

Aplicativo possibilita acesso a informações de rodovias federais

PÁGINA 4

Assembleia Geral da ONU busca acordo para reduzir acidentes de trânsito

PÁGINA 6

Reino Unido autoriza pena de prisão perpétua para motorista que matar no trânsito

PÁGINA 16

www.monatran.org.br

# OM

## o Monatran

JORNAL DO MONATRAN  
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO  
FLORIANÓPOLIS/SC - JULHO DE 2022 - ANO 11 - Nº 151

Detran diz como fazer para Transferência de pontos da CNH

PÁGINA 12

# VÍTIMAS DE TRÂNSITO



18

mortes a cada 100 mil habitantes



1,5 milhão de mortes no trânsito por ano

19

mortes a cada 100 mil habitantes



38,7 mil mortes no trânsito por ano

Enquanto no Brasil não há perda definitiva da CNH de um condutor de veículo que causa acidente de trânsito com vítima fatal, porque a Lei prevê apenas a suspensão da mesma por determinado período, o Reino Unido autoriza pena de prisão perpétua para motorista que matar no trânsito. (Confira matérias completas sobre o assunto nas páginas 9 e 16 desta edição)

**KOERICH**  
Gente Boa. Gente Nossa.

**NÃO USE O CELULAR NO TRÂNSITO.**



PROIBIDO RETORNAR



ALFÂNDEGA



MÃO DUPLA

## EDITORIAL

## Solidariedade

No último final de semana, grande parte do Brasil se comoveu com a tragédia vivida pela família do jovem Eliezer Pena, motociclista morto em um acidente que envolveu o zagueiro do Bragantino Renan.

O pai de família deixou a esposa Isabello Seballo e duas filhas, o que sensibilizou o influencer Guilherme Lopes, que lançou uma campanha com intuito de mobilizar a torcida Palmeirense e ajudar a família enlutada. Em cerca de 24 horas, a campanha já havia obtido mais de 700 doações e ultrapassado em três vezes a meta estipulada.

A vítima estava a caminho do trabalho quando sua moto foi atingida pelo carro de Renan, nas primeiras horas da manhã do dia 22 de julho. O motociclista morreu no local, e o zagueiro foi preso em flagrante,

com sinais de embriaguez. Depois de passar uma noite na cadeia, o jogador foi liberado com o compromisso de pagar uma fiança de R\$ 240 mil.

Mais uma bárbarie do trânsito nosso de cada dia que, dessa vez, ganhou destaque na imprensa, graças a sensibilidade de um influencer e centenas de torcedores, que se comoveram com a tristeza de uma família enlutada.

“Essa campanha não tem intuito de repor a perda, que é irreparável, mas sim de ajudar a família, de talvez dar um conforto a mais de curto ou longo prazo... pra gente mostrar pra família do Eliezer que tem muita gente pensando neles, orando por eles, mandando um carinho através dessa campanha”, comentou o idealizador da campanha.

Ah Guilherme! Se todos fossem no mundo

iguais a você, tenho certeza de seríamos um tanto mais empáticos com a dor do outro. Mais do que colaborar com campanhas como esta, temos certeza de que, ao dirigir, pensaríamos nos milhares de “Eliezeres” mortos nas ruas de nosso país por conta da imprudência no trânsito.

E ao pensar nos mortos, lembraríamos com mais carinho dos vivos e faríamos de tudo para cumprir a parte que nos corresponde e poupar as vidas de tantos inocentes que transitam por aí.

Que a morte de Eliezer seja um marco em prol da solidariedade e, sobretudo, um chacoalhão na consciência de todos aqueles que insistem em assumir o volante sob os efeitos do álcool e outras drogas.

Vamos dizer sim a vida no trânsito e poupar milhares de famílias dessa dor irreparável!

## NOTAS E FLAGRANTES

## RETROCESSO

A saga do uso obrigatório do simulador de direção na primeira habilitação no Rio Grande do Sul continua. No último dia 31 de maio a 3ª Turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) tinha confirmado o uso facultativo do simulador de direção em Centros de Formação de Condutores (CFCs) no processo de formação de condutores no Rio Grande do Sul.

Agora, porém, nova decisão, do desembargador Rogério Favreto, relator do processo, determina a volta da obrigatoriedade do simulador no estado, até que saia decisão final da ação.



Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



## AMPUTAÇÃO

Um levantamento inédito realizado pela Sociedade Brasileira de Angiologia e de Cirurgia Vascular (SBACV), com base em dados do Ministério da Saúde, revelou que, a cada hora, três brasileiros sofrem amputação de pernas ou pés.

Além do diabetes, outra causa significativa de amputações de membros inferiores no Brasil são acidentes de trânsito, principalmente envolvendo motociclistas.



## O Monatran

Jornal do Movimento Nacional  
de Educação no Trânsito

Sede Nacional:  
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911  
Centro - Florianópolis  
Santa Catarina – CEP 88020-000  
Fones: (48) 99981-9363  
E-mail: [jornal@monatran.org.br](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

## DIRETORIA EXECUTIVA:

## Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

## Diretores:

Alaor Francisco Tissot  
Sergio Carlos Boabaid  
Jorge Castro Reis Filho  
Francisco José Mattos Mibielli

## Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

## Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

## 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.



## Contorno Viário

Um novo capítulo para a dramática novela da construção do Contorno Viário da Grande Florianópolis, que já se arrasta há mais de dez anos, foi lançado neste mês de julho.

Desta vez, a inesperada venda da Arteris, empresa concessionária da BR-101 e BR-116 em Santa Catarina, traz um ambiente de incerteza sobre a continuidade das obras da estrada de 50 quilômetros, que promete ser uma alternativa à BR-101 e tinha previsão contratual de ser concluída em 2012. Mas, depois de muitas idas e vindas, a última promessa é para o final de 2023.

Todavia, com a notícia da venda da concessionária pode acontecer de tudo, inclusive parar a obra. Para Roberto Oliveira, presidente da Associação Catarinense de

Engenheiros e representante do Conselho de Desenvolvimento Econômico da Grande Florianópolis (Condes), Floripa Sustentável e Observatório de Mobilidade (UFSC), enquanto não houver certeza de quem são os compradores e o que eles querem, tudo pode acontecer. “Traz um problema. Impacto até na construção. É muito grave!”, afirmou.

De acordo com o Estadão, alguns potenciais compradores já declinaram devido ao prazo de concessão da Arteris ser considerado curto, além dos riscos do período eleitoral.

Enquanto para o advogado Tiago Jacques, especialista em parceria público-privada, uma mudança do controlador da empresa vencedora de concessão pode ocorrer no decorrer do contrato.

“Se leva em consideração a capacidade técnica e a musculatura financeira da empresa para honrar o cumprimento e obrigações previstas no contrato, que seguirá o mesmo”, explicou.

Por fim, embora a medida já tenha sido autorizada pelo Supremo Tribunal Federal (STF), ainda precisa ser avalizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), ligado ao Ministério da Justiça.

Só esperamos que todo esse imbróglio não atrase ainda mais a conclusão dessa obra tão importante para a população metropolitana da capital catarinense. Que os órgãos competentes se posicionem de maneira firme e não permitam mais atrasos nesse projeto.

### 25% EM REPROVAÇÕES

O índice de reprovação nos testes para primeira habilitação, aplicados pelo Detran em Santa Catarina, subiu mais de 5% em cinco anos. Em 2021, dos 274.988 candidatos avaliados, 67 mil foram reprovados, totalizando 25% de reprovação. É muita gente! Aliás, nos parece evidente que o sistema brasileiro de ensino para formar novos motoristas precisa ser reavaliado. Será que a carga horária atual está sendo insuficiente? Ou trata-se de uma questão mais psicológica de nervosismo no momento da prova?



