

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
JULHO DE 2020
ANO 11 - Nº 127

DIA DO MOTORISTA:
saiba como
evitar brigas e
acidentes no
trânsito

PÁGINA 15

“Obedecer à Legislação é o caminho!”



Mesmo vivendo em um momento de pandemia, no qual o número de veículos circulando nas vias brasileiras diminuiu significativamente, o número de infrações no trânsito continua alto no país. Nesta edição, destacamos quais as infrações são mais cometidas no Brasil, segundo dados do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF), dando dicas práticas de como é possível “fugir” das tão temidas multas, preservando a segurança de todos os envolvidos. Saiba mais na página 8.

Entidades pedem que votação das mudanças no CTB seja feita após a pandemia

PÁGINA 6

ESTATUTO DA CRIAÇÃO E DO ADOLESCENTE:
como sociedade, família e poder público podem promover a segurança das crianças no trânsito.

PÁGINA 16

Governo de SC aplica R\$ 18,8 milhões em conservação de rodovias em 2020

PÁGINA 4

EDITORIAL

Trânsito pós-pandemia

Muito tem se falado sobre o “novo normal”. Inclusive nós do Jornal O Monatran expressamos nas primeiras semanas da pandemia nossas expectativas de que esse momento sem precedentes no qual ainda estamos vivendo pudesse deixar, ao menos, um legado positivo para a sociedade, inclusive para o trânsito.

É fato, porém, que não sendo da área médica (ainda que fossemos) e sem termos uma bola de cristal, é praticamente impossível antever com clareza o que será do trânsito e do mundo pós-pandemia. E mesmo sabendo que, embora não possamos prever o futuro, se pode influenciá-lo, o que se vê na realidade é que muito pouco tem sido feito para se alcançar este objetivo.

Nas ruas e nas estradas os excessos, abusos e infrações continuam. Os acidentes podem até ter diminuído em algumas

localidades, mas isso somente porque o volume de tráfego também diminuiu. Aliás, a verdade é que, com máscara ou sem máscara, embatumados de álcool gel ou não, a imensa maioria dos maus motoristas e pedestres continua atuando da mesma maneira que sempre agiu.

Não existe, por parte das autoridades competentes, ninguém, efetivamente, trabalhando em escala massiva para preparar o povo para o novo normal do trânsito. Mesmo procurando bem, não é possível ver algo sendo feito desde o início da pandemia para domar o comportamento inconsequente do brasileiro no trânsito.

Assim, sem orientação adequada, se depender da sensibilidade de muitos brasileiros, o novo normal do trânsito não deve ser muito diferente do antigo normal, isto é, continuará complicado, para não dizer caótico.

Lamentavelmente, a chama-

da “reinvenção” tão propagada nesses tempos, está longe de chegar no âmbito do trânsito e da mobilidade. E o que se vê pelas ruas é o velho conhecido desrespeito às leis de trânsito, muitas vezes ampliado e até “justificado” pelo estado de exceção que estamos vivendo.

Não existe mágica. O vírus mortal que se espalha pelo mundo não tem o poder de transformar consciências. Se não houver uma oportuna, intensa e bem planejada campanha de conscientização sobre o novo normal do trânsito que sonhamos, jamais conseguiremos algum resultado nesse sentido.

Ainda que na internet, tenhamos visto uma enxurrada de lives sobre trânsito que cer-

tamente poderiam ajudar o país a chegar a um trânsito melhor, como bem destacou o consultor em programas de segurança no trânsito, J. Pedro Corrêa, a verdade é que “nestes debates praticamente estamos ‘convertendo’ os já convertidos, quando o que realmente precisamos é envolver os ainda não convertidos”.

E, assim, ainda que não possamos prever o futuro, mantemos a esperança de que podemos influenciá-lo, chamando a atenção para a imperiosa necessidade de programas continuados de segurança no trânsito como forma de moldar o comportamento do usuário. As crianças precisam ser ensinadas desde os primeiros anos em casa e na escola. Os adultos

precisam ser exemplos para as novas gerações. Os governos precisam assumir suas responsabilidades e proporcionar aos órgãos competentes condições institucionais e financeiras para desempenharem seus papéis com excelência. Pois, obviamente, é impossível continuar agindo da mesma maneira medíocre de sempre e esperar qualquer resultado diferente.

Façamos todos a nossa parte para que um dia, enfim, possamos comemorar não apenas a vitória sobre a pandemia que agora se agiganta, mas a conquista do trânsito mais humano e seguro – que tanto almejamos, mas que ainda continua tão mortal quanto o vírus tão temido.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



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.

FLAGRANTE

Para andar de carona numa moto, é preciso saber como se comportar durante o trajeto. Além do posicionamento correto na garupa, é de suma importância, observar o uso de capacete e de vestuário de proteção obrigatório por lei, sapato fechado e que se firme bem na pedaleira. #ficaadica



18 MESES

Entrou em vigor no dia 1º de julho a Res.789/20, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que consolidou as normas do processo de formação de condutores e manteve o aumento de 12 para 18 meses do prazo para a conclusão dos processos de habilitação abertos enquanto durar a pandemia.

De acordo com a Publicação, a norma irá durar enquanto vigorar o estado de calamidade pública no Brasil, que, segundo Decreto Legislativo nº 06/20, tem efeitos até 31 de dezembro de 2020.

O prazo do processo de habilitação começa a contar, segundo a Resolução, a partir da data do requerimento do candidato.



AUTORIDADE NA RUA É O GUARDA

Dias atrás fiquei estarelecido ao tomar conhecimento da cena protagonizada pelo desembargador paulista Eduardo Siqueira. Do alto de sua prepotência e falta de civilidade, o membro do poder judiciário tentou aplicar a famigerada “carteirada” nos guardas municipais da cidade de Santos, Cícero Hilário Neto e Roberto Guilhermino – que, aliás, foram justamente homenageados pela prefeitura municipal e receberam medalhas pela conduta exemplar.

Abordado sem máscara na praia, em plena pandemia de coronavírus, o desembargador foi flagrado dando um show de baixaria, ao confrontar a GCM (Guarda Civil Municipal) da cidade. Nas imagens, que circulam em redes sociais, Siqueira é abordado pelo guarda Cícero, que pede “por favor” para ele usar máscara. O desembargador é informado sobre o decreto municipal que obriga o uso de equipamento de proteção, mas diz que o ato “não é lei” e se recusa. O guarda, então, desce do carro para aplicar a multa, mas é chamado de analfabeto pelo de-

sembargador, que rasga o papel e joga no chão, após tentar intimidá-lo, ligando para o Secretário de Segurança Pública do município, Sérgio Del Bel.

Um absurdo sem tamanho, visto que, como bem enfatizou o ministro Marco Aurélio Mello, do Supremo Tribunal Federal, ao comentar sobre o assunto: “Autoridade na rua é o guarda, não o desembargador. Somos autoridades no tribunal, com a capa nas costas. Na rua, somos cidadãos”, declarou.

Detalhe ainda mais revoltante é que poucos dias antes, Siqueira já havia recebido uma infração pelo mesmo motivo e inclusive cita na nova abordagem: “Amassei e joguei na cara dele. Você quer que eu jogue na sua também?”

Que tremenda falta de respeito! Especialmente vindo da parte de um representante do poder judiciário que, mais do que ninguém, deveria dar o exemplo. Mas, ao invés disso, preferiu não descer do salto, dando uma aula de arrogância e desamor.

Depois da repercussão do caso, o desembargador publicou uma nota em que pede desculpas por

ter se exaltado com o guarda e tenta justificar o injustificável, dizendo que sua atitude “teve como pano de fundo uma profunda indignação com a série de confusões normativas que têm surgido durante a pandemia – como a edição de decretos municipais que contrariam a legislação federal – e às inúmeras abordagens ilegais e agressivas que recebeu antes”.

Uma lamentação que mais parece “lágrimas de crocodilo”. Um pedido de desculpas pró forma, só porque repercutiu na mídia, mas que talvez, se não houvesse vídeos comprovando, nem existiria, dada a reincidência da atitude pra lá de grosseira.

De qualquer maneira, esperamos que o episódio lamentável, sirva ao menos para conscientizar a população como um todo, dos mais simples aos mais “gabaritados”, que na rua, a autoridade é o guarda! O guarda municipal, o policial militar, o policial rodoviário... enfim, todos estes homens e mulheres que cumprem com as suas atribuições para os cargos aos quais foram investidos. A todos vocês, o nosso respeito e solidariedade!

Antes tarde do que nunca

Julio Cavalheiro/Secom



Com muito mais do que um ano de atraso, o Governo do Estado de Santa Catarina abriu o processo licitatório para instalação da iluminação definitiva do novo acesso ao Sul da Ilha, em Florianópolis. O edital foi publicado no Diário Oficial do Estado no último dia 17 de julho.

Finalmente, o Governo do Estado assumiu o compromisso de realizar a instalação da iluminação em todo o trecho. A rede de distribuição dos circuitos de iluminação será realizada de maneira subterrânea. Serão instalados postes metálicos de 12 e 15 metros de altura. Além disso, também será implantado um sistema in-

teligente de monitoramento integral e remoto das unidades de iluminação pública que irão permitir a supervisão remota e integral das estruturas.

Herança

Embora tenhamos consciência de que o “problema” tenha sido herança da gestão anterior. A impressão que dá é que, entre governo e sai governo, e o modus operandi de protelar o máximo que der, continua. De qualquer maneira, às vésperas de completar um ano da “inauguração” da via sem iluminação, pelo menos temos agora um edital. Antes tarde, do que nunca!

Governo do Estado amplia em quase 70% os investimentos e aplica R\$ 18,8 milhões em conservação de rodovias em 2020

O Governo do Estado, por meio da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), tem aumentado a cada ano o investimento para manutenção das rodovias estaduais. O repasse para conservação das SCs teve um salto de 69,4% no primeiro semestre de 2020, se comparado ao mesmo período do ano passado. Foram aplicados R\$ 18,8 milhões em serviços de tapa buraco, roçada, sinalização, limpeza de sarjeta e conservação estrutural das vias de janeiro a junho de 2020. Essas medidas também trazem resultado positivo na segurança dos usuários, com redução de acidentes nas rodovias.

Esses recursos têm aumentado gra-

dativamente desde 2017, quando o valor no primeiro semestre foi de R\$ 3,1 milhões. Em 2018, foi de R\$ 6,1 milhões, e em 2019, já nesta gestão, o investimento foi de R\$ 11,1 milhões.

Desde setembro de 2019, além dos contratos de conserva da SIE, o Projeto Recuperar, programa do Governo do Estado, também contribui para a manutenção das rodovias estaduais. No primeiro semestre de 2020, R\$ 12,18 milhões foram investidos por meio dos contratos de conserva da Diretoria de Operações da SIE e R\$ 6,63 milhões foram pagos via convênios do projeto Recuperar.

