

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
JANEIRO DE 2019
ANO 10 - Nº 108

**Governador Moisés
sanciona
lei que proíbe
apreensão de
veículos com IPVA
atrasado**

PÁGINA 4

CONTORNO DE FLORIANÓPOLIS

OBRAS CAMINHAM A PASSOS LENTOS



A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) notificou, no dia 9 de janeiro, a concessionária Autopista Litoral Sul, por conta da paralisação das obras do Contorno de Florianópolis, na BR-101/SC. A empresa administra, sob concessão, as rodovias BR-116/376, no Paraná e BR-101, em Santa Catarina, trecho Curitiba – Palhoça. (Página 9)



**Ministro da
Infraestrutura será o
Presidente do Contran**

PÁGINA 4

**Inspetor da PRF é
confirmado novo
Diretor do Denatran**

PÁGINA 4



KOERICH
Gente Nossa



NO TRÂNSITO, RESPEITE O PEDESTRE.



EDITORIAL

Humilhação sem precedentes

A bacaxi herdado do governo Raimundo Colombo/Eduardo Pinho Moreira, as obras de acesso do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, de Florianópolis, iniciaram o ano de 2019 protagonizando mais um capítulo da novela vergonhosa, que só comprova a ineficiência da citada gestão.

No dia 10 de janeiro, foi realizada, em Brasília, uma audiência entre o secretário Executivo de Articulação Nacional, Diego Goulart com representantes da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Secretaria de

Aviação Civil (SAC) e da Secretaria de Articulação de Políticas Públicas.

A real situação das obras, com informações levantadas pela secretaria de Estado da Infraestrutura, além do cronograma de execução foram apresentadas pelo secretário Diego Goulart, pois a preocupação dos órgãos públicos federais é que o terminal aeroportuário esteja pronto antes da conclusão do novo acesso. Uma vergonha enorme que ninguém quer passar.

Embora saibamos que a responsabilidade pelo atraso vexaminoso das

obras seja da administração anterior, ficamos felizes em perceber que o atual governo não está poupando esforços para minimizar os efeitos colaterais de mais esta materialização da incompetência.

Desde o período de transição, a própria vice-governadora Daniela Reinehr e o professor Luiz Felipe Ferreira, atu-

al Controlador-Geral do Estado, estão atentos à situação, participando inclusive de reuniões com os responsáveis pelo novo Aeroporto Internacional de Florianópolis.

Além disso, a vice-governadora solicitou atenção da Procuradoria Geral do Estado com as ações judiciais de desapropriação e ambientais,

para que a execução da obra se mantenha dentro do cronograma.

Obviamente, esta é uma preocupação tanto do Governo, quanto da empresa concessionária do aeroporto. E esperamos que, no próximo encontro entre o governo e a concessionária, que deve acontecer em fevereiro, existam melhores notícias para contarmos.

O Monatran

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

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



BICICLETAS ELÉTRICAS

O Santander Brasil lança uma linha de crédito específica para a compra de bicicletas elétricas, o CDC Mobilidade. O banco vai financiar até 100% do valor do produto em até 48 meses, com taxas a partir de 1,69% ao mês. O objetivo é ajudar seus clientes a chegarem mais rápido aos seus destinos e contribuir para diminuir o trânsito nas cidades do País, com o uso de um transporte não-poluente.

Para acessar a linha de crédito, o cliente deve levar o orçamento das bicicletas elétricas que deseja comprar ao seu gerente na agência. Após o aceite do Santander para o valor solicitado via CDC Mobilidade, o cliente pode gerar o boleto/nota fiscal e, com esse documento, formalizar a contratação.

PASSOU POR CIMA!

Um vereador ficou indignado com um carro parado na faixa de pedestres e decidiu passar por cima do veículo para conseguir atravessar a rua em São Bento do Sul. Câmeras de segurança da Polícia Militar flagraram o momento e as imagens circularam nas redes sociais durante a primeira semana de 2019.

Segundo o vereador Daguimar Nogueira (PSB), estava tudo parado por causa do sinalizador e tinha várias pessoas esperando para atravessar. “No instinto, simplesmente passei por cima do carro, também como uma forma de protesto”, conta.

A empresa proprietária do carro que parou sobre a faixa de pedestres e aparece nas imagens afirmou que está apurando as possíveis responsabilidades pela infração de trânsito registrada no vídeo.



ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



COISAS LENTAS

Há poucos dias, deu o que falar a declaração do deputado federal Eduardo Bolsonaro (PSL-SP), filho do presidente Jair Bolsonaro (PSL), ao deixar Santa Catarina, onde veio encontrar amigos e treinar em uma escola de tiro.

Segundo ele, “parece que as coisas são mais lentas por aqui. O aeroporto de Floripa sempre lota no verão, bem como demorou décadas a duplicação das vias de acesso ao aeroporto”. A publicação foi feita junto com uma foto das filas para embarque dentro do terminal de passageiros da Capital.

Mal sabe ele que a via de acesso nem sequer foi concluída e o Estado corre contra o tempo para que ela esteja pronta quando for inaugurado o novo prédio do aeroporto, fundamental para atender a atual demanda, previsto para agosto.

FILAS BIZARRAS

Hoje em dia, não existe mais hora nem motivo sério para formação de filas na capital catarinense. Outro dia, ouvi na CBN a opinião de um ouvinte, em que ele denominava como “fila bizarra”, aquela formada ao longo da SC-401 sentido norte da Ilha de SC, sem qualquer justificativa de um acidente, de um bloqueio na pista por blitz, ou qualquer outro tipo de ocorrência que a motivasse. Ou seja, a fila existia unicamente pela razão de sua existência.

Como disse o apresentador Mário Motta, embora possa parecer uma ideia meio maluca, funciona exatamente assim. Um veículo segue atrás do outro e, quando o primeiro da fila não sabe exatamente para onde vai, diminui sua velocidade e quase para até decidir qual estrada vai tomar numa bifurcação (aquela que leva a Jurerê ou a Jurerê Internacional, por exemplo). Os veículos que trafegam em seguida precisam parar para não bater no carro da frente... e o congestionamento acontece.

Certamente, uma melhor sinalização, orientação para turistas mal preparados e a presença de policiamento de apoio em pontos confusos são providências que poderiam ajudar a evitar a formação dessas “filas bizarras”.



O pior trânsito do Brasil

Nesse início de Janeiro de 2019, uma matéria sobre as piores cidades brasileiras para dirigir - publicada em novembro de 2017 - voltou ao topo das mais lidas e compartilhadas nas redes sociais, especialmente entre quem mora na região da Grande Florianópolis. O motivo? Simplesmente porque a campeã não é São Paulo, como se imaginava, mas a capital catarinense. O ranking foi apurado pelo Waze, aplicativo especializado em trânsito.

Embora antiga, a reportagem serviu como uma espécie de choque de realidade, que só reforça o fato de que não evoluímos nada nos últimos anos em termos de mobilidade urbana na região, apesar de tantas contribuições acadêmicas e técnicas, como o tão “badalado” Plamus (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Região Metropolitana), que nadou, nadou e morreu na praia.

Como é óbvio e evidente, todos os estudos apontaram que um transporte coletivo eficiente é a solução mais adequada para destravar a cidade. Mas, infelizmente, devido a incompetência do poder público, o transporte individual continua sendo o preferencial para quem se desloca pelas ruas e atravessa as pontes.

De qualquer forma, trazer o assunto mais uma vez à tona também serviu para resgatar a história do transporte coletivo

na região. Graças a matéria do colunista Carlos Damião, publicada no último dia 19 de janeiro, no Jornal Notícias do Dia, pudemos viajar no tempo e descobrir que o transporte coletivo rodoviário em Florianópolis completa 99 anos de operação neste ano. Começou com um ônibus (uma jardineira), do comerciante Júlio Moura, em 1920.

Naquela década, os ônibus começaram a substituir o meio de transporte que vigorava até então, os bondes da Companhia de Carris Urbanos e Suburbanos, puxados a burro, que circulavam pela área central e arrabaldes - aí entendidos pouco mais de cinco quilômetros além da Praça 15 de Novembro.

Embora implantado lentamente, o transporte coletivo foi uma primeira revolução de modernidade em Florianópolis, vindo a seguir a inauguração (1926) da Ponte Hercílio Luz. A travessia rodoviária para o Continente possibilitou a ampliação dos limites da cidade e sua integração com o município mais próximo, São José, reduzindo substancialmente o transporte coletivo marítimo (feito por barcas).

Aliás, é uma pena perceber que a cidade virou às costas para o mar há tanto tempo e até hoje engatinha na direção do retorno do transporte mais óbvio para uma Ilha. Mas o que mais nos impressionou foi constatar que, desde a década de 50, já começaram a aparecer os primeiros sinais de saturação dos pontos finais ou iniciais das linhas que conduziam aos bairros, espalhados por várias ruas do Centro. Ou seja, estamos correndo atrás do prejuízo há quase 70 anos.

Por fim, esperamos que tal resgate histórico sirva para avaliarmos o quanto pouco tem sido feito em prol da mobilidade urbana na Grande Florianópolis e que, assim, possamos planejar direito e mudar o futuro.

Ministro da Infraestrutura será o Presidente do Contran

Edição extra do Diário Oficial da União do dia 02JAN19, publicou o Decreto n. 9.676/19, que “aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Infraestrutura”.

Com ele, conseguimos saber, finalmente, quem será o Presidente do Conselho Nacional de Trânsito e onde estará situado o Departamento Nacional de Trânsito.

O Presidente do Contran será, doravante, o próprio Ministro da Infraestrutura, Sr. Tarcisio Gomes de Freitas, pois o Decreto retoma a regra que vinha sendo adotada no Brasil até antes de 2003, em que o Ministro responsável pelo Sistema Nacional de Trânsito é que presidia o Conselho (ao contrário do que, aliás, prevê o artigo 10 do Código de Trânsito Brasileiro, segundo o qual o Contran deve ser presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, que é o Denatran – pelo Decreto, o Diretor do Denatran passará a exercer, tão somente, a função de Secretário-Executivo do Contran).

