”, disse.

A ministra esclareceu que, no exame dos autos, não detectou ocorrência de flagrante ilegalidade ou abuso de poder na decisão do STJ, hipóteses de afastamento do verbete sumular.

A decisão foi publicada no Diário da Justiça do dia 19 de dezembro.



Aprovada anistia de 45 dias a motoristas que dirigiram com faróis apagados

Projeto de lei que anistia, por 45 dias, multas e sanções aplicadas aos motoristas que dirigiram com os faróis desligados em rodovias após a sanção da lei que incluiu a obrigatoriedade de dirigir com os faróis acesos foi aprovado em dezembro, em caráter conclusivo pela Comissão de Constituição e de Justiça (CCJ) da Câmara. O texto seguirá à apreciação do Senado, caso não haja recurso para sua votação no plenário da Câmara.

De autoria do deputado Nilson Leitão (PSDB-MS), o projeto tem o objetivo de garantir um prazo maior aos motoristas, que dirigiram com os faróis apagados após a sanção da nova lei, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro. A lei entrou em vigor em 24 de maio de

2016. Como o presidente da República vetou o dispositivo que previa a vigência imediata da nova lei, ficou valendo o princípio geral que estabelece prazo de 45 dias para que qualquer nova lei tenha efeito prático.

Pelo projeto, além dos 45 dias do princípio geral serão acrescidos mais 45 dias. Com isso, os motoristas que dirigiram em rodovias com faróis desligados mesmo durante o dia e que tenham sido multados ou punidos neste período serão anistiados.

Na justificativa do projeto, Nilson Leitão argumentou que o prazo de 45 dias para a adequação à nova norma é insatisfatório para a divulgação da medida e conhecimento dos motoristas.

Iolando Lourenço



Projeto aumenta pena para condutor que negar passagem a pedestre

Está em análise na Câmara dos Deputados proposta que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) para aumentar penalidade para o condutor que deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículos não motorizados, como cadeiras de rodas.

O texto equipara a punição para essa infração de trânsito àquela imposta para o avanço do sinal vermelho, fixando o mesmo valor de multa, ou seja, cinco vezes o valor definido para a infração gravíssima. Hoje a multa é de uma vez o valor para esse tipo de infração.

A medida consta no Projeto de Lei 7556/17, do deputado Veneziano Vital do Rêgo (PMDB-PB). “A penalidade imposta pela legislação não está sendo suficiente para punir adequadamente os condutores e forçá-los a respeitar a prioridade do pedestre na



Deputado Veneziano Vital do Rêgo (PMDB-PB)

faixa”, justificou o autor.

Tramitação

A proposta será analisada de forma conclusiva pelas comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Projeto aprovado amplia formação de condutores para evitar imprevistos no trânsito

A Comissão de Viação e Transportes aprovou o Projeto de Lei 7787/17, do deputado Fausto Pinato (PP-SP), que inclui procedimentos para o caso de imprevistos e conceitos básicos de funcionamento do veículo entre os requisitos básicos para a formação de condutores.

O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), que hoje prevê que a formação de condutores contenha, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

O parecer do relator, deputado Hugo Leal (PSB-RJ), foi favorável ao projeto,

com emenda que retirou do texto a previsão de que a formação tenha “demonstração teórica e prática da troca de pneus”.

“O projeto contribui para ampliar a formação de condutores, de forma melhor prepará-los para as adversidades e imprevistos que poderão encontrar na direção de veículos”, disse. “Quanto à especificação, no texto de lei, da ‘demonstração teórica e prática da troca de pneus’, trata-se de detalhamento excessivo e desnecessário”, completou.

Tramitação

A proposta será analisada, em caráter conclusivo, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Proibido trânsito de motos nos corredores entre faixas

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei 8192/17, do deputado Heuler Cruvinel (PSD-GO) (foto), que proíbe motociclistas de trafegar pelos corredores.

Hoje, trafegar entre os carros em faixas de rolamento paralelas é uma prática permitida pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/97).

O autor do texto alerta para “a constante violência que acompanha o uso do espaço entre os veículos, entre as faixas de trânsito, com espelhos retrovisores arrancados, chutes na porta e muitos sustos”.

Heuler Cruvinel acredita que a disputa do espaço entre as faixas pelos motociclistas retirou dos demais condutores e dos pedestres a segurança de circulação nas cidades.

