

Radares podem voltar a ser instalados em Florianópolis

Espaço do Presidente - Pág 3



PERIGO NAS ESTRADAS

A fiscalização dos cerca de 70 mil quilômetros de estradas federais do país foi extremamente comprometida com o corte de quase metade do orçamento da Polícia Rodoviária Federal (PRF), diante do contingenciamento imposto pelo governo federal. (Editorial – pág. 2 e Ildo Rosa – pág. 7).



**Governo
de São Paulo
permite que
IPVA em
atraso seja
parcelado**

Página 7

**Veículo
furtado em
“área azul”
poderá sofrer
processo de
indenização**

Página 9

EDITORIAL

DESPROTEGIDAS

O que já era deficiente, devido ao contingente pra lá de reduzido, agora deve ficar precário. A fiscalização dos cerca de 70 mil quilômetros de estradas federais do país foi extremamente comprometida com o corte de quase metade do orçamento da Polícia Rodoviária Federal (PRF), diante do contingenciamento imposto pelo governo federal, anunciado no início deste mês de julho.

O orçamento previsto para a PRF em 2017 era de R\$ 460 milhões, mas só vão cair na conta da instituição cerca de R\$ 258 milhões, um corte de 44%. Quando são comparados aos R\$ 590 milhões liberados em

2016, a queda é ainda mais significativa: 56%.

Para se adequar ao verdadeiro arrocho orçamentário, a PRF informou que não conseguirá mais garantir o abastecimento mínimo e nem a manutenção dos veículos de sua frota, prejudicando diretamente o serviço de patrulhamento, o que deixa as estradas brasileiras mais desprotegidas e, consequentemente, bem mais perigosas.

Isso sem falar na desativação de unidades operacionais em todo o país; na suspensão imediata das atividades aéreas (policiamento e resgate aéreo); redução imediata no horário de funcionamento das unidades administrativas;

e alteração para pior de diversos outros serviços.

Uma realidade, no mínimo lamentável, para não dizer: desesperadamente preocupante, especialmente, quando consideramos os enormes índices de acidentes com mortes nas rodovias brasileiras, na maioria das vezes, ocasionados pelo péssimo comportamento de motoristas, que parecem só obedecer à legislação de trânsito, quando fiscalizados.

Esperamos que as au-

toridades competentes repensem com urgência esta medida descabida, que tanto prejudica a atuação da PRF em prol de um trânsito mais humano e seguro. E que a tragédia anunciada não venha a se concretizar.

Assim como outros órgãos do Governo Federal, a PRF já sofre há anos com a escassez de recursos, que reflete na impossibilidade de incremento de seu efetivo, deixando-o muito aquém do ideal. E, agora, sem dinheiro para pagar o

combustível de suas também poucas viaturas. É um absurdo sem precedentes.

Enquanto isso, políticos corruptos, gestores públicos e empresários inescrupulosos desviam recursos ao seu bel prazer, enquanto a população segue sofrendo mazelas cada vez piores. Uma tristeza vergonhosa, que precisa ser revertida o quanto antes, sob pena de perdermos muitas outras milhares de vidas inocentes em nosso país.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmüller
contato@monatran.org.br



“SORRISÃO” NA CNH, PODE!

O fotógrafo mineiro Filipe de Oliveira Borges, de 33 anos, ganhou as redes sociais na primeira semana de julho após uma publicação, segundo ele, “despretensiosa” em seu Facebook.

Em texto que acompanha a foto de sua nova Carteira Nacional de Habilitação (CNH), Borges narra o debate que ocorrera no momento em que foi fotografado no Detran da cidade de Sete Lagoas, em Minas Gerais.

Ao “lascar um sorrisão” para o retrato, o jovem teria sido repreendido por uma funcionária. “Sem sorrir, por favor!”, teria dito ela. Sem entender o motivo da orientação, Borges pediu uma explicação, sem receber uma resposta convincente.

Depois de muito vai e vem, ligações internas e inúmeras tentativas de explicação, veio o veredito de que ele poderia tirar a foto do jeito que quisesse.

Procurado pela reportagem da Revista Veja para explicar se há alguma restrição a sorrisos, o Detran SP informou que, de fato, “não existe impedimento para que o cidadão sorria nas fotos para a Carteira Nacional de Habilitação”. O Denatran, órgão nacional, não se posicionou sobre o assunto.

FIASCO CHINÊS

Parecia ser a grande promessa para a solução do transporte público nos caos do trânsito das grandes cidades — o ônibus chinês cujo vão passava acima dos carros. Ao que tudo indica, porém, o sonho acabou: 32 pessoas ligadas ao projeto foram presas no dia 2 de julho por fraude e arrecadação ilegal, entre elas o criador do projeto, Bai Zhiming, segundo o jornal The New York Times.

O ônibus que trafega sobre os carros chegou a fazer uma viagem-teste inaugural em agosto de 2016, na província de Hebei, no nordeste da China. Com um vão de 2 metros de altura, o Ônibus de Passagem Elevado (TEB, na sigla em inglês) circula sobre trilhos instalados nas vias, o que permite que os carros andem sob o veículo em velocidades diferentes.

Movido a eletricidade, o ônibus de 22 metros de comprimento e 7 de largura tem capacidade para 300 passageiros e atinge a velocidade de 60 km/h.



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 Bruehmüller - 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



CNH VENCIDA

Que a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é válida como documento de identidade em todo território nacional, todos já sabiam. Agora, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) emitiu um Ofício que atesta que os motoristas podem utilizar o documento, para fins de identificação, mesmo estando a CNH vencida.

Segundo o Contran, é possível continuar usando o documento como identidade, pois a data de validade refere-se apenas ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental. Por esse motivo, órgãos, estabelecimentos comerciais e pessoas jurídicas não podem recusar a CNH vencida como documento de identificação.

A decisão foi tomada pelo Contran (Conselho Nacional de Trânsito) no dia 21 de junho, mas divulgada somente no dia 4 de julho.

RADAR: Mal necessário!

Desativada desde dezembro de 2014, a fiscalização eletrônica que flagrava os motoristas que excediam a velocidade ou passavam no sinal vermelho nos semáforos de Florianópolis – os também chamados radares – ainda não tem data para voltar à ativa.

Após figurar no centro da operação Ave de Rapina, os radares da capital catarinense acabaram sendo desligados, quando a prefeitura optou por não renovar o contrato com a empresa responsável pelo serviço – um dos alvos da investigação.

Apesar de inúmeras promessas de reativação da ferramenta, a verdade é que, de lá para cá, estamos todos à mercê da consciência dos milhares de motoristas que trafegam pelas ruas da Ilha da Magia.

Meses se passaram e, finalmente, fala-se que a nova gestão municipal voltou a considerar o lançamento de um novo edital para licitação do serviço indispensável ao bem estar da população florianopolitana.

Todavia, o que nos preocupa é a costumeira desorganização do setor público, que há anos tem prejudicado os cidadãos catarinenses, lançando editais e contratando empresas em desacordo com as normas legais, fazendo

com que os radares de Florianópolis tenham passado mais tempo desligados nos últimos seis anos, do que funcionando.

Esse descompromisso com o efeito educativo dos dispositivos acaba por mais atrapalhar do que contribuir para um trânsito mais humano e seguro, aumentando o sentimento de impunidade e consolidar o comportamento dos maus condutores.

Esperamos sinceramente que esta nova licitação, quando iniciada, seja acompanhada de perto pelo Ministério Público e Tribunal de Contas, a fim de se evitar qualquer questionamento futuro, que atrapalhe a finalidade da fiscalização eletrônica.

Florianópolis já está cansada de ver o poder público fazendo contratos, equipamentos sendo instalados e, de repente, tudo volta à estaca zero por irregularidades no processo licitatório, sem falar na famigerada corrupção, encrostada em todos os níveis da administração pública.

Enquanto os radares continuam desativados, ficamos na torcida para que nenhuma tragédia por alta velocidade ou avanço de sinal ocorra nas vias da capital e que a urgência da necessidade acelere as medidas cabíveis por parte do executivo municipal.

DEU O QUE FALAR

Uma postagem bem-humorada do prefeito Gean Loureiro (PMDB) causou polêmica nas redes sociais neste domingo. “Troco carro por microônibus para conseguir levar toda a família para almoçar no domingo”, escreveu o prefeito em sua conta no Facebook. O espaço geralmente é usado para mostrar ações da administração, mas abriu uma exceção para a postagem familiar.

Detalhes como as seis pessoas acomodadas no carro e a ausência do cinto de segurança motivaram a reação. Foi a própria mulher de Gean que, no campo de comentários, rebateu as acusações.

“Nossa! Quanta gente preocupada com a segurança dos nossos filhos. Isso é ótimo. Muito obrigada! Fiquem

tranquilos. Nosso carro é um Chevrolet de 7 lugares. Nós só andamos de cinto! Graças a isso e uma forcinha divina, Gean está vivo hoje. É isso mesmo pessoal! Tem que respeitar a lei e zelar pela segurança das nossas famílias!”, escreveu Cintia De Queiroz Loureiro. Ela fez referência ao acidente sofrido por Gean, quando ele ainda era presidente da Fatma, em 2013.