Pelo Decreto, os diversos Ministérios (já na sua nova nomenclatura) permanecem previstos na composição do



Contran, mas, acompanhando a regra da Presidência, as cadeiras serão ocupadas pelos próprios Ministros titulares das pastas, o que deve, a exemplo do que ocorria antes, gerar graves dificuldades para a gestão do trânsito brasileiro, já que as pautas ficam muitas vezes travadas pelas outras demandas que os Ministros logicamente possuem; eventuais impedimentos deverão ser supridos pelo comparecimento dos Secretários Executivos dos Ministérios.

Importante apontar que esta composição meramente política exigirá um suporte ainda maior das Câmaras Temáticas, para produção normativa, a fim de que as Resoluções aprovadas pelos Ministros

sejam realmente adequadas, do ponto de vista técnico.

Quanto ao Denatran, órgão máximo executivo de trânsito da União, continuará sendo um órgão de 3º escalão do governo (não tendo sido adotada a ideia sugerida por alguns políticos e profissionais de trânsito, em torno de provável transformação em uma Secretaria). Neste diapasão, o Decreto n. 9.676/19 prevê o Denatran como integrante da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, do Ministério da Infraestrutura.

Este Ministério da Infraestrutura, que abrigará tanto o Contran, quanto o Denatran, é novo, “transformação” do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e será

responsável pela “política nacional de trânsito”. Interessante destacar, porém, que a “política nacional de mobilidade urbana” continua sendo de competência do Ministério do Desenvolvimento Regional (que passou a ocupar o lugar do Ministério das Cidades, aglutinado com o da Integração Nacional) e, portanto, trânsito e mobilidade ficaram separadas, o que nos dá a impressão (pelo menos em um primeiro momento) de que o trânsito será tratado mais sob o enfoque dos transportes (dos meios de locomoção em si) do que da inter-relação entre os usuários da via pública, para construção de um espaço mais harmonioso e seguro...

Infelizmente, com este tipo de estrutura dada ao órgão MÁXIMO executivo de trânsito do país, penso que o novo Governo já começa a tratar mal as questões inerentes à segurança viária. A questão não é só de localização organizacional, mas passa também por aspectos como recursos humanos e materiais, por exemplo. O número atual de funcionários do Denatran é pífio e não tem qualquer condição de tocar os inúmeros projetos que deveria. Podemos também citar a questão de tomada de decisões, de autonomia financeira

e orçamentária, entre outros entraves. Obviamente que um Diretor de Departamento não tem nenhuma condição de tomar uma decisão do tipo “descontingenciamento do FUNSET”, o que, na minha visão, é PRIMORDIAL e URGENTE, mas um Secretário ou um Ministro já tem autoridade para determinar isso (ou pelo menos uma proximidade maior com o Presidente, para chegar a esta decisão). Vimos, recentemente, o Diretor do Denatran sendo, de certa forma, desautorizado pelo Ministro diversas vezes em rede nacional... logo, definir como o órgão MÁXIMO executivo de trânsito deve ser estruturado indica, claramente, quais são as PRIORIDADES para salvar as vidas no trânsito....

Curiosidade: Tempos atrás, chegou a ser cogitada a transformação do Denatran em autarquia, o que foi proposto em Projeto de Lei (PL n. 5.453/05), o qual foi APROVADO na Câmara dos Deputados e enviado ao Senado, mas, por não ter sido aprovado em nenhuma das Comissões, acabou sendo ARQUIVADO ao final da Legislatura de 2014. (Por Julyver Modesto de Araújo é Mestre em Direito do Estado pela PUC/SP e comentarista do CTB Digital da Perkons).

Inspetor da PRF é confirmado novo Diretor do Denatran

Foi confirmado no dia 7 de janeiro, o novo Diretor do Departamento Nacional de Trânsito: profissional extremamente qualificado e dotado de conhecimento técnico-jurídico, com atuação na área de trânsito há mais de 20 anos: *JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES*, Inspetor da Polícia Rodoviária Federal, ingressou na PRF em 1994; entre outras funções, foi Superintendente Regional da PRF no Rio Grande do Sul, Chefe da Divisão de Multas e Penalidades do DPRF, em Brasília, e Conselheiro do Conselho Nacional de Trânsito, representante do Ministério da Justiça.

Atualmente, exercia a atividade

de assessor parlamentar do Dep. Fed. Hugo Leal, com intensa atuação legislativa em projetos de interesse da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro.

O novo diretor já divulgou que deverá contar com o Pedro Souza (PRF), Francisco Garonce, Eduardo Sanches, Daniel Mariz e Carlos Magno, nas coordenações gerais.

Escolha acertada do novo Governo que, juntamente com sua Equipe, tem nosso total apoio e votos de uma gestão de MUITO SUCESSO!

(Por Julyver Modesto de Araújo é Mestre em Direito do Estado pela PUC/SP e comentarista do CTB Digital da Perkons).





JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Combate a Violência no Trânsito PRIORIDADE NACIONAL

O Brasil vive um novo momento. Nas últimas décadas os donos do poder fizeram de tudo para reescrever o passado na tentativa de justificar, pelo menos na teoria, o tenebroso mundo do “politicamente correto” que passaram a construir.

Para isso lançaram mão de todas as armas para conquistar corações e mentes, principalmente na escola, na universidade, nos meios de comunicação de massas, na igreja e até na família.

Quando tudo parecia perfeitamente definido e que o País seria mais uma república da grande pátria bolivariana, eis que a máscara cai com as revelações da Operação Lava Jato.

O rei, imbatível até então, mostrou-se trôpego, cambaleante, embriagado por uma montanha de dólares que juntara desavergonhadamente para si e para os seus. De nada adiantaram as explicações e as fundamentações ideológicas que tentou usar, os brasileiros, fora os radicais de sempre, resolveram buscar um novo caminho, mesmo sabendo de todas as incógnitas que isso poderia representar.

Nos dizeres do sociólogo William Carvalho, toda vez que se inicia uma nova administração, é o mesmo que um piloto se instalar na cabine de comando de um moderno jato com o voo em andamento. Só que desta vez o comandante além de adaptar-se ao novo

equipamento, alterou radicalmente a rota, mudou a tripulação, trocou o apoio em terra e ainda teve que jogar fora parte da carga que carregava nos porões da aeronave.

Seria demais exigir que ao longo de uma viagem figurada de quatro anos toda a rota fosse traçada nos primeiros trinta dias de viagem. Mas, certamente, se sabe por onde não passar e quais são os primeiros objetivos a serem alcançados.

A nova administração, ao contrário de outras, parece ouvir muito bem e não confunde apelo social com clamor rouco das ruas. Nesse sentido, desenvolvimento, emprego, renda, reformas estruturantes, diminuição do tamanho e da fome fiscal do Estado foram entendidas e passaram a ser prioridades absolutas. Da mesma forma, compreendeu-se perfeitamente a inconformidade da família brasileira com a corrupção e o crime organizado.

Entre muitas outras premências - em um país devastado pela corrupção e pelo populismo - destaca-se a guerra fratricida travada no trânsito. Nas ruas é que se percebe no que se transformou a Educação que, por motivos ideológicos, deixou ao largo a formação moral e cívica.

O resultado dessa incúria não poderia ser outro, muitos condutores de veículos passaram a se comportar como cavaleiros medievais que se

escondem dentro de suas armaduras de lata com seus vidros escurecidos, enquanto covardemente passam por cima de vidas e de sonhos. A Lei até parece não existir para esses, por mais que os policiais se esforcem em fazê-la cumprir.

Por mais difícil que tudo pareça, soluções existem e já foram testadas com sucesso. Em alguns países tudo começou a mudar quando governos colocaram o assunto na pauta dos principais problemas nacionais.

A solução da violência no trânsito, como aconteceu no exterior, depende de ações conjuntas de governo. Dessa forma, importante que se institua na Presidência ou na Vice-Presidência da República, um grupo executivo supraministerial que promova e monitore ações que restabeleçam a paz no trânsito em todo o território brasileiro.

Todavia, todo esse esforço em nada resultará se o cidadão não se conscientizar que o motorista e o pedestre são os seus *próximos* e como tal devem ser tratados com respeito, dignidade e amor.

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

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 230. Conduzir o veículo:
VII - com a cor ou característica alterada;
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

Fique atento: valor do DPVAT vale para o ano inteiro, não apenas para quem paga antecipado

Mais uma “Fake News” vem circulando pelas redes sociais, agora o assunto é o valor do Seguro Obrigatório. De acordo com a postagem, a redução do valor do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) que é de R\$ 16,21, para automóveis, só era válida para quem efetuasse o pagamento antecipado.

No entanto, de acordo com a Seguradora Líder, que administra o seguro no Brasil, o novo valor “tem vigência durante todo o ano de 2019”.

Ainda segundo a falsa mensagem, além desse valor ser válido para todos os veículos (mais um erro, pois o valor difere de veículo para veículo) a cobrança voltaria a ser a antiga, de R\$ 96, caso o boleto não fosse quitado até o dia de hoje (não menciona data específica, mas já recebemos relatos de mensagens que citam que esse

dia seria 02/01 e 10/01).

Outra informação equivocada veiculada na mensagem é que o boleto deve ser emitido no site do Detran. A emissão do boleto deve ser feita através do site da Seguradora Líder. Para pagar o DPVAT, você pode clicar aqui.

Redução do DPVAT

O Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), vinculado ao Ministério da Fazenda, aprovou no mês de dezembro passado a redução média de 63,3% do valor do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos (DPVAT) para o ano de 2019. As reduções ocorrem de forma diferenciada conforme o tipo de veículo.