O texto também estabelece que os motociclistas devem transitar pela faixa

da direita sempre que não houver faixa própria a eles destinada, além de proibir a circulação sobre as calçadas das vias urbanas.

TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada de forma conclusiva pelas comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Antonio Augusto/Câmara dos Deputados



TRANSPORTE DE CRIANÇAS

Por que o sistema ISOFIX é o mais seguro?

A cadeirinha é um dos acessórios indispensáveis e fundamentais para a segurança das crianças no trânsito. Porém, é preciso saber que nem todas elas protegem da mesma maneira. Nesse sentido, ter ISOFIX no veículo pode auxiliar em vários aspectos, desde a correta instalação até o melhor posicionamento da cadeirinha.

O que é o sistema ISOFIX?

Conforme definido pelo Royal Automobile Club da Espanha (RACE), o ISOFIX é um sistema de ancoragem que regula a instalação de um banco de segurança infantil (bebê conforto, cadeirinha e assento), e reduz os riscos de erros no uso. Assim, os pontos de fixação do sistema ISOFIX fazem parte da estrutura do veículo.

O sistema nasceu em 1997 e foi regulamentado primeiramente nos Estados Unidos. Lá, já era obrigatório que os novos modelos tivessem ISOFIX em



2001. No Brasil, A Resolução 518 do Contrans (Conselho Nacional de Trânsito) determinou que todos os novos projetos de automóveis, caminhonetes e utilitários, produzidos no Brasil ou importados, deverão possuir os sistemas de fixação Isofix a partir de 29 de janeiro de 2018. Depois de dois anos,

em 2020, a medida valerá para todos os veículos em produção no país.

Vantagens da ISOFIX sobre o cinto

De acordo com o guia da Fundação MAPFRE, o Isofix facilita consideravelmente a tarefa de instalar o bebê conforto, cadeirinha ou assento,

aumentando assim a eficiência do sistema.

Vários estudos mostram que até 80% dos pais e as mães cometem erros quando instalam o equipamento no carro. E o pior, 20% desses erros colocam a vida da criança em risco no caso de acidente.

A instalação do sistema

de retenção com o cinto de segurança é um pouco mais complexa do que com o ISOFIX, esse é um dos motivos dos erros cometidos pelos pais na instalação. Para instalar a cadeirinha no cinto do carro, muitas vezes é exigida força, cuidado e muita concentração.

Já com ISOFIX é muito simples encaixar as extensões rígidas da cadeira com a âncora. Algumas cadeirinhas informam, inclusive, que o dispositivo está corretamente instalado porque uma linha verde aparece quando o correto acoplamento ocorre.

O mais importante é que a segurança fornecida pelo sistema não se limita apenas à instalação. Com o Isofix, há maior estabilidade em caso de impacto lateral e a rigidez da conexão entre cadeira e chassis permite que, em caso de frenagem, ambas as partes desacelerem quase ao mesmo tempo.

Pesquisa constata atitudes de motoristas brasileiros em rodovia

A Arteris, uma das maiores companhias do setor de concessões de rodovias do Brasil, realizou pesquisa inédita de observação sobre o comportamento de condutores em rodovias no Brasil. O método também foi aplicado, neste ano, em rodovias da França, Espanha, Argentina, Chile e Porto Rico. Os dados da França e da Espanha já foram divulgados, o que permite comparação, reservadas as distintas realidades.

A pesquisa apresentada durante o 4º Fórum Arteris de Segurança tem por objetivo para aprofundar o conhecimento sobre os comportamentos de usuários e identificar alternativas para a mitigação de riscos e para a intensificação de campanhas. O levantamento também fornece informações estratégicas para fiscalização rodoviária com foco em segurança no trânsito.

“Conhecer a fundo o costume dos usuários tem se revelado cada vez mais importante para desenhar e executar ações mais estratégicas para sensibilizar e provocar mudanças de comportamento no trânsito, reduzindo assim fatalidades”, afirmou o coordenador da pesquisa e gerente de operações da Arteris, Elvis Granzotti.

Durante os sete dias de observação, passaram pelo trecho escolhido, na Autopista Régis Bittencourt, 82 mil veículos, cujo comportamento de condutores foi registrado por sensores fixos em pontos estratégicos da rodovia, além de monitorado por pesquisadores, que acompanharam, em tempo real, o trajeto de motoristas no trecho avaliado.