“Investir em conservação viária é ga-

rantir melhores condições às rodovias e, consequentemente, mais segurança para quem trafega por elas. É incansável o trabalho da SIE para manter ativos os contratos de manutenção em todas as regiões do estado. Sabemos da importância de conservar as estradas estaduais e o projeto Recuperar também agregou muito em termos de investimentos e serviços. Vamos seguir trabalhando para que esses valores sigam aumentando a cada semestre”, afirma o secretário de Estado da Infraestrutura, Thiago Vieira.

Mais investimento em conservação, mais segurança nas rodovias

Manter as rodovias estaduais em bom estado de conservação é um dos fatores que contribui para diminuir os acidentes nas estradas. De acordo com dados da Polícia Militar Rodoviária (PMRV), os acidentes de trânsito nas rodovias catarinen-

ses caíram 25%, na comparação entre o primeiro semestre de 2019 e 2020.

A infraestrutura aliada à educação e a fiscalização de trânsito garante mais segurança para os motoristas. Conforme a PMRV, considerando o período de janeiro a junho, o número de acidentes nas rodovias estaduais diminuiu a cada ano. Em 2017 foram 4.245, em 2018 o registro é de 3.748. Já em 2019 foram contabilizados 3.463, enquanto em 2020 o dado é de 2.590 acidentes de trânsito.

“Os resultados positivos alcançados na diminuição do número de acidentes e de mortes, são fruto de melhorias nos três pilares do trânsito: engenharia, educação e fiscalização. O aumento de investimentos em infraestrutura colaborou para a diminuição dos acidentes, associado à qualidade da fiscalização e diminuição do tráfego de veículos em razão da pandemia do covid-19. Santa Catarina colhe os frutos de uma gestão responsável e comprometida com a segurança de nossas rodovias estaduais”, destaca o comandante da Polícia Militar Rodoviária, coronel José Evaldo Hoffmann Junior.



Ricardo Wolfenbuttel / Secom

Novo sistema de inteligência de dados ajuda na gestão do trânsito em Santa Catarina

Uma tecnologia adotada pelo Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC) neste ano facilita o trabalho de gestores públicos e pesquisadores. As novas funcionalidades da ferramenta de estatísticas do departamento permitem separar os dados, por exemplo, por nível de gravidade das multas (multas leves, médias, graves ou gravíssimas).

Essa reformulação foi feita pelo Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc). Segundo André Muller, Analista de Sistemas do Ciasc, “a reformulação da área estatística do Detran disponibiliza tanto ao gestor público quanto à população uma coleção de dados de grande valor”.

As novas informações podem ser acessadas ao clicar em “Estatísticas” no menu da página inicial do site oficial do Detran, www.detran.sc.gov.br e são especialmente importantes para gestores públicos que lidam com questões de trânsito e pesquisadores que trabalham com essa área. Esse tipo de dado pode ser utilizado como embasamento para políticas públicas que visam, por exemplo, pensar em novas ações de conscientização de motoristas ou entender onde é necessário ter mais policiamento para coibir as infrações.

Utilizando a nova ferramenta é possível saber, por exemplo, que Florianópolis e Bombinhas são cidades com uma grande quantidade de multas por

estacionamento em local proibido, especialmente para veículos estrangeiros, como argentinos e uruguaios. Com essa informação, os gestores públicos desses municípios podem pensar em ações de conscientização voltadas especificamente para a questão do estacionamento irregular.

Essa tecnologia foi construída com a utilização da plataforma BoaVista, a ferramenta de infraestrutura de Big Data criada pelo CIASC que permite otimizar os processos de análise de dados. Sobre o novo sistema, o Técnico Administrativo da Gerência de Informática e Estatística do Detran, Thael Rosa disse que “Já havia o interesse de disponibilizar essas informações ao

cidadão e utilizamos um relatório de avaliação do nível de informações disponibilizadas nos portais dos Detrans (de outros estados) para definir como faríamos isso”.

PLATAFORMA BOAVISTA

A plataforma BoaVista, que ganhou notoriedade por ser a ferramenta utilizada pelo Governo do Estado para gerar inteligência de dados sobre a pandemia da Covid-19, também foi a responsável por essa tecnologia de inteligência de dados de trânsito. A primeira aplicação dessa ferramenta foi para o processamento de dados de Notas Fiscais Eletrônicas, o que rendeu um prêmio no Congresso Internacional de Sistemas de Informação Empresarial de 2018.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Transporte Público em Tempos de Pandemia Medo e Esperança

Em tempos de pandemia o medo do transporte público chegou antes das evidências, assim se expressam *Janeth Sadik Khan* e *Seth Solomonow*, em artigo na tradicional revista “*The Atlantic*”, da cidade de *Boston*.

Parece que tudo começou por um relatório publicado pelo *MIT - Massachusetts Institute of Technology*, com o aterrorizante título “*Os metrôsemearam a epidemia maciça de coronavírus na cidade de Nova York*”. Rapidamente o temor espalhou-se pelo mundo, formando a crença de que os metrô e os ônibus são os grandes disseminadores do vírus chinês.

A chamada grande imprensa, dedicou e dedica quase cem por cento do seu noticiário à pandemia. Sob o manto de salvar vidas e assim prestar um serviço de utilidade pública, não percebeu que apesar das prováveis boas intenções, poderia estar levando pânico à milhares de famílias.

Crianças e adolescentes confinados em suas residências, provavelmente são os que mais sofrem. As manchetes dos telejornais, algumas sensacionalistas, lhes atingem de cheio. Destacam o número de internações e de mortos, mas desprezam quase por completo o total diário de altas hospitalares e dos que se recuperaram em casa, que são a imensa maioria.

Discussões intermináveis sobre este ou aquele medicamento e a falta de perspectiva para o desenvolvimento de uma vacina, aumentam o grau de insegurança dos mais novos, uma vez que nessa etapa da vida o cérebro não está pronto para lidar com o incerto.

A mídia tradicional, ao destacar o isolamento social e os perigos de ir as ruas e pegar uma condução, parece não levar em conta que, para a imensa maioria das famílias brasileiras, o trabalho de hoje garante o sustento do dia. *Home office* só mesmo para os segmentos abastados da população.

A situação social estaria bem mais grave, não fosse a ajuda emergencial prontamente adotada

pelo governo federal. Segundo informa o IBGE, em junho, 29,4 milhões de domicílios receberam algum tipo de auxílio do governo relacionado à pandemia, o número representa 43% do total de moradias no Brasil.

Governantes e meios de comunicação precisam sopesar suas palavras para, ao falarem em defesa da vida, não criarem um clima de frustração e de terror, como se assiste em coletivas promocionais de algumas autoridades e de certos programas de combate ao coronavírus.

Certamente o transporte público brasileiro não está entre os melhores do mundo, nem mesmo nas grandes metrópoles. Lotados nos horários de pico expõem a saúde de seus usuários. Entretanto, torna-se impossível imaginar as cidades sem esse tipo de serviço.

Ora, o não funcionamento do sistema circulatório necrosa o corpo econômico e social de um país, como ocorre num ser vivo. Mesmo durante a pandemia o sistema de transporte público no mundo inteiro continuou cumprindo seu papel, transportando trabalhadores, peças essenciais para o funcionamento da sociedade.

As grandes cidades do mundo, como São Paulo e New York tiveram que rapidamente se adaptar ao novo momento. As autoridades públicas, agências e empresas de transporte, procuraram se reinventar para enfrentar o justificável medo de seus usuários.

Os sistemas de transporte passaram a integrar em suas rotinas de trabalho a limpeza de alta visibilidade, campanhas com mensagens para manutenção da saúde, o uso obrigatório de máscaras, a disponibilidade de álcool gel para os usuários, a redução drástica do número de pessoas por veículo e o consequente o aumento da frota para não gerar acúmulo de passageiros nos terminais.

A sociedade bombardeada pelo alarmismo da imprensa tradicional, não consegue visualizar que é possível usar o transporte público com um maior grau de segurança, desde que se siga

o protocolo das autoridades e das empresas de transporte. Não existissem as mídias sociais, a sociedade estaria totalmente refém do oligopólio informativo de tais empresas de comunicação.

Pesquisas em andamento na Europa e nos USA mostram não existir evidências científicas que apontem o transporte público como fator *preponderante* na transmissão do Vírus. Os resultados até agora colhidos, sugerem um papel muito menos sinistro aos modais do que o relatório do MIT. Entretanto, a informação que muitos dos surtos ocorreram longe do ônibus e do metrô, não significa que se pode baixar a guarda.

Este grave momento que atravessa a humanidade deixa ensinamentos preciosos, em particular para o transporte público. Ainda não se conhece completamente a epidemiologia do coronavírus, nem mesmo como eliminar os riscos de sua disseminação, mas certamente ficou claro que o sistema de transporte de massas como conhecíamos no passado não se sustenta mais.

O Brasil pós pandêmico exige a revitalização da mobilidade urbana, da qualidade de vida nas cidades, da segurança em saúde pública nos meios de locomoção. O transporte público não precisa da higienização de um hospital, mas exige padrões visíveis de limpeza, campanhas de conscientização e muita fiscalização desses serviços por seus usuários.

Substituir o medo pela esperança não é uma tarefa fácil, mas um passo inicial, pode estar em dosar os noticiários que entram em nossos lares disfarçados de fazer o bem, mas que podem fazer exatamente o contrário...

* 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 – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 242. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Entidades pedem que votação das mudanças no CTB seja feita após a pandemia

Foram protocoladas no Senado Federal duas solicitações de adiamento da votação do PL 3267/19, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Entre as modificações previstas pelo Projeto estão o aumento da validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e do limite de pontos para suspensão do direito de dirigir.

O documento é assinado pela Federação Nacional Das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN), pela Associação dos Médicos e Psicólogos de Trânsito do Brasil (AMPETRA) e pela Associação dos Médicos do Detran do Estado de São Paulo (AMDESP).

Conforme o requerimento, a solicitação é para que as mudanças sejam analisadas após o fim da pandemia.

“Diante da pandemia da COVID-19 com a proibição



de reuniões, trabalho em home office, dificuldade em viagens e outros cuidados, pedimos que este PL seja avaliado em fase pós-pandemia. Ainda, por sua importância para a VIDA E SAÚDE no trânsito, que seja estudado e avaliado nas comissões, se possível”, diz o documento.

SENADORES CONCORDAM

Dois senadores entrevistados pelo Portal do Trânsito também afirmaram que esse não é o melhor momento para acontecer a votação.

Para o senador Fabiano Contarato (REDE-ES), em uma entrevista concedida ao

especialista Celso Mariano, o momento é de votar apenas proposições relacionadas a pandemia.