O Ministério da Fazenda informou que a redução dos prêmios tarifários foi possível porque o montante de recursos acumulados atualmente é superior às necessidades do DPVAT.



A pasta atribuiu a sobra de recursos ao combate às fraudes, que levou a uma redução significativa dos sinistros, e à rentabilidade das reservas do fundo que compõe o seguro.

Pagamento do DPVAT

De acordo com a Lei 8.441/92, o pagamento do DPVAT segue o vencimento da cota única ou da 1ª parcela do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

Veja os novos valores do DPVAT para 2019, de acordo com a Seguradora Líder:

- Automóveis e camionetas particulares/ oficial, missão diplomática, corpo consular e órgão internacional: de R\$ 41,40 (2018) para R\$ 16,21 (2019);
- Táxis, carros de aluguel e aprendizagem: de R\$ 41,40 para R\$ 16,21;
- Ônibus, micro-ônibus e lotação com cobrança de frete

(urbanos, interurbanos, rurais e interestaduais): de R\$ 160,05 para R\$ 37,90;

- Micro-ônibus com cobrança de frete, mas com lotação não superior a 10 passageiros, e ônibus, micro-ônibus e lotações sem cobrança de frete (urbanos, interurbanos, rurais e interestaduais): R\$ 99,24 para R\$ 25,08;
- Ciclomotores: R\$ 53,24 para R\$ 19,65;
- Motocicletas, motonetas e similares: R\$ 180,65 para R\$ 84,58;
- Caminhões, camionetas tipo “pick-up” de até 1500 kg de carga, máquinas de terraplanagem e equipamentos móveis em geral (quando licenciados) e outros veículos: de R\$ 43,33 para R\$ 16,77.
- Reboques e semirreboques: isento (seguro deve ser pago pelo veículo traçador).

Seguradora critica redução do DPVAT

Definida em dezembro pelo governo, a redução média de 63,3% no valor do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos (DPVAT) nesse ano foi recebida com críticas pela Seguradora Líder, administradora dos recursos depositados pelos motoristas. Segundo a entidade, o ideal seria que o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) tivesse mantido as tarifas para garantir a elevação das indenizações e preservar os valores repassados à saúde e a campanhas de segurança.

Dos recursos que os motoristas pagam todo ano ao DPVAT, somente 50% são usados para o pagamento de indenizações e para o pagamento de despesas operacionais e administrativas do seguro obrigatório. O Fundo Nacional de Saúde recebe 45% do total, repassando o dinheiro para o Sistema Único de Saúde (SUS). Os 5% restantes vão para o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), para financiar campanhas e iniciativas da Política Nacional de Trânsito.

Em nota, a Seguradora Líder destacou que a redução do seguro obrigatório pelo terceiro ano seguido (37% em 2017, 21% em 2018 e 63,3% em 2019) comprometerá a destinação dos recursos para as áreas sociais.

“O melhor teria sido avançar em uma proposta que efetivamente garantisse melhores benefícios aos brasileiros, em especial aos menos favorecidos, permitindo cumprir com maior efetividade o papel social do Seguro DPVAT”, ressaltou o texto.

A administradora do DPVAT informou que, em parceria com outras entidades do setor de seguros, sugeriu diversas vezes ao CNSP a elevação

das indenizações máximas de R\$ 13,5 mil para R\$ 25 mil, medida que dependeria de votação no Congresso. De acordo com a Seguradora Líder, os valores das indenizações, que cobrem morte, invalidez permanente – total ou parcial – e despesas médicas e suplementares, não são reajustados há 11 anos.

A seguradora lembrou que as reduções das tarifas do DPVAT só foram possíveis por causa do combate a fraudes e da revisão de todos os gastos e contratos com fornecedores. A entidade informou que tem reservas suficientes para pagar indenizações no próximo ano, mas advertiu que a diminuição dos recursos ano a ano dificulta a manutenção das atividades da administradora.

“Mesmo discordando da decisão tomada pelo CNSP, que compromete, seriamente, o fluxo de recursos necessários à manutenção sustentável de suas atividades, a Seguradora Líder reforça que possui reservas técnicas suficientes para garantir a normalidade das operações em 2019 e o pagamento das indenizações e demais obrigações, de modo a arcar com os compromissos assumidos com toda a sociedade brasileira”, ressaltou o comunicado.

Ao justificar a redução das tarifas do DPVAT, o Ministério da Fazenda, a quem o CNSP está vinculado, informou que as reservas são mais que suficientes para garantir a solvência de longo prazo do Seguro DPVAT, que paga indenizações em torno de R\$ 2 bilhões por ano. De acordo com a pasta, as melhorias de gestão da Seguradora Líder aumentou o rigor com as indenizações e reduziu os gastos com o seguro obrigatório.



Pedidos de indenização do DPVAT podem ser feitos por smartphone

Beneficiários e vítimas de acidentes de trânsito poderão, a partir de agora, dar entrada nos pedidos de indenização diretamente ao Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (Seguro DPVAT) pelo aplicativo para smartphone.

A plataforma está disponível gratuitamente para Android e IOS para os pedidos de indenização por morte, invalidez permanente ou reembolso de despesas médicas, diretamente à Seguradora Líder.

As seguradoras consorciadas e os corretores parceiros também poderão enviar os pedidos recebidos via aplicativo. A Seguradora Líder estima

que nos primeiros meses após o lançamento do aplicativo, cerca de 20% das solicitações de indenização já serão realizadas por meio dessa plataforma digital.

O aplicativo está disponível para download na Apple Store e no Google Play, com o nome Seguro DPVAT. O acesso é gratuito.

O DPVAT oferece três tipos de coberturas: morte (R\$ 13.500), invalidez permanente (até R\$ 13.500) e reembolso de despesas médicas e hospitalares da rede privada de saúde (até R\$ 2.700). A proteção é assegurada por um período de até 3 anos a partir da data do acidente.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Motorista é responsável pela segurança de todos - Nova Resolução

Resolução 760 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) publicada em 31 de dezembro de 2018 determina que os veículos no Brasil terão que disponibilizar obrigatoriamente tecnologia de alerta para avisar que o cinto de segurança do motorista está desativado. Determina ainda adoção gradual da tecnologia a partir de 2020.

Em 1985 a Alemanha considerou o cinto de segurança a invenção mais importante do século.

Nova resolução traz a necessidade de uma sinalização sonora-luminosa para que o motorista identifique que não está sendo usado o cinto de segurança. Hoje alguns veículos já possuem tal dispositivo.

O motorista é o responsável pela sua integridade física e das pessoas que o acompanham.

A energia cinética no deslocamento de um veículo, quando ocorre frenagem brusca ou colisão, faz com que haja projeção de quem está no habitáculo para frente, para cima, lado ou para trás dependendo do tipo de impacto.

Completando 60 anos de sua invenção, o cinto de segurança nos veículos ainda é a grande proteção no transporte.

Quantas lesões deixaram de existir, quantos deixaram de serem ejetados do habitáculo e quantos traumas de face, de crânio, arcada dentária, tórax, lesão visceral, de coluna vertebral, de bacia deixaram de existir. Acreditamos que esse simples

EPI trouxe a todos uma redução de 90% das lesões produzidas num acidente.

Costumamos dizer que no transporte temos três tipos de colisões:

1ª – Colisão

Quando é absorvida a energia maior do impacto causando dano material. Deformidades da carcaça do veículo.

2ª – Colisão

Com as partes moles do transportado. Pele, subcutâneo, músculo, vasos, nervos e vísceras.

3ª – Colisão

É a de maior profundidade que atinge a estrutura óssea.

O cinto de segurança de três pontos dá uma boa proteção a partes que antes do seu uso eram vulneráveis quer numa frenagem brusca ou desaceleração por colisão.

Veja a proteção dada:

Quadril -	100%
Coluna -	60%
Cabeça -	56%
Tórax -	45%
Abdome -	40%

O não uso do cinto no banco traseiro permite que o passageiro ali alojado seja projetado para frente com a velocidade que estava o veículo no momento do impacto acoplado a sua massa física, indo de encontro ao encosto do banco dianteiro e de encontro à coluna cervical e crânio do motorista ou passageiro do banco dianteiro. Nesse caso passando a ser agente causal de lesões graves e muitas vezes gravíssimas,

podendo ocorrer até lesão raquimedular com tetraplegia, parada respiratória seguida de parada cardíaca.

Não temos dúvida que a ausência do cinto de segurança no banco traseiro agrava lesões de quem está no banco dianteiro. Pode ainda ocorrer a ejeção através o para-brisa, o que quase sempre é igual a óbito.

No Brasil, apenas 3 a 7% dos usuários de veículos usam o cinto no banco traseiro.

Até 1999 não se usava tal equipamento em coletivos rodoviários, hoje são obrigatórios.

Somente nos coletivos que transportam passageiros de pé não é obrigatório.

Mesmo entendendo os benefícios do cinto temos visto aqueles que o desprezam no banco traseiro em veículos de passeio, táxis, caminhões e coletivos. Cabe a todos, motoristas e passageiros a conscientização dos riscos e a utilização desse equipamento de segurança como única proteção imediata na vigência de um acidente mesmo para aqueles que dispõem de “Air Bag”.

A Indústria Automotora, diante da nova resolução, deverá equipar seus veículos com a nova tecnologia e o motorista sentir-se responsável por todos.

* 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.

PLACA DO MERCOSUL É ADIADA PELA QUINTA VEZ

E pra fechar o ano com mais uma “volta a trás”, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) anunciou no dia 28 de dezembro um novo prazo para a implementação das placas do Mercosul: 30 de junho de 2019. Esta é a quinta vez que a data é adiada.

Até então, as placas no padrão Mercosul deveriam começar a ser utilizadas em todo o Brasil até o final deste ano. Em dezembro, foi di-

vulgado no Diário Oficial da União um cronograma com os novos prazos para aderir ao formato divulgado, mas o prazo foi novamente adiado.