Mas, também teve quem levasse na brincadeira. O perfil “Floripa Mil Grau” sugeriu: “pode ser um Jotur sanfonado?”. O próprio Gean respondeu: “se tiver com as manutenções em dia.” A brincadeira citou o caso do dia 7 de julho, quando um ônibus biarticulado da empresa rompeu, virando mancha nacional. (Coluna Paulo Alceu-ND)



PONTE HERCÍLIO LUZ

Novos equipamentos chegam ao canteiro de obras

Mais uma série de equipamentos para restauração da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, chegaram ao canteiro de obras no dia 7 de julho. Desta vez, foram descarregados 38 macacos hidráulicos e uma central computadorizada. Todos os equipamentos serão instalados e testados durante o mês de setembro, antes da transferência de carga do vão central.

O engenheiro fiscal da obra, Wenceslau Diotallevy, informou que a obra contará com três centrais, que farão o sincronizamento de 54 macacos hidráulicos utilizados na transferência de carga ao longo dos 339 metros do vão central. “A central vai operacionalizar um software desenvolvido especialmente para a Ponte Hercílio Luz. As etapas do trabalho poderão durar em torno de 15 dias. Após a análise, cada operação terá reinício se estiverem dentro dos parâmetros exigidos no projeto”, explicou.

A central e os macacos foram fabricados pela empresa europeia Enerpac. Todos os equipamentos foram desenvolvidos especialmente para a Ponte Hercílio Luz. A previsão é receber o restante das centrais até o final deste mês de julho. Já se encontram no canteiro de obras 50 macacos hidráulicos, faltam apenas quatro.

Também chegaram neste período mais 36 barras de olhal. Até o momento, já foram entregues 84 barras. Ao todo, serão 360 destas peças que vão substituir as existentes, responsáveis pela sustentação da ponte. As barras têm em média 13 metros de comprimento, 750 milímetros de largura, 50 milímetros de espessura e pesam cerca de 1,8 toneladas. A previsão para o início da substituição das peças é outubro deste ano, com prazo de conclusão de até 12 meses.

A empresa Empa, do grupo português Teixeira Duarte, é a



responsável pelo atual ciclo das obras de restauração da ponte.

Novas Peças – No início de Julho, também chegaram as peças que vão permitir a ligação das barras de olhal com os blocos de ancoragem na Ponte Hercílio Luz. São quatro peças de 13,3 toneladas cada, que foram transportadas de carretas de Ipatinga, em Minas Gerais, para a capital catarinense.

O engenheiro fiscal da obra, Wenceslau Diotallevy, informou que as peças serão colocadas depois da substituição das barras de olhal antigas pelas novas e após o processo de transferência de carga, previsto para outubro deste ano.

As peças foram fabricadas pela Usiminas, no estado de Minas Gerais, e o custo total de todas as unidades instaladas será de R\$ 2,9 milhões. “As peças foram fabricadas com aço especial e passaram por todas as especificações técnicas”, destacou Wenceslau.

Governador Raimundo Colombo inaugura as obras no terminal rodoviário Rita Maria, em Florianópolis

O governador Raimundo Colombo inaugurou as obras no terminal rodoviário Rita Maria, no dia 5 de julho, em Florianópolis. O investimento do Governo do Estado, de R\$ 12,9 milhões, permitiu melhorias no telhado, pintura nova, substituição do piso e recapeamento asfáltico nas pistas. Também participaram o secretário de Estado da Infraestrutura, Luiz Fernando Vampiro, e o presidente do Departamento de Transportes e Terminais do Estado de Santa Catarina (Deter), Fúlvio Brasil Rosar Neto.

“Esta é a única rodoviária que o Estado administra diretamente. Foi realizado aqui um trabalho de restauração do edifício, que ficou muito bem equipado. É uma obra de mais de 30 anos, que precisava de melhorias e investimentos. Agora, o terminal irá oferecer um serviço ainda melhor à população. E numa cidade tu-

ristica como Florianópolis, ter a rodoviária muito bem qualificada é um passo importante”, disse o governador.

As salas foram deslocadas para o andar superior, onde futuramente será instalado o Procon estadual. Os boxes de vidro das salas foram removidos e o piso emborrachado foi substituído por piso cerâmico em todo o andar superior, tal como foi feito no andar inferior. Outra melhoria feita na última etapa de obras foi a reforma do anexo onde funcionam os postos das polícias Civil e Militar.

O presidente do Deter, Fúlvio Brasil Rosar Neto, informou que a empresa responsável pela obra tem funcionários constantes no terminal para dar toda assistência e manutenção quando for necessário. “Iniciamos as melhorias com o intuito de apenas reformar



o telhado, que já era uma obra complexa, mas para oferecer um melhor serviço e atendimento para a população, o Governo do Estado assegurou os recursos para a ampla reforma do terminal. É uma conquista importante. Estamos devolvendo à Capital catarinense um de seus cartões postais, totalmente revitalizado”, ressaltou Neto.

O secretário de Estado da

Infraestrutura, Luiz Fernando Vampiro, informou que, pelo terminal rodoviário, passam em média sete mil passageiros por dia e, na alta temporada, cerca 15 mil. “O espaço funciona 24 horas, durante o ano todo. Por isso, tínhamos que fazer uma obra de qualidade, com segurança, acessibilidade e garantia que as pessoas sejam atendidas na sua plenitude”, destacou.

As mudanças no Terminal Rita Maria começaram em abril de 2013, após a interdição do prédio em razão das excessivas goteiras. Com a ordem de serviço assinada pelo governador Raimundo Colombo, começaram os trabalhos de impermeabilização do telhado e recuperação das estruturas da cobertura e do subsolo.

Números do Terminal Rita Maria

- Área: 15.718 mil metros quadrados
- Fluxo médio de 450 ônibus por dia
- 25 empresas nacionais e internacionais de transporte de passageiros
- Serviços: caixa eletrônicos de dois bancos, lojas, lanchonetes, Santur com informações turísticas, Polícia Militar, Polícia Civil, SOS Desaparecidos e Grupo de Apoio aos Familiares de Desaparecidos (Gafad) e Deintra.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Resposta simples para problema difícil.

Quanto mais difícil e complexa se torna a pergunta, tanto mais cresce a avidez por resposta simples, é o que afirma Oz, Amós, em seu livro *Mais de uma luz: Fanatismo, fé e convivência no século XXI* editado pela Companhia das Letras e publicado recentemente, em edição eletrônica, pela Amazon/Kindle.

Tal afirmação cabe como uma luva quando se trata de analisar o caos de nossas cidades no que se refere a mobilidade urbana. Questões difíceis e complexas, como o transporte urbano, recebem, na maioria das vezes, respostas simples e até mesmo superadas.

É o caso do rodízio de placas, quando alguns veículos são proibidos de circular nos horários de pico em um determinado dia da semana. A adoção desse sistema significa que a cidade não teve capacidade de resolver seus problemas circulatórios e para não enfartar adotou uma solução paliativa. Equivale a tratar só com aspirina o paciente de uma unidade de terapia intensiva.

Administradores medíocres pensam em agradar hoje para amanhã ganharem a próxima eleição: implantam o rodízio e corredores de ônibus, que batizam com o anglicanismo *BRT*, *Bus Rapid Transit* e se vangloriam por terem acendido uma vela na escuridão. Respostas técnicas, algumas respaldadas por estudos acadêmicos,

desfilam os argumentos de sempre para defender o modelo monolítico de transporte público. Para reforçar argumentos amedrontam com os fantasmas da falta de recursos e da desgastada ladainha de que outros modais teriam que ser subsidiados.

Ao contrário da maré das mesmices, necessário se faz administrar as cidades como estadistas com o foco no futuro e não com o olho na urna. Agir com responsabilidade civil e não com interesse político, isso significa buscar os meios nacionais e internacionais para ampliar as vias, construir soluções duradouras, romper com o monopólio do pneu, implantar o transporte sob trilhos e, nos casos específicos, como na região metropolitana de Florianópolis, estimular o transporte aquaviário público e de qualidade.

A sociedade brasileira exige que se tome atitudes mais eficientes e efetivas. Sabe perfeitamente que soluções simples só resolvem aparentemente. Exige que se faça investimentos no transporte público de qualidade, com conforto, pontualidade e até opções mais seletivas para que o usuário aprenda a deixar o carro em casa.

Os tempos agora são outros, chegou-se finalmente ao século XXI. O impacto da operação Lava Jato chega, inclusive, até as cidades, por menores que sejam.

O cidadão, esse mix de usuário dos serviços públicos e pagador de impostos, está muito mais consciente e exige respeito. A mobilidade urbana com eficiência e segurança é uma de suas exigências fundamentais.