### SEM EDUCAÇÃO

Impressionante acompanhar o aumento do número de motoristas com carteira suspensa no Estado de Santa Catarina. Ainda que a implantação do sistema eletrônico de análise do Detran tenha agilizado os processos, um salto de 464% em um ano é muita coisa! Especialmente porque, desde abril do ano passado, está em vigor a lei que aumentou a pontuação que resulta na suspensão do direito de dirigir.

# Aplicativo possibilita acesso a informações de rodovias federais sob jurisdição do DNIT

Com o objetivo de otimizar o atendimento prestado aos usuários de rodovias federais sob jurisdição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o aplicativo DNIT na Estrada (DnE) possibilita aos condutores o acesso a informações atualizadas sobre as condições das estradas e dados referentes a socorro mecânico, postos de polícia, postos de combustíveis, pontos de paradas de descanso, Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e outros serviços ao longo dos segmentos.

Para acessar o DnE não é necessário estar com conexão à internet, basta que o usuário do serviço tenha feito previamente o planejamento da viagem ainda online. Isso porque a ferramenta permite o cadastro da rota a ser percorrida no app e nos locais sem cobertura de rede. O banco de dados cadastrado mostrará, por meio de geolocalização, as informações dentro de um raio de 100 quilômetros.

## Cadastro de estabelecimentos

O aplicativo DnE também informa aos cidadãos opções de serviços como postos de combustível, oficinas mecânicas bem como hospitais. Os usuários podem informar ao Departamento se os estabelecimentos



listados estão de acordo com o detectado nas rodovias, e os responsáveis pelos estabelecimentos podem realizar cadastro ou atualizar informação dos respectivos serviços pelo aplicativo.

## Canal de atendimento em tempo real

O DNIT atualizou sua ferramenta virtual (chatbot) para que os usuários tenham atendimento facilitado em tempo real e humanizado, por meio do chatbot Denise ou pelo app DnE, quando os assuntos se relacionarem a multas, Autorização Especial de Trânsito (AET) e Ouvidoria.

Por acesso via web (site DNIT e Portal de Multas) e pelo aplicativo DnE, o cidadão tem duas formas de atendimento. A inicial, via Denise (nível 1 de atendimento), com o intuito de dar celeridade ao processo; e o nível 2, via atendentes, para as dúvidas específicas que não se resolveram no nível 1. Nesse sentido, as formas de atendimento visam a otimização do processo de obtenção da informação.

O aplicativo está disponível na Play Store para celulares Android.

*(As informações são da Assessoria de Comunicação do DNIT)*

## Câmaras temáticas do Contran ganham novos membros para biênio 2022/2024



As seis câmaras temáticas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) têm nova composição. A posse dos membros para o biênio 2022/2024 ocorreu no último dia 27 de junho. Durante o mandato, as comissões terão que implantar instrumentos de governança regulatória, como a Análise de Impacto Regulatório (AIR), procedimento de avaliação prévia à edição dos atos normativos de interesse geral, para verificar a razoabilidade dos impactos e subsidiar as tomadas de decisão do conselho.

É no âmbito das câmaras temáticas debatem-se as contribuições para a regulação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), com embasamento

técnico sobre assuntos específicos para as decisões do Conselho.

A formação é constituída por especialistas representantes de entidades assim como órgãos executivos da União, estados, municípios e do Distrito Federal, distribuídos paritariamente.

“O Governo Federal como um todo trabalha para tornar o trânsito brasileiro mais seguro para todos os brasileiros. Com menos burocracia, com regras mais justas e de acordo com o que a sociedade deseja”, afirmou o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Bruno Eustáquio, durante a reunião que marcou a entrada dos novos membros das câmaras temáticas.

## TEMAS

De acordo com o secretário Nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, os debates e decisões das câmaras norteiam a atuação do Conselho e até da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

“As decisões do Contran são amparadas por dados bem como estudos científicos especializados. Estes são realizados pelos membros das câmaras, técnicos bem como profissionais que conduzem as temáticas com foco na segurança viária. Nesse sentido, o objetivo é reduzir mortes e lesões no trânsito”, afirmou.

São seis o número de câmaras temáticas do Contran, ou seja, cada uma direcionada a uma área que

compõe a política de trânsito, distribuídas da seguinte forma:

Saúde para o Trânsito (CTST);

Esforço Legal (CTEL);

Educação para o Trânsito (CTE-DUC);

Assuntos Veiculares, Ambientais e Transporte Rodoviário (CTVAT);

Gestão e Coordenação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (CTPNAT);

Engenharia de Tráfego e Sinalização de Trânsito (CTET).

As informações são da Assessoria Especial de Comunicação do Ministério da Infraestrutura.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## Direção Defensiva e Cidadania

**D**ireção defensiva e cidadania são as duas faces de uma mesma moeda. O motorista consciente não esgota sua capacidade cidadã exclusivamente no ato de conduzir um veículo, mas tem uma visão ampliada do conjunto. Tem o hábito de dirigir, visando proteger a si mesmo e ao outro não só no trânsito, mas em sociedade, na vida familiar, profissional, política, e no dia a dia, no convívio social age sempre de forma solidária.

Mas, afinal de contas o que se entende por direção defensiva?

Compreende-se *direção defensiva* como sendo uma postura proativa do condutor de veículos que preza pela vida do outro como da sua própria. Tem consciência da importância da redução dos riscos de acidentes a partir da prática de uma direção solidária, cidadã, que leva sempre em conta o seu direito e o do outro ao se locomover.

A partir de tal competência o motorista cidadão é capaz de prever atitudes, sem precisar de estímulos externos. Nesse sentido tem uma perfeita antecipação das manobras de segurança, prevenindo situações de risco no trânsito, exercitando um hábito que se tornou conhecido como o de *dirigir para si e para os outros*.

Na prática isso se dá de forma muito simples e eficiente. Em outros termos, necessário se faz **olhar para frente antecipando em segundos o que possa acontecer, permitindo que se tenha tempo para reagir as *imprevisibilidades do trânsito***.

Mas só isso não basta, necessário se faz **ter olhos de águia e fazer dos espelhos fortes aliados, escaneando-os, constantemente, para saber com antecipação o que se passa ao redor**.

**Praticar os segundos de ouro e antecipar-se aos acontecimentos são hábitos fundamentais que acompanham o condutor defensivo.**

Segundo publicação da Shell Global sobre *defensive driving*, ao tomar uma decisão ao volante não se deve basear na opinião de terceiros que estão ao lado. Ao contrário, dê a si mesmo e aos outros motoristas o necessário tempo e espaço para reagirem defensivamente.

Isso significa, por exemplo, **manter uma distância de três segundos com o veículo da frente**. Mas, como fazer isso? É simples fazer o cálculo de três segundos, basta olhar para o carro da frente e verificar se os pneus traseiros tocam no chão. Se enxergar, fique tranquilo, pois esta é a distância desejável de segurança. Mantendo tal espaçamento é possível evitar colisões traseiras, permitir uma manobra inesperada e até mesmo escapar de uma abordagem indesejável.

Procedendo de tal forma se dirige o veículo também para *os outros*, e colisões poderão ser evitadas, inclusive a de outros, com a traseira do seu próprio carro.