O levantamento inédito no País, confirma a

tese de que uma parcela dos motoristas desrespeita a legislação na rodovia, contribuindo para o aumento das situações de risco que podem ter impacto direto no número de acidentes e de mortes.

Sobre o uso de celular ao volante

Alguns segundos de distração ao manusear o celular podem levar a um desvio de atenção grave, inclusive possibilitando que motoristas percorram vários metros “às cegas”.

O uso do celular é uma infração gravíssima e a multa no Brasil é de R\$ 293,47, além de render sete pontos na carteira de habilitação. Contudo, o manuseio do aparelho é uma realidade, sobretudo, nas grandes cidades. Nas rodovias, ainda que de forma mais tímida, o celular continua sendo usado, mesmo gerando um risco de alta periculosidade. No período pesquisado, 1,19% dos motoristas foi visto com celular em mãos no Brasil. Na França, 4,1% dos usuários dirigiam manuseando o celular, e na Espanha, 4,6%.

Excesso de velocidade e ausência de distância mínima de segurança podem provocar acidentes mais graves

O desrespeito à distância mínima de segurança de dois segundos, associado ao excesso de velocidade, potencializa exponencialmente o risco e a gravidade de acidentes. Na distância e velocidade adequadas, os condutores e demais usuários da rodovia ampliam a capacidade de reação, têm melhor visibilidade da via e da sinalização, e, portanto, contam com maiores chances de adotar atitudes defensivas corretamente.

Os dados coletados indicam que 15,9% dos usuários parecem ignorar a recomendação expressa no Código de Trânsito Brasileiro de manter a distância mínima de segurança entre veículos. O resultado brasileiro é bastante similar ao espanhol, que foi de 16,5%. A França, por sua vez, apresentou o percentual mais alto de desrespeito à distância mínima de segurança, 25%.

O desrespeito aos limites de velocidade é alto para os três países. Na França, 41% dos veículos observados excedem o limite, 38,3% na Espanha e 29,6%, no Brasil. A infração é classificada entre média e grave no Brasil, pode gerar multa de até R\$ 293,47 reais, e levar à suspensão da licença para dirigir.

Mais da metade dos motoristas no Brasil não sinaliza ao mudar de faixa

A pesquisa relevou também que a comunicação no trânsito pode estar bastante prejudicada. No Brasil, 57,5% dos condutores observados foram flagrados mudando de faixa sem sinalizar. O dado registrado é superior ao verificado na França (26%) e na Espanha (39,6%). A manobra inesperada sem a utilização da seta é uma infração grave e impede que os demais motoristas possam tomar medidas preventivas para evitar, por exemplo, colisões laterais e traseiras.

Elvis Granzotti, gerente de operações da Arteris, destacou, durante a apresentação da pesquisa, que atitudes imprudentes podem colocar em risco a vida do próprio usuário e de outros condutores, pedestres e ciclistas, e que

por isso exigem cada vez mais ações preventivas diferenciadas por parte das concessionárias, do poder concedente, dos órgãos de controle e fiscalização.

Ainda é possível flagrar motoristas e passageiros sem cinto de segurança

O especialista também se mostrou bastante surpreso com os resultados relativos ao uso do cinto de segurança. Para ele, o comportamento dos responsáveis pela condução dos veículos possivelmente está muito mais vinculado à fiscalização do que propriamente a uma consciência e preocupação com a preservação da vida. Além disso, indicou que o percentual maior de não utilização do cinto de segurança no banco traseiro pode estar vinculado a uma falsa sensação de maior proteção, o que é sem dúvida uma interpretação equivocada.

“O passageiro no banco de trás, sem cinto de segurança, amplia a possibilidade de sofrer e ser agente de lesões, ao ser projetado para frente no caso de acidentes”.

Usar o cinto de segurança pode reduzir pela metade as chances de ferimentos fatais para condutores e passageiros que trafegam no banco da frente, e em 3/4 para aqueles que viajam no banco de trás. Mas, ainda assim, no Brasil, por exemplo, o dispositivo é ignorado por 1% dos condutores e por 48% dos passageiros no banco traseiro. Na Espanha, o uso do cinto é praticamente universal no banco da frente, mas ainda deixa de ser usado por 21,3% dos passageiros no banco de trás.

Aumentada a pena para motorista alcoolizado que cometer homicídio

Foi sancionada, no dia 19 de dezembro, a lei que aumenta a pena de homicídio culposo na direção de veículo automotor cometido por condutor sob efeito de álcool ou drogas (Lei 13.546/17). A pena atual (detenção de dois a quatro anos) passa para cinco a oito anos de reclusão.