No século da comunicação instantânea sabe-se de tudo o que acontece no mundo. Acompanha-se, de perto, os avanços que ocorrem em outras cidades, como o compartilhamento de veículos e de bicicletas, os novos serviços de táxi e de Uber, inclusive aquaviário e os descontos especiais para quem deixa o veículo em casa. Conhece-se a eficiência do metrô, do monotrilho, do transporte aquaviário e até do serviço de ônibus seletivo, como os que transportam pessoas com mais de 60 anos.

O eleitor está de olho e disposto a mudar radicalmente os seus representantes. Tudo indica que as respostas fáceis para problema complexo estão com os seus dias contados.

* 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 – Cesus, 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. 216. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos:
Infração - média;

CONCRE/ATO
OBRAS ESPECIAIS



Encontro Nacional dos Detrans debate desafios do trânsito seguro

O diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Elmer Vicenzi, e os diretores de 23 Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) de todo o país participaram no dia 13 de julho, em Brasília, do 57º Encontro Nacional dos Detrans. O evento, que tem como tema “20 anos de CTB: desafios na construção de um sistema de trânsito mais seguro e humanizado”, é uma promoção da Associação Nacional dos Detrans (AND).

Segundo Vicenzi, a iniciativa tem o objetivo de elencar problemas e apresentar um cenário nacional. “O encontro é uma oportunidade dos estados apresentarem as dificuldades que enfrentam e os pontos que precisam ser solucionados. Uma troca de experiências, já que são os Detrans que operacionalizam e cumprem as normativas e determinações nacionais”, disse.

Os órgãos debateram as questões de planejamento, assim como abordar assuntos relacionados aos sistemas do Denatran e tópicos referentes à construção de um trânsito

seguro em todos os estados.

O presidente da AND, Antônio Gouveia, ressaltou a relevância da parceria entre o Denatran e os Detrans. “Estamos juntos com o mesmo propósito: queremos um sistema seguro, um trânsito mais seguro e a redução da acidentalidade. O Denatran está sempre disponível para criar esse ambiente de cumplicidade”.

Na ocasião, Vicenzi reforçou a importância dos Detrans estar presente com o departamento. “Temos que buscar esses espaços de ponto comum de diversas áreas para o aprimoramento das nossas ações, dos nossos diálogos, das agendas em comum. Caminhamos muito, avançamos bastante, as críticas são muito bem vindas e esperadas. Não se acanhem de ir até o Denatran. Estamos abertos para receber as demandas de cada estado e estabelecermos propósitos. Nossa missão é educar, garantir mais segurança no trânsito e desburocratizar os serviços para facilitar a vida do cidadão”, resumiu.

Denatran defende criação de Marco que regule a atividade de despachante

O diretor do Departamento Nacional de Trânsito, Elmer Vicenzi, defendeu durante reunião realizada no dia 13 de julho, na Câmara dos Deputados com o Conselho Regional dos Despachantes Documentalistas e com os deputados Domingos Sávio (PSDB/MG) e Zé Neto (PT), a necessidade da criação de um Marco Regulatório que regule a profissão dos despachantes.

“É necessário dar uma segurança jurídica a toda a categoria, para poder beneficiar toda a sociedade”, explicou Vicenzi.

Na avaliação do diretor do Denatran, o despachante documentalista exerce hoje um papel fundamental no encaminhamento de documentos, além de ser um facilitador entre as relações dos representantes do Estado e das instituições

públicas.

“É isso que faz necessário ter um modelo único, uma vez que estamos falando de uma regulamentação nacional da atividade, para que ela seja exercida de forma transparente e eficiente”, disse o diretor do Denatran.

Na ocasião, deputado Domingos Sávio considerou a regulamentação da profissão relevante e de forte repercussão social, e destacou o apoio que o Denatran está oferecendo para que isso se concretize.

“Encontramos junto ao Denatran a acolhida de um diretor que tem uma visão de natureza absolutamente social e de responsabilidade para com a missão que exerce, tendo também o desejo de construir com os despachantes uma relação produtiva, positiva e a disposição para nos ajudar, por tanto,

o vejo aqui com essa alegria e com a convicção de que possamos fazer algo muito positivo pelo país”.

O deputado afirmou que uma sugestão de Medida Provisória vai reunir todas as propostas e, com isso, definir as prioridades junto aos conselhos federal e regionais. Segundo ele, a ideia é facilitar o diálogo, abrir um canal de entendimento. “Precisamos respeitar o princípio constitucional para a regulamentação, a criação de uma autarquia de direito público”.

Já o deputado José Neto, falou da satisfação em ouvir o Denatran destacar a segurança jurídica como um aspecto fundamental para a regulamentação e que está disposição para ajudar na formulação da proposta da regulamentação.



Aplicativo do Detran-PR facilita a vida dos novos motoristas

Os novos motoristas que vão fazer a primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH) podem se beneficiar com o novo aplicativo do Detran-PR. Lançado no final do mês de junho, o app Detran Habilitação deve atender 100 mil candidatos que passam pelo processo todos os anos no Estado. O app já está disponível, de forma gratuita, para celulares, tablets e smartphones.

O aplicativo permite que o futuro motorista controle cada etapa e acompanhe passo a passo, desde a contratação do Centro de Formação de Condutores até a entrega da CNH aos aprovados. O app tem ainda agenda de exames, aulas, consulta de taxas e resultados, além

de canal exclusivo para falar com a central de atendimento do Detran e simulado do teste teórico de direção.

“Vimos que existia uma expectativa muito grande dos candidatos, a maioria deles jovens, em relação à primeira habilitação. Com o aplicativo, além de ter em mãos as informações sobre o processo, eles se sentirão mais seguros em cada etapa”, disse o diretor-geral do Detran, Marcos Traad.

Segundo Traad, todos os meses são abertos nove mil processos de 1ª habilitação no Paraná. A estimativa é que o aplicativo atenda os mais de 100 mil candidatos que passam pelo processo todos os anos no Estado, com divulgação nas



autoescolas e clínicas médicas e psicológicas credenciadas.

NADA SIMILAR

O novo aplicativo foi desenvolvido em parceria com a Celepar e faz parte do sistema

Detran Fácil, que disponibiliza os serviços do Detran de forma digital. “Não existe no país nada similar ao nosso aplicativo. Esperamos que ele sirva de exemplo para outros estados”, disse o presidente da Celepar, Jacson Carvalho Leite.

MAIS FERRAMENTAS

Além do app Detran Habilitação, o Detran conta ainda com dois outros aplicativos para celulares: o jogo educativo PerigosaMente no Trânsito, pensado para crianças e adolescentes, e o app DetranPR, que ganhou nova versão e mais funcionalidades.

Antes, já era possível ver pontuação da habilitação, extrato de débitos do veículo,

solicitar segunda via de documentos, imprimir guia de licenciamento, realizar serviços e consultas. Agora ele também permite cadastrar mais de um veículo, controlar custos com abastecimento, calcular preços para uso de álcool ou gasolina, até datas e gastos com manutenção.

DOWNLOAD

Todos os aplicativos do Detran são gratuitos e estão disponíveis para os aparelhos que usam os sistemas Android e IOS. Para encontrá-los basta fazer a busca na loja digital do celular: Detran Habilitação, Detran/PR e PerigosaMente – O Jogo. Todos são registrados pela Celepar.

ILDO ROSA*



O Contingenciamento da PRF

A grave crise que vem assolando nosso país vem provocando em vários órgãos do Governo Federal o malfadado “contingenciamento” onde, “tabua rasa” são capados recursos constantes na previsão orçamentária, já considerados escassos, o que vem a atingir a própria atividade fim, retirando das ruas os policiais responsáveis pelo controle de vias e rodovias, ao mesmo tempo em que reduz a possibilidade da Polícia Rodoviária Federal contribuir com outros órgãos, especialmente com a Polícia Federal no combate as drogas, contrabando e outras ações.

Num quadro como este espera-se que o gestor público assuma prioridades, direcionando sua letal tesoura para outros segmentos menos importantes, usados muitas vezes como cabide de emprego, remunerando-os de forma indevida típicos de favorecimento pessoal.

A escolha entre atender uma ocorrência com vítimas e/ou outra qual-

quer esbarra claramente na responsabilidade objetiva do Estado que deixa de cumprir com sua atribuição essencial apesar da veracidade do fisco, especialmente o Federal, cada vez melhor aparelhado na sua atividade fim onde o contingenciamento certamente não espalha seus tentáculos.

A estrutura mastodônica do Estado Federal deve gradativamente fomentar a autonomia financeira permitindo que órgãos típicos de Estado não comprometam suas funções essenciais.

A condenável ingerência do poder político visando controlar todas as atividades do Estado deve imunizar órgãos do quilate da PRF, democratizando a gestão e fortalecendo gradativamente a participação dos servidores na escolha de seus administradores que então seriam legitimados pelos seus pares.