Além da mudança de data, o Contran divulgou que as novas placas só serão obrigatórias para o primeiro emplacamento e, para quem tiver a placa antiga, no caso da troca de município ou propriedade.

Inicialmente, a Resolução nº 510, de 27 de novembro

de 2014 determinava que o uso dessa nova identificação deveria entrar em vigor ainda em 2016. No entanto, em abril de 2015, o Contran adiou a medida pela primeira vez. O prazo havia sido prolongado para janeiro de 2017. Desde então, outras quatro mudanças de data foram noticiadas.

Vale lembrar que, em novembro, outra mudança importante aconteceu: o Denatran decidiu tirar os brasões



e diminuir a largura da placa. Em nota, o então diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) Maurício José Alves Pereira afirmou

que isso facilitaria na hora de fazer transferência de município ou propriedade, por exemplo, o que economiza tempo e dinheiro.

Diogenes Pandini/Agencia RBS



Proposta de CPI do transporte coletivo avança na Câmara Municipal de Florianópolis

A Frente Parlamentar da Mobilidade Urbana na Câmara de Vereadores de Florianópolis tem cinco assinaturas das oito necessárias para a abertura de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do transporte coletivo. O grupo é coordenado por Maikon Costa (PSDB).

Além dele, assinam o requerimento os vereadores Marquito (PSOL), Vanderlei Farias (PDT), Lino Peres (PT) e Marcelo da Intendência (PP). As conversas avançaram também com outros dois membros dos Legislativos que ainda não assinaram.

Segundo Costa, a Frente Parlamentar já vinha trabalhando para apresentar a proposta da CPI. O aumento do valor da passagem, explica, é apenas um dos pontos.

O assunto ganhou força depois que o movimento Acredito abriu um abaixo-assinado virtual para exigir dos parlamentares a instalação da Comissão.

MOTIVOS

Segundo Israel Rocha, organizador do abaixo-assinado, diz que a CPI vai se dedicar à analisar as contas que levam ao aumento anual da passagem. No começo de janeiro, o preço subiu de R\$ 4,20 para R\$ 4,40 no pagamento em dinheiro e de R\$ 3,99 para R\$ 4,18 no cartão. “Conversando com os vereadores que eles também não tem acesso às planilhas, somente à fórmula (do cálculo). Então a ideia pressionar a Câmara municipal a abrir uma CPI e buscar mais informações”, explicou

Rocha. Até segunda-feira à tarde, a campanha virtual tinha 3,8 mil adesões.

Já para o chefe de gabinete do prefeito Gean Loureiro, Bruno Oliveira, a prefeitura ainda tenta entender o “fato determinado”. Sem ele, avalia, a CPI cai em descrédito. Oliveira alega que modelo em vigência foi assinado no governo passado: “estamos apenas seguindo o contrato que já tinha”.

A POSTOS

O secretário de Mobilidade Urbana de Florianópolis, Marcelo Silva, disse ainda em entrevista na CBN Diário que está à disposição da Câmara de Vereadores caso os parlamentares queiram convocá-lo para falar sobre o preço da passagem do transporte coletivo. Ele falou sobre a intenção de um grupo de renovação política, amparado por membros do Legislativo, de criar uma CPI para analisar as planilhas de custos do ônibus da Capital.

PERÍCIA

Silva argumenta que os dados que embasam os cálculos são enviados periodicamente ao Tribunal de Contas do Estado (TCE), como ocorreu neste começo de ano após a definição do aumento da passagem: “Não identificamos falta de transparência, todos os anexos e contratos vêm sendo periciados pelo TCE”, alegou na entrevista. O secretário disse que a articulação para barrar a CPI na Câmara ficará a cargo da Casa Civil e do prefeito Gean Loureiro.

Governador Moisés sanciona lei que proíbe apreensão de veículos com IPVA atrasado

O governador de Santa Catarina, Carlos Moisés da Silva, sancionou neste dia 25 de janeiro a lei que proíbe a apreensão de veículos com o Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) atrasado. O projeto havia sido aprovado no último dia de trabalhos legislativos de 2018. A proposta foi apresentada por Kennedy Nunes (PSD).

Pela publicação no Diário Oficial do Estado, “é vedada a retenção ou apreensão de veículo automotor em razão do inadimplemento do IPVA”. Ao mesmo tempo, foi retirada da lei que regulamenta o imposto o artigo 14, onde o condutor deveria portar o comprovante do pagamento para ser exibido às autoridades quando solicitado.

Em contrapartida, o não pagamento do licenciamento e do registro do carro continuam gerando apreensão. A mudança se refere apenas ao IPVA, que é um imposto estadual. Na prática, a lei sancionada pelo governador em nada altera a rotina de abordagens.

Atualmente, segundo o comando-geral da PM e a Polícia Rodoviária Federal (PRF), os veículos já não são recolhidos por falta de pagamentos de tributos, mas sim pela ausência da quitação do licenciamento. Como para obter o documento atualizado é necessária a quitação de todos os valores previstos no sistema do Detran (IPVA, seguro DPVAT e licenciamento), a nova lei não altera

o cenário.

A mudança na legislação catarinense, no entanto, não impede a multa. Caso sejam flagrados em situação irregular, os motoristas também estão sujeitos a levar sete pontos na carteira nacional de habilitação (CNH), já que se trata de uma infração considerada gravíssima, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Esclarecimentos - Diante da grande repercussão em torno do projeto sancionado pelo governador Carlos Moisés da Silva que proíbe a apreensão de veículos com o IPVA atrasado, a Polícia Militar (PM) divulgou esclarecimentos sobre os possíveis impactos na fiscalização.

Confira:

Paguei todas as taxas, meu veículo está em dia?

Via de regra sim. Mas também é preciso que o documento seja retirado no Detran.

Paguei somente o IPVA, o meu veículo será guinchado?

Sim. Porque é necessário estar em dia com o IPVA, Seguro DPVAT e Licenciamento Anual.

Onde posso saber o prazo para licenciar meu veículo?

Conforme portaria do Detran.

Paguei todas as taxas, mas não paguei somente o IPVA. Meu veículo será recolhido?

Sim. Porque é necessário quitar os débitos relacionados a tributos, encargos e multas para que seja emitido o Licenciamento Anual.

Cristiano Estrela / Agência RBS



Autopista Litoral Sul é notificada por paralisar obra

Concessionária, responsável pelas obras do contorno de Florianópolis, em Santa Catarina, fez distrato com a empreiteira responsável; retomada é incerta

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) notificou, no dia 9 de janeiro, a concessionária Autopista Litoral Sul, por conta da paralisação das obras do Contorno de Florianópolis, na BR-101/SC. A empresa administra, sob concessão, as rodovias BR-116/376, no Paraná e BR-101, em Santa Catarina, trecho Curitiba – Palhoça.

Consta no ofício, o alerta da ANTT no tocante à obrigatoriedade do cumprimento do cronograma e a necessidade de retomada da obra, pois, os possíveis atrasos poderão acarretar penalidades previstas em contrato.

Em resposta à ANTT, a Autopista Litoral Sul assegurou que está providenciando o distrato com a empreiteira atual e que está em tratativas com uma nova empresa para a continuidade da obra. A concessionária garantiu que o cronograma estabelecido não será afetado e reafirmou o compromisso de entregar a obra no prazo acordado (dezembro de 2021).

O Portal Estradas entrou em contato com a assessoria da ANTT e solicitou informações mais detalhadas sobre a questão, como por exemplo, desde quando a concessionária está com atraso nas obras; se haverá penalidade e qual o tipo de sanção; qual o prazo dado pela agência para a Autopista Litoral Sul retomar os serviços e, caso não o faça no prazo estabelecido, qual seria a penalidade, entre outros questionamentos. Entretanto, até o fechamento da edição não obteve resposta.

Já a concessionária Autopista Litoral Sul respondeu, por meio de sua assessoria de imprensa, aos questionamentos feitos, por e-mail, pela reportagem:

Há quanto tempo a Autopista Litoral Sul está com atraso nas obras?

Não há atraso nas obras. Em função de alterações no traçado do projeto original, houve reprogramação de cronograma, comuns neste tipo de empreendimento, mas trabalhamos



Divulgação/Autopista Litoral Sul

juntamente com a ANTT cumprindo o cronograma acordado.

A empresa informou à ANTT sobre o problema que estava tendo com a empreiteira, antes de ser notificada?

A Arteris responde ao poder concedente, desta maneira a ANTT acompanha quando ocorrem situações pontuais com essa.

É a primeira notificação que a ANTT envia?

Comunicações são constantes entre a concessionária e a ANTT em função do andamento das obras. No caso, ela não pode ser compreendida como advertência mas sim uma comunicação habitual entre a agência e a concessionária.

Qual o prazo da Autopista Litoral Sul para retomar os trabalhos?

Nossas equipes estão trabalhando para a contratação de uma nova empresa, que deve ocorrer nos próximos dias. Nosso compromisso é retomar as obras o mais breve possível, dando continuidade aos trabalhos.

Já foi assinado o contrato com a nova empreiteira para a execução das obras?

A Arteris Litoral Sul está em tratativa com a nova empreiteira. As negociações estão acontecendo de maneira ágil para recomeçar as obras o mais rápido possível.

Qual o impacto desse atraso no cronograma geral das obras?

A Arteris Litoral Sul ressalta que esse fato não acarretará em atraso no

cronograma de entrega do Contorno, que está mantido para 2021 conforme cronograma ajustado com a ANTT. As atividades no trecho intermediário estão com 40% de avanço e devem ser finalizadas antes de 2021.

Qual o percentual dos trabalhos já concluídos?

As obras estão em execução em 70% do trecho da rodovia, ou seja, em mais de 34 quilômetros de extensão onde há licenças ambientais concedidas, áreas liberadas (desapropriação concluída), autorizações e projetos aprovados.