Tal técnica de direção defensiva permite avançar ou sair do caminho quando, pelos retrovisores se observa a aproximação de um

veículo em alta velocidade. Lembre-se, entretanto, que os retrovisores possuem os chamados *pontos cegos*, nesse sentido sempre *escaneie* rapidamente os diferentes espelhos antes da tomada de qualquer decisão.

**Manter a atenção total com os pedestres, ciclistas e motociclistas** que sempre tem prioridade aos demais veículos, mesmo quando cometem algum erro ou infração. Observe que estes só têm o pano da roupa e a pele do corpo para se protegerem. Total atenção pois estes, mesmo fora da faixa de segurança ou com o semáforo fechado, sempre devem ser preservados e tem a mais absoluta prioridade.

Ainda não foi inventada uma bola de cristal para uso no trânsito, nem mesmo os chamados carros inteligentes ainda não são capazes de prever intenções, no máximo minimizá-las. Assim é vital **signalizar com antecedência, e de forma clara, todas as manobras que se fizer no trânsito**. Isso não é difícil, basta se conscientizar que o outro pode ser você mesmo e tornar essa atitude um hábito de respeito ao próximo.

Entre as atitudes do motorista defensivo distingue-se o fato de **estar atento aos demais usuários das vias, condutores, pedestres, ciclistas, motociclistas, checando constantemente o entorno**, lendo as placas e demais sinalizações, as compreendendo e respeitando.

Fique atento aos locais onde há mais sinalizações e proibições, pois isto significa que é uma **área de risco e precisa de uma atenção redobrada**.

No trânsito, como na vida, ponha em prática o amor ao próximo e faça aos outros aquilo que gostaria que fizessem para você.

### Decálogo de Amor ao Próximo no Trânsito

- Não toque no volante ao fazer uso de álcool ou drogas, passe a direção para o *motorista da vez*;
- Não dirija se estiver cansado ou emocionado;
- Mantenha-se atualizado com as Leis e Resoluções de Trânsito
- Evite falar ao celular e jamais digite ou leia mensagens no volante, elimine qualquer tipo de distração
- Dirija para si e para os outros;
- Pratique os segundos de ouro e antecipe decisões seguras que minimizam e salvam;
- Sempre sinalize suas intenções ao volante e permaneça atento aos outros;
- Não faça desnecessárias mudanças de faixa;
- Fique atento e adapte-se as condições meteorológicas e das vias;
- No trânsito, pratique sempre *o amor ao próximo*.

José Roberto de Souza Dias, PhD.  
Jornalista - Mtb 0083569 / SP/BR

\* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, ex-Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

## Assembleia Geral da ONU busca acordo para reduzir acidentes de trânsito

A Assembleia Geral da ONU se reuniu nos dias 30 de junho e 1 de julho para debater a melhoria da segurança rodoviária. Segundo a líder do Fundo das Nações Unidas para a Segurança Rodoviária, Unrsf, Nneka Henry, a cada 24 segundos alguém morre no trânsito. Isso torna a segurança nas estradas do mundo um desafio de desenvolvimento global para todas as sociedades, especialmente as mais vulneráveis.

### Compromisso político

O evento também contou com a participação da Organização Mundial da Saúde, OMS, que avalia como fundamental a declaração política que deve ser adotada pelos Estados-membros durante a reunião de Alto Nível. O documento busca um consenso para reduzir mortes e lesões no trânsito em 50% até 2030, o que seria “um marco para a segurança viária e a mobilidade sustentável”.

Segundo o diretor da OMS, “o futuro da mobilidade deve promover a saúde e o bem-estar, proteger o meio ambiente e beneficiar a todos”.

Tedros Ghebreyesus avalia que esse futuro exigirá liderança transformadora dos mais altos níveis de



governo para agir de acordo com a Declaração Política.

### Mortes em acidentes

De acordo com os dados apresentados pela líder do Unrsf às vésperas da sessão da Assembleia Geral, 500 crianças morrem em acidentes todos os dias, e na população adulta, as mulheres têm 17 vezes mais chances de morrer durante um acidente de carro do que os homens, mesmo ao usar cinto de segurança.

A OMS também destaca que mais de 50 milhões de pessoas perderam a vida nas estradas do mundo desde

a invenção do automóvel. Isso representa mais do que o número de mortes na Primeira Guerra Mundial assim como em algumas das piores epidemias globais.

Apesar destas estatísticas, Nneka Henry afirma que a segurança rodoviária não é apenas um desafio para as mulheres ou para os jovens.

Para ela, o tema é importante para “cada um de nós que caminha, bem como pedala, anda de bicicleta ou dirige em estradas”.

### Investimentos para segurança

Em paralelo a reunião na Assem-

bleia Geral, também aconteceu a Conferência de Doadores do Fundo de Segurança Rodoviária da ONU. O Fundo foi criado em 2018 com a visão de “construir um mundo no qual as estradas sejam seguras para todos os usuários, em todos os lugares”.

Os investimentos financiam especialmente projetos em países de baixa e média renda, onde ocorrem cerca de 93% das mortes e lesões no trânsito. Ou seja, um dos trabalhos do Fundo tem sido harmonizar as resoluções padrão dos veículos com os 15 membros da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental.

### ODS

A segurança nas estradas também está integrada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, de acordo com Unrsf. A melhoria das rodovias poderia permitir acesso mais seguro à educação, acesso das pessoas a mantimentos bem como reduzir as emissões de carbono na atmosfera. Já a redução pela metade as mortes e lesões no trânsito até 2030 se conecta com a ODS 3, sobre boa saúde e bem-estar.

As informações são da ONU News.

## Secretário destaca compromisso do Brasil com a segurança viária em encontro na ONU



Frederico Carneiro

O secretário nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura, Frederico Carneiro, apresentou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) durante o encontro denominado Reunião de Alto Nível sobre Aprimoramento da Segurança Viária Global, promovida pela Organização das Nações Unidas (ONU), em Nova Iorque. O PNA-TRANS recebeu destaque por ser uma importante ação para aumentar a segurança viária.

Representantes de diversos países discutiram estratégias e ações em prol da segurança viária no mundo. Na busca por reduzir o número de mortos e de pessoas com lesões em decorrência de acidentes de trânsito, a Secretaria Nacional de Trâ-

sito (Senatran) atua com políticas públicas voltadas à promoção do tema no Brasil.

Em sua participação, o secretário ressaltou os esforços globais na promoção da segurança viária e da mobilidade sustentável, além de reconhecer a importância desse tema na agenda global desta década.

### Compromissos destacados no encontro na ONU

Desenvolvido pelo MInfra, o Pnatrans tem forte participação social e está estruturado em seis pilares: gestão de segurança no trânsito; vias seguras; segurança veicular; educação para o trânsito; atendimento às vítimas bem como aplicação da Lei. Além disso, o plano está alinhado ao plano global e aos objetivos de desenvolvimento sustentável.

“O Brasil reafirma o compromisso de reduzir pela metade o número de mortes assim como feridos graves em nossas estradas até 2030. Medidas efetivas estão sendo implementadas através do nosso Pnatrans”, disse Carneiro.