Quando o motorista alcoolizado ou sob influência de substâncias que alterem sua capacidade psicomotora causar, com o veículo, lesão corporal grave ou gravíssima, a pena será de reclusão de dois a cinco anos.

A lei sancionada acrescenta ainda a regra que obriga o juiz a fixar a pena-base segundo as diretrizes previstas no Código Penal e “dando especial atenção à culpabilidade do agente e às circunstâncias e consequências do crime”.

O texto tem origem no Projeto de Lei 5568/13, da deputada Keiko Ota (PSB-SP) (foto), alterado por emenda do Senado e aprovado pela Câmara dos Deputados no último dia 6.

A lei foi sancionada no dia 19 de

Alex Ferreira/Câmara dos Deputados



dezembro, publicada no Diário Oficial da União do dia 20 e entra em vigor no prazo de 120 dias.

LEGISLAÇÃO ATUAL

Atualmente, a legislação já prevê o aumento de um terço da pena para casos de homicídio culposo se o condutor não possuir permissão ou habilitação; praticar o ato em faixa de pedestres ou na calçada; ou deixar de prestar socorro à vítima do acidente.

O motorista que cometer homicídio culposo sob efeito de álcool ou drogas também já está sujeito a suspensão ou proibição do direito de obter habilitação para dirigir veículo automotor.

VETO

O texto enviado para sanção previa a substituição da pena de prisão por pena restritiva de direitos nos crimes de lesão corporal culposa e lesão corporal de natureza grave decorrente de participação em rachas, quando a duração da pena de prisão fosse de até quatro anos. Essa substituição, prevista no artigo 44 do Código Penal, só seria concedida se o réu não fosse reincidente em crime doloso e caso a culpabilidade, os antecedentes, a conduta social e a personalidade do condenado, bem como os motivos e as circunstâncias, indicassem que a pena restritiva fosse suficiente.

O presidente Michel Temer, no entanto, vetou esse trecho. Ele considerou que a regra daria “incongruência jurídica”, já que dois dos crimes elencados para receber a substituição têm pena mínima de cinco anos de prisão.



Curso de Reciclagem pode ser feito a distância no RS

Atendendo a regulamentação do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o DetranRS homologou instituições para oferta de cursos de reciclagem para condutores infratores na modalidade de ensino a distância (EAD). Assim, os condutores suspensos do direito de dirigir do RS já podem optar por realizar o curso presencialmente nos Centros de Formação de Condutores ou em EAD.

Embora a modalidade a distância esteja regulamentada para cursos de atualização para renovação da CNH, reciclagem e curso preventivo de reciclagem, cursos especializados e suas atualizações, nesse primeiro momento apenas o curso de reciclagem poderá ser feito na modalidade EAD.

RECICLAGEM DE INFRATORES

Para restabelecer o direito de dirigir, o condutor suspenso precisa cumprir todas as etapas da penalidade. O primeiro passo é comparecer ao Centro de Formação de Condutores de sua preferência e entregar a Carteira Nacional de Habilitação para o início da contagem do prazo de suspensão. Posteriormente, o condutor abre no CFC o serviço chamado “Desbloqueio” e escolhe a modalidade em que pretende realizar o Curso de Reciclagem de 30 horas/

aula (presencial ou EAD). Com o curso concluído, será possível agendar no CFC o exame teórico.

A prova de Reciclagem segue sendo realizada presencialmente, aplicada por examinador do DetranRS. No Estado ela pode ser feita na modalidade eletrônica, em uma das oito salas de provas da autarquia espalhadas pelo Estado, ou em papel, nos Centros de Formação de Condutores (CFCs).

Cumpridas todas as etapas com sucesso, a CNH é liberada ao condutor.

COMO SERÁ O CURSO EAD?

Se optar pela modalidade EAD, o condutor suspenso será orientado pelo CFC a inscrever-se em curso de reciclagem ofertado por uma das empresas homologadas pelo DetranRS. Os valores serão definidos pelas próprias instituições.

Após a inscrição, o condutor realizará o curso de 30 horas/aula na plataforma disponibilizada pela empresa, através da internet.

Concluídas as aulas, o certificado de conclusão do curso de reciclagem será registrado junto ao DetranRS, permitindo o agendamento da prova teórica de reciclagem (após a quitação da taxa do DetranRS correspondente).