“Precisamos ter sobriedade. Já mantive contato com o presidente do Senado, alertando-o que essas alterações no CTB são significativas. Será que estamos no momento de fazer essas

modificações, com o Brasil ocupando os primeiros lugares em mortes e contaminados por Covid-19? Como as Comissões não estão funcionando, o Plenário Virtual do Senado foi instituído para votar apenas Projetos que tenham ligação direta com a Covid-19. Esse não é um deles”, explica Contarato.

O Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN), também em entrevista ao Portal, concorda que não é o momento de votar o PL 3267/19.

“Não tem que ter essa pressa. A gente precisaria se reunir pessoalmente, ouvir todos os especialistas, discutir ponto a ponto, ver cada palavra colocada para depois não ficar fazendo mais remendo, fazer essa colcha de retalhos que é o CTB hoje”, argumentou.

Até o fechamento desta edição, o requerimento ainda não havia sido respondido.

Governo desiste de projeto que destina R\$ 4,25 bilhões do DPVAT para Saúde

O governo federal desistiu do projeto que obrigava a Seguradora Líder – consórcio que administra o seguro obrigatório de veículos (DPVAT) – a repassar R\$ 4,25 bilhões ao Sistema Único de Saúde (SUS). A decisão foi publicada no dia 26 de junho no Diário Oficial da União. A proposta (Projeto de Lei Complementar 108/20) estava em tramitação na Câmara dos Deputados e depois ainda seria votada pelo Senado.

Na semana anterior, o governo federal já havia desistido do regime de urgência para a análise do projeto. A decisão final sobre a retirada da proposta é do presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), sendo permitido recurso ao Plenário.

Enviado à Câmara dos Deputados no dia 23 de abril deste ano, o texto chegou a ter parecer lido no Plenário, mas

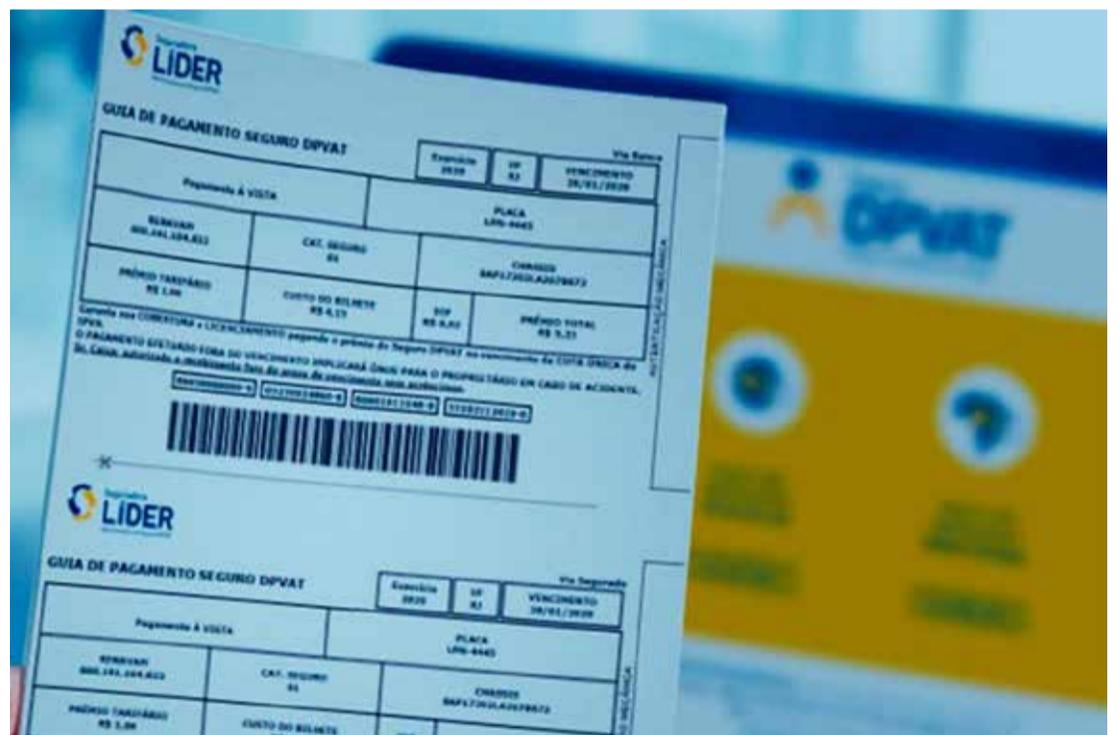
não foi analisado em razão do encerramento da sessão.

VALORES BILIONÁRIOS

Segundo o projeto, os R\$ 4,25 bilhões que iriam para a saúde equivalem a provisões técnicas da seguradora e não comprometeriam indenizações de vítimas de acidentes de trânsito ou despesas administrativas da empresa.

O governo afirma que o consórcio encerrou 2019 com R\$ 8,421 bilhões em provisões técnicas – valores em conta para cobrir os sinistros – o que permitiria dar nova destinação a R\$ 4,250 bilhões sem comprometer o montante necessário às indenizações e outras despesas.

O projeto estabelece que o valor seria repassado ao SUS em uma única parcela. O dinheiro seria usado no combate à pandemia de Covid-19.



Atualmente, a saúde pública já é beneficiada pelo seguro obrigatório. O Fundo Nacional de Saúde (FNS), gestor financeiro do SUS na esfera federal, recebe 45% dos valores arrecadados com os boletos pagos pelos proprietários de veículos.

SEGUNDA VEZ

O PLP 108/20 é a segunda tentativa do governo Jair Bolsonaro de interferir na arrecadação do DPVAT.

A primeira foi com a Medida Provisória 904/19, que extinguiu o seguro obrigatório e destinava R\$ 3,75 bilhões das provisões técnicas da Seguradora Líder para a Conta Única do Tesouro Nacional. À época, o governo informou que a medida provisória tinha potencial para evitar fraudes no DPVAT, bem como amenizar ou extinguir os elevados custos de supervisão e de regulação.

Publicada em novembro de

2019, a MP 904 acabou suspensa em dezembro por decisão do Supremo Tribunal Federal (STF). O STF manteve a cobrança do seguro obrigatório. Como não foi votada pelo Congresso, a MP perdeu a validade.

Em janeiro deste ano, o STF também suspendeu a resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) que previa redução dos valores do DPVAT em 2020. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Tudo passa, tudo passará...

Hoje vivemos o caos, porque não tínhamos qualquer planejamento para uma guerra como essa que estamos vivendo. O inimigo sem nenhum armamento destrói vidas.

Desorientação de autoridades, informações contraditórias e fake news agravam a pandemia.

Perdemos o caminho diante de tantas orientações opostas e absurdas por parte de governos federal, estadual e municipal.

O Federal desde o início avesso a qualquer atitude já que caracterizou que estava chegando ao país um surto gripal. O Ministro da Saúde se opunha as ideias do chefe e propôs intensa vigilância sanitária. Estados e municípios tomavam outras atitudes. A mídia o dia inteiro mostrando hospitais entupidos, corpos ensacados, carros funerários enfileirados, cemitérios cheios, covas múltiplas abertas e outras já utilizadas. Isolamento pessoal é indicado em todo país.

Mudam Ministros, persistem orientações, mais gente morrendo por todo canto. Faltam respiradores, médicos, enfermagem e medicamentos. Hospitais de campanha são construídos às pressas e a pandemia continua a crescer geometricamente.

Laboratórios não dão conta dos exames, gente morrendo sem diagnóstico definido.

Médicos, farmacêuticos, biólogos desdobrando-se para laborar vacina, encontrar medicamentos que debelem a

ação do Novo Corona Vírus.

Ruas vazias de carros, de gente, de conflitos, assaltos e violência. Um novo mundo que acredito que todos gostariam de viver, onde a poluição chegou perto do zero, nível de ruído também praticamente zero, mas a pandemia nos tirando o prazer de desfrutar das cidades aparentemente limpas e desejadas.

Todos dentro de suas casas comendo, bebendo, estudando, jogando, ligados na TV, crianças correndo dentro de casa, jogando bola, gritando, cantando, som alto, vizinho reclamando, síndico sendo incomodado, mulher querendo arrumar a casa, mas a bagunça mantida.

Só saiam de casa aqueles que faziam serviços especiais. Quase dois meses após início da pandemia começaram as fugas, ninguém aguenta mais, sem reabastecimento, sem dinheiro, com a mulher estressada e começaram a buscar o trabalho, com isso muita gente a ser transportada nos trens, coletivos o que levou a nova ordem: usar máscara, ameaça de multa para o fugente e até prisão.

Não bastasse tudo isso, surge uma nova ordem, “lock down” em determinadas regiões.

A propagação de carros leva a interdição de ruas, avenidas deixando passar o essencial.

Enquanto isso, autoridades dos três poderes e a mídia entram em total desentendimento intensificando a crise de saúde, econômica e política.

O país mergulha em crise nunca experimentada mostrando a falta de comprometimento e das necessidades para o momento. Nada planejado para uma guerra com um inimigo invisível, nada planejado para o momento presente e tão pouco para o futuro.

Já vamos para mais de cem dias, o inimigo continua destruindo vidas aos milhares.

Como será o amanhã, pós pandemia, já não seremos mais 210 milhões, os que viverem estarão empobrecidos, a classe média reduzida, empresários endividados e políticos com status mantido. A fome, as doenças endêmicas, a falta de moradia, de dinheiro, de estudo, de estrutura, o desemprego, falta de condições sanitárias, tudo fazendo surgir um país cada mais empobrecido. Unidades estudantis em total decadência, formando sem conteúdo na sua formação e ineficientes para o trabalho. O trânsito continuando a ceifar milhares de vidas inocentes, sem qualquer ação efetiva por parte dos órgãos competentes. Tudo mostrando que o Brasil se aproximará demais do fundo do poço.

E depois, como será.....!!!!

Tudo passa, certamente tudo passará...!!!

* 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.

Saiba em quais casos cursos especializados vencidos durante a pandemia continuam válidos

Entrou em vigor neste mês de julho a Res.782/20, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que referenda a Deliberação 185/20 e libera condutores que tiveram a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) vencida depois de 19/02/20 a dirigirem com o documento vencido. A norma aplica-se também para todas as informações contidas na CNH, isso quer dizer que inclusive os cursos

especializados permanecem válidos, nesses casos.

Os cursos especializados são aqueles destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos e de carga indivisível, de emergência e motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias (motofrete) e de passageiros (mototáxi).

VALIDADE DO CURSO

Segundo a Res.789/20, que regulamenta o processo de formação e especialização de condutores, esses cursos têm validade de cinco anos, devendo coincidir com a validade do exame de sanidade física e mental do condutor constantes na CNH.