A disputa acirrada por indicações políticas reduz a isenção dos gestores mais preocupados na manutenção de seus cargos do que com o atendimento

da própria população.

Recentemente acompanhamos a corajosa postura de um Superintendente da PRF que simplesmente frente a pressões de natureza política optou por renunciar ao próprio cargo, não sem antes detalhar publicamente porque o fazia.

A defesa do interesse público passa certamente pela isenção, adscrito ao fiel cumprimento da Lei o que é exigido diuturnamente do servidor público.

Nestes tempos de descrença por parte da população quanto a opção do Estado é que se faz necessária a isenção e a moralidade adotada por agentes públicos encarregados da própria defesa do Estado.

* Delegado aposentado da Polícia Federal. Presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis. Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Presidente do Conen/SC.

Governo de São Paulo permite parcelamento do IPVA atrasado



O governador Geraldo Alckmin lançou o “**Nos Conformes**”, pacote de programas que beneficia pessoas e empresas que devem impostos estaduais.

O primeiro programa do pacote é o PPD (Programa de Parcelamento de Débitos), voltado a proprietários de veículos que tenham dívidas de IPVA (Imposto sobre a

Propriedade de Veículos Automotores), e outros impostos.

Os débitos devem ter vencido até dezembro do ano passado. O devedor que sanar sua dívida à vista terá desconto de 75% na multa e 60% nos juros. Já quem parcelar o pagamento, em até 18 vezes, terá desconto de 50% no valor da multa e de 40% nos juros, com acréscimo de 1% ao

mês.

O valor mínimo de cada parcela é R\$ 200 para pessoas físicas e R\$ 500 para pessoas jurídicas.

O PEP (Programa Especial de Parcelamento) também faz parte do pacote, e volta-se a empresas que tenham dívidas de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) ocorridas até

dezembro de 2016.

A adesão ao PPD e ao PEP deve ser feita entre 15 de julho e 15 de agosto deste ano. O governo espera receber R\$ 2 bilhões de receita com eles.

Outro programa do pacote é o de isenção do IPVA, destinado a pessoas com deficiência, impossibilitadas de dirigir e seus curadores. O benefício se limita a carros de até R\$ 70 mil.

Nas férias, condutores devem estar atentos aos ciclistas mirins nas ruas

Pais não devem permitir que pedalem sem equipamentos adequados para a segurança e em locais perigosos



As férias escolares chegaram novamente. Mesmo sendo inverno, as crianças se preparam para a diversão, como pedalar, por exemplo. Mas se a diversão deve imperar para os pequenos, para os pais as precauções podem evitar sustos ou acidentes dos seus filhos. Além deles, os motoristas devem estar sempre atentos

também para evitar acidentes com crianças que, por ventura, estiverem nas ruas pedalando ou executando qualquer outro tipo de brincadeira.

Os primeiros cuidados com os ciclistas de qualquer idade estão relacionados aos equipamentos de segurança e o principal deles é o capacete, que pode reduzir

lesões graves e até traumatismo craniano. A orientação para os pais é que sempre comprem o equipamento com o selo do INMETRO e verifiquem se o capacete está fixado sem folgas na cabeça da criança – entretanto, ele também não deve ficar muito apertado.

Muitas crianças também costumam usar chinelos na bicicleta, o que não é recomendado. O ideal são os calçados fechados que protegem os pés e não enroscam nos pedais. Os pais ainda devem estar atentos ao tamanho adequado da bicicleta ao tamanho da criança.

Outra medida importante é observar a manutenção da bicicleta, sobretudo dos

freios para evitar imprevistos e acidentes.

E todo pai ou responsável deve levar muito a sério o fato que crianças devem ser acompanhadas por adultos em suas atividades e que o espaço adequado para os pequenos circularem de bike não são as ruas; mesmos as menos movimentadas. O ideal é levar as crianças para pedalar em parques e ciclovias, onde a segurança é mais garantida.

Ao respeitar esses cuidados, a bicicleta é sempre uma opção sustentável, segura, econômica e divertida. E tem mais: é uma atividade que garante o bem-estar físico de quem adota essa opção.

Multa por farol desligado ainda não vale nas rodovias do DF

A regra que obriga motoristas a andarem com farol ligado durante o dia em rodovias completou um ano no dia 8 de julho. Mesmo valendo no restante do país, ela está suspensa em rodovias do Distrito Federal – as chamadas DFs – por uma decisão da Justiça local.

Por isso, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) fica impedido de multar qualquer pessoa circulando com as lanternas desligadas no período diurno em rodovias. No entanto, ela continua valendo nas BRs, sob responsabilidade da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit).

Criada pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), a norma tem como objetivo evitar acidentes em rodovias porque aumenta a visibilidade. Pelo mesmo motivo, motociclistas já eram obrigados a trafegar com farol baixo ligado durante todo o dia.

A Defensoria Pública do

DF, no entanto, recorreu para barrar a medida por entender que as multas estavam sendo aplicadas em trechos que, por lei, deveriam ser considerados “vias urbanas” e não “rodovias”. Em novembro de 2016, a Justiça concordou com os argumentos e decidiu suspender a norma.

Por outro lado, a Procuradoria-Geral do DF – representando o governo – recorreu, em 14 de janeiro deste ano. O pedido não foi aceito. “Não temos notícia de outras decisões que alterem a situação de modo que, atualmente, prevalece a proibição da autuação dos motoristas que trafegam com os faróis desligados”, informou a Procuradoria ao G1.

Decisão judicial

Ao decidir por derrubar a regra, o juiz José Eustáquio de Castro Teixeira, da 7ª Vara de Fazenda Pública, argumenta que as multas no DF são resultado de “heresia administrativa” e “ócio criativo”. Segundo o magistrado, o uso do farol nas rodovias é importante, mesmo



durante o dia, mas não poderia estar sendo aplicado nos trechos urbanos.

“[...] Simplesmente se incluíram, e se estenderam as rodovias do Distrito Federal para dentro do coração urbano, não só de Brasília, mas também para o âmago da esfera estritamente urbana de quase todas as suas cidades satélites”, diz a sentença.

Medida educativa

Nos poucos meses em que a regra ficou em vigor, o DER acabou multando 39.292 vezes.

Dessas infrações, 5.055 foram “perdoadas” pelo governador, em julho do ano passado, por considerar que nem todos os motoristas tinham conhecimento da obrigação.

“Isso é uma medida educativa. O objetivo do governo não é arrecadar, e isso está previsto no Código Nacional de Trânsito no artigo 256, a possibilidade de converter multa em advertência”, disse Rollemberg à época.

Alertas aos motoristas

Para preparar as rodovias à

norma, o governo do DF gastou R\$ 24 mil com sinalização. A despesa com avisos ao motoristas de que era necessário ligar o farol veio de uma outra decisão, da Justiça Federal. Ela só autorizava a aplicação da multa em todo o país caso houvesse sinalização adequada.

Pelas regras do Denatran, não andar com farol ligado durante o dia é considerado infração média, com quatro pontos na carteira de habilitação e multa de R\$ 130,16. No primeiro mês de validade da regra, entre 8 de julho e 8 de agosto de 2016, a Polícia Rodoviária Federal registrou 124.180 infrações nas rodovias federais.

Nas estradas estaduais de São Paulo, outras 17.165 multas foram aplicadas. Neste período, no DF, as multas superaram em 35% o número de autuações por estacionamento irregular. Apesar de a regra não valer atualmente na capital federal, o DER recomenda que os motoristas continuem dirigindo com os faróis baixos ligados por questão de segurança

Furto de veículos em área azul

O DEVER DE INDENIZAR

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).

O processo para que se instale o estacionamento rotativo passa por uma licitação, onde irá vencer a empresa a qual oferece o serviço que atenda as necessidades da Administração Pública ao melhor preço, sendo comum que como contraprestação esta empresa deva efetuar melhorias e a manutenção das áreas em que for explorar seus serviços.

Não são raras as discussões acerca da inconstitucionalidade deste tipo de serviço, sempre fundadas no argumento de que os locais são públicos, e, portanto não seria permitida a cobrança pelo uso da vaga de estacionamento.

Quanto a isso, devemos nos atentar aos motivos os quais levaram o CTB e a CF à fazerem menção à tal ato. A justificativa da zona azul nas cidades é a seguinte: Exatamente por se tratar de um espaço público, não seria justo que poucas pessoas fizessem uso longo e contínuo das vagas de estacionamento, tomando de outros cidadãos o direito ao uso.

Entende-se que a cobrança, estimula-se a rotatividade



de das vagas, fazendo com que os usuários utilizem do estacionamento apenas nos momentos em que necessitem, e posteriormente cedam a vaga à outro, já que a permanência acarretará sanções administrativas, além de ônus.

Outra discussão que vem tomando conta dos Fóruns e Tribunais diz respeito ao cabimento do Direito indenização do usuário que tiver seu veículo furtado, ou sofrer algum dano enquanto o automóvel esteve estacionado em local de cobertura da área azul.