ESPAÇO LIVRE

Marcos Paulo Lima Milhome*



Municipalização do trânsito: é um dever do município e um direito de todos

A lei nº 9.503/97 também conhecida como Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ressalta em seu artigo 24 a obrigatoriedade da gestão municipal do trânsito, descrevendo as competências do órgão executivo de trânsito Municipal. Nelas estão incluídos o planejamento, a operação e a fiscalização do trânsito dentre outras competências.

O problema é que grande parte dos municípios brasileiros ainda não possuem seu trânsito municipalizado, e o que observamos é uma enorme carência e necessidade deste serviço pela população. Veículos estacionados de todas as posições possíveis impedindo o direito constitucional de

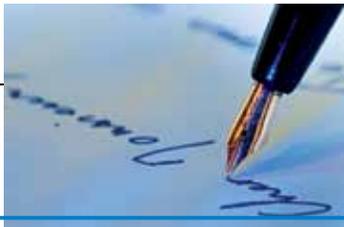
ir e vir, condutores não habilitados que põem em risco o direito à vida e a integridade da população, veículos andando de maneira irregular das formas mais variadas possíveis, pois onde não há fiscalização, abre-se margem para veículos furtados ou roubados circularem dentro do município ocasionando assim um aumento na criminalidade.

Visualizar esta demanda do interesse coletivo é uma das tarefas do administrador público, no caso o prefeito. É dele a responsabilidade e o dever de atender as necessidades da coletividade. O processo de municipalização do trânsito requer alguns requisitos e uma infraestrutura mínima por parte do município, que atenda as necessidades de

fiscalização, engenharia e educação no trânsito. Essa estrutura mínima é de fato um gasto irrisório quando comparado com os serviços e melhorias de mobilidade urbana prestadas pelo órgão de trânsito.

Contudo temos que cobrar de nossos gestores e incentivá-los neste processo de municipalização do trânsito, pois aí também reside um de nossos direitos constitucionais como o direito à vida, à liberdade, à segurança e à propriedade.

* Agente Municipal de Trânsito em Redenção, Ceará.



CARTAS

ADITIVOS

Cada vez mais absurda a quantia destinada para a reforma desta Ponte Hercílio Luz. Não bastasse a contratação de uma empresa estrangeira, sem licitação, toda hora aparece um novo aditivo. Onde isso vai parar? Já se foram R\$ 563 milhões, antes do começo do trabalho da empresa portuguesa. Agora, o custo desta “nova” fase já pulou de R\$ 262.925.435,21 para R\$ 274.185.344,13 e, pelo menos, mais dois aditivos já foram confirmados. Que desrespeito com o contribuinte!

Manoel Gonçalves – Florianópolis/SC

ATESTADO

Como pode os radares não estarem operando no principal período do ano? Isso é um absurdo! Eu tenho uma família e pretendia viajar tranquilamente nas férias. Agora terei que ter atenção redobrada por “restrição orçamentária”. Uma vergonha! O descaso com a vida da população é mostrado na cara.

Luciano Silva – São José/SC

POLICIAL

Tem policial bom na corporação. Uma meia dúzia acaba queimando o restante. Esse exemplo do policial de União da Vitória mostra que esses profissionais fazem o que podem para ajudar a população. O mais legal foi ver que não foi colocado o nome do policial, assim destaca não uma pessoa, mas toda a corporação.

Cláudio Souza - Florianópolis/SC

OITO ANOS

Parabéns ao Jornal do Monatran. Não é fácil manter por tanto tempo um impresso preocupado com o bem estar da população. Buscando notícias boas, e também críticas, sempre procurando fazer a diferença. Tenho acompanhado há muito tempo vocês e é um prazer receber cada exemplar.

Jefferson Doreto – Rio de Janeiro/RJ

DENATRAN

Vejo cada dia mais os órgãos competentes procurando discutir sobre a segurança no trânsito. Eu digo os órgãos competentes, não os políticos. O caso do Denatran em Buenos Aires é um clássico. Infelizmente não depende só desses importantes técnicos a mudança necessária.

Walter Braun – Campo Grande/MS

EDUCAÇÃO

Excelente texto doutor José Roberto Dias. A educação é a raiz de muitos problemas da sociedade. Pessoas bem educadas serão bons cidadãos. Serão pessoas capazes de definir o que é correto ou não. Hoje vemos no Brasil um trânsito de pessoas que disputam poder e força. Pessoas burras.