Conforme o secretário nacional, existem “enormes desafios pela frente”, considerando o tamanho continental do Brasil, com nuances regionais e locais. No entanto, Carneiro acredita que, com o engajamento nacional e internacional, cerca de 86 mil vidas serão salvas até o final da década. “Para atingir esse objetivo, precisamos de comprometimento, bem como dedicação e parceria”, completou. (As informações são da Assessoria Especial de Comunicação do Ministério da Infraestrutura)



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

## Vem aí: “Semana Nacional do Trânsito”. Precisamos lembrar do que necessitamos.

**E**stá próxima a Semana Nacional do Trânsito. Precisamos nos programar para estruturar aquilo que precisamos praticar e cobrar da sociedade e das autoridades no sentido de reduzirmos a doença epidêmica no trânsito. Assim chamamos porque uma pessoa com plena saúde ao pisar na calçada para se deslocar, é atingida por um veículo e repentinamente vira um paciente que estará estendido no chão, já sem vida ou aguardando o resgate para ser conduzido ao pronto Socorro.

Mas isso não é um sinistro isolado e sim múltiplos, em torno de 40.000 óbitos por ano, 160.000 incapacitados temporariamente ou definitivamente para o trabalho. É isso que caracteriza essa epidemia para a qual não há ações intensivas da sociedade, dos governos e organizações não governamentais. Tudo é superficial e geralmente passado a população, que desatenta, não tem maiores atitudes para estimular as forças governamentais.

A educação de trânsito nas escolas, acredito ser a principal e básica atitude governamental na implantação, conforme previsto no Código Brasileiro de Trânsito (CBT).

Desenvolver campanhas permanentes buscando uma mobilidade segura, evidenciando as principais causas de sinistros como a velocidade, álcool, drogas, fadiga, sono e os perigos da tecnologia introduzida no veículo, lembrando que este serve apenas para a mobilidade.

Temos que lembrar tudo isso e mais, porque as maiores perdas de vidas no trânsito ocorrem com os jovens na faixa etária de 18 a 34 anos quando deveriam estar altamente produtivos. São eles que mais utilizam os itens descritos iniciando pela velocidade e os demais fatores citados que levam ao óbito e seqüela.

Mudanças na formação de condutores é outra necessidade. Não podemos entender que o motociclista aprenda a dirigir em um ambiente fechado, andando em primeira marcha e demonstrando equilíbrio. Dessa forma recebe a CNH. Vai para o trânsito passando a ser um autodidata e sempre cometendo infrações e sinistros. O mesmo acontecendo com o condutor, que aprende a fazer o carro andar desconhecendo as dificuldades numa ultrapassagem de um veículo longo, dirigir na chuva, piso escorregadio, à 80 km por hora e ter que desviar de um objeto à frente, um pedestre, por exemplo. Ainda desconhecendo a direção diurna e noturna, certamente que terá tudo para que o sinistro ocorra. Muitas outras situações precisariam estar na grade de informações para termos uma boa formação.

Necessidades básicas para formar um condutor que tenha conhecimento da responsabilidade, que utilize da cidadania, do respeito, da tranquilidade para fazer do trânsito uma necessidade de todos e que tenham em mente sempre o trânsito seguro. Independente de tudo isso, temos que implementar treinamento para aquele que

adentra uma concessionária para adquirir um veículo. É inadmissível que seja comprado o veículo e o comprador deixe a concessionária sem ter o menor conhecimento de como utilizar o veículo. Temos que ter nessa concessionária um treinamento específico para aquele veículo. Simulador seria equipamento indicado para essa atividade com a supervisão do instrutor. Os veículos sofrem modificações a cada ano, introduz-se a tecnologia, a modernidade estará sempre presente.

E para finalizar com este programa, não podemos ter um curso de formação e nunca mais voltarmos ao banco escolar. Isso tudo muda. Leis, resoluções, sinalizações, novos veículos são lançados no mercado, precisamos iniciar uma educação continuada. De nada adianta comemorarmos a “Semana Nacional de Trânsito se atitudes efetivas não sejam tomadas.

A doença epidêmica que citamos tem que ser erradicada, a imunização tem que ser efetiva já que estamos diante de um grande “Problema de Saúde Pública”. A “Associação Brasileira de Medicina do Trânsito” tem a vacina. Essa é uma das organizações especializadas que muito tem contribuído para redução dos sinistros de trânsito.

\* 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.

### DESENTENDIMENTO NO TRÂNSITO PRF que matou empresário se entrega à polícia em Campo Grande/MS



O Policial Rodoviário Federal (PRF) Ricardo Hyun Su Moon se entregou à Delegacia Especializada Repressão a Roubos a Banco, Assaltos e Sequestros (Garras), no dia 23 de julho, em Campo Grande (MS). O mandado de prisão contra Moon foi expedido pela Justiça de Mato Grosso do Sul no dia anterior.

O agente foi condenado a 23 anos e 4 meses pela morte do empresário Adriano Corrêa do Nascimento,

ocorrida em dezembro de 2016, após um desentendimento no trânsito.

**O caso** - O crime aconteceu dia 31 de dezembro de 2016, na Avenida Ernesto Geisel. O policial conduzia um veículo Mitsubishi Pajero, enquanto Adriano estava em uma caminhonete Toyota Hilux. No veículo do empresário estavam também Aguiinaldo Espinosa e Vinícius Cauã Ortiz, à época menor de idade, enteadado de Agui-

naldo. Eles saíram de uma boate onde estavam consumindo bebida alcoólica, conforme depoimentos juntados ao processo.

Moon chegou a ser preso e usou tornozeleira eletrônica. No julgamento, em 30 de maio de 2019, o policial alegou legítima defesa e que fez os disparos para cessar uma tentativa de atropelamento, no entanto, por maioria dos votos dos jurados foi condenado a 23 anos de prisão pelo homicídio.

# Risco de acidente é maior em rodovia pública, diz estudo

O risco de ocorrer um acidente em rodovia sob gestão pública é até quatro vezes maior do que em rodovia concedida à iniciativa privada. A conclusão é de estudo divulgado neste mês de julho pela Fundação Dom Cabral (FDC), com base em dados de acidentes de trânsito registrados pela Polícia Rodoviária Federal entre os anos de 2018 e 2021.

Durante o período, foram registrados 264.196 acidentes de trânsito em rodovias sob jurisdição federal, sendo que a incidência desses acidentes foi maior nas rodovias que são administradas pelo Poder Público (79,7%) do que nas rodovias concedidas (20,3%). Quando se considera a gravidade dos acidentes, a taxa de severidade na rodovia sob gestão pública corresponde a 80,4%, enquanto nas vias concedidas é de 19,6%.

“Fizemos a divisão [público e privado] porque um dos objetivos do nosso estudo é convencer a gestão pública brasileira e a sociedade de que devemos criar fontes de financiamento para que as nossas rodovias sob gestão pública melhorem”, disse Paulo Resende, professor da fundação e pesquisador responsável pelo estudo. “Precisamos, como brasileiros, abrir uma discussão sobre como criar essas fontes de financiamento”, destacou durante apresentação dos dados a jornalista.

Para o pesquisador, o que explica o fato da rodovia pública ser mais perigosa e propensa a acidentes é, inicialmente, a falta de investimento.

“O acidente que mais mata no mundo inteiro é a colisão frontal. E a colisão frontal entre veículos ocorre com altíssima probabilidade em pistas simples, com uma mão que não está fisicamente separada da outra mão. Ou seja, quando você tem uma concessão, uma das obrigações é de duplicar a pista e aí você reduz os acidentes de colisão frontal, que são os que mais matam”, afirmou.