“A Resolução que versa hoje sobre a validade dos cursos especializados mantém os cinco anos de validade, é importante frisar que a

mesma cita que as datas de vencimento da CNH e do curso precisam coincidir. Então acredito que, caso o PL 3267/19 seja aprovado como está, com a validade da CNH em 10 anos, será necessário algum ajuste para que se cumpram os prazos”, explica Anderson da Cruz, instrutor de trânsito de Curitiba/PR.

Conforme o Ministério da Infraestrutura, não há um prazo definido para que

a regra deixe de ser aplicada.

“Não temos como saber até quando vai vigorar essa norma, isso depende dos fatores de saúde pública”, explicou o órgão.

O processo de retomada dos prazos, porém, será gradual e não abrupto. “Como a Resolução é para interrupção de prazos, quando ela for revogada, os prazos voltarão a ser contados do zero”, disse o Ministério da Infraestrutura.

Veja lista de infrações mais cometidas no Brasil e como fugir da multa

Infração de trânsito é qualquer desobediência às leis e normas contidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Elas são classificadas de acordo com a gravidade e o infrator, ao cometê-las, está sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas no CTB. “Mesmo que o cidadão seja contra a norma, é seu dever respeitá-la e procurar outros meios de defender a sua opinião. Cometer infrações de trânsito é uma atitude que pode levar a graves acidentes”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

No mês de maio de 2020, foram cometidas mais de 780.000 infrações de trânsito em todo Brasil, segundo dados do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF), divulgados pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Um número ainda alto se levarmos em conta que o Brasil vive um momento de pandemia, causada pelo coronavírus, e que o número de veículos circulando nas vias brasileiras diminuiu. Em maio de 2019, por exemplo, foram cometidas mais de 6 milhões de infrações por condutores brasileiros.

O Portal do Trânsito fez um levantamento com dados do RENAINF e mostra as infrações mais cometidas pelos brasileiros e ainda como fugir das multas.

Excesso de Velocidade

O excesso de velocidade é a causa da maioria dos graves acidentes no trânsito brasileiro e é a infração mais cometida no Brasil, segundo os dados do Denatran.

Conforme O Relatório Global da OMS sobre o Estado da Segurança Viária 2018 as lesões causadas no trânsito são a principal causa de óbito de crianças e jovens entre 5 e 29 anos em todo o mundo e o excesso de velocidade continua sendo um dos principais fatores de risco no trânsito.

Como fugir da multa de velocidade

Antes de pensar na multa, entender que a velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo é fundamental.

“As leis da física são implacáveis. A desaceleração brusca é destruidora para o nosso corpo. Além disso, não é a toa que existem os limites de velocidade. A chance de sobrevivência de um pedestre atropelado por um veículo acima de 60 km/h é baixíssima”, afirma Celso Alves Mariano, que é especialista e diretor do Portal do Trânsito.

Para fugir da multa é necessário respeitar as placas de sinalização que indicam a velocidade permitida na via.



Avançar o sinal vermelho

Outra infração muito cometida no Brasil, de acordo com os dados do Denatran, é avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória, outra atitude que pode facilmente acabar em acidente de trânsito.

De acordo com estudos, dos acidentes de trânsito ocorridos nas grandes cidades, em média, 35%, são relativos à colisão transversal (em cruzamentos). A maioria dos cruzamentos com alto índice de acidentes tem algumas características em comum: locais de grande fluxo, com sinalização e semáforos, alguns com a presença da fiscalização eletrônica, poucos com tempo exclusivo para pedestres.

Como fugir da multa por avançar o sinal vermelho

A primeira sugestão é tentar sair de casa sempre com antecedência aos compromissos marcados. “A pressa geralmente é uma influenciadora para que o condutor pratique essa infração no trânsito”, diz Mariano.

Além disso, ter atenção é fundamental. “O ato de dirigir exige do condutor atenção constante aos múltiplos fatores que vão se apresentando durante o trajeto”, explica o especialista.

Deixar de usar o cinto de segurança

Apesar de já ter se tornado um hábito para muitos condutores, o uso do cinto de segurança ainda não é regra para todos e é uma das infrações mais cometidas pelos brasileiros. O maior caso de incidência desta infração ocorre nos percursos curtos e habituais, como na proximidade de casa e do trabalho do condutor. Também ocorre com muita frequência nos finais de semana, feriados prolongados e período de férias, situações em que a displicência com a segurança infelizmente fica em alta. Isso

sem falar nos passageiros do banco de trás, onde o uso do cinto é exceção em qualquer percurso ou período.

Como fugir da multa por não usar o cinto

Pensar na segurança de todos os ocupantes do veículo também é essencial nesse caso. Não levar multa deve estar em segundo plano.

Estudo da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) mostra que o cinto de segurança no banco da frente reduz o risco de morte em 45% e, no banco traseiro, em até 75%.

Para não levar a multa, antes de ligar o carro o condutor deve verificar se os cintos estão disponíveis para a utilização de todos os ocupantes. O cinto deve ser usado corretamente, motorista e passageiros devem ajustá-lo firmemente ao corpo, sem deixar folgas. Ele nunca deve passar pelo pescoço e sim pelo ombro e meio do peito. A faixa inferior deverá ficar abaixo do abdômen (passando pelos ossos do quadril).

Estacionar no passeio

Outra infração que consta na lista das mais cometidas, de acordo com o Denatran, é estacionar no passeio.

“Estacionar no passeio, além de infração de trânsito, é um grande desres-

peito com o pedestre”, explica Mariano.

O passeio, conforme definição do CTB, é a parte da calçada destinada à circulação exclusiva de pedestres.

A atitude pode prejudicar a mobilidade de pedestres e outros usuários da via e também pode causar acidentes.

Como fugir da multa por estacionamento na calçada

Colocar-se no papel do pedestre é fundamental para o condutor que quer evitar esse tipo de multa. Por mais que seja apenas por pouco tempo, estacionar na calçada é proibido e respeitar os demais usuários é uma demonstração de cidadania e cuidado.

Dirigir veículo segurando ou manuseando celular

Qualquer distração ao volante pode provocar um acidente e os motivos para desviar a atenção são muitos: conversar, procurar objetos, mexer em equipamentos, olhar para propagandas, paisagens, sonolência e muitos outros. Atualmente, porém, o campeão em termos de desviar a atenção do condutor é o telefone celular. Apesar de não ser uma infração fácil de ser flagrada, ela já é uma das mais cometidas no Brasil.

Como fugir da multa do celular

Tirar os olhos do trânsito por apenas 2 ou 3 segundos é o suficiente para bater no carro da frente, mudar de pista, colidir com um objeto imóvel ou atropelar alguém. Em apenas 5 segundos, a 80 km/h o veículo percorre mais de 100 metros. Utilizar o modo viva-voz também não é completamente seguro. Pesquisas comprovam que conversar ao telefone rouba a atenção necessária para dirigir com segurança.

O correto é, antes de dirigir, colocar o celular no modo silencioso, e não olhar para o celular, nem que seja “só para ver quem está chamando”, e retornar as ligações depois de parar. Se estiver aguardando uma ligação importante, procure primeiramente um local seguro para parar e depois atender.



COMO FAZER PARA RECUPERAR A CNH: entenda diferenças entre CNH Suspensa e Cassada

A suspensão do direito de dirigir e a cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) são dois processos administrativos distintos, mas que causam muita confusão entre os condutores. O que eles têm em comum é que são penalidades passageiras, não há na legislação de trânsito uma previsão para que o condutor perca permanentemente a habilitação.

Tanto a suspensão do direito de dirigir como a cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) são sanções impostas aos infratores, aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

Segundo texto de Eduardo Cadore, especialista em legislação de trânsito, a suspensão do direito de dirigir pode ser determinada como um impedimento temporário (variando de 2 a 24 meses, conforme o caso e se há ou não reincidência), na qual o condutor fica impossibilitado de conduzir, mas não deixa de ser habilitado. Já a cassação é um impedimento definitivo (não confundir com permanente, pois não há punição perpétua no trânsito), ou seja, o condutor torna-se inabilitado, só po-

dendo retornar à direção passados dois anos da cassação e se submetendo a um processo chamado reabilitação.

Saiba mais:

CNH Suspensa

O condutor poderá ter o seu direito de dirigir suspenso quando atingir 20 pontos ou mais no prontuário da CNH no período de 12 meses ou quando cometer qualquer infração que determine a suspensão direta, independente do número de pontos acumulados.

Sempre que tiver seu direito de dirigir suspenso, o condutor terá que entregar a CNH, cumprir o prazo de suspensão e fazer o curso de reciclagem.

Quem atingir 20 pontos ou mais na CNH, no período de 12 meses, terá seu direito de dirigir suspenso por 6 meses a 1 ano e, se reincidir no período de um ano, a suspensão será de 8 meses a 2 anos. No caso de infrações que levam à suspensão direta do direito de dirigir, o prazo será 2 a 8 meses e, em caso de reincidência, a suspensão será de 8 a 18 meses.

CNH Cassada

O Art. 263 do CTB determina que o documento de habilitação seja cassado se o condutor for flagrado conduzindo



qualquer veículo que exija habilitação, estando com o direito de dirigir suspenso.

Outra situação que pode levar a cassação da CNH é se o condutor for condenado judicialmente por delito de trânsito ou se, a qualquer tempo, for comprovada irregularidade na expedição de sua habilitação. Além disso, poderá ter a CNH cassada o condutor que reincidir, no prazo de 12 meses, nas seguintes infrações:

Dirigir com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo (inciso III – Art.162 CTB); Entregar a direção do veículo à pessoa que não tenha Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor, ou ainda com Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor cassada ou com suspensão do direito de dirigir ou também para pessoa com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo

(Art.163 CTB); Permitir que pessoa nas condições referidas no item acima tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via (Art.164 CTB); Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (Art.165 CTB); Disputar corrida (Art. 173 CTB);

Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via (Art.174 CTB); Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus (Art.175 CTB).

Decorridos dois anos da cassação da CNH, o infrator poderá requerer sua reabilitação. Segundo a Res.789/20 do Contran, publicada no mês passado, a reabilitação se dará após o condutor realizar os exames necessários à obtenção de CNH na categoria que possuía ou em categoria inferior, preservada a data da primeira habilitação.

CRLV digital já está disponível em todo País

Após a adesão do estado do Pará, agora a versão digital do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) já está disponível em todo o país. Para ter acesso ao documento digital, que tem a mesma validade do físico, é preciso abrir o aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT). Nesse aplicativo, também é possível o acesso à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) digital.

Para o ministro da Infraestrutura, os documentos digitais representam uma revolução para os cidadãos brasileiros.

“Essa é uma verdadeira transformação digital proposta pelo governo federal, que vai trazer muita facilidade ao



cidadão brasileiro, permitindo que ele possa ter, na palma da mão, os documentos eletrônicos com o mesmo valor jurídico dos físicos. É uma medida que desburocratiza processos e reduz custos com muita agilidade e praticidade”,

disse em nota.