As principais atividades de engenharia em andamento são terraplenagem, implantação de geodrenos, desmonte e escavação de rochas, fabricação de vigas pré-moldadas, construção de obras de artes especiais, além de obras de pavimentação.

A partir de janeiro de 2019, serão iniciadas as obras do trecho Sul do Contorno, o qual teve o Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) aprovado em dezembro último.

O Trecho Sul A corresponde a um percurso de oito quilômetros entre o final do Trecho Intermediário (São José) e a intersecção do futuro Contorno com BR-282, em Palhoça, e abrange a implantação de seis túneis (três túneis duplos com um total de 2,7 quilômetros de extensão).

O Contorno Viário de Florianópolis é a principal obra da concessão da Arteris Litoral Sul e a maior do

segmento de infraestrutura em execução em Santa Catarina. Em termos de complexidade técnica, é considerada uma das principais obras em implantação no País.

O objetivo do Contorno é desviar o tráfego de longa distância que atualmente circula na BR-101 na região da capital catarinense, Florianópolis. Os estudos realizados preveem, quando da sua entrada em operação, uma redução significativa na intensidade do tráfego, melhorando a competitividade logística do Estado.

O Contorno é uma rodovia de pista dupla, com pouco mais de 50 km de extensão, compreendida entre o km 175+200 (divisa dos municípios de Governador Celso Ramos e Biguaçu) ao km 220+000 da BR-101/SC (município de Palhoça).

A concessionária já investiu 1 bilhão de reais na obra. Outra informação importante é o avanço das desapropriações, que está 96% concluído.

A Autopista Litoral Sul está cumprindo o cronograma nas demais obras previstas em contrato com o Governo Federal?

A Arteris Litoral Sul atua de forma transparente e em consonância com as orientações com o poder concedente. Todas as obras seguem de acordo com os cronogramas ajustados entre as partes. O Contorno é nossa prioridade e trabalhamos conforme cronograma acordado com a ANTT, que prevê a conclusão do Contorno no final de 2021.



Licença para matar ao volante

A revolta é o único sentimento possível diante do resultado do julgamento em que, no dia 13 de dezembro, a 1ª Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Paraná (TJ-PR) reduziu a pena do ex-deputado estadual Luiz Fernando Ribas Carli Filho. Em 2009, ele provocou a morte de Carlos Murilo de Almeida e Gilmar Rafael Yared quando o veículo deles foi atingido pelo de Carli Filho, que estava com a habilitação cassada (acumulando 130 pontos), tinha bebido e trafegava a quase 170 quilômetros por hora por uma rua de Curitiba.

“Foram necessários quase nove anos para que Carli Filho finalmente fosse a júri popular, o que ocorreu em fevereiro de 2018. Durante o julgamento, o

réu admitiu que errara ao pegar o volante após beber, e os jurados o condenaram por duplo homicídio com dolo eventual – quando o responsável assume o risco de matar devido a seu comportamento. O juiz Daniel Surdi de Avelar, então, fixou a pena de Carli Filho em 9 anos e 4 meses de reclusão em regime fechado. O ex-deputado, então, recorreu ao TJ.

“A 1.ª Câmara Criminal não podia reverter o veredito do júri popular, ou seja, não podia inocentar Carli Filho; mas podia alterar sua pena, e foi o que ela fez. O relator, Naor Ribeiro de Macedo Neto, fez seu trabalho, defendendo a manutenção da pena definida por Avelar. Mas os outros dois desembargadores,

Clayton Camargo e Miguel Kfourri Neto, vergonhosamente defenderam a redução da pena. Camargo votou pela pena mínima, de sete anos. Kfourri acrescentou míseros quatro meses e 20 dias à sugestão do colega. O acórdão será lavrado apenas no ano que vem, até por causa da pequena divergência nas penas decididas por Camargo e Kfourri, mas uma coisa é certa: como a pena ficou abaixo de oito anos, Carli Filho não passará um dia sequer em regime fechado, passando diretamente ao semiaberto. No Paraná, diante da falta de vagas nesse sistema, isso quer dizer que, por tudo o que fez, o ex-deputado terá apenas de passar pelo incômodo de usar uma tornozeleira eletrônica.

Será preciso recordar que o episódio envolvendo Carli Filho está muito longe de ter sido um acidente qualquer, uma mera fatalidade, um número a mais nas estatísticas? Alguém que nem poderia estar dirigindo, por estar com a CNH cassada, ingere bebida alcoólica, pega o volante, dirige pelas ruas de Curitiba como se estivesse em um autódromo ou em uma autoestrada alemã, e mata duas pessoas que provavelmente nem tiveram a chance de ver o que estava para lhes acontecer. No país cujo trânsito é um dos que mais matam no mundo, este é um caso que pedia punição exemplar. Como é que alguém em sã consciência pede pena mínima, ou quase isso, para quem faz o que Carli Filho fez?

O que os desembargadores Clayton Camargo e Miguel Kfourri Neto fizeram não foi apenas desrespeitar a memória das vítimas de Carli Filho e de todos os outros irresponsáveis ao volante. Com seus votos, eles mandaram um recado muito claro: é possível beber e dirigir, é possível dirigir em uma rua a 170 km/h, é possível até matar inocentes a bordo de um veículo, e o máximo que acontecerá a quem agir assim é passar alguns anos usando um adereço desconfortável no tornozelo. Não poderia haver maior desproporção entre o crime e o castigo. Não há justiça quando a Justiça se comporta dessa forma, praticamente dando uma licença para comportamentos criminosos no trânsito.

Responsável pela morte do filho de Cissa Guimarães deve cumprir pena de prisão

O ministro Jorge Mussi, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), determinou que Rafael Bussamra, que atropelou e matou Rafael Mascarenhas, filho da atriz Cissa Guimarães, deverá cumprir pena de prisão. O ministro atendeu parcialmente a recurso do Ministério Público do Rio de Janeiro e afastou a substituição da pena privativa de liberdade por sanções restritivas de direito.

Rafael Mascarenhas morreu em 2010, quando andava de skate em um túnel no Rio de Janeiro. Ele foi atropelado por Rafael Bussamra, que participava de um racha. O MP/RJ imputou ao motorista os crimes de homicídio doloso (posteriormente desclassificado para culposo), participação em competição automobilística não autorizada, afastamento do local do acidente para fugir à responsabilidade penal, inovação artificiosa em caso de acidente automobilístico e corrupção ativa.

Ele acabou condenado apenas por homicídio culposo à pena de três anos e seis meses de detenção e suspensão da habilitação para dirigir veículo automotor por igual período. O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro determinou, então, a substituição da pena de prisão por duas restritivas de direito – prestação de serviços à comunidade e limitação de fim de semana.

Roberto Martins Bussamra, pai de Rafael, foi condenado pela prática de dois crimes de corrupção ativa. Ele ofereceu vantagem indevida a dois agentes da Polícia Militar para que não registrassem o ocorrido. O TJRJ, no entanto, confirmou a condenação de Roberto por um crime único de corrupção ativa, reduziu a pena para três anos, 10 meses e 20 dias de reclusão, e substituiu a



pena corporal por prestação de serviços à comunidade e limitação de fim de semana. **NÃO FAVORÁVEL**

Na análise do recurso especial, o ministro Mussi observou que, apesar de o tribunal fluminense ter considerado presentes os pressupostos para substituição da pena corporal por sanções restritivas de direitos, ao fixar as sanções, o mesmo TJRJ utilizou exame desfavorável de algumas circunstâncias do crime “para estabelecer regime prisional mais severo do que o adequado à pena aplicada”.

Assim, o ministro entende que está demonstrado que o requisito subjetivo do artigo 44, inciso III, do CP “não foi atendido, tendo em vista que o exame das circunstâncias judiciais do artigo 59 do CP não é favorável aos réus”.

Mussi explicou que esse requisito busca, principalmente, “aferrar se a substituição será suficiente para repressão do delito”, já que a ponderação desabonadora de algumas circunstâncias judiciais influencia na escolha de regime prisional mais grave.

Nesse sentido, o ministro considerou que o TJRJ não está alinhado ao entendimento do STJ e acolheu a pretensão do MPRJ.

Embriaguez do condutor não afasta dever da seguradora de indenizar a terceiro

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou recurso da Tokio Marine Seguradora e manteve a indenização a terceiro que teve o caminhão atingido pelo veículo do segurado, conduzido por motorista alcoolizado, na condição de preposto. Condenada solidariamente com o segurado a indenizar o prejuízo material do terceiro, a Tokio Marine requereu que apenas o segurado fosse responsabilizado pela reparação.

O colegiado, entretanto, entendeu que o seguro de responsabilidade civil não diz respeito apenas à obrigação de reembolso de indenizações do segurado, mas possui função social no sentido de garantir os direitos da vítima, a qual seria duplamente penalizada com a exclusão da cobertura securitária.

Para o ministro Villas Bôas Cueva, relator do processo, “deve ser dotada de ineficácia para terceiros” a cláusula do contrato que exclui da cobertura securitária a hipótese de acidente de trânsito causado por embriaguez do segurado ou da pessoa a quem ele tenha confiado a direção do veículo. “Solução contrária puniria não quem concorreu para a ocorrência do dano, mas as vítimas do sinistro, as quais não contribuíram para o agravamento do risco”, completou.

COLISÃO FRONTAL

O motorista que dirigia o caminhão do segurado apresentava embriaguez de 0,46 ml de álcool por litro de ar. Ele invadiu a pista contrária, colidindo frontalmente com outro caminhão que transitava no sentido oposto. Alegando perda total do cavalo mecânico, o terceiro ajuizou ação requerendo reparação do prejuízo, avaliado em R\$ 164 mil.