Mas há também falhas na gestão, apontou Resende. “É preciso arrumar dinheiro e recursos fora do orçamento público que garantam maior nível de investi-



mento para as rodovias sob gestão pública. A outra questão é o mapeamento, a gestão conjunta, a gestão consolidada e integrada entre os entes da federação. Temos que ter intervenções em trechos historicamente conhecidos, por exemplo. Não podemos ficar, como temos o chamado Anel Ferroviário de Belo Horizonte, com um conflito de gestão onde ninguém assume”.

## Acidentes

O estudo mostrou ainda que a maior parte (80%) dos acidentes ocorridos nas estradas federais acontecem em apenas 46% da extensão da pista. “Isso significa que nós, historicamente, sabemos onde os acidentes acontecem no Brasil. Não é surpresa para ninguém que esses pontos de acidente se repetam. Cada um de nós, independente do estado onde moramos, sabemos onde os acidentes de maior severidade acontecem”, disse Resende.

Para que a comparação entre diferentes rodovias, com menor ou maior extensão, pudesse ser feita, o estudo trabalhou com taxas de acidentes (que desconsideram o volume do tráfego em uma rodovia) e taxas de severidade (dando peso diferente para a gravidade do acidente). A estratégia busca reduzir a influência do volume de veículos que circulam a cada dia no trecho de ocorrência do acidente.

Isso porque as rodovias mais movimentadas tendem a apresentar maior número de acidentes. Isso também pretende eliminar a diferença entre a quantidade de rodovias que estão sob administração pública das rodovias já concedidas, que correspondem hoje a cerca de 14% do total.

## Maior taxa de acidentes

O estado brasileiro que apresenta a maior taxa de acidente e também a maior taxa de severidade [gravidade] é o Rio Grande do Sul, seguido pelo Paraná, Minas Gerais, Santa Catarina e Rio de Janeiro.

Já as rodovias brasileiras que apresentam maior taxa de acidente de trânsito e maior taxa de gravidade das ocorrências são a BR-101, que começa no Rio Grande do Norte e segue até o Rio Grande do Sul. Além dela, a BR-116, que vai de Fortaleza ao Rio Grande do Sul.

Segundo o estudo, a severidade das ocorrências é mais intensa nos trechos de rodovia que permanece sob gestão pública. “Nas BRs, não por coincidência, os trechos sob concessão apresentam taxas muito menores de severidade do que a parte sob gestão pública”, disse Resende.

Conforme o estudo, os trechos de rodovias que se aproximam das cidades são os mais perigosos.

“Nossa pesquisa mostra que essas taxas de severidade aumentam muito quando temos um conflito,

quando, por exemplo, misturamos movimentos urbanos com movimentos de longa distância. Passa a ser mais fatal e mais severo o acidente, quando temos os movimentos de longa distância se aproximando das cidades”, explicou.

“É quando nós temos aquela pessoa que sai de casa para ir a um supermercado e entra em uma rodovia federal. Naquele momento, a pessoa começa a conflitar com, por exemplo, um caminhão que está indo do Sul para o Nordeste do país. São movimentos diferentes, ou seja, dinâmicas muito diferentes.”

Para o pesquisador da fundação, o estudo demonstra que é necessário que sejam criadas fontes alternativas de financiamento. Isso porque o orçamento público não tem condições de investir na infraestrutura das rodovias no mesmo patamar das concessionárias privadas. Ou seja, a segurança nas estradas acabaria dependendo do pagamento de pedágios. “O pedágio vai ser pago. Em compensação, vai haver retorno o serviço. Nesse sentido, considero que o Brasil chegou em uma posição em que é melhor pagar pedágio do que não saber se vamos chegar ao nosso destino.”

A pesquisa feita pela Fundação Dom Cabral ainda será objeto de desdobramentos buscando entender também quais são os principais tipos de acidentes.

## Por que no Brasil não existe a perda definitiva da CNH?



O Código de Trânsito Brasileiro prevê duas penalidades distintas em que o condutor perde, por determinado período, o seu direito de dirigir, mas não há perda definitiva da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Tanto a suspensão do direito de dirigir como a cassação da 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. As duas são aplicadas em situações diferentes que estão detalhados no CTB, ou seja, uma é distinta da outra.

Em nenhuma das duas situações, no entanto, existe a perda definitiva da CNH, mesmo em casos como os de quem dirige embriagado e mata no trânsito. Essa foi uma pergunta que surgiu no Programa Tira-Dúvidas, do Portal do Trânsito.

Conforme Celso Mariano, que é especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, esta é uma dúvida que aparece quando uma pessoa já refletiu bastante sobre problemas de violência no trânsito. “No Brasil, os legisladores acham que a perda definitiva do direito de dirigir seria uma penalidade excessiva. Talvez por não terem se convencido de que isso é importante, ou ainda, porque os cidadãos que pensam que isso deveria existir não estão cobrando corretamente dos políticos”, explica.

De acordo com o especialista, que quem faz as leis não são os órgãos de trânsito. “Quem faz a lei de trânsito é o nosso Congresso Nacional. Como são leis nacionais precisa que deputados, bem como senadores e depois o Congresso em conjunto chegue a um acordo para esse tipo de agravamento”, diz Mariano.

No Brasil, a pior punição para o condutor é a cassação da CNH. “A pessoa fica dois anos sem conduzir um veículo automotor, depois desse período, se ela fizer as provas equivalentes as de quem está na primeira habilitação, ela pode requerer a sua CNH. Se, num hipótese, logo depois de obter de novo a CNH, essa mesma pessoa for cassada novamente, ela pode fazer outro ciclo. E assim indefinidamente”, justifica.

Assista, na íntegra, o Programa Tira-dúvidas de trânsito sobre a possibilidade de perda definitiva

da CNH.

### Entenda a diferença entre suspensão do direito de dirigir e cassação da CNH

Para facilitar a compreensão, o Portal do Trânsito resumiu quando ocorre a suspensão do direito de dirigir e quando é a cassação da CNH que deve ser aplicada.

#### Suspensão do direito de dirigir

Conforme o CTB, o condutor poderá ter o seu direito de dirigir suspenso quando atingir, no período de 12 meses:

- 20 pontos, caso constem duas ou mais infrações gravíssimas.
- 30 pontos, caso conste uma infração gravíssima.
- 40 pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima.
- Condutor cuja CNH conste EAR – Exercício de Atividade Remunerada, terá seu direito de dirigir suspenso quando atingir 40 pontos no prontuário, independente da gravidade das infrações.

Ou a qualquer tempo quando:

- Cometer qualquer infração que determine a suspensão direta da CNH, independente do número de pontos acumulados.
- Quem atinge o limite de pontos na CNH, no período de 12 meses, tem seu direito de dirigir suspenso por 6 meses a 1 ano. E, se reincidir no período de um ano, a suspensão é de 8 meses a 2 anos. No caso de infrações que levam à suspensão direta do direito de dirigir, por exemplo, o prazo é de 2 a 8 meses e, em caso de reincidência, a suspensão é de 8 a 18 meses.

Sempre que tiver seu direito de dirigir suspenso, o condutor deve cumprir o prazo de suspensão bem como fazer o curso de reciclagem.

#### Cassação da CNH

O Art. 263 do CTB determina que a cassação do documento de habilitação se o condutor conduzir 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, a qualquer tempo, se

houver comprovação de 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 em via pública (Art. 173 CTB);
- Promover, na via, competição, bem como 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, após aprovação nos exames necessários à obtenção da categoria que possuía. Ou, ainda, de categoria inferior, preservada a data da primeira habilitação.