A versão digital do CRLV pode ser acessada mesmo quando o proprietário está sem internet, pois o aplicativo gera um arquivo PDF com assinatura digital, que garante a autenticidade do documen-

to. Além das informações referentes ao documento impresso, o digital também traz dados sobre pendências de recall.

Conforme o último balanço divulgado pela Serpro, atualmente no Brasil existem 4,083 certificados digitais de veículo, que começaram a ser emitidos no fim de 2018.

A emissão é inteiramente online e não é necessário comparecer ao Departamento de Trânsito (Detran) para obter o documento.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, quem quiser ter o documento físico pode utilizar qualquer impressora, pois o papel tem a autenticidade da impressão garantida por um QR Code,

que pode ser apresentado e consultado pelos agentes de trânsito em eventual fiscalização.

CNH

A Carteira Nacional de Habilitação (CNH) foi disponibilizada antes na Carteira Digital de Trânsito e hoje são 6,86 milhões de CNH eletrônicas.

Para a liberação da versão digital da CNH, é necessário que o documento tenha sido emitido a partir de 1º de maio de 2017 porque o usuário, além de ter que preencher o cadastro, deve escanear o QR Code localizado no verso da CNH de papel. (Com informações do Ministério da Infraestrutura e Agência Brasil)



Blumenau: Evanio Prestini tem recurso negado no TJ-SC e se aproxima do júri popular

Após um pedido de vistas na primeira tentativa de julgar recurso da defesa de Evanio Prestini (foto) – motorista de Jaguar que colidiu com Pálio, em 23 de fevereiro, na BR 470 (SC), ocasionando o óbito de duas jovens – enfim, a 4ª Câmara Criminal do Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJ-SC) tomou decisão sobre o tema. A continuação do julgamento ocorreu no dia 9 de julho.

Por 2 votos a 1, os desembargadores negaram recurso que buscava a desclassificação do crime para a modalidade culposa. Ou seja, foi mantida a modalidade de dolo eventual – quando o envolvido, mesmo sem querer efetivamente o resultado, assume o risco de o produzir.

O desembargador Alexandre d'Ivanenko já havia votado por não dar provimento ao recurso, sendo que Sidney Eloy Dalabrida pediu vistas em seguida. Já nesta quinta, Dalabrida foi voto vencido, enquanto José Everaldo Silva seguiu o voto de d'Ivanenko.



Atualmente, Prestini responde em liberdade pela acusação do crime. Houve decisão favorável para realização de júri popular sobre o tema, mas Prestini ainda pode seguir recorrendo em instâncias superiores, e por isso não é possível, por enquanto, determinar uma data para o julgamento.

Outro recurso, movido pela acusação, buscava que fosse imputado ao réu também a qualificadora de perigo comum. Os desembargadores, por unanimidade, negaram provimento ao recurso já no primeiro julgamento.

Curto intervalo entre acordo e acidente e falta de ciência dos danos totais permitem ação para complementar indenização

O desconhecimento da vítima sobre a extensão dos prejuízos provocados por acidente de trânsito – especialmente em razão da proximidade entre a data do fato e o acordo celebrado com o causador do dano – permite afastar a regra segundo a qual a quitação plena impede o ajuizamento de ação para ampliar o valor da indenização.

O entendimento foi firmado pela Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) ao rejeitar recurso de uma empresa de transportes coletivos que alegava a impossibilidade da ação de complementação em virtude do acordo extrajudicial celebrado entre as partes, no qual a vítima do acidente deu ampla e irrevogável quitação dos danos sofridos.

Na ação, a autora afirmou que estava em ônibus de propriedade da empresa quando houve uma colisão. Por causa do impacto, a passageira bateu o rosto no banco da frente e sofreu cortes na boca e graves problemas dentários. Em contestação, a empresa informou que a autora foi indenizada em R\$ 1 mil logo após o acidente e deu quitação integral, motivo pelo qual não poderia haver nova cobrança relativa ao mesmo fato.

SITUAÇÃO EXCEPCIONAL

Nas instâncias ordinárias, a empresa foi condenada a pagar R\$ 12 mil pelo tratamento odontológico, descontando-se o valor recebido do seguro DPVAT, e cerca de R\$ 14 mil por danos morais. O Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS) considerou que, nas circunstâncias do caso, o acordo não impedia a ação judicial, devendo apenas haver o abatimento do valor já recebido.



Ministra Isabel Gallotti

A relatora do recurso especial da empresa, ministra Isabel Gallotti, afirmou que, para a jurisprudência do STJ, apenas situações excepcionais justificam afastar a plena validade do ato de quitação.

No caso dos autos, segundo a ministra, o TJRS concluiu que, em virtude do curto prazo entre a data do acidente (20 de abril de 2015) e a assinatura do acordo (8 de maio de 2015), a passageira ainda não tinha consciência do real prejuízo que sofreria, especialmente por causa do amplo tratamento dentário a que precisou se submeter posteriormente.

“Entendo, portanto, ter-se configurado excepcionalidade que autoriza a pretensão de recebimento das diferenças devidas, nos termos da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça”, concluiu a ministra ao manter a decisão do TJRS.

STF considera válida imposição de limite de idade para veículos de transporte coletivo

Segundo a ministra Rosa Weber, a norma de MG diz respeito ao poder de polícia administrativa sobre os serviços de transporte intermunicipal.



O Supremo Tribunal Federal (STF) julgou improcedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 4212, ajuizada pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros (Antpas) contra dispositivo de lei estadual de Minas Gerais que estabelece limite de idade para a circulação de ônibus. A decisão foi por unanimidade, nos termos do voto da relatora, ministra Rosa Weber, na última sessão virtual realizada pelo Plenário no primeiro semestre.

A Antpas questionava o artigo 107 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal 9.503/1997), que atribui aos estados a competência para definir critérios de segurança, higiene e conforto para autorizar o uso de veículos de aluguel destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, e o artigo 2º, inciso IV e parágrafos, do Decreto estadual 44.035/2005 de Minas

Gerais. O decreto e suas modificações posteriores proíbem o uso de veículos com mais de 20 anos.

Segundo a associação, a limitação imposta pelo decreto estadual extrapolou sua função regulamentadora e não tem respaldo na legislação estadual ou federal. O artigo 107 Código de Trânsito, por sua vez, versaria sobre matéria reservada a lei complementar.

PODER DE POLÍCIA

Para a ministra Rosa Weber, é desnecessária a utilização da via da lei complementar para regulamentar a limitação da idade da frota destinada ao aluguel, por não se tratar de competência legislativa sobre trânsito e transporte, mas sim do poder de polícia administrativa sobre os serviços de transporte intermunicipal. A relatora explicou que compete à União organizar as diretrizes básicas sobre a política

nacional de transporte, ao estado-membro dispor sobre o transporte estadual e intermunicipal e ao município as regras de interesse local. Assim, em sua avaliação, não existe ofensa ao artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Segundo a ministra, o STF já assentou a constitucionalidade da fixação de normas regulamentares pelos estados como decorrência do respectivo poder de polícia em relação à segurança do transporte intermunicipal de passageiros. Ela observou ainda que o Decreto Estadual 44.035/2005 e suas modificações posteriores têm natureza regulamentar e que, em caso análogo, a Primeira Turma do STF decidiu que não houve violação à competência privativa da União na limitação a 20 anos de fabricação do tempo máximo para o licenciamento de veículo utilizado no transporte intermunicipal de passageiros.



Deputados aprovam urgência para projeto que pune motorista que divulgar infração em rede social

O Plenário da Câmara dos Deputados aprovou no dia 16 de julho regime de urgência para o Projeto de Lei 130/20. De autoria da deputada Christiane Yared (foto) (PL-PR), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/1997) e pretende punir o condutor que divulgar na internet vídeos ou fotos de infrações gravíssimas de trânsito.



O texto sugere a suspensão do direito de dirigir por 12 meses do condutor que praticar infrações gravíssimas e divulgá-las nas redes sociais, ainda que o ato não tenha sido registrado pelos agentes de trânsito. A proposta também estabelece a cassação da habilitação em caso de reincidência no prazo de dois anos.

JUSTIFICATIVA

Para Yared, o objetivo é por fim a fábrica de infratores.

“Infelizmente, nosso país é um dos maiores assassinos no trânsito, sem que tenha tomado as medidas necessárias para amenizar esse estigma. Associado a isso, temos uma cultura de desrespeito às regras de trânsito, como se essa conduta fosse algo banal e até mesmo elogiável. Algo precisa ser feito”, afirma.

Na justificativa do Projeto, Yared alerta para o aumento considerável de canais nas redes sociais, especialmente no YouTube, de pessoas que

divulgam vídeos praticando condutas condenáveis no trânsito e de alto risco para a vida das pessoas.

“Alta velocidade, disputa de rachas/pegas, entre outros, tudo divulgado intensamente pela internet, com ampla aceitação por milhares de pessoas. Estão literalmente ameaçando a segurança da circulação viária e pondo em risco a vida alheia, numa verdadeira prática de estímulo à violência e à prática de crimes, sem que isso sofra qualquer tipo de restrição ou de controle de conteúdo. Não estamos falando de infratores eventuais, mas de casos quase patológicos, de jovens que filmam literalmente e com detalhes espantosos milhares de infrações que cometem ao longo do ano, muitos deles tipificados como crimes de trânsito”, conclui Yared.

Texto aprovado cria cadastro positivo para os bons motoristas

Lista poderá ser usada pelos governos locais para a concessão de benefícios fiscais ou tarifários

Como estímulo aos bons condutores, o substitutivo do deputado Juscelino Filho (DEM-MA) para o projeto de lei (PL 3667/19) que altera o Código de Trânsito Brasileiro cria o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), a ser administrado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Aquele que for pontuado por infração, estiver cumprindo pena privativa de liberdade

ou tiver sua carteira de habilitação suspensa ou cassada deixará de fazer parte do cadastro, que poderá ser usado ainda por outros entes federados para a concessão de benefícios fiscais ou tarifários.

Na versão aprovada do texto, o relator retirou do RNPC o sorteio de 1% dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset) aos participantes. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Projeto estabelece validade nacional de credencial de idoso para estacionamento

O Projeto de Lei 369/20, do deputado Lucas Gonzalez (Novo-MG), determina que a credencial de estacionamento do idoso, emitida pelo Detran de qualquer estado, deverá ser aceita em todo o território nacional. O texto tramita na Câmara dos Deputados.

A proposta acrescenta a medida ao Estatuto do Idoso, que hoje prevê a reserva de vagas para idosos em estacionamentos públicos e privados.

Gonzalez argumenta que idosos muitas vezes encontram dificuldades para estacionar mesmo em municípios vizinhos. “Diariamente, idosos não podem usufruir de um direito previsto em lei, pois a credencial tem uma limitação geográfica exagerada e desnecessária. Há de se destacar que o único requisito legal necessário para fazer jus ao direito é a idade igual ou superior a 60 anos”, afirma.