O juízo de primeiro grau entendeu não ter sido comprovado que a ingestão de álcool tenha contribuído para a ocorrência do acidente e determinou que a seguradora pagasse a indenização. O Tribunal de Jus-

tiça de Santa Catarina (TJSC), mantendo a condenação no valor da apólice do seguro, ressaltou que, mesmo se comprovada a embriaguez, a seguradora tem a obrigação de cobrir os prejuízos causados a terceiros.

No recurso especial ao STJ, a Tokyo Marine sustentou que, devido ao estado de embriaguez do condutor do veículo do segurado, deveria ser aplicada a cláusula contratual de exclusão. Para a seguradora, a direção sob efeito de álcool violou a boa-fé objetiva do contrato de seguro, consagrada no artigo 768 do Código Civil.



NOVA REFLEXÃO

O ministro Villas Bôas Cueva (foto) lembrou que a Terceira Turma já havia adotado o entendimento segundo o qual a direção por condutor alcoolizado, seja o segurado ou outro motorista, já representa agravamento do risco contratado, tornando lícita a exclusão de cobertura securitária. No entanto, o caso dos autos não se refere à reparação ao próprio segurado, mas à cobertura de responsabilidade civil, também presente nos seguros de automóvel.

“O tema merece nova reflexão, tendo em vista que nesta espécie securitária não se visa apenas proteger o interesse econômico do segurado relacionado com seu patrimônio, mas, em igual medida, também se garante o interesse dos terceiros prejudicados à indenização, ganhando relevo a função social desse contrato”, concluiu o relator.



Desrespeitar pedestre na faixa pode ter multa aumentada em 5 vezes

Projeto de Lei (PL 11036/18) aumenta em cinco vezes a multa para o condutor avançar sobre pedestre ou a veículo não motorizado. O texto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB - Lei 9.503/97) e tramita na Câmara dos Deputados.

A legislação atual já considera infração gravíssima, punida com multa, “deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado” que se encontre na faixa a ele reservada (de pedestre ou ciclovia); que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o outro veículo; ou quando o pedestre for pessoa com deficiência, criança, idoso ou gestante.

O projeto de lei é de autoria do deputado Carlos Henrique Gaguim (DEM-TO) (foto). Segundo ele, há um total desrespeito à lei de trânsito. “Nas cidades brasileiras, observa-se que o condutor não tem o hábito de parar o veículo quando o pedestre tenta atravessar na faixa sinalizada”, disse Gaguim. “A proposta tem o intuito de



Michel Jesus/Câmara dos Deputados

aumentar a gravidade da infração e, assim, aumentar a punição para esse tipo de comportamento.”

TRAMITAÇÃO

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



Projeto nega autorização a motoristas profissionais que cometeram crime de trânsito

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

O texto, apresentado pelo deputado Delegado Waldir (PSL-GO) (foto), altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9503/97), que já exige desses profissionais apresentação prévia de certidão negativa de antecedentes criminais (homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores), renovável a cada cinco anos.

O deputado considera que essas exigências desconsideram requisitos

específicos fundamentais para dar segurança à população que utiliza tais serviços.

“Pessoas que mataram ou foram presas em flagrante delito por dirigir com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa não podem ser autorizadas a exercer, por exemplo, o transporte escolar”, diz o deputado.

TRAMITAÇÃO

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



Comissão aprova multa multiplicada por cinco para quem estacionar em vaga de idoso ou deficiente

A Comissão de Viação e Transportes aprovou projeto que aumenta a multa em cinco vezes do condutor que estacionar indevidamente seu veículo em vaga destinada a idoso ou pessoa com deficiência (PL 3575/15).

O texto prevê ainda que, caso haja reincidência no prazo de 12 meses, o condutor tenha suspenso o direito de dirigir e pague ainda o valor da multa em dobro daquela primeiramente aplicada.

O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). Atualmente, a legislação já prevê a infração como gravíssima, punida com multa.

A proposta original, do deputado Pedro Vilela (PSDB-AL), previa detenção de seis meses a dois anos para o motorista que cometer a infração. Mas o relator na comissão de Viação

e Transportes, deputado Vicentinho Júnior (PR-TO), manteve as alterações aprovadas pela Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, que considerou a punição desproporcional.

“O texto sujeita o infrator ao pagamento do valor referente à multa gravíssima multiplicada pelo fator cinco. Dessa forma, além de punir os infratores com maior rigor, desestimula-se a ocupação das vagas de estacionamento especiais por aqueles que não tem autorização para utilizá-las”, explicou Vicentinho Junior.

TRAMITAÇÃO

O projeto, que tramita em caráter conclusivo, ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Proposta prevê parcelamento em até 12 vezes do seguro obrigatório de veículos

O Projeto de Lei 10719/18, do Senado, pretende permitir o parcelamento em até 12 vezes do seguro obrigatório de veículos automotores. O texto altera a Lei 6.194/74, que trata do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (Seguro DPVAT).

O autor da proposta, senador Cássio Cunha Lima (PSDB-PB), diz que a ideia é diminuir o prejuízo financeiro dos proprietários de determinadas categorias de veículos. Para o senador, o parcelamento poderá reduzir a inadimplência, especialmente dos donos de motocicletas – que, proporcionalmente, possuem o maior custo em relação ao valor do veículo. Em 2018, automóveis pagaram R\$ 45,72; motocicletas, R\$ 185,50.

Segundo a Seguradora Líder, responsável pelo DPVAT, do total arrecadado junto aos donos de veículos automotores 45% são repassados ao Mi-

nistério da Saúde para o atendimento às vítimas de acidentes de trânsito; 5% são destinados ao Ministério das Cidades para programas de prevenção de acidentes de trânsito; e 50% vão para o pagamento das indenizações. São três tipos de cobertura: morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares.

TRAMITAÇÃO

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

Gabriel Jabur/Agência Brasília



DIRIGIR NA CHUVA: uma oportunidade à cautela

Você sabe como evitar acidentes em dias de mau tempo? Confira as dicas abaixo e não entre em pânico em dias de fortes chuvas e alagamentos:

VELOCIDADE SEGURA

Além de guardar uma distância de, no mínimo, 10 metros do carro da frente, em especial se o carro não contar com freios ABS, é importante que a velocidade máxima seja reduzida em cerca de 10% a 20%.

AQUAPLANAGEM

Antes de sair de casa, confira os pneus: se eles estiverem “carecas”, deixe o carro na garagem. Esta condição dos mesmos pode causar acidentes, pois diminui ainda mais o atrito com o chão. O deslizamento do carro sobre a camada de água (aquaplanagem) costuma ser ocasionado pela perda de tração dos pneus, o que pode ser agravado conforme seu desgaste. Os sulcos devem ter no mínimo 1,6 mm de profundidade.

Se o seu carro aquaplanar, mantenha a calma e retire imediatamente o pé do acelerador, não pise bruscamente no freio e segure firmemente no volante para manter as rodas retas. Quando os pneus retomarem o contato com o solo, gire levemente a direção de um lado para o outro, para sentir que o veículo recuperou a aderência. Caso o carro possua freios ABS (que não deixa travar as rodas), aplique a força no pedal do freio, mantendo-o pressionado até o controle total do veículo.

ALTURA DA ÁGUA

O risco de um acidente aumenta se a água estiver com altura de 10 a 20 centímetros do solo. Nesses casos o motorista deve avaliar se vale a pena parar ou enfrentar situações adversas em casos de alagamento, como um curto-circuito ou uma pane no sistema elétrico do carro, o que fará com que o automóvel pare em meio ao temporal.



AFASTE-SE DE ÔNIBUS E CAMINHÕES

Durante a chuva, existem chances de ônibus e caminhões jogarem água no vidro do seu carro, fazendo com que você se assuste, perca a visibilidade e o controle do veículo.

RESPEITO AOS PEDESTRES

Imagine-se no lugar do pedestre quando um carro acaba jogando água de poças nele. É importante que todos tenham um cuidado redobrado ao dirigir para não causar esse transtorno aos demais. Além de respeitar os pedestres, você evita uma multa de R\$ 85,13 e quatro pontos na carteira, conforme determina o artigo 171 do Código de Trânsito Brasileiro.

Fique ligado também na possibilidade de algum pedestre estar cruzando a rua à sua frente. As condições de visibilidade nesse tipo de situação não são das melhores! **FUJA DO ESCURO, NA MEDIDA DO POSSÍVEL...**

Nunca é demais dizer que – em dias de chuva – a visibilidade diminui. Então, o perigo aumenta não só pelo aguaceiro que se forma, mas também pela dificuldade em visualizar o cenário à sua volta. O ideal mesmo é evitar sair de casa, especialmente à noite, quando a visibilidade em meio a tempestades pode ser extremamente baixa, aumentando a chance de acidentes. Se já estiver fora de casa, pare – e evite sair do carro, justamente para não ser

vítima de um atropelamento devido à baixa visibilidade.

ATOLAMENTOS

Para prevenir situações de atolamento na lama dirija bem devagar, em primeira ou segunda marcha, evitando as margens da estrada. Quando fizer uma curva fechada, buzine para alertar outros veículos de sua presença.

Em caso de atolamento, retire todo o peso do carro, inclusive os passageiros. Em seguida, avalie a extensão e a profundidade do atoleiro e escolha o melhor caminho a seguir, para evitar repetir a situação mais à frente. Em seguida, coloque pedras, galhos e folhas para calçar os pneus e faça rampas suaves para tirar a lama da frente das rodas. Ao arrancar, engate a segunda marcha e tente sair sem acelerar muito.

Se não conseguir retirar o veículo e se as rodas estiverem afundadas pela metade, é mais aconselhável chamar um guincho.