## JUDICIÁRIO

### Concessionária de rodovia não pode cobrar de autarquia de saneamento pelo uso da faixa de domínio

Em julgamento de Incidente de Assunção de Competência (IAC), a Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) estabeleceu que “é indevida a cobrança promovida por concessionária de rodovia, em face de autarquia prestadora de serviços de saneamento básico, pelo uso da faixa de domínio da via pública concedida”.

Com esse entendimento, o colegiado negou provimento ao recurso da administradora de uma rodovia para que a autarquia de saneamento tivesse de

ressaltou a ministra, essa cobrança não seria possível.

**Uso da faixa de domínio por concessionária não retira a sua natureza pública**

Em seu voto, a relatora lembrou que o Supremo Tribunal Federal (STF), ao julgar o Tema 261, com repercussão geral, afastou a possibilidade de cobrança de tributo (taxa) pelo uso da faixa de domínio por concessionária de serviço público, quando a via é administrada pelo Estado.

Para a magistrada, ainda que o posiciona-

se desnatura, permanecendo, pois, afetado à destinação pública, motivo pelo qual se afigura ilegítimo exigir remuneração pela sua utilização, quando voltada a instrumentalizar a execução de serviço público, como ocorre na espécie”.

**Impossibilidade de cobrança quando o Estado participa da relação**

Regina Helena Costa ressaltou que a regra do artigo 11 da Lei 8.987/1995 abrange interações entre concessionárias, “sendo inapta para embasar cobrança pelo uso da faixa de domínio quando, sob regime de exploração direta ou indireta, o Estado participe da relação processual, seja na qualidade de gestor da rodovia e autor da cobrança, seja na condição de sujeito passivo, quando lhe é exigido o pagamento pela utilização do espaço por empresa privada administradora da via”.

Dessa forma, a ministra afirmou que o dispositivo legal não valida, em desfavor de autarquia prestadora de serviço de saneamento, a exigência de pagamento pelo uso da faixa de domínio, pois tal utilização é necessária à saúde coletiva. “Se da própria previsão legal não se pode extrair a anuência para a cobrança enfocada, não surtirá efeitos obrigacionais, por conseguinte, eventual cláusula do contrato de concessão que preveja a exigência em face de pessoa jurídica de direito público”, concluiu.



Regina Helena Costa

pagar pelo uso de parte da faixa de domínio, necessária à passagem de rede coletora de esgoto para atender uma universidade, um hospital estadual e uma unidade da Polícia Militar.

O colegiado acompanhou a relatora, ministra Regina Helena Costa, para quem não seria legítimo o poder concedente delegar a gestão da via a um particular e este cobrar do próprio poder público – mesmo que de outra esfera federativa – pelo uso do espaço. Se a rodovia estivesse fora do regime de concessão,

mento do STF tenha sido extraído de hipótese distinta da que estava em análise no STJ, ele se assentou no fundamento de que a utilização da faixa de domínio para viabilizar a consecução de serviço público diverso da destinação ordinária do espaço não lhe retira a natureza de bem público de uso comum do povo.

Citando outros julgados da Suprema Corte, a ministra concluiu que, “embora cedido ao particular, o bem público de uso comum do povo, na ótica revelada pelo STF, não



### Exame toxicológico é obrigatório para motorista de transporte escolar

No julgamento do Incidente de Assunção de Competência (IAC) 9, a Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) estabeleceu que “a apresentação de resultado negativo em exame toxicológico de larga janela de detecção é obrigatória para a habilitação e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação do motorista autônomo de transporte coletivo escolar, nos termos do artigo 148-A da Lei 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB)”.

A relatora, ministra Regina Helena Costa, explicou que a exigência legal da realização do exame foi trazida pela Lei 13.103/2015, a qual, “embora mirasse, mais detidamente, disciplinar as condições laborais de motoristas profissionais rodoviários de passageiros e de carga, teve por intuito diminuir a violência no trânsito, por intermédio, também, da melhoria das condições de trabalho dos condutores de veículos pesados e de maior porte, categoria na qual se incluem os motoristas de transporte coletivo escolar”.

Assim, afirmou a ministra, ao inserir o artigo 148-A no CTB, a lei não condicionou – tampouco ressaltou – sua aplicação unicamente à classe profissional de condutores rodoviários.

**Demonstração de aptidões físicas e mentais compatíveis com a atividade**

Segundo a relatora, a obrigatoriedade de apresentação de resultado negativo no exame toxicológico está vinculada às categorias de habilitação, e não a parâmetros associados à atividade profissional, porque nas graduações “C”, “D” e “E” estão inseridas exigências justificadamente

maiores em relação às categorias precedentes, em razão das características físicas e das finalidades dos veículos envolvidos.

Regina Helena Costa destacou que as dificuldades inerentes ao transporte coletivo escolar levaram o legislador a impor, ao postulante à prestação de tal serviço, a demonstração de aptidões físicas e mentais compatíveis com o nível de exigência da atividade, como a necessidade de habilitação, ao menos, em categoria “D”, além de idade mínima de 21 anos, histórico negativo de infrações gravíssimas e aprovação em curso especializado.

Com a Lei 13.103/2015, somou-se a obrigatoriedade de apresentação de resultado negativo do exame toxicológico de larga janela de detecção – o qual é realizado somente por laboratórios credenciados pelo Contran, mediante análise de material biológico queratínico fornecido pelo doador (cabelos, pelos ou unhas), para detectar o uso de substâncias psicoativas que comprometam a capacidade de direção, com retrospectiva mínima de 90 dias, contados da coleta.

Ao citar alguns estudos e análises da regra, a ministra verificou que “os efeitos positivos da exigência estão sendo observados nos índices de sinistralidade no trânsito pela ação de condutores de transporte de passageiros e de carga, pois, de acordo com a Polícia Rodoviária Federal, o exame toxicológico tem reduzido os acidentes envolvendo caminhões em 35%, e os relacionados a ônibus em 45%, apontando ser um forte instrumento de segurança no trânsito”.

## LEGISLATIVO



## Passageiro poderá ser responsabilizado por crime envolvendo condutor embriagado

Passageiro que incentivar um condutor a dirigir embriagado, ou se omitir nesses casos, além de estar colocando em risco a própria vida, poderá estar cometendo um crime de trânsito. É o que prevê o PL 1794/22 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Vinicius Carvalho (REPUBLIC/SP), o projeto pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para responsabilizar os ocupantes de veículos que incentivem bem como se omitem em relação ao cometimento do crime de dirigir embriagado.

Atualmente apenas o condutor embriagado responde pelas suas atitudes ao volante, o passageiro não.

Conforme o texto do PL, incidiriam nas penas previstas no Art.306 do CTB os demais ocupantes



do veículo que, por qualquer meio, incentivem o cometimento do crime ou não impeçam o condutor, quando podiam e deviam impedir o resultado, mediante omissão. Nesses casos, a pena seria de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

De acordo com o deputado, o objetivo é chamar à responsabilidade os ocupantes de veículos. A intenção é que contribuam para a redução dos acidentes de trânsito

envolvendo motoristas embriagados.

“Nossa intenção é também penalizar aquele ocupante que estimula o condutor a dirigir nessa situação. Isto porque concorreu para o cometimento do crime, como já determina a lei penal. Por outro lado também responsabilizamos aqueles que não podem se omitir em uma situação como essa; aquele, que, por exemplo, se comprometeu pela lucidez do condutor, ou aquele que comprou a bebida e a ofereceu”, justifica Carvalho.