Com o crescimento do número de cidades onde as Prefeituras adotam este sistema de estacionamento em suas vias públicas, este vem sendo um problema recorrente.

Cumpramos salientar o fato de que mesmo sendo um serviço concedido e prestado por empresa privada, ele não perde sua natureza de

serviço público.

Isto se dá pelo fato de que a Administração Pública possui competência para explorá-lo, ou “repassá-lo” para quem lhe faça, ou seja, mesmo que não seja ela a exploradora do serviço de estacionamento pago nas vias, este é um serviço seu, e jamais perderá tal caráter.

Devemos suscitar ainda, 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.

Este tipo de contrato é sinalagmático, ou seja, causa obrigações à ambas as partes celebrantes, afinal, o contratado deve guardar o bem depositado, tendo como contraprestação o pagamento efetuado pelo

contratante.

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**.

A responsabilidade civil do Estado é sempre objetiva, ante a teoria do risco administrativo: a responsabilidade civil do Estado por atos comissivos ou omissivos de seus agentes é de natureza objetiva, ou seja, dispensa a comprovação de culpa.

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, devemos elucidar que as empresas privadas que exploram o serviço de estacionamento rotativo concedido-as 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.



STJ suspende processos que questionam aulas em simulador

Enquanto o Superior Tribunal de Justiça ou o Supremo Tribunal Federal não tomarem uma decisão sobre a obrigatoriedade de aulas em simulador de direção para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, a tramitação de todos os processos relativos ao tema está suspensa. A decisão foi tomada pelo STJ a pedido da Advocacia-Geral da União.

Na solicitação, a AGU sustenta que identificou pelo menos 490 ações na Justiça Federal questionando a legalidade da exigência, prevista na Resolução 543/2015 do Conselho Nacional de Trânsito. Como decisões divergentes vêm sendo proferidas, a AGU alertou para a necessidade de dar segurança jurídica ao tema.

O presidente da Comissão Gestora de Precedentes do STJ, ministro Paulo de Tarso Sanseverino, acolheu liminarmente o pedido e reconheceu que há “excepcional interesse público” na questão. A decisão, ressaltou o magistrado, proíbe que os processos em andamento sejam sentenciados, mas não impede o ajuizamento de novas ações.

Feito pelo Departamento de Serviço Público da Procuradoria-Geral da União em conjunto com o Núcleo de Atuação Estratégica em Casos Repetitivos (Nucre), o pedido foi possibilitado pela instauração de Incidente de Demandas Repetitivas no Tribunal Regional Federal da 4ª Região.

Simuladores

Apesar de toda polêmica, o uso do simulador continua obrigatório no processo de formação de condutores no Brasil, de acordo com a Resolução 543/15. Mesmo assim, muitas autoescolas têm entrado na justiça para tentar reverter essa exigência.

Para Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal, o problema não é a tecnologia usada, pois o uso do simulador já é consagrado em outras áreas. “Nenhum piloto de avião tira do chão

um Boeing ou Airbus sem ter passado por horas de treinamento num simulador de voo. A causa de tanta polêmica está mais na forma atrapalhada da implementação, que gera muitas resistências”, diz.

De acordo com Mariano, o uso de simuladores na Primeira Habilitação pode sim contribuir, mas não deve ser esperado nenhum milagre. Ele aponta muitas outras melhorias no processo de formação de condutores que deveriam ser feitas antes, e que seriam de implementação bem mais simples e barata. Cita como exemplo a qualificação dos Bancos de Questões dos DETRANs que, com perguntas mais bem elaboradas, poderia influenciar de forma contundente a qualidade do processo.

“Com perguntas inteligentes nas provas, os CFCs teriam necessariamente que melhorar suas aulas, investindo em metodologia de ensino, bons materiais didáticos, e cursos de aprimoramento para seus instrutores”, afirma.

Mariano observa ainda que a fase em que está proposta a utilização do equipamento, no meio do curso, quando o foco do aluno está em aprender a controlar o veículo, é um desperdício. “Um simulador seria muito mais útil no final do processo, quando o aluno já domina o carro, mas não tem nenhuma experiência em dirigir sozinho, enfrentar

tráfego pesado ou viagens em estradas e rodovias. Poder viver a experiência de conduzir em condições adversas, ainda que num ambiente virtual, desde que em um bom simulador, seria precioso. Nossa realidade é que o curso atual está otimizado para o aluno passar na prova, não propriamente para formá-lo como condutor. Este aprendizado final, temerosamente, acontece longe das autoescolas, nas ruas. Seria bem melhor para todos que acontecesse em um simulador”, conclui.

Dentro desse assunto, o que é unânime é a necessidade de algo ser feito para diminuir o índice de mortes no trânsito brasileiro.

“A cada 10 minutos uma pessoa morre em nossas ruas, avenidas, estradas e rodovias. E inclusive nas calçadas. E o perfil típico dessas vítimas é de jovens, homens e em idade produtiva. Já pensou se isso continuar assim, como estaremos em 2050, 2080, em relação aos países que já aprenderam que morrer no trânsito não é aceitável? Temos um Código de Trânsito que determina, e isso já fazem 17 anos, que a Educação para o Trânsito é parte indissociável da receita para um trânsito humanizado. Mas nos comportamos como se o trabalho dos CFCs e aplicação de multas fossem resolver nosso atraso”, conclui o especialista.



Ministra Laurita Vaz

Prefeitura de São Paulo pode usar multas para pagar pessoal da CET até decisão final da Justiça

O município de São Paulo poderá utilizar recursos provenientes de multas para o pagamento de pessoal da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) enquanto não houver trânsito em julgado da ação proposta pelo Ministério Público com o objetivo de cessar essa prática.

A presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministra Laurita Vaz, deferiu um pedido para suspender os efeitos de sentença que proibia o município de utilizar os recursos oriundos de multas para pagamento de funcionários da CET, reconsiderando decisão anterior do tribunal, de janeiro deste ano.

Para a ministra, a questão é sensível por envolver recursos públicos, sendo inviável a interferência do Poder Judiciário por meio de decisões que afetem o planejamento orçamentário da prefeitura antes do trânsito em julgado do processo.

“É de se concluir, portanto, que qualquer alteração no destino dos recursos do FMDT deve ser efetivada somente após a tutela definitiva ocorrida nas ações civis públicas movidas pelo Ministério Público estadual, a permitir que a municipalidade possa adequar seu orçamento e sua estrutura organizacional de modo a evi-

tar a repercussão nas previsões orçamentárias de outros setores sensíveis da administração”, afirmou a ministra.

Ela explicou que as mudanças na destinação dos recursos não podem ocorrer de forma abrupta, já que poderiam inviabilizar as atividades desenvolvidas pela CET, tais como a organização, segurança e educação do trânsito na cidade.

Impacto orçamentário

A presidente do STJ destacou informações da prefeitura segundo as quais o indeferimento da medida implicaria o remanejamento de R\$ 713 milhões do tesouro municipal de outras áreas para o pagamento dos funcionários da CET. O replanejamento orçamentário, segundo a ministra, somente deve ser feito após uma decisão judicial definitiva, de modo a evitar a repercussão nas previsões orçamentárias de outros setores da administração.

Laurita Vaz disse que o fato de ter havido uma sentença favorável ao pedido do Ministério Público não afasta a necessidade da manutenção dos efeitos da decisão suspensiva concedida pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, para que o município possa continuar utilizando o recurso das multas para o pagamento de pessoal da CET até decisão definitiva em sentido oposto.



Deputada quer tornar inafiançável homicídio causado por condutor que esteja alcoolizado

A deputada federal Christiane Yared (PR-PR) apresentou proposta que torna inafiançável homicídio causado por condutor de veículo que esteja sob efeito de álcool. O Projeto de Lei de número 7950/17 altera os artigos 323 e 325 do Código de Processo Penal para, além de impedir fiança de soltura do responsável, reajustar consideravelmente os valores da fiança para lesão corporal causada pelas mesmas circunstâncias. “A sociedade brasileira não aguenta mais tanto sangue derramado por bêbados armados com seus veículos, é preciso dar um basta nessa situação e transmitir às vítimas que não ficarão desamparadas e a todos que se submetem a essa situação de crime, que haverá punição”, justificou Yared.

Christiane Yared viveu na pele essa dor. Na madrugada do dia 07 de maio de 2009, Gilmar Rafael Yared, 26, e Carlos Murilo de Almeida, 20, voltavam de um shopping e seguiam em um Honda Fit branco. No outro veículo, Fernando Ribas Carli Filho, 26, na época deputado estadual, havia saído de um restaurante e estava alcoolizado. Carli Filho estava no Passat SW preto e dirigia com a carteira de habilitação suspensa. Com 24 multas por excesso de velocidade, cinco delas na rua do crime que tem velocidade máxima permitida de 60 km por hora.