A CALMA ACIMA DE TUDO

Em qualquer adversidade, quem vai te ajudar a tomar as melhores decisões será a boa e velha serenidade. Em dias de chuva, ocorrem tantos transtornos que a coisa mais fácil que tem é se irritar. Entre aquaplanagens, erros de outros motoristas (até nossos mesmo) e alagamentos, evite o estresse: quanto mais calmo, mais facilmente você escolherá as melhores saídas para os problemas que aparecerem. Boa sorte!

Dicas de segurança para idosos que ainda dirigem

Pode ser seu pai, avô ou conhecido. Talvez seja você mesmo. Atualmente os idosos representam um número expressivo dentro da população brasileira e têm uma característica cada vez mais comum: primam pela própria independência. O desafio é estar atento a sinais, principalmente de saúde, que podem levar a pessoa a colocar a si própria e aos demais em risco no trânsito.

De acordo com a Seguradora Líder, que administra o DPVAT, nos últimos cinco anos, as ocorrências de acidentes envolvendo idosos tiveram um crescimento de 33%. Embora a quantidade de óbitos seja menor que a quantidade de casos de invalidez permanente, no período analisado os casos de morte cresceram 40%, contra 28% de invalidez.

Nos Estados Unidos, existem campanhas que encorajam as famílias a iniciar um “plano de transporte”, muito parecido com o que fazem para a aposentadoria, por exemplo. Dessa forma, surge um diálogo importante e incentiva uma decisão a ser tomada em conjunto. A questão primordial é que todos devem ter a liberdade de ir e vir como bem entenderem, desde que sejam capazes de fazê-lo com segurança.

SAÚDE E CONDIÇÕES MÉDICAS

Enquanto alguns motoristas podem dirigir com segurança até os 90 anos, para outros as condições médicas, problemas com visão, sono, tremores ou memória podem tornar a direção mais perigosa. Pergunte a si mesmo, ou ao motorista idoso da sua família: você consegue se lembrar das rotas que dirige com frequência? A sinalização de trânsito, ou os sinais de outros motoristas, fazem você se sentir estressado ou confuso enquanto dirige? Você sofreu alguma queda recentemente?

Muitos idosos tomam vários medicamentos, sejam eles prescritos ou não. Infelizmente, algumas dessas drogas ou uma combinação de drogas podem prejudicar o julgamento ou afetar os reflexos e o estado de alerta necessário para uma direção segura. O médico é a pessoa que pode determinar se os remédios utilizados podem

comprometer ou não a segurança no trânsito.

Um ponto muito importante é o estímulo do cérebro por meio da leitura e exercícios como palavras cruzadas e jogos de dominó, por exemplo, pois trazem melhora de atenção, consciência, planejamento e atividade motora, por exemplo. Atividades físicas também são recomendadas em qualquer idade, mesmo que praticada de forma recreativa. Uma simples caminhada de 30 minutos duas vezes por semana já traz grandes melhoras para o corpo e a mente, ampliando a resposta motora, percepção do corpo e do ambiente.

TECNOLOGIAS DE ASSISTÊNCIA AO CONDUTOR

A cada ano, os fabricantes de veículos lançam novas e aprimoradas tecnologias de assistência ao motorista para ajudar a manter os usuários do trânsito mais seguros. Isso inclui desde a frenagem automática de veículos até câmeras de segurança e detectores de ponto cego. As tecnologias de assistência ao motorista não são apenas para manter os condutores seguros; eles também mantêm os pedestres, ciclistas e outros usuários em segurança.

Não existe limite de idade para conduzir um veículo automotor, desde que o cidadão possua condições físicas e psicológicas, estará apto a candidatar-se ao exame de retirada da CNH (Carteira Nacional de Habilitação). Porém, quando se chega a uma certa idade, é preciso tomar certos cuidados extras, para a própria segurança e a de quem está ao redor.

LEGISLAÇÃO

De acordo com o Artigo 147 do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), “o exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade [...]”. Esse maior cuidado em relação as pessoas que tem mais de 65 anos de idade, é uma precaução, com o intuito de, justamente, proporcionar a elas condições necessárias para que continuem a conduzir um veículo o máximo de tempo possível.



BC elaborará nova minuta de Lei para bicicletas e patinetes elétricos

A Lei 4025 de 2017 será revogada e a nova regulamentação irá estabelecer critérios e obrigatoriedades para utilização dos patinetes e bicicletas elétricas

Um passeio pela orla de Balneário Camboriú e você provavelmente encontrará pessoas de bicicletas e patinetes elétricos. Eles são uma espécie de febre nesse verão no litoral e justamente por isso têm chamado a atenção das autoridades.

O uso indiscriminado fez a Polícia Militar procurar a prefeitura e pedir a regulamentação do uso desse tipo de meio de transporte. O problema, segundo o comando, é a falta de atenção dos condutores às normas básicas de circulação.

Isso estaria colocando em risco a segurança do trânsito, já que as bicicletas e patinetes elétricos têm sido vistos nas calçadas, ciclovias e até no meio da rua, entre os carros. Muitas vezes, aponta a PM, na contramão.

A regulamentação é uma prerrogativa da prefeitura e só assim será possível fazer a fiscalização dos condutores e garantir a segurança das pessoas. Enquanto a situação não é resolvida, as autoridades contam com o bom senso dos motoristas.

Para resolver tal questão, no último dia 14 de janeiro, aconteceu um encontro entre representantes do Fundo Municipal de Trânsito (FUMTRAN), Secretaria Municipal de Segurança, Agentes de Trânsito e empresários do setor, que discutiu a situação do uso destes equipamentos em ciclovias e ruas de Balneário Camboriú.

Ao final, por determinação do prefeito e após uma avaliação das discussões, o gestor do FUNTRAM, Má-

rio César Oliveira, anunciou que a prefeitura irá elaborar uma nova minuta de Lei para regulamentar a circulação de bicicletas e patinetes elétricos na cidade.

“A Lei 4025 de 2017 será revogada e a nova regulamentação irá estabelecer critérios e obrigatoriedades para utilização dos patinetes e bicicletas elétricas, principalmente os que possuem acima de 300 watts e 1,20 metro de comprimento no caso dos patinetes. A regulamentação deve atender critérios da Lei Federal, como as resoluções 465, 315 e 555. O objetivo da gestão, é garantir segurança tanto de quem utiliza patinetes e bicicletas elétricas e dos demais usuários das ciclovias e pedestres”, explicou

Mário César de Oliveira, que garantiu dar celeridade ao processo. Também participarão da construção da minuta da lei membros da Associação dos Ciclistas de Balneário Camboriú e do Conselho Municipal de Trânsito, além de um advogado especialista em legislação de trânsito.

NOTA DO EDITOR: É importante lembrar que, na edição de janeiro de 2014, o presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, já alertava para os perigos da então recém-criada CICLOFAIXA COMPARTILHADA de Balneário Camboriú.

Naquela época, já desfilavam na referida

- via bicicletas, patins,
- patinetes motorizados,
- skates, triciclos, pessoas
- as fazendo jogging ou
- simplesmente o “trottoir”, numa frequentada
- procissão em ambos os
- sentidos. Muito bonito,
- até festivo, não fosse o
- perigo que sobrepassa
- a utilização do citado
- espaço.

- Para completar o in-
- creditável, a Ciclofaixa
- está localizada ao lado
- do calçadão da praia e,
- pasmem os que ainda
- não a viram, é também
- utilizada para embar-
- que e desembarque de
- pessoas, em sua grande
- maioria turistas e pesso-
- as idosas, que se valem
- dos “bondinhos” e
- dos ônibus da Expressul
- para os seus agradáveis
- passeios turísticos.



CARTAS

2019

Como dito nas palavras no editorial do Monatran, começa mais um ano e temos uma mudança significativa no âmbito político. Nunca tivemos uma renovação tão grande. Estamos na expectativa de melhores governantes que pensem na mobilidade urbana como um meio de buscar segurança, saúde e paz. Só assim poderemos ter anos melhores.

Amancio Coelho – Curitiba/PR

BEBÊ

Que medo aquela foto. Que arriscado. Uma mãe imprudente, é o mínimo que podemos dizer. Carregar a filha nas costas preso em um “canguru” é arriscar a vida da criança sem necessidade. Mas hoje em dia os pais não são mais os mesmos. Bom era antigamente onde criança tinha responsabilidades e os pais, maiores ainda.

Cecília Gonçalves – Araxá/MG

BIKE

Aí não dá! A gente faz campanha de conscientização, distribui materiais e alerta a população sobre os cuidados com os ciclistas e aparece um sem noção desse andando no vácuo de um caminhão na Rodovia Anhanguera em Limeira (SP). O flagrante só mostra o despreparo do homem. Um risco desnecessário porque um ciclista cuida primeiro da segurança para depois arriscar algo.

Sérgio Ricardo – Porto Alegre/RS

ARROZ

Interessante essa experiência do Departamento de Trânsito de Washington (EUA). Primeiro, quando comecei a ler, não entendi o que essa experiência estava contida no jornal do Monatran, mas depois da explicação tem total lógica. Importante saber que se só um pouco de carros a menos fossem tirados das ruas, teríamos um equilíbrio muito maior no trânsito.

Volnei Chagas – São José/SC

TRAGÉDIA

Lamentável essa morte em Balneário Camboriú. Um idoso andando pela orla é atropelado por um motorista imprudente é muito triste. Como bem disse o senhor Roberto Bentes, não basta confiarmos no bom senso alheio, precisamos tomar cuidado redobrado. Que esse motorista sofra penas severas e mostre para a sociedade que isso não pode se repetir.

Guilhermina Cidral – Maringá/PR

BOLSONARO

Recado importante que li na última edição do jornal do Monatran. Nossa esperança é de paz na sociedade e no trânsito brasileiro. Os dados levantados pelo doutor José Roberto Dias mostram que algo precisa ser feito e a hora chegou. Temos a esperança! Não esperança de um milagre, mas de pelo menos equilíbrio do tratamento com o trânsito nacional.