## PL quer que Candidato que for fazer exame de direção veicular possa levar acompanhante



Garantir o direito do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação de ter um acompanhante de sua preferência no exame de direção veicular. Esse é o tema do Projeto de Lei 1521/22 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria da deputada federal Adriana

Ventura (NOVO-SP), o PL altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para facultar ao candidato o acompanhamento por pessoa de sua preferência. Além disso, o acompanhante poderá captar áudio e vídeo de todo o exame de direção veicular.

Conforme a deputada, o propósito do PL é

tentar barrar a corrupção por meio de pagamento de propinas nos exames de direção.

“Dessa forma, o indivíduo avaliado terá mais segurança durante o seu exame de direção, visto que um terceiro poderá acompanhar e fiscalizar, evitando assim que haja coação para pagamento de propinas”, justifica.

## Passageiro que não usar cinto de segurança poderá ter que ASSUMIR A MULTA

Estabelecer que a multa do passageiro, pela não utilização do cinto de segurança, recaia sobre ele e não sobre o condutor do veículo. Este é o tema do PL 1536/22 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado federal Pastor Eurico (PL/PE), o projeto tem como objetivo alterar o Código de Trânsito Brasileiro para responsabilizar o passageiro que não usar o cinto de segurança pela penalidade relativa a infração citada. Nesse caso, de acordo com a matéria, caberia a devida identificação do passageiro infrator ao poder público.

Ainda conforme o PL, se o passagiei-

ro for menor de 18 anos, a responsabilidade pela infração ficaria atribuída a seus pais ou responsáveis legais.

### Norma inconstitucional

De acordo com o deputado, em sua justificativa, a Constituição Federal traz, no inciso XLV de seu art. 5º, o princípio da intranscendência da pena, também conhecido como princípio da personalidade, da pessoalidade ou intransmissibilidade da pena. Este princípio estabelece que a responsabilidade pela infração é sempre do condenado, independentemente se a pena é privativa de liberdade, restritiva de direito ou multa.

“Verifica-se, portanto, que a imputação da penalidade pela não utilização, pelo passageiro, do cinto de segurança ao condutor ou motorista não está de acordo com o ordenamento jurídico em vigor, padecendo de flagrante inconstitucionalidade, pois há vedação expressa constitucional, conforme o princípio citado”, argumenta.



## Credencial de vaga reservada para idoso e PcD pode deixar de ser obrigatória

A proposta dispensa a aplicação de multa por estacionar em local reservado para idoso sem credencial. Isso, se for possível comprovar que o condutor tem esse direito no ato da fiscalização.

A regra válida para pessoas com deficiência e idosos que, por lei, têm direito a vagas reservadas. No entanto, o porte da credencial de vaga reservada para idoso e PcD, pode estar com seus dias contados.

A mudança pode ocorrer devido à aprovação pela Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa da Câmara dos Deputados, da proposta que dispensa a aplicação de multa por estacionar em local reservado se for possível comprovar que o condutor tem esse direito no ato da fiscalização.

Os deputados aprovaram o substitutivo da comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência ao Projeto de Lei 693/21, do deputado licenciado Carlos Bezerra (MDB-MT), que propunha uma remissão mais ampla, com dispensa do porte da credencial e possibilidade de apresentação posterior para anular eventual multa.

No entanto, o relator, deputado Dr. Zacharias Calil (União-GO), considera que a ampliação dessa anistia poderia ser utilizada de forma fraudulenta.

Calil ressaltou, ainda, que a alteração proposta pela comissão anterior permite flexibilização do Código de Trânsito Brasileiro. Dessa maneira, sem comprometer a reserva de vagas obrigatória de estacionamentos.

“Estando o beneficiário presente no momento da infração e tendo condições de comprovar sua condição, a lei deve permitir que o agente se abstenha de autuar o condutor. Ainda que o veículo esteja estacionado em vaga reservada e a credencial não esteja exposta, como preconiza a legislação”, afirmou.



# Detran diz como fazer para Transferência de pontos

Não são raros os casos em que o proprietário do carro é surpreendido por multas de infrações que não cometeu. Muitas vezes isso acontece quando outra pessoa que dirige o carro é multada, e o dono do veículo só fica sabendo quando é notificado. Mas, então, o que fazer nesses casos? É possível realizar a transferência de pontos?

Conversamos com o chefe da divisão de penalidades da habilitação, da Coordenadoria de Infrações deste Departamento de Trânsito do Paraná, Nilson da Veiga. Ele nos orientou sobre como proceder nesses casos, e, a que pontos devemos ficar atentos em casos de transferência de pontuação quando outro condutor é autuado com o seu veículo.

**Portal do Trânsito – O que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece sobre a indicação do real condutor do veículo para as infrações cometidas em rodovias estaduais e nas vias urbanas?**

**Nilson da Veiga** – É possível identificar o real condutor responsável pelo cometimento de uma infração de trânsito, seja em rodovias estaduais, federais ou em vias urbanas. A identificação do Condutor tem previsão legal contida no Art. 257 § 7º do Código de Trânsito Brasileiro e Art. 5º, 6º, 7º e 8º da Resolução 918/2022 do CONTRAN.

**Portal do Trânsito – Se outra pessoa que dirigiu o carro foi responsável pela infração, o dono pode optar pela transferência de pontos da carteira de motorista?**

**Nilson da Veiga** – Sim, porém é necessário verificar a responsabilidade da infração. Via de regra as infrações se dividem em:

**Responsabilidade do proprietário** – São aquelas infrações referentes à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar, ou seja, aquelas infrações que são de responsabilidade direta do proprietário do veículo, independentemente de quem esteja conduzindo o veículo no momento em que a infração foi observada.

**Responsabilidade do condutor** – São aquelas infrações decorrentes de atos que se praticam na direção do veículo.



Importante destacar que o processo de identificação de condutor somente é possível para autos de infração de responsabilidade do condutor. A responsabilidade da infração se encontra no Anexo IV da Portaria 354/2022 da SENATRAN.

**Portal do Trânsito – Como o dono do veículo deve proceder?**

**Nilson da Veiga** – O proprietário do veículo deve ficar atento a notificação de autuação encaminhada fisicamente ao endereço de registro do veículo, ou, no caso de proprietário do veículo adesista do Sistema de Notificação Eletrônica – SNE, a notificação eletrônica encaminhada via aplicativo da Carteira Digital de Trânsito – CDT. Em seguida verificar se a infração é de responsabilidade do condutor e se esse condutor não foi identificado pelo agente de trânsito durante abordagem.

Sendo uma infração de responsabilidade de condutor e não havendo condutor identificado na abordagem o proprietário poderá apresentar os documentos para processo de identificação de condutor junto ao órgão competente.

**Portal do Trânsito – E se a pontuação for referente a aplicação pelo DNIT ou PRF?**

**Nilson da Veiga** – O procedimento será o mesmo. Apesar da legislação ser a mesma pode ocorrer diferença entre os procedimentos adotados por cada Autoridade. Por isso é importante o cidadão estar atento às instruções da notificação. E em caso de dúvidas, por exemplo, buscar atendimento em um dos canais de atendimento junto ao órgão competente para a infração.

**Portal do Trânsito – Após a notificação qual o prazo para fazer a indicação do real condutor infrator?**

**Nilson da Veiga** – Conforme estabelecido pelo § 7º do Art. 257 do CTB o prazo é de 30 (trinta) dias. Todavia, cada órgão pode estabelecer um prazo maior de acordo com as suas necessidades.