Câmara analisa projeto que aumenta valor da multa para quem dirigir sem ter habilitação

A Câmara dos Deputados analisa projeto de lei que aumenta de três para cinco vezes o valor da multa para quem dirigir sem possuir carteira/permissão ou com a carteira cassada ou suspensa.

A proposta, ainda não numerada, foi elaborada e aprovada pela Comissão de Legislação Participativa a partir de uma sugestão (SUG 119/14) apresentada pela Associação Nacional dos Departamentos de Trânsito.

No atual Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), essas infrações, classificadas como gravíssimas, são penalizadas com multa, cujo valor é multiplicado por três, no primeiro caso, e por cinco, no segundo.

Sem requisitos obrigatórios

A Associação Nacional dos Departamentos



O Honda Fit branco freou e entrou devagar na rua quando o Passat preto do deputado que, devido à velocidade e o desnível da rua, decolou. Voando, colidiu com o primeiro carro e veio a capotar. Ao passar sobre o carro branco, decapitou Carlos e Gilmar. Até hoje o caso ainda não foi julgado.

Em 2014, depois de transformar a perda do filho em causa, Christiane foi eleita deputada federal, sendo a candidata mais votada no Paraná. Na política ela tenta transformar a dor em uma luta constante contra a impunidade. “Meu filho não precisa de Justiça, ele descansa. A minha luta é pela vida dos filhos dos outros, para que outras famílias não tenham que passar por tudo o que passamos”, afirma a parlamentar.

Segundo Yared, hoje as leis ainda garantem inúmeras brechas para os acidentes de trânsito, inclusive os de caráter doloso – quando o condutor assume o risco de matar, e é isso que precisa mudar.

“Os crimes de trânsito, ocorridos principalmente sob a influência de álcool, desestruturam completamente os lares das vítimas, e os criminosos continuam com suas vidas, voltam para suas famílias, como se nada tivesse acontecido e para as vítimas sobram dor, angústia, sofrimento e lágrimas que não acabam mais”, finaliza.

de Trânsito entende que “o cometimento dessa infração implica em um cidadão que não passou pelos requisitos obrigatórios para a condução de um veículo automotor, mas empiricamente está na malha viária conduzindo um veículo”, diz a entidade.

O texto foi relatado pelo deputado Nelson Marquezelli (PTB-SP) que defendeu um maior impacto financeiro sobre os infratores para desestimular mais efetivamente essas práticas indevidas. “A diminuição do fator multiplicador e, consequentemente, da multa a ser aplicada, pode levar os condutores a sentirem-se mais tentados a desrespeitar a norma legal”, afirmou o deputado.

TRAMITAÇÃO

A proposta será numerada e analisada por comissões técnicas da Câmara.

Viação e Transportes aprova aviso eletrônico de infração de trânsito

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que permite o motorista a escolher ser avisado sobre infração de trânsito por meio eletrônico, como e-mail ou mensagem de texto por celular.

A proposta, que inclui a possibilidade no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), prevê que o aviso contenha, pelo menos:

- o tipo de infração;
- a referência legal;
- o local; e
- a data e a hora.

Os proprietários de veículos devem manter seus dados cadastrais eletrônicos atualizados junto ao órgão executivo de trânsito do estado ou do Distrito Federal. A implementação fica a cargo do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Segundo o relator, deputado Remídio Monai (PR-RR), o aviso por meio eletrônico não deve valer como notificação, enviada ao proprietário do veículo por remessa postal. Assim, o motorista infrator terá chance de se defender melhor, por causa da proximidade e da lembrança do evento.

PONTOS NA CARTEIRA

A proposta também prevê o envio semestral para o proprietário e para o condutor do veículo, por remessa postal ou meio eletrônico, da relação das infrações cometidas com data de vencimento dos pontos na carteira. “A possibilidade iminente ou próxima de se atingir o total de vinte pontos e sofrer suspensão do direito de dirigir enseja a direção defensiva e a

prudência ao volante”, afirmou Monai.

O texto aprovado é um substitutivo de Monai aos projetos de lei 4778/16 e 6745/16. O texto original (4778/16), do deputado Ronaldo Fonseca (Pros-DF), tornava obrigatória a notificação eletrônica do motorista em tempo real. “Deixamos de acatar o envio em tempo real, pois os órgãos de trânsito demandam tempo para analisar as imagens e validá-las ou não como prova”, disse Monai.

SNE

Monai rejeitou emenda do deputado Hugo Leal (PSB-RJ) que queria acabar com a notificação, por ela já estar prevista no Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), criado pela Lei 13.281/16. Segundo Monai, o projeto não é semelhante ao sistema porque o aviso não tem cunho notificador.

O SNE permite ao cidadão e às empresas receber notificações de seus veículos de forma eletrônica com descontos de 40%. Como contrapartida, o motorista abre mão de qualquer tipo de recurso ou defesa prévia, ou seja, ele admite eletronicamente que cometeu a infração.

Pelo texto, os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito terão cinco anos para se adequar às mudanças.

TRAMITAÇÃO

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



Deputado Remídio Monai (PR-RR)

Quando trocar o bebê conforto pela cadeirinha?

No Brasil, o trânsito é a principal causa de morte acidental de crianças de zero a 14 anos. Somente em 2014, de acordo com dados do Ministério da Saúde, 1.654 crianças dessa faixa etária perderam a vida nesse tipo de acidente no país. A maioria delas, 34%, era passageira de um automóvel.

Quando o assunto é segurança de meninos e meninas dentro de carros, não há dúvidas: equipamentos como bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação são essenciais para proteger os pequenos. Estudos americanos demonstram que, quando instalados e usados corretamente, esses dispositivos de retenção diminuem o risco de óbito em até 71% em caso de acidentes.

O Código Brasileiro de Trânsito determina que, até os sete anos e meio, todas as crianças devem obrigatoriamente ser transportadas usando um desses equipamentos. Mas, você sabe quando é a hora de trocar de um dispositivo para outro?

Para te ajudar nessas transições, a Criança Segura mostra quando trocar o bebê-conforto pela cadeirinha.

O BEBÊ CONFORTO

O bebê conforto é o primeiro dispositivo de retenção que será usado pela criança.



Ele deve ser utilizado desde o nascimento, pois esse equipamento é pensado especialmente para recém-nascidos. Ele possui um formato de concha, que acomoda e protege o bebê da melhor forma possível.

Esse dispositivo deve ser instalado de costas para o movimento e obedecendo a um ângulo de inclinação de, no mínimo, 45°.

Quando trocar o bebê conforto pela cadeirinha?

De acordo com a legislação brasileira, a criança deve usar esse equipamento até completar um ano de idade.

Entretanto, familiares e responsáveis devem ficar atentos ao manual do equipamento e verificar qual o limite máximo de peso suportado (geralmente

até 13 kg). Quando a criança ultrapassar esse peso, já é hora de trocar pela cadeirinha.

Além disso, se o topo da cabeça da criança ultrapassar o limite do bebê conforto, também é preciso trocar o equipamento, pois dessa forma ele já não protege completamente a criança em caso de colisão.

Vale ressaltar que a posição na qual o bebê conforto é instalado – de costas para o movimento – é a mais segura para a criança dentro de um carro. Por isso, quanto mais tempo você puder manter a criança nesse equipamento, melhor. Se as perninhas da criança ficarem dobradas quando ela estiver no dispositivo, do ponto de vista da segurança, não tem problema.



Quando trocar a cadeirinha pelo assento de elevação?

O Código Brasileiro de Trânsito determina que, até os sete anos e meio, todas as crianças devem obrigatoriamente ser transportadas usando equipamentos de segurança como bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação.

Todavia, muitas vezes, os pais ou cuidadores ficam em dúvida sobre qual o momento certo para substituir um pelo outro.

Na matéria ao lado, você já ficou sabendo quando trocar o bebê conforto pela cadeirinha. E, agora, você irá conferir dicas sobre qual é a hora certa para substituir a cadeirinha pelo assento de elevação (também conhecido como booster).

De acordo com a legislação brasileira, a criança deve usar esse equipamento de um a quatro anos de idade.

Nesse dispositivo, a criança fica sentada de frente para o movimento, na mesma posição que os demais ocupantes do veículo.

As tiras da cadeirinha devem sair da fenda na altura do ombro da criança, ou acima, e serem ajustadas ao corpo com um dedo de folga entre o peito e as tiras.

Quando trocar a cadeirinha pelo assento de elevação (ou booster)?

Familiares e responsáveis devem ficar atentos ao manual do equipamento e verificar qual o limite máximo de peso suportado (geralmente de 9 kg a 18 kg). Quando a criança ultrapassar esse peso, já é hora de trocar pelo assento de elevação.

Além disso, se a linha dos olhos da criança ultrapassar o topo da cadeirinha, também é preciso trocar o equipamento, pois dessa forma ele já não protege completamente a criança em caso de colisão.