Henrique Silva – São Paulo/SP

AMAZONAS

Bacana a mudança nas placas veiculares no Amazonas. É uma iniciativa que visa unificar dados e facilitar punições para os estrangeiros que visitam outros países. Infelizmente vejo que os estados do Sul, que normalmente recebem turistas no verão, ainda estão engatinhando neste quesito. Eles deveriam ser os primeiros.

Francieli Zimmer – Manaus-AM

SEGURANÇA

Excelentes dicas do doutor Dirceu. Mas eu já cumpro todas. Infelizmente isso não é uma realidade para outros motoristas. Vejo constantemente pessoas mandando mensagens, telefonando e até perdendo de tempo em redes sociais. Um descaso com a vida. A mudança deve começar pelo motorista para refletir em governantes conscientes de suas responsabilidades.

Eduardo Moraes – Florianópolis

PATINETES

Muito legal essa iniciativa privada dos patinetes elétricos em Florianópolis. Em minhas últimas férias, já andei em um e achei muito divertido. Mas percebi a imprudência de muitos usuários ao cruzarem locais proibidos, trafegar como veículos, não usarem equipamentos de segurança e até tentarem andar na área de pedestres. A prefeitura precisa fiscalizar isso antes que aconteça uma tragédia.

Jane Andrade – Brasília/DF



PRF: número de acidentes e mortes cai no feriado de ano-novo



A Operação Ano Novo da Polícia Rodoviária Federal (PRF) terminou dia 1º de janeiro e segundo dados divulgados, teve uma queda de 30% no número de acidentes e de 20% no número de mortes. O resultado mantém uma tendência registrada pela PRF nos últimos anos. No entanto, houve aumento nas autuações relacionadas a condutas consideradas perigosas, como casos do embriaguez ao volante e ultrapassagens indevidas.

Durante a operação, que ocorreu entre 28 de dezembro e 1º de janeiro, foram registrados 880 acidentes. No mesmo período do ano anterior foram 1.264. O número de feridos também caiu, variando de 1.310 para 1.201, o que representa uma queda de 8%.

Também foi registrado queda no número de mortes em acidentes nas rodovias federais no período. Na mesma operação do ano passado, aconteceram 87 mortes, enquanto neste ano o total de mortos foi 70. A operação tem

abrangência nacional.

INFRAÇÕES

A PRF informou que houve uma amplificação geral no número de infrações nas rodovias federais. Segundo a corporação, foi constatado um aumento de 107% nos flagrantes de embriaguez ao volante.

Conforme o balanço, este ano, 1.327 motoristas foram autuados por dirigir alcoolizados, ante 640 que cometeram a infração em 2017. No total, 56.181 testes de etilômetro (bafômetro) foram aplicados.

Parte da Operação Rodovia e com duração de cinco dias, a ação foi iniciada no dia 28 de dezembro e encerrada dia 1º de janeiro de 2019. Para cumpri-la, organizou-se uma escala de 9.101 policiais em todo o território brasileiro, que, além de ficar responsáveis pelas autuações, transmitiram orientações sobre a conduta no trânsito a 16.616 pessoas, de um total de 147.903 pessoas e 157.348 veículos fiscalizados.

Outra taxa que, este ano, teve maior incidência foi a relativa à falta do cinto de segurança. Do ano passado para cá, o total passou de 2.133 para 5.301 notificações, um salto de 149%.

No período da ação, os policiais rodoviários autuaram 856 motociclistas que transitavam sem capacete nas rodovias. Em 2017, foram 329, quantidade 160% menor.

Ao todo, 1.038 motoristas foram advertidos por transportar crianças sem cadeirinha ou outros equipamentos adequados, soma 180% maior do que a observada durante o Réveillon do ano passado. Naquela época, os agentes policiais reportaram 371 ocorrências.

Apesar dos registros de acidentes terem diminuído, as ultrapassagens irregulares se multiplicaram. Segundo o levantamento, em 2017 houve 4.492 casos, ante 7.156 ocorrências mais recentes, que representam um acréscimo de 59% no indicador.

ESPAÇO LIVRE

Thales Kroth de Souza*



As boas práticas da direção defensiva

Ninguém está livre de sofrer um acidente de trânsito ou visualizar um, e então, lá se vão algumas dicas do que é necessário fazer em perigo, ou defender-se e salvar a outros:

– Manter a calma; por mais que seja difícil pela gravidade da situação, a calma é a primeira coisa a ser feita e alertada a outras pessoas se possível. O ser humano é incrível pela consciência, capacidade de reflexão e de proteção, em um momento como esse e para a segurança de todos, fique calmo.

– Ser um motorista consciente; o sentido aqui é referente a estar atento as atualizações do trânsito, manter o veículo limpo e em boa conservação para sua saúde e a de outros, dirigir

de forma a trazer um fluxo razoável, ser protagonista das boas práticas de direção defensiva, assim, saber ou obter conhecimentos necessários para que isso ocorra.

– Buscar a antecipação das condições climáticas; se o tempo será de chuva ou sol, a prevenção é de realizar uma viagem segura e confiável. Se chover, ou houver neblina na pista, fumaça, granizo, neve, acidentes, diminuir a velocidade, prestar atenção aos sinais para seguir o fluxo, caso necessário, parar o veículo em local indicado além de algum acidente e ligar para autoridades para ajudar quem precisa, esse é um gesto humano que faz toda a diferença.

– Atenção aos passageiros; verificar se todos estão com cinto de segurança, incluindo também crianças com cadeirinhas e bebê conforto conforme a idade, garantindo segurança a quem ama ou a vida humana, isso mostra respeito e atenção ao trânsito seguro.

Talvez essas palavras não sejam o suficiente para quem deseja uma ação efetiva ou maior controle de sua segurança e dos demais, mas com poucas atitudes e melhoramento de hábitos as vias podem se tornar cada vez mais um local para práticas cada vez mais colaborativas.

* Thales Kroth de Souza mora em Porto Alegre/RS e é Graduando em Gestão Financeira e Administração pela Unisinos.



Advogado escreve sobre responsabilidade da Administração Pública em indenizar por furto de veículos em ÁREA AZUL

Em recente artigo publicado no Portal DireitoNet, o advogado Mario Rodrigues de Lima escreveu sobre a responsabilidade da Administração Pública em indenizar por furtos, danos ou avarias que ocorreram em veículos que se encontrem estacionados em áreas rotativas, trazendo doutrinas e fundamentações para a obtenção do feito.

Ele inicia explicando que os estacionamentos rotativos, mais conhecidos como “área azul” ou “zona azul”, são instituídos por Órgão da Gestão Pública (entidades que cuidam do executivo de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição), em locais de sua propriedade, onde atribuem à empresas privadas o direito de cobrar valor pecuniário para que se possa estacionar seu veículo naquele local, por meio da chamada CONCESSÃO . (art. 24, X do CTB).

Em seguida, o jurista salienta o fato de que mesmo sendo um serviço concedido e prestado por empresa privada, ele não perde sua natureza de serviço público. Para então, iniciar a discussão sobre o cabimento do Direito de indenização do usuário que tiver seu veículo furtado, ou sofrer algum dano enquanto o automóvel esteve estacionado em local de cobertura da área azul, especialmente, por conta do crescimento do número

de cidades onde as Prefeituras adotam este sistema de estacionamento em suas vias públicas.

Para tanto, Lima suscita o chamado “DEVER DE GUARDA”. “Trata-se de instituto jurídico, comum em contratos com estacionamentos privados, o qual obriga o contratado a zelar pela guarda do veículo, e entregá-lo no mesmo estado em que se encontrava no momento em que ali foi estacionado. (...) Na mesma esteira de pensamento quando o Estado cobra uma tarifa para que os cidadãos estacionem, resta presumido um contrato de depósito, que acarretaria em dever de guarda, no caso, do estado, ao veículo estacionado.”

Assim, como os estacionamentos “comuns”, a Administração Pública estará recebendo o pagamento do condutor, e assim sendo, terá a obrigação de guarda ao veículo. Em casos de furto, roubo ou danos, se comprovado que o veículo estava estacionado em área de “zona azul”, teria o condutor direito a receber indenização do Gestor Público (no caso, o responsável pelo “estacionamento público”).

“Reforçando este entendimento, lembramos que a Responsabilidade Civil da Administração Pública é OBJETIVA, ou seja, obrigação de reparar os danos ou prejuízos de natureza patrimonial ou extrapatrimonial que uma pessoa cause

a outrem, independentemente de culpa”, afirma.

Obviamente, que este Princípio visa dar maior segurança ao cidadão, que figura como parte vulnerável em relação ao Estado.

“Desse modo, resta caracterizado que, uma vez em que o cidadão fez uso do estacionamento público, arcando com sua obrigação de pagar pela área azul, este se encontra coberto pelo amparo estatal, sendo que caso ocorra qualquer dano ou perda do veículo, será demonstrada a má qualidade na prestação de serviço de caráter administrativo, situação a qual irá gerar ao Estado o dever de indenizar.”

Por fim, o advogado elucida que as empresas privadas que exploram o serviço de estacionamento rotativo concedido pela Administração Pública equiparam-se aos estacionamentos particulares, pois prestam serviços do mesmo gênero, recebendo a contraprestação do contratante, e assim, são também responsáveis por qualquer eventual indenização.

“Se o Agente Público opta por instalar o estacionamento rotativo em suas vias, ele deve estar ciente de que a partir do momento em que se inicia a cobrança pelo uso do serviço, será gerado o dever de guarda pelo bem do usuário, com responsabilidade pelos danos ali ocorridos”, conclui.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Espaço do Presidente
O pior trânsito do Brasil
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Combate a Violência no Trânsito
Prioridade Nacional
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR



Motorista é responsável pela segurança de todos - Nova Resolução
PÁGINA 7

THALES KROTH DE SOUZA



As boas práticas da direção defensiva
PÁGINA 15