Para o parlamentar, uma vez que um órgão público já realizou o cadastro, não há razão para submeter a mesma documentação à análise de outro.



Pablo Valadares/Câmara dos Deputados

TRAMITAÇÃO

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

Projeto regulamenta serviço de entrega feito com uso de bicicleta

O Projeto de Lei 3599/20 regulamenta o serviço de entrega de mercadorias com o uso de bicicleta por intermédio de aplicativo. A proposta é do deputado Eduardo Bismarck (PDT-CE) e tramita na Câmara dos Deputados.

Segundo Bismarck, a matéria é urgente e está na “ordem do dia” dos assuntos que o Parlamento precisa discutir, devido a sua relevância social. “Nesses casos [de entrega com bicicleta], o desgaste sofrido pelo profissional é muito mais extenso, haja vista o grande esforço que eles precisam fazer para completar o serviço”, justifica o parlamentar.



Maryanna Oliveira/Câmara dos Deputados

Deputado Eduardo Bismarck (PDT-CE)

Em resumo, Bismarck propõe requisitos para o prestador do serviço, define equipamentos mínimos a serem usados na bicicleta e pelo ciclista e ainda alguns benefícios para o trabalhador.

Entre os critérios, a exigência de que o serviço só será realizado por maiores de 18 anos devidamente inscritos como contribuintes individuais na Previdência Social ou como microempreendedores individuais. O valor recebido por cada profissional por dia de trabalho não poderá ser menor que o salário mínimo diário.

EQUIPAMENTOS

Equipamentos obrigatórios como campainha, espelho retrovisor, suporte para celular para a bicicleta e capacete para o ciclista deverão ser fornecidos pela empresa de aplicativo e devolvidos quando o trabalhador deixar de prestar serviços para a respectiva empresa.

Também a bolsa térmica deverá ser fornecida nas mesmas condições. Ela deverá ser fixada na bicicleta. Atualmente, a maioria dos entregadores carrega a bolsa nas costas, como uma mochila.

A proposta limita ainda o horário de trabalho do ciclista a dez horas por dia, cabendo à empresa de aplicativo o controle dessa jornada por meio da plataforma digital. A empresa deverá também fornecer espaço físico para o descanso do profissional, devendo observar uma distância máxima de três quilômetros entre uma área de descanso e outra e podendo compartilhar esses locais com outras empresas.

O projeto proíbe ainda a entrega de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Ficar muito tempo sem dirigir exige cuidados redobrados ao tirar o carro da garagem

Várias razões podem levar o condutor a afastar-se da direção, mas independente do motivo que fez o veículo ficar parado na garagem, medidas de precaução são necessárias para retornar a conduzir o automóvel com segurança.

Os motivos que distanciam os motoristas e seus veículos da estrada são muitos. Existem condutores que conquistam sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e passam longos períodos longe do volante.

Outros precisam parar de dirigir por questões financeiras, restrições de circulação (como as presenciadas em estado de pandemia), entre outros acontecimentos.

CUIDADOS A SEREM TOMADOS PARA VOLTAR A DIRIGIR APÓS UMA LONGA PAUSA

Independente do motivo, voltar a dirigir depois de muito tempo exige maior atenção e a tomada de medidas desde a manutenção do veículo até a revisão dos conhecimentos na prática e na teoria.

Pensando nisso, separamos dicas disponibilizadas pela autoescola inglesa PassMeFast e adicionamos outras para que você sinta-se seguro e confiante ao voltar a dirigir.

REVISE OS CONHECIMENTOS DE TRÂNSITO

Mesmo que as questões legais como CNH estejam em dia e que seu automóvel esteja parado por algumas semanas ou poucos meses, é válido revisar os

conhecimentos relativos ao Código de Trânsito Brasileiro.

Isso envolve lembrar desde leis de trânsito até o significado de placas (dependendo do conhecimento prévio e tempo de afastamento) antes de colocar o pé na estrada.

Atualização é fundamental para evitar más condutas e possíveis problemas porque as normas de trânsito mudam com frequência.

Vale a pena tirar a poeira do manual do carro e relê-lo para fortalecer os conhecimentos mecânicos. Afinal, se estiver com dificuldade em manusear os comandos ou compreender seus funcionamentos enquanto está parado, imagine quão problemática a dúvida será se ocorrer no trânsito.

REVISÃO E MANUTENÇÃO DO VEÍCULO

Essa etapa não pode ser ignorada, pois é ela que evitará acidentes e estragos ao veículo.

Primeiro, informamos que há uma série de medidas preventivas que, quando tomadas, protegem o carro enquanto ele está parado. Se realizou as devidas precauções, você terá menor chance de encontrar problemas mecânicos.

Daremos orientações gerais listando alguns dos aspectos a serem checados, idealmente por um profissional. Acima de tudo, esclarecemos que realizar revisão completa em oficina mecânica é a medida indicada.

Realize a calibragem dos pneus. Siga



as indicações do manual do automóvel;

Reconecte o cabo negativo da bateria, caso tenha desligado a bateria para economizar carga;

Faça troca de óleo e fluídos lubrificantes. Deve ser umas primeiras medidas;

Atente-se à fiação e funcionamento elétrico. Caso o veículo não tenha sido fechado apropriadamente, há chance de roedores terem danificado a fiação;

Confira o estado das mangueiras e correias. Elas podem ressecar ou apresentar deterioração;

Tome precauções relativas a motor frio e permita que o motor aqueça;

Cheque os para-brisas. A borracha pode derreter e colar-se ao vidro.

TESTE SUAS HABILIDADES

Quanto mais tempo sem dirigir, mais é preciso optar por locais pouco movimentados para iniciar a retomada ao volante.

Estacionamentos vazios e ruas residenciais com baixa circulação de veículos são locais que oferecerão prática

com maior tranquilidade. Evite transitar em horário de pico e em rodovias, nesse primeiro momento.

Se praticar sozinho for desconfortável, você pode pedir que um familiar ou amigo te faça companhia, sentando-se no banco do passageiro. Outra alternativa é contratar os serviços de instrutores para motoristas habilitados.

Antes de sair, recomendamos que você invista cerca de meia hora para familiarizar-se novamente com seu automóvel. Ajuste a altura do banco, espelhos retrovisores, explore as funções e realize as demais conferências necessárias.

RESPEITE SEU TEMPO

Por fim, nossa dica é que você seja paciente consigo. Afinal, a prática leva à perfeição, portanto não se force a dirigir em situações que provoquem estresse e insegurança excessivo.

Busque fazer avanços constantes, mesmo que pequenos. Utilize nossas recomendações como guia e você voltará à estrada com segurança e confiança.

O que é recall de veículo e o que fazer quando receber um aviso do Denatran

Quando o proprietário recebe uma carta com aviso de recall quer dizer que algo no veículo está com problemas. Geralmente um defeito de fábrica, que pode colocar a vida dos ocupantes do veículo, foi detectado pela montadora e precisa ser reparado imediatamente.

O reparo é totalmente gratuito e garantido por lei. O proprietário só precisará levar o veículo até a concessionária mais próxima para efetuar o conserto.

Dados da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), do Ministério da Justiça, indicam que no ano de 2019 foram chamados 58 recalls de automóveis, que envolveram 1.125.627 unidades.

AVISO DE RECALL

O aviso de recall pode acontecer de

diversas formas:

- Sistema de Notificação Eletrônica – SNE: o proprietário que aderiu ao aplicativo SNE poderá receber as notificações na central de avisos desta solução;

- E-mail através do Portal GOV.BR: o proprietário que aderiu ao Portal de Serviços do Denatran poderá receber as notificações no e-mail cadastrado no Gov.Br;

- Carteira Digital de Trânsito – CDT: o proprietário que aderiu à CDT poderá receber as notificações na central de mensagens do aplicativo;

- E-carta (simples, registrada e AR digitalizado): os proprietários de veículos poderão receber correspondência oficial do Governo sobre aviso de recall.

A empresa responsável pelo Recall

podrá realizar o aviso por meio de carta simples e ainda comandar o envio de notificações adicionais, sejam eletrônicas, sejam por correspondência, optando por carta simples, carta registrada ou carta com aviso de recebimento digitalizado.

Além disso, os chamamentos também são realizados por meio de avisos na TV e no rádio.

INFORMAÇÕES DAS NOTIFICAÇÕES

O que o proprietário encontra nos chamados de recall são indicações do defeito e do risco do não reparo, assim como informações a respeito do canal de atendimento (telefone e site) da empresa responsável pelo Recall para que o proprietário do veículo possa identificar a concessionária mais próxima para

realização do serviço.

O QUE ACONTECE SE O PROPRIETÁRIO NÃO ATENDER O RECALL?

Em primeiro lugar o proprietário tem que levar em conta a segurança. Ao ser atingido pelo recall, o chamado deve ser atendido imediatamente. Se não for, todos os passageiros poderão estar em risco.

Caso o proprietário não atenda à convocação de recall no prazo de um ano, receberá um aviso que ficará inscrito no documento do carro — o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV).

Após o proprietário informar que atendeu à convocação, o CRLV será expedido no próximo licenciamento do veículo sem a anotação.

Cadeirinha para criança é obrigatória no Uber?

Desde 2008 é obrigatório o uso do equipamento de retenção para crianças de até sete anos e meio. A exceção é para veículos de transporte coletivo, de aluguel, táxis, veículos escolares, e demais veículos com PBT superior a 3,5 t.

Todavia, os veículos de transporte por aplicativo como Uber, Cabify, 99, entre outros, são obrigados a transportar crianças em cadeirinhas, assim como os veículos particulares.

O QUE DIZ A LEI

De acordo com o Departamento Estadual de Trânsito do Paraná (Detran/PR), não existe na legislação de trânsito, uma norma tratando especificamente de isentar da obrigação do uso do dispositivo de retenção os veículos de transporte individual por aplicativos.

Por esse motivo, ainda segundo o Detran, exceto se o veículo utilizado se enquadrar nas hipóteses de isenção citadas



acima, a exigência do uso do dispositivo de retenção exigido pela Resolução n. 277/2008 do CONTRAN, se aplica aos veículos de transporte individual por aplicativos.

REGRAS DE SEGURANÇA

A norma em vigor determina que é obrigatório o uso do equipamento de retenção para crianças de até sete anos e meio. Bebês com até 1 ano de idade devem ser transportados nos chamados bebê-conforto, sempre no banco de trás na posição de costas para dianteira

do carro. Já as crianças com idade entre 1 e 4 anos devem ser transportadas em cadeirinhas, voltadas para a frente, na posição vertical, no banco de trás. As crianças com mais de 4 anos até 7 anos e meio precisam usar os assentos de elevação, também chamados de booster.