No mercado, há diversos modelos desses equipamentos, que vão dos mais simples (apenas um assento para a criança sentar em cima) aos mais completos (com encosto, apoio para braços, passador para o cinto de segurança do carro e proteção lateral).

É muito importante que os pais façam a escolha do assento de elevação ou booster de acordo com o tamanho da criança. É comum vermos crianças que já ultrapassaram o limite de peso e altura da cadeirinha comum, mas que ainda parecem pequenas e frágeis demais para o assento de elevação. Nesse caso, os pais podem priorizar um assento de elevação mais completo e com estrutura mais robusta.

Cinco motivos para respeitar os limites de velocidade das vias

No mundo inteiro, os acidentes de trânsito matam mais que conflitos armados e catástrofes ambientais. Falta de atenção está em primeiro lugar entre as causas de acidentes, juntamente com o excesso de velocidade, não manter a distância segura do carro da frente, ingestão de bebidas alcoólicas, desobediência à sinalização e ultrapassagem indevida.

Porém, a infração por excesso de velocidade é considerada uma das principais causas de acidentes graves, além de ser uma das mais cometidas pelos motoristas em todo o País. Deve-se levar em consideração que para cada tipo de via há uma velocidade máxima permitida, definida pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Dependendo do fluxo e do tipo de veículos que circulam no local, das características da pista e do movimento de pedestres.

No Brasil, os limites de velocidade estabelecidos são: 30 Km/h nas vias locais, 40 Km/h nas vias coletoras, 60 Km/h nas vias arteriais e 80 Km/h nas vias de trânsito rápido. Já nas rodovias de pista dupla, 110 Km/h para automóveis, camionetas e motocicletas, 90 Km/h para os demais veículos. Nas rodovias com pista simples, 100km/h para automóveis, camionetas e motocicletas e 90 Km/h

para os demais veículos.

O Detran/MS listou cinco bons motivos para respeitar os limites de velocidade.

TEMPO DE REAÇÃO

O cérebro demora pelo menos 1 segundo para reagir diante de um novo estímulo. A 80km/h, em pista seca, o carro percorre 22 metros neste tempo, antes de o motorista pisar no freio.

FRENAGEM CONTROLADA

Abusar da velocidade é precisar de mais tempo e espaço para frenagens. Ainda a 80 km/h, depois de acionado a freio, são mais 30 metros até o carro parar.

EVITAR ACIDENTES

Circular dentro da velocidade permitida na via ajuda a evitar acidentes justamente pelo controle das reações do motorista diante de obstáculos ou riscos.

MULTAS

Abusar do acelerador dói no bolso. Pode custar entre R\$130,16 e R\$880,41, dependendo da porcentagem da velocidade excedida.

LUGAR CERTO

As ruas da cidade não são lugar para corridas de carro. Apressadinhos podem acelerar em competições especialmente organizadas para a prática.

Cai número de mortos e feridos em acidentes no trânsito

Dados do seguro DPVAT apontam redução das estatísticas em 2016

Em meio a tantas notícias ruins, nada como um sopro de otimismo em relação à violência do trânsito brasileiro. No portal da Seguradora Líder, responsável pelo pagamento de indenizações por mortes e feridos em acidentes, o boletim estatístico relativo ao ano passado trouxe uma grande surpresa.

Apesar de escassa repercussão nos meios de comunicação, está lá com todas as letras: “Em 2016, as indenizações gerais pagas pelo DPVAT (Seguro

de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) registraram redução ante 2015. Os casos de invalidez permanente, apesar de representarem a maioria das indenizações no período (80%), caíram 33%. As mortes reduziram-se em 21% e sua participação foi menor em relação às demais coberturas (7%). Em despesas médicas, houve 42% menos indenizações.”

Em números absolutos, perderam a vida em ruas e estradas brasileiras no ano passado 33.547 pessoas entre motoristas, pedestres e motociclistas.

Ainda de acordo com o boletim, prossegue a mesma



tendência dos anos anteriores: a motocicleta representou a maior parte das indenizações, 76%, apesar de significar apenas 27% da frota nacional.

Ao levar em conta que apenas cinco anos atrás as vítimas em acidentes fatais chegaram a mais de 55 mil pelo mesmo critério estatístico, a evolução

impressiona. Claro que ressalvas precisam ser feitas: antes os pedidos de indenização retroagiam há 10 anos (agora, três anos), um incentivo a fraudes.

A própria Líder deve ter apertado seus controles sobre indenizações suspeitas depois de casos rumorosos apontados em investigações. Tem outra: a

frota brasileira de veículos também diminuiu drasticamente o ritmo de crescimento, como já registrado nessa coluna.

Ao mesmo tempo, a retração de consumo de combustível por veículos leves em grandes centros urbanos aponta para menos circulação e, portanto, menor probabilidade de acidentes. Ainda assim, esses dados indicam um cenário alentador em termos de esforço com resultados de governos, entidades públicas, organizações civis e não governamentais, além de melhoria nos próprios veículos em circulação tanto em segurança passiva quanto ativa.

ESPAÇO LIVRE

Márcia Pontes*



A minha escolha faz a diferença no trânsito!

Na vida você sempre faz escolhas: escolhe uma carreira, escolhe alguém para ficar ao seu lado, escolhe um lugar para morar, o nome dos filhos, escolhe o time que vai torcer. Escolhe o bicho de estimação, o carro que vai dirigir e até a cor do carro que vai dirigir. Você escolhe os amigos, escolhe para onde viajar... Da mesma forma, há outras escolhas que podem mudar os rumos da sua vida e da vida de outras pessoas e que trazem consequências: você escolhe digitar ou não enquanto dirige, falar ou não ao celular enquanto dirige, você escolhe se vai ou não beber antes de pegar o volante. Você escolhe a velocidade do seu carro, escolhe se vai obedecer ou não as regras de trânsito; escolhe se vai colocar ou não a sua vida dos outros em risco; machucar, entristecer, deixar nas pessoas marcas dolorosas para o resto de suas vidas. Tudo é consequência das escolhas que você faz. Da próxima vez que você dirigir, o que vai escolher?

O texto acima é o do vídeo oficial do Maio Amarelo 2017 e da campanha A Minha Escolha Faz a Diferença no Trânsito. Sempre por trás daquilo que muitos chamam de “fatalidade”, falta de sorte ou vontade de Deus existe uma escolha que se não fosse feita provocaria o acidente, ou provoca como resultado da escolha errada. É esse momento, o da escolha, que vai determinar o que vai acontecer no trânsito, na sua vida e na vida dos outros.

Se eu sou pedestre eu posso escolher entre atravessar a rua sobre a faixa ou fora dela e

assumir o risco de um atropelamento que vai fazer com que os Tribunais brasileiros me sentenciem à responsabilidade pelo próprio acidente se estiver a menos de 50 metros da faixa.

Se eu sou motociclista e escolho colocar o capacete suspenso na testa, proteger o cotovelo em vez da cabeça ou apenas encaixar a cabeça no equipamento de segurança sem afivelar a tira no queixo, eu vou arcar com as consequências dos meus atos, do traumatismo craniano, da seqüela permanente e até da minha morte.

Se eu sou ciclista e escolho pedalar na contramão, sem prudência e sem equipamentos obrigatórios para a minha segurança, serei responsabilizado na exata medida de minha negligência pelo acidente que vai me machucar muito mais do que ao condutor que colidiu de frente com a minha bicicleta.

Se eu sou motorista e escolho atender o celular enquanto dirijo, digitar, ultrapassar em local proibido, acelerar além da velocidade permitida na via, dirigir cansado, com sono ou irritado, com o estado emocional abalado, eu estou assumindo os riscos e as consequências dos meus atos irresponsáveis.

Na vida e no trânsito estamos o tempo todo fazendo escolhas que mudarão para sempre o rumo de nossas histórias e das histórias alheias. Só que no trânsito algumas escolhas trazem muito mais prejuízos do que o mico de ter escolhido errado a cor da blusa que não combinou com a calça ou com o sapato. A escolha errada vai trazer dor,

sofrimento, desespero, desengano, abandono, injustiça, vai deixar pais órfãos de seus filhos e estes órfãos de seus pais.

No trânsito as nossas vidas e as nossas escolhas vão mudar destinos. Passamos uns pelos outros nas vias públicas como estranhos, como se não tivéssemos responsabilidade alguma sobre a vida do outro condutor, da gestante ou da criança que ele transporta, quando na verdade, serão as nossas escolhas que vão determinar se nós e se eles completarão a trajetória no trânsito e na vida.

Quanto se foram cedo demais, quantos ainda choram a perda de seus amados por conta de escolhas erradas feitas por eles próprios ou por outras pessoas e que as atingiram em cheio, mudando por completo o rumo de suas vidas?

A minha escolha faz a diferença no trânsito é o tema do Maio Amarelo 2017 na sua 4ª edição e também o tema da Semana Nacional do Trânsito. É um apelo para que seja também o nosso norte, a nossa bússola, o que nos orienta para a tomada de decisões na vida e no volante, no guidom e no pedal.