Pedro Brum – São Paulo/SP

DESPREZO

O Estado de Santa Catarina mostra cada vez mais força econômica. Em meio a crise nós conseguimos manter uma certa estabilidade. Mas isso não significa que devemos ser desprezados

pelo governo federal. Somos um povo trabalhador e que também precisa de ajuda. Ao nos ajudar, nós seremos ainda mais fortes.

Gustavo Almeida – Joinville/SC

MOBILIDADE

Que maravilha esse texto doutor Ildo Rosa. Como sempre pontual e bem pesquisado. Sua análise sobre o investimento na mobilidade urbana dá um show de pesquisa simples, mas eficiente. O mundo inteiro investe no transporte público, menos o Brasil, com cada vez mais rodovias e menos sistemas coletivos.

Paulo Alberto – Florianópolis/SC

HUCK

Todo mundo dá uma “erradinha”. Essa do Luciano Huck é importante alertar que o uso de capacete é fundamental para quem anda de moto. Mas o Detran podia cuidar também melhor de nossas rodovias. O Luciano levou a bronca merecida, mas quem sabe ele só tirou o capacete para mostrar o rosto mesmo.

Ellen Coelho – São Paulo/SP

GOOGLE MAPS

Cansei de passar do ponto no ônibus. O motivo é o sono. Agora com esse aplicativo, será muito bom para mim. Poderei ter um alerta quando chegar no meu ponto final. Chego mais cedo em casa. Obrigado Google, sempre inovando. Nossos políticos poderiam até apoiar ideias boas como essa.

Sofia Amanda – Curitiba/PR



Circulação de motocicletas nos “corredores”: proibir ou liberar?

No dia 02/02/2017 a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que autoriza o trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos em fila, o polêmico “corredor”.

A despeito de inúmeros posicionamentos contrários a essa prática, o mundo real nos mostra que proibir a circulação de motocicletas nos chamados “corredores” soaria como hipocrisia, uma vez que a agilidade que ela proporciona auxilia a sociedade nos afazeres do dia a dia, seja na entrega de documentos, medicamentos ou para matar a fome naquele dia de expediente corrido.

O que seria necessário é a criação de dispositivos para conter o ímpeto daqueles que abusam e colocam em risco sua integridade física.

Chamado a posicionar-se a respeito do tema circulação de motocicletas entre veículos em uma audiência pública realizada em Brasília/DF no dia 28/06/2016, o Observatório Nacional de Segurança Viária – ONSV sugeriu aos parlamentares e demais participantes quatro ações para garantir a segurança não só dos motociclistas, mas também dos condutores e principalmente, dos pedestres, e foram incorporadas na íntegra na proposta, são elas:

1. Delimitar VIRTUALMENTE o espaço para motocicletas entre a faixa da esquerda e a primeira da direita dos carros;
2. Autorizar o uso desse espaço virtual apenas em condições de trânsito lento e/ou parado;



3. Limitar a velocidade nesses “corredores” a 40Km/h, tendo em vista que atualmente a tecnologia permite a fiscalização de velocidade por meio de equipamento portátil;
4. Orientar os motociclistas que, nos casos em que o trânsito estiver a fluir de forma compatível com a via, eles deverão ocupar o espaço na faixa de trânsito.

Nesse diapasão, é necessário destacar que as propostas apresentadas pelo deputado Hugo

Legal no projeto substitutivo ao Projeto de Lei número 5007/2013, seguem a mesma linha de pensamento quando determina que para transitar no “corredor” o motociclista deve atentar para o fluxo de veículos parado ou muito lento, a passagem deve ocorrer em velocidade reduzida e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos e que a passagem da motocicleta só poderá ocorrer entre as duas faixas mais à esquerda, exceto quando seja uma exclusiva de ônibus.

Não se tratam as propostas de novas formas de impor penalidades aos motociclistas, mas sim estipular regras claras a respeito de como devem transitar nas situações de trânsito congestionado ou lento, sendo que toda sociedade será beneficiada e menos famílias irão chorar seus mortos ou feridos graves.

A segurança dos motociclistas é uma preocupação do OBSERVATÓRIO de longa data, sendo que ele já realizou estudos sobre motociclistas e motocicletas, defende uma melhoria nos itens que impactam na segurança como iluminação, espelhos, a regulamentação de equipamentos de proteção, defende o processo de inspeção veicular para o moto-frete e moto-táxi, nos termos da Resolução número 356/2010 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e por último e não menos importante, um melhor processo de formação do condutor para que ele venha a desenvolver a percepção do risco e com isso evite envolver-se em acidentes.