De acordo com a Organização Não Governamental (ONG) Criança Segura, o trânsito é a principal causa de morte acidental entre crianças de zero a 14 anos no Brasil.

Dados da Seguradora Líder mostram que, no ano de 2019,

13.747 crianças e adolescentes entre 0 e 17 anos foram indenizadas pelo DPVAT.

O QUE DIZEM OS MOTORISTAS

Gisele Moura Cassaneli, que trabalha em Itajaí, Santa Catarina, aceita o transporte desde que o passageiro tenha o dispositivo. “Não é viável ter o dispositivo, pois há três tipos. O porta-malas é pequeno e pegamos muitos passageiros com malas. Muitas vezes transporte, mas os pais trazem a cadeirinha”, disse.

Já Itamar Michele, de Poços de Caldas, em Minas Gerais, possui dois tipos de sistemas de retenção e leva no veículo. “Tenho cadeirinha e bebê conforto e disponibilizo o serviço aos passageiros”. Para ele, esse é um diferencial. “Decidi ter a cadeirinha para oferecer um serviço diferenciado para o cliente”, explica.

Conforme estudos inter-

nacionais, o uso da cadeirinha reduz em até 71% o risco de morte infantil em caso de acidente de trânsito como ocupantes de veículos.

Para Eliane Pietsak, especialista em trânsito, o equipamento é indispensável para transportar a criança com segurança, desde a saída da maternidade, em qualquer tipo de veículo.

“A forma mais segura de transportar crianças nos veículos é na cadeirinha, isso é comprovado. O equipamento é projetado de acordo com o peso e a altura da criança para proteger partes frágeis do corpo da criança, como cabeça, pescoço e coluna em caso de acidente”, conclui.

Por fim, é importante lembrar que nesse momento de pandemia causada pelo coronavírus, o ideal é que as crianças fiquem em casa, mas se precisar sair de carro, as regras devem ser seguidas.

Detran/RS lança escola de trânsito online com cursos gratuitos para instrutores de trânsito

Com opções de cursos gratuitos para todos os públicos, o Detran/RS lançou neste mês de Julho, a Escola Pública de Trânsito Online. A criação da escola foi anunciada em setembro do ano passado pelo governador Eduardo Leite com o objetivo de ser um espaço físico completo. Em função da pandemia e das medidas de distanciamento social, a autarquia lança, neste primeiro momento, a versão online, que pode ser acessada em escola.detran.rs.gov.br.

“A missão da escola é promover a educação para o trânsito fundamentada em princípios éticos que contribuam para o exercício da cidadania, o desenvolvimento da consciência coletiva e a construção de uma cultura de preservação da vida”, explica a diretora institucional do Detran/RS, Diza Gonzaga.

“Quando houver segurança e as medidas sanitárias permitirem, poderemos inaugurar a versão física da escola com seu Ônibus, que levará os alunos

até as aulas, mas a vida não pode esperar e temos que nos adaptar a essa nova realidade.”

CURSOS PARA INSTRUTORES

Já estão abertas as inscrições para três cursos, dois direcionados aos instrutores de trânsito dos Centros de Formação de Condutores (CFCs) e um para o público em geral.

O Mistureba tem duração de 30 horas e nasce a partir das ideias de Rubem Alves, que faz uma comparação entre o ato de ensinar e o de cozinhar. Assim foi preparada essa “refeição” que será compartilhada para auxiliar a tornar as aulas mais atrativas e significativas.

O Embaralhando a Aula tem duração de 20 horas e se propõe a repensar a prática docente e o papel do educador e do aluno no processo de aprendizagem diante de toda evolução tecnológica, convidando o instrutor a experimentar algo novo em suas aulas.

“A ideia de embaralhar a

aula reforça a importância da aprendizagem significativa e apresenta algumas sugestões de metodologias ativas”, explica a diretora da Escola, Carla Badaraco Guglielmi.

PÚBLICO EM GERAL

Para o público em geral, o curso de Educação e Cidadania no Trânsito (20 horas) tem como finalidade proporcionar a reflexão sobre a participação no trânsito, bem como ampliar percepções sobre os riscos para que as pessoas possam fazer melhores escolhas. Também se propõe a pensar sobre as possibilidades de atuação nas questões que envolvem as melhorias nesse espaço que é de todos.

As inscrições são realizadas no site escola.detran.rs.gov.br. O interessado escolhe o curso no menu “Nossos cursos” e clica em “Quero me inscrever”. O site levará para a página do Ambiente Virtual de Aprendizagem, onde o login é feito ou as contas são criadas (caso ainda não tenha).



ENSINO SEM DISTÂNCIA E INTERATIVIDADE

Além desses cursos que necessitam de inscrição, o site dá livre acesso ao conteúdo do material Ensino sem Distância, que tem como público-alvo os instrutores de trânsito e diretores de ensino dos CFCs. Nesta área é possível encontrar orientações sobre o que é ensino remoto, quais são seus fundamentos, requisitos e propósitos, diferenciando-o do ensino presencial e oferecendo sugestões de interação com o aluno, mantendo a atenção, o interesse e a participação. O material está disponível no menu “Interatividade/EscolaFlix”.

A Escola Online oferece também farto material interativo, com conteúdo e subsí-

dios pedagógicos em diversos formatos. O Dropescola traz pequenos vídeos com objetivo de oportunizar discussão sobre trânsito e disseminar conhecimento para a população em geral. O Escolacast será composto de podcasts com a participação de convidados e especialistas com o intuito de disseminar o novo paradigma de cidade para as pessoas. O Escolaflix será um espaço de minicursos livres, seminários gravados e vídeos com conteúdo já abordados nos cursos online e nos demais espaços da interatividade. Por fim, a Revista Escola do Detran/RS, de periodicidade semestral, terá editorial da instituição, publicações de artigos, opiniões, resenhas e destaques de ações realizadas pela sociedade.



CARTAS

LEI SECA

É muito importante essa lei. A embriaguez ao volante causa muitas mortes ainda hoje. Acredito que a lei tem diminuído as mortes, entretanto é necessária mais aplicação da mesma. Infelizmente não há profissionais em grande quantidade para coibir esse mal. Já vi muito filhinho de papai achando que consegue dirigir bêbado, mas acaba se machucando e prejudicando inocentes.

Melchiades Andrade – Joinville/SC

MÁSCARA

O assunto é pandemia, não tem jeito. O novo normal está causando irritação em certas pessoas. Mas é preciso pensar que a atitude pessoal pode ter resultados ao nosso redor. A senhora que se recusou a usar a máscara dentro do ônibus em Florianópolis é a prova que o pensamento individual ainda reina. O egoísmo é terrível. Multa para essa mulher, pelo menos aprende.

Arlete Felício – Florianópolis/SC

MÁSCARA 2

Que linda a atitude daquela nutricionista ao fazer máscaras e doar na entrada do Terminal de Integração em Florianópolis. Infelizmente as pessoas não são bondosas e muitas nem usaram. Fico feliz que a prefeitura tem feito um bom trabalho no transporte coletivo, controlando todas as pessoas que entram e que saem dos ônibus. Tomara que dê certo.

Juliana Coelho – Florianópolis/SC

CICLISMO

Finalmente a justiça parece estar sendo feita com aquele Ricardo Neis. Foram 11 tentativas de homicídio e cinco lesões corporais. O cara fez isso em Porto Alegre e vivia livremente aqui em Florianópolis. Espero que ele fique um bom tempo na cadeia porque o que ele fez é crime de verdade. Que sirva de exemplo para outros imprudentes no trânsito. Nós ciclistas precisamos de mais proteção.

Felipe Anacleto – São José/SC

DÉCADA

A Década Mundial de Ações para Segurança Viária não funcionou no Brasil. Serviu para ganhar votos e enganar o povo. Não foi feito nada e a culpa é dos governantes que se aproveitam desses projetos para ganhar votos. Não foi feito nada e o número de mortes só aumenta. Algo deve ser feito porque vivemos em uma epidemia no trânsito há muitos anos.

Guilherme Moraes – Curitiba/PR

CNH POR 10 ANOS

Essa lei aprovada no congresso me preocupa. A vida das pessoas muda em 10 anos. Muitos mantem a qualidade na direção, mas outras perdem reflexos e inteligência. Viram pessoas vulneráveis no trânsito e causam perigo para outros. Para um jovem, isso não é tão válido, mas para as pessoas de mais idade isso é complicado. Eles deviam se preocupar com isso.

Rodrigo César – Brasília/DF

SILVER LINING

Eu entendi a expressão e o que ela significa doutor José Roberto de Souza Dias. Seu artigo foi magnífico. Essa linha de alerta para o que está acontecendo é prudente. Ver com um olhar diferenciado nos ajuda a tirar lições para o dia a dia depois da pandemia. A locomoção para o trabalho virou um artigo de luxo. Espero que o mundo tenha uma mudança de atitude depois que tudo isso acabar.

Fabício Teixeira – Porto Alegre/RS

MOBILIDADE NA 3ª GUERRA MUNDIAL

A grande mobilidade entre os países foi o principal propagador da Covid-19. O coronavírus chegou com mais facilidade devido a facilidade que o mundo tem em nós nos deslocarmos. Hoje os pontos mais distantes são mais próximos por meio de veículos e aeronaves. Com isso era preciso um estudo mais detalhado sobre essa guerra que vivemos.

Jonas Florêncio – Rio de Janeiro/RJ

IPVA

O mundo está parando, mas o IPVA não para. Os caras não param de cobrar a gente. Todo mundo sem emprego ou com redução salarial e o governo mordendo a gente. Um absurdo. Alguns Estados até adiaram, mas outros mantem normalmente a cobrança. Uma falta de consideração com o povo.

Humberto Macedo – Campo Grande/MS



Dia do motorista: saiba como evitar brigas e acidentes no trânsito

Saber como agir em determinadas situações pode evitar discussões, conflitos e até tragédias.

O termo motorista se refere àquela pessoa que utiliza o veículo profissionalmente. De qualquer forma, o Portal do Trânsito homenageia, nesse dia, todos os condutores de veículos automotores, profissionais ou não, e os orienta como agir para preservar a sua própria vida e a dos demais no trânsito.

História do Dia do Motorista

O Dia do Motorista, comemorado em 25 de julho, também é o Dia de São Cristóvão, santo católico considerado o padroeiro dos motoristas no Brasil. Cristóvão significa “aquele que carrega Cristo”. Diz a lenda que Cristóvão trabalhava transportando pessoas nas costas para que pudessem atravessar um rio.

Atitudes no dia a dia

Entender como proceder diante de si-

tuções adversas no trânsito é fundamental para a segurança de todos os usuários das vias. Além de dominar as técnicas de direção defensiva, saber controlar as emoções é um princípio básico para todos que convivem diariamente no trânsito, seja profissional do volante ou não.