Que estejamos sempre lúcidos para que façamos sempre a melhor das escolhas: a escolha pela vida, pela prudência, pela responsabilidade, e que tenhamos sempre a dignidade de assumirmos as consequências pelos nossos atos.

E você, o que vai escolher da próxima vez que for dirigir?

Educadora de trânsito em Blumenau / SC



CARTAS

SECADOR

A curiosa história, noticiada nas notas e flagrantes da última edição, que mostra a senhora que usa o secador de cabelo, simulando um radar e que acabou refletindo na diminuição da velocidade dos motoristas que passam por sua casa é um exemplo de como as pessoas só se preocupam com as consequências financeiras de seus atos. Não há no mundo uma consciência de preocupação com o próximo, tudo funciona apenas punindo.

Júlio Francisco – Florianópolis/SC

SC-401

Como escreveu o presidente do Monatran, é uma vergonha não termos municipalizado a Rodovia SC-401. Liga o centro da cidade ao norte da Ilha de Florianópolis, mas ainda é considerada estadual. Com a pulverização de recursos, o que sobra para uma importante rodovia como essa é pouco do caixa do governo. Nos resta torcer para um prefeito preocupado de verdade com a população e não com a enorme coligação política.

Jessé Almeida – Florianópolis/SC

UBER MARÍTIMO

Só assim para um dia termos o transporte marítimo. O exemplo no Egito é algo para ser copiado. Uma iniciativa privada é um modelo a ser seguido aqui. Porque não imagino nossas autoridades tomando a frente para ajudarem a população. Seria um sonho fugir dos longos engarrafamentos e sentir a brisa do mar.

Aline Shelher – São José/SC

VIOLÊNCIA

Nunca tinha pensado desta forma doutor José Roberto Dias. A violência na sociedade e no trânsito é um reflexo desses governantes inescrupulosos que tomam atitudes com um único objetivo: benefício próprio. Que nossa juventude tenha consciência que essa influência governamental não os transforme em adultos “espertalhões”.

Rodrigo Campos – São Paulo/SP

PRÊMIO

Muito bom esse prêmio do Denatran. Motivar as pessoas serem melhores no trânsito é válido. Tudo é válido para salvar vidas. Pretendo participar e incentivo outras pessoas a fazerem porque neste caso, quanto mais pessoas participarem, mais pessoas terão motoristas responsáveis no trânsito.

Davi Henrique – Porto Alegre/RS

CONTRADITÓRIO

É contraditório os meios de comunicação criticarem o transporte urbano, mas terem como anunciantes as principais montadoras de carros. É um conflito de interesse. Somente quando tivermos um controle de “natalidade” veicular é que conseguiremos diminuir o número de acidentes. Chega dessa enganação. Hoje ter carro é “status”, mas não servirá para salvar vidas em um acidente.

Sofia Medeiros – Curitiba/PR

CONTORNO

A Autopista Litoral Sul prometer a conclusão do contorno viário da grande Florianópolis é o mínimo que eles poderiam fazer. Até porque o contrato comprometia a empresa privada a entregar a obra muito antes. Mas como as regras são diferentes para grandes empresas, a Autopista pode trabalhar tranquilamente. Quero ver eu atrasar 4 anos um pagamento no banco.

Bernardo Simas – Palhoça/SC

BRINQUEDO

O carro é um status, um brinquedo de criança. Somos criados com a mente de que aos 18 anos poderemos ter o nosso carro e “brincarmos” por onde quisermos. Temos que mudar nossa cabeça e saber que carro é coisa séria. Pode ser inclusive uma arma. Chega de pequenos lembretes dos acidentes, devemos ter um memorial para marcamos a população desta epidemia social.

César Silveira – Campo Grande/MS





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 1,5mi-

lhão 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)

Alerta a motoristas de caminhões sobre faixas refletivas

O OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária, em parceria com os DERs (Departamento de Estradas de Rodagem) de todo o país, está orientando motoristas de caminhões sobre a importância da manutenção de faixas refletivas em perfeitas condições em seus veículos para, desse modo, contribuir para a redução do número de acidentes que, a cada ano, deixa um contingente assustador de mortos e de feridos graves nas vias e nas rodovias brasileiras.

Elaborado pela equipe técnica do OBSERVATÓRIO e produzido por uma empresa parceira, um folheto que alerta os motoristas sobre a importância das faixas refletivas começa a ser distribuído nas rodovias nos próximos dias. Foram confeccionados inicialmente para distribuição 10 mil folhetos.

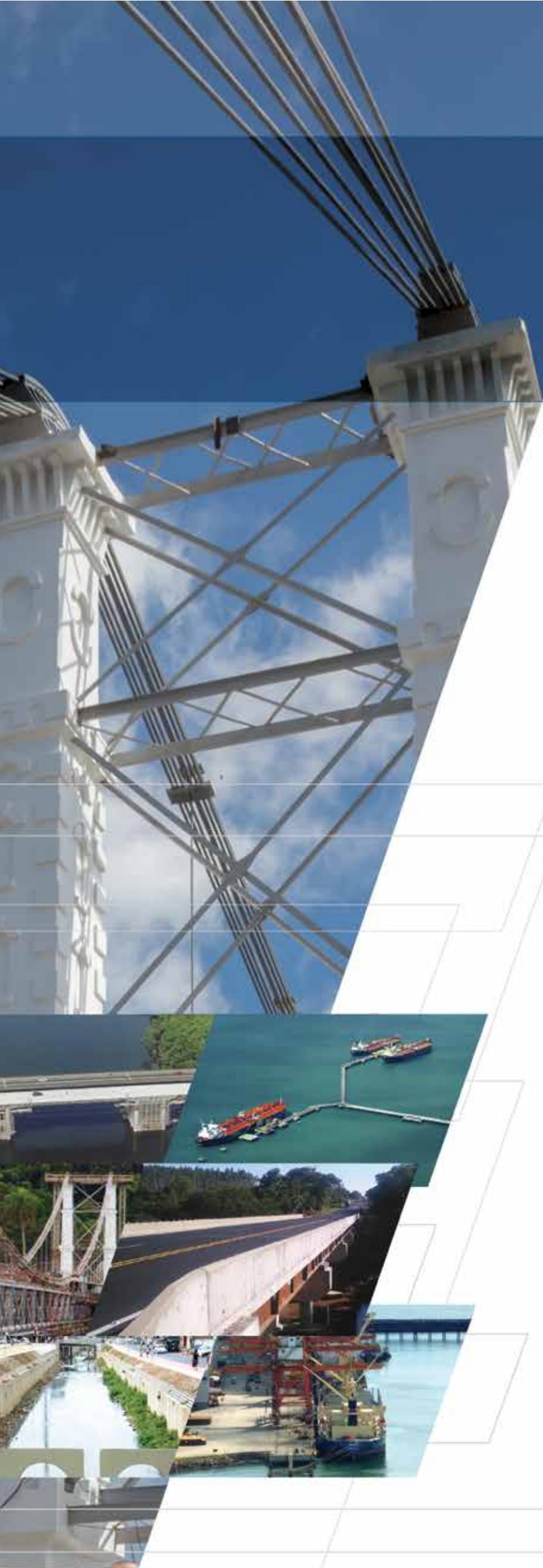
Por meio de ilustrações, o material

alerta para a necessidade de ser visto nas rodovias, lembrando que desrespeitar o uso da faixa é desrespeitar a vida. O folheto ressalta, ainda, que a visibilidade durante a noite é 95% menor que durante o dia e que, sem o uso da faixa é possível ver um caminhão a apenas 20 metros de distância, quando com a faixa é possível visualizá-lo a 200 metros.

O material explica, ainda, que colisões traseiras e laterais representam 58% dos acidentes com veículos pesados nas rodovias brasileiras e que eles, em maioria, acontecem durante as noites, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, além de distâncias para frenagem segura. Explica também o modo correto de utilização das faixas nos veículos, garantido, deste modo, maior segurança aos motoristas e ocupantes de veículos que transitam pelas vias e rodovias.



10 mil folhetos serão distribuídos nas rodovias brasileiras trazem dicas para evitar acidentes



Compromisso com a MOBILIDADE

*Um valor que
a gente reforça no
dia a dia da sociedade*

Há quatro décadas, a Concrejato tem se destacado por sua participação em projetos de recuperação, reforço de estruturas, restauro de bens históricos, retrofit e obras especiais.

Com um amplo portfólio de empreendimentos no segmento de transportes, a Concrejato executa serviços técnicos com qualidade de padrão internacional, tanto em pontes e viadutos quanto em portos, aeroportos, canais e demais projetos desenvolvidos para um dia a dia com mais mobilidade e segurança para a sociedade.

Uma atuação que reflete nosso compromisso para garantir que o patrimônio nacional esteja preservado para futuras gerações.

CONCREJATO
OBRAS ESPECIAIS

concrejato.com.br