Motorista que atropelou 18 pessoas em Copacabana também vai responder por falsidade ideológica

A Polícia Civil abriu inquérito para investigar a omissão do motorista Antônio Anaquim ao Detran-RJ sobre sua condição médica de ser epilético. No último dia 18 de janeiro, ele perdeu o controle do carro e invadiu o calçadão de Copacabana matando um bebê de 8 meses e deixando 17 feridos. Ele vai responder por homicídio culposo, quando não há a intenção de matar, e também por falsidade ideológica.

“Diante desse mar de irregularidades eu determinei a instalação de um procedimento paralelo que visa apurar, entre outras coisas, a falsidade ideológica, que seriam informações inexatas sobre a sua enfermidade na renovação da sua carteira e todos esses problemas que vimos nessas informações”, disse o delegado Gabriel Ferrando, da 12ª DP

(Copacabana), que investiga o caso.

O administrador de empresas não poderia estar dirigindo. Ele estava com a habilitação suspensa porque em cinco anos, acumulou 14 multas e 62 pontos na carteira. Na delegacia, Antônio Anaquim disse que não foi notificado da suspensão do direito de dirigir.

NOTIFICAÇÃO - O Detran-RJ tem a cópia da notificação enviada para o antigo endereço do motorista, em março de 2015. O documento foi recebido e assinado por uma pessoa chamada Benedito Alberto. Ele é o porteiro do prédio.

Em depoimento à delegacia, Benedito reconheceu a própria assinatura no aviso de recebimento do Detran. Mas disse que não se lembra de ter entregue especificamente esta notificação



ao motorista.

Mesmo impedido de dirigir, Antônio Anaquim conseguiu renovar a carteira, em dezembro de 2015. No formulário de renovação, ele rasurou uma resposta. Marcou que não toma remédios nem faz tratamentos de saúde. Disse também que nunca sofreu

tonturas, desmaios ou convulsões. Ao ser perguntado se tinha epilepsia, também marcou a resposta “não”.

O Detran-RJ afirmou que o motorista conseguiu renovar a habilitação porque o processo de suspensão da habilitação dele só foi encerrado em fevereiro de 2017.

SERVIÇOS ESPECIAIS DE ENGENHARIA POR ATIVIDADE / CONSTRUCTION SERVICES BY ACTIVITY			
PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIOS / FIRE PROTECTION			
1	MARKET ENGENHARIA CONSULTING E SERVIÇOS DE SOLUÇÕES	SP	12.880
2	ICS ENGENHARIA	SP	12.432
RECUPERAÇÃO DE ESTRUTURAS / RECOVERY OF STRUCTURES			
1	CONCREJATO SERVIÇOS ESPECIAIS DE ENGENHARIA	SP	131.103
2	RETECH SERVIÇOS ESPECIAIS DE ENGENHARIA	MG	13.538
3	TEPRON ENGENHARIA	PI	8.324
RESÍDUOS SÓLIDOS / WASTE MANAGEMENT			
1	TECUBUS AMBIENTAL	SP	872.192
2	LOGÍSTICA AMBIENTAL DE SP	SP	126.728
3	VITAL ENGENHARIA AMBIENTAL	PI	408.194
4	SÃO LUIS ENGENHARIA AMBIENTAL	MA	112.417
RETOFIT / RETROFIT			
1	MARKET ENGENHARIA	ES	182.192
2	ESUNDAPEC SUZINANTES E SERVIÇOS TÉCNICOS	SP	16.497
3	PERMAN BRASS	MS	10.032

QUALIDADE

Reconhecida mais uma vez

Pelo segundo ano consecutivo, a **Concrejato** conquistou o primeiro lugar no ranking das 500 Grandes da Construção, pela revista O Empreiteiro, na categoria **Recuperação de Estruturas**.

Nesta edição 2017, a Concrejato também avançou do 15º para o 11º lugar na categoria **Serviços Especiais de Engenharia**.

Quatro décadas de uma engenharia de alto nível, implementando projetos de obras industriais, recuperação/reforço de estruturas, restauro de bens históricos, retrofit e obras especiais, e também de obras de manutenção.



CONCREJATO

ENGENHARIA

concrejato.com.br