Atitudes generosas e empáticas entre condutores e pedestres têm o poder de promover o respeito e a cidadania. Por isso, a primeira dica é saber reconhecer os maus hábitos.

“Olhar para dentro, identificar condutas negativas e alterar o comportamento não é uma tarefa fácil, mas depende de cada um de nós e é essencial para quem dirige um veículo”, explica Eliane Pietsak, pedagoga e consultora do Portal.

Para auxiliar os condutores a promover

atitudes de respeito e evitar acidentes, o Portal do Trânsito listou atitudes que podem fazer a diferença no trânsito.

Usar o veículo para a finalidade correta

Utilizar o veículo para demonstrar nível social, para compensar sentimentos de inferioridade e insegurança, bem como usar o tamanho e a potência para intimidar os outros, são atitudes socialmente reprováveis e devem ser evitadas sempre. “Para isso, o condutor deve reconhecer o seu erro e praticar a humildade”, explica a especialista.

Sempre evitar brigas e discussões

As discussões no trânsito geralmente não produzem resultados eficazes, porque ninguém mais está escutando. O ideal é não se envolver em desentendimentos. O participante mais sensato é aquele capaz de acalmar os ânimos para voltar ao diálogo.

Saber distinguir o momento oportuno

O trânsito em si pode ser um fator de irritação para muitos, ainda mais para aqueles que passam muito tempo na rua. Congestionamentos, incidentes e situações tensas geram desconforto. “Em casos como esses, é preciso manter a cabeça fria e escolher o momento ideal para agir, pois qualquer gesto ou atitude imprópria pode gerar confusão e até acidentes”, argumenta Pietsak.

Agir com bom senso

No trânsito, atitudes sensatas e bem pensadas podem fazer a diferença em situações críticas. O condutor consciente é aquele que, em uma situação delicada, pensa antes de agir, analisa os dois lados e é justo em palavras e decisões sem ficar nervoso, principalmente se o errado for ele mesmo.

ESPAÇO LIVRE

Por J. Pedro Corrêa *



Trânsito: virtudes e ignorâncias

Entre 1926 e 1930, quando chefiou o último governo da velha república, o presidente Washington Luís criou um lema que até recentemente ainda era repetido por candidatos a prefeitos e governadores: “Governar é abrir estradas”. Com ele, justificou a criação de um plano de construção de estradas de rodagem. A primeira delas foi a Rio-Petrópolis, ligando a então Capital Federal à Cidade Imperial, em agosto de 1928.

Entre 1956 e 1961, o governo de Juscelino Kubitschek foi marcado pelo plano de ação “Cinquenta anos em cinco”, construindo Brasília no centro do País e deixando na história a marca do desenvolvimentismo. Foi nesta época que nasceu a indústria automobilística brasileira e seus projetos milionários, hoje espalhados pelo País.

Entre 1964 e 1985, a Ditadura Militar que comandou o Brasil prometeu saltos desenvolvimentistas notadamente na área da infraestrutura. Apesar dos “anos de chumbo” que marcaram a turbulência política brasileira, o período de 1969 a 1973 ficou conhecido na história do Brasil como os do Milagre Econômico.

Foram três momentos importantes da história do País nos últimos 100 anos: estradas, desenvolvimento industrial, infraestrutura. Notem que a palavra segurança não aparece em nenhum dos três. Esta observação ajuda a explicar porque segurança nunca foi prioridade no Brasil – até hoje não é -, porque nossos governantes não se preocupam com ela e (parte) da sociedade ainda

acredita que acidente de trânsito é “vontade de Deus” ou “coisa do destino”, como se não pudesse ser evitado. Nunca, na história do Brasil, tivemos segurança como bandeira de governo em qualquer nível. Sequer frequente o currículo escolar, exceto em pouquíssimas escolas ainda que sem uma metodologia e conteúdos adequados.

Parece inacreditável que nossos governantes não consigam entender que trânsito seguro, com fluidez, é o primeiro cartão de visitas de um país ou de uma cidade. Curitiba, nos anos 1970, mostrou isto quando começou seus esforços para se tornar numa das principais cidades do Brasil e se transformou num dos seus principais polos automobilísticos. Da mesma forma surpreende que nossas lideranças empresariais não perceberam isto e não tenham exercido pressão sobre governos regionais/municipais para acertar este passo trocado. Quando viajam ao exterior, é a primeira coisa que observam. Já a maior parte da sociedade, principalmente as classes média e baixa, por falta de melhores oportunidades, não consegue estabelecer comparações. Por isso banaliza, coisifica a violência do trânsito.

O ex-presidente Barak Obama, dos Estados Unidos disse, num dos seus históricos discursos que “Na política, como na vida, ignorância não é uma virtude”.

Não poderia ter sido mais certo no seu comentário sobre um dos maiores problemas das Américas, o da falta de conhecimento. Sócrates, filósofo grego que viveu antes de Cristo, já dizia que “existe apenas um bem,

o saber e apenas um mal, a ignorância”. Está dito tudo? Aqui, ignorância é no sentido de não reconhecer os benefícios e não se esforçar pelas correções necessárias.

Diante da inércia governamental e da passividade da sociedade, julgo que o papel daqueles que se dedicam à causa da segurança no trânsito é continuar a doutrinação de toda a sociedade para pressionar o andar de cima por um trânsito decente, com menos acidentes e mais paz. Todos sabemos que quando a sociedade pressiona seus governantes, eles reagem.

Se não reagiram até agora é porque sentem que a corda ainda aguenta um pouco mais até rebentar de vez.

Já disse num comentário anterior que nunca tinha visto a comunidade do trânsito brasileiro tão junta na discussão de temas do setor e que este fenômeno haverá de trazer muito mais gente para defender a causa. O que precisamos então é melhorar até onde pudermos o nível de discussão, atrair novas cabeças e novas lideranças para fazer parte do grupo, melhorando o debate e crescendo juntos.

Tenhamos fé de que um dia o brasileiro mostrará que a virtude do conhecimento derrotará o mal da ignorância e tornará nosso País digno de ser a pátria daqueles que querem crescer com dignidade.

* Especialista e consultor em programas de segurança no trânsito, autor de diversos livros na área e fundador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Palavra do Presidente
Autoridade na rua é o guarda

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Transporte Público em Tempos de
Pandemia - Medo e Esperança

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Tudo passa,
tudo passará...

PÁGINA 7

J. PEDRO CORRÊA



Trânsito:
virtudes e ignorâncias

PÁGINA 15

ESTATUTO DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE:

como sociedade, família e poder público podem promover a segurança das crianças no trânsito

A segurança da criança e do adolescente é garantida por lei desde 1990. O Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) que completou 30 anos neste mês de julho, dispõe sobre a proteção integral à criança e ao adolescente.

De acordo com a legislação vigente, é dever da família, da comunidade, da sociedade em geral e do poder público assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária.

No que diz respeito ao direito à vida, podemos elencar a prevenção de acidentes de trânsito como um dos itens fundamentais para preservação da vida das crianças e dos adolescentes, já que o acidente de trânsito é a principal causa de morte acidental de crianças e adolescentes com idades de um a 14 anos no Brasil.

Estatísticas

Segundo dados do Ministério da Saúde, de 2000 a 2008, mais de 16.000 crianças morreram no Brasil, devido a acidentes de trânsito. A partir do ano de 2008, porém, os números começaram a cair.

“A média anual de mortes de crianças no trânsito começa a cair, e não é coincidência, a partir da entrada em vigor da Res.277/08 do Conselho Nacional de Trânsito, que regulamenta o transporte de



Estatuto da Criança e do Adolescente

crianças em veículos automotores”, explica Eliane Pietsak, que é pedagoga e especialista em trânsito.

A Res.277/08 determina que é obrigatório o uso do equipamento de retenção para crianças de até sete anos e meio. Bebês com até 1 ano de idade devem ser transportados nos chamados bebê-conforto, sempre no banco de trás na posição de costas para dianteira do carro. Já as crianças com idade entre 1 e 4 anos devem ser transportadas em cadeirinhas, voltadas para a frente, na posição vertical, no banco de trás.

As crianças com mais de 4 anos até 7 anos e meio precisam usar os assentos de elevação, também chamados de booster.

Crianças como pedestres

O cuidado com as crianças

no papel de pedestres também é fundamental. Do total das mortes de crianças por acidentes de trânsito, 30% ocorre por atropelamentos. “A partir de uma certa idade, as crianças precisam desenvolver sua independência, isso faz parte do crescimento natural, mas ao atravessar a rua, a supervisão de um adulto é essencial”, explica a especialista.

O mais importante a fazer para ensinar um comportamento de pedestre seguro é dar o exemplo.

“Atravessar as ruas olhando para ambos os lados, respeitar os sinais de trânsito e faixas para pedestres e fazer contato visual com os motoristas são regras básicas que devem ser seguidas, primeiro pelos pais e depois passadas aos filhos”, diz Pietsak.

Ainda, segundo a pedago-

ga, na rua a criança deve ser segurada pelo pulso, e não pela mão, com firmeza.

Crianças na moto

Pilotar carregando um passageiro exige muito mais responsabilidade, habilidade e experiência. Transportar crianças em motos requer cuidados em dobro, além disso, o transporte de crianças menores de sete anos em motos é proibido por lei. Crianças abaixo desta idade não têm os reflexos e a habilidade necessária para se proteger numa eventual queda ou acidente.

Por esse motivo, o PL 3267/19 pretende alterar as regras quanto ao transporte de crianças em motos, ampliando para 10 anos a idade mínima para que criança seja transportada em motocicletas, motonetas ou ciclomotores. “O aumento do limite

da idade para transporte em motos é totalmente favorável a segurança e a preservação da vida da criança. Por ainda estar em fase de desenvolvimento, um menor sofre um acidente com mais severidade do que um adulto porque a sua estrutura óssea e órgãos internos ainda não estão totalmente desenvolvidos”, argumenta Pietsak.

No Brasil, dados da Seguradora Líder (DPVAT) mostram que, de janeiro a dezembro do ano passado, 13.747 vítimas entre 0 e 17 anos foram indenizadas em todo o país.

Ainda de acordo com o levantamento, entre as crianças e adolescentes, foram 514 mortes e 6.185 ficaram com algum tipo de invalidez permanente por acidentes com motocicletas.

PREVENÇÃO

Para Eliane Pietsak, o fato do responsável conhecer a legislação, as normas e as formas de prevenção e colocar tudo isso em prática pode reduzir em até 71% a chance de óbito de uma criança, em caso de acidente no trânsito.

“O ECA, que completou 30 anos no dia 13 de julho, diz que nenhuma criança ou adolescente pode ser objeto de qualquer forma de negligência e violência, e os responsáveis podem ser punidos na forma da lei, por ação ou omissão, aos seus direitos fundamentais”, conclui a especialista.