**Portal do Trânsito – Quais são os procedimentos necessários para que se responsabilize o real infrator com a pontuação na CNH?**

**Nilson da Veiga** – A protocolização do processo de identificação de condutor deve atender os seguintes critérios para acatamento:

- Protocolado junto ao órgão competente dentro do prazo limite.

- Formulário de Identificação de Condutor devidamente preenchido.

- As assinaturas (proprietário e condutor) no formulário devem ser iguais as assinaturas dos documentos (documento de identificação do proprietário e CNH do condutor) – Apresentar fotocópia da CNH do Condutor bem como do documento de identificação do proprietário do veículo para comprovação das assinaturas no formulário. – No caso de veículo de propriedade de pessoa jurídica, apresentar a fotocópia dos(s) documento(s) que comprove(m) a representatividade da pessoa física que está assinando como proprietário.

Também é possível que o proprietário cadastre o principal condutor para o seu(s) veículo(s). Dessa forma, quando ocorrer a infração de responsabilidade do condutor este já é identificado automaticamente. Não há a necessidade de protocolar o processo de identificação de condutor

no órgão competente. Esse cadastro, por exemplo, realiza-se no portal de serviços da SENATRAN.

**Portal do Trânsito – Para finalizar, como os proprietários dos veículos podem evitar esses problemas de transferência de pontos devido a condução do seu veículo por outros condutores?**

**Nilson da Veiga** – Inicialmente é importante o proprietário verificar se o condutor está com a CNH em dia (vencida/suspensa) bem como se a categoria da CNH é compatível para a condução daquele veículo.

Nesse sentido, é importante o proprietário do veículo ficar atento a possíveis notificações e manter o seu endereço atualizado junto ao Detran.

Também se recomenda que após emprestar o seu veículo a terceiro o proprietário consulte o extrato de débitos do veículo durante os próximos 45 dias para verificar a existência de uma possível infração. Assim sendo, sanar qualquer problema em relação a entrega da notificação. A lei determina que após esgotadas as tentativas de notificar o proprietário, deve-se publicar as notificações em edital. Outra medida seria o acompanhamento do edital de cada órgão de trânsito.

Outra situação que merece destaque em relação a transferência de pontos, por exemplo, são aquelas infrações que o comprador comete antes da transferência do veículo. Por isso é fundamental que o vendedor realize o quanto antes o processo de comunicação de venda. E, dessa forma, ficar isento de qualquer responsabilidade civil ou criminal sobre ocorrências que possam acontecer com o veículo.

# PESQUISA: alta no preço dos combustíveis e consciência sustentável fomenta o uso da micromobilidade

Um estudo do Boston Consulting Group que avaliou as perspectivas de futuro e uso atual de transportes de micromobilidade, ou seja, veículos que pesam menos de 500kg e que têm, ou não, motor elétrico, identificou que 30% dos entrevistados já faz uso de bicicleta diariamente, ou várias vezes por semana. Além da conveniência e baixo custo, os usuários mostram preferir esse tipo de transporte por ainda ser benéfico ao meio ambiente, ao mesmo tempo em que se adapta a diferentes estilos de vida.

De acordo com os pesquisadores, o assunto é altamente importante na discussão de mobilidade urbana. Eles consideram que mais do que uma promessa para grandes cidades pelo mundo, o uso de transportes individuais e alternativos é um meio de conter o congestionamento e reduzir as emissões de gases de efeito estufa na locomoção.

## Alta no preço dos combustíveis

Com base nos dados adquiridos, concluiu-se que integrar o uso de veículos de micromobilidade aos sistemas de transporte público urbano é uma das opções mais promissoras com as quais as grandes cidades podem contar para reduzir o congestionamento, as emissões e outros males associados ao uso crescente do carro.

Além do crescimento da consciência ecológica por parte dos consu-

midores, a alta no preço dos combustíveis também impulsiona o uso de transportes alternativos, colocando a atual conjuntura como o momento mais do que oportuno para avançar na questão e tornar a micromobilidade um elemento central na transformação da mobilidade urbana.

## Outros dados da pesquisa

### Gerais

Em todos os tipos de veículos, as assinaturas são os segmentos de crescimento mais rápido no mercado de micromobilidade, com CAGR (Taxa de Crescimento Anual Composto, na sigla em inglês) projetado para exceder 30% na próxima década.

Nos segmentos de compartilhamento, espera-se que todos os modos, exceto bicicletas, tenham CAGR de 10% a 30% na próxima década.

Mais de 30% de todos os entrevistados usam bicicleta várias vezes por semana, se não diariamente. Outros 20% usam um várias vezes por mês.

Jovens (de 16 a 29 anos) e pessoas de meia-idade (de 30 a 49 anos) são os maiores usuários de micromobilidade nos centros das cidades, e os jovens do sexo masculino são os maiores usuários de e-scooters e ciclomotores.

### Usar, ou não, o transporte alternativo individual?

As seis principais razões pelas quais as pessoas escolhem a micromobilidade foram de importância quase igual:

flexibilidade, bem como confiabilidade, preço, clima (quando está agradável), segurança e a oportunidade de economizar tempo reduzindo o tempo de viagem.

Em todos os dez países pesquisados, o maior impedimento ao uso da micromobilidade foi, de longe, o mau tempo (44% dos entrevistados) – claramente uma questão que os provedores devem considerar em seus planos de implantação.

Os outros principais impedimentos – alto custo, rede de ciclovias insegura e assim por diante – foram quase iguais em importância, com entre 32% e 36% dos entrevistados

Infelizmente, hoje muitas cidades ficam aquém e ocorrem muitos acidentes entre veículos motorizados e veículos de micromobilidade. De fato, a falta de ciclovias e infraestrutura cicloviária é um dos principais impedimentos ao uso da modalidade.

### Sustentabilidade

No entanto, do ponto de vista da sustentabilidade, a micromobilidade pode ter um efeito misto.

Quando os veículos movidos a eletricidade substituem a caminhada, as emissões de transporte aumentam. Não apenas durante o trajeto, mas durante todo o ciclo de vida do produto, desde a aquisição e fabricação até a distribuição, venda e descarte.

Embora os veículos de transporte

público (principalmente ônibus) gerem emissões em alguns estágios do ciclo de vida, vários de seus impactos são compensados pela vida útil relativamente mais longa dos veículos ativos, e pelo fato de o investimento ser independente do número de usuários reais. Eles operam não importa o que: quanto mais usuários, mais verdes eles se tornam.

Promover a micromobilidade sem considerar a totalidade dos impactos pode ter um impacto negativo no meio ambiente. Se o objetivo é reduzir o uso de veículos motorizados, caminhar e o transporte público devem ser as opções mais incentivadas. Claramente, o que é bom para Amsterdã pode não ser bom para Atlanta, então o ambiente local e outras condições precisam ser levadas em consideração.

Essencialmente, o impacto do uso da micromobilidade hoje é, na melhor das hipóteses, neutro. Não há apenas substituições insuficientes para o uso de carros particulares. No entanto, mais substituições estão ocorrendo com os dois modos de mobilidade mais verdes, a pé e o transporte público.

### Diferenças socioeconômicas

À medida que a renda aumenta, o mesmo acontece com o uso da micromobilidade, em todos os modos. As diferenças de uso entre os moradores de baixa, média e alta renda são mais pronunciadas com e-scooters e e-mopeds.

Moradores de baixa renda, por exemplo, geralmente são menos inclinados a usar a micromobilidade e nem sempre por causa do custo. As diferenças culturais também podem desencorajar o uso. Em algumas cidades, o motivo é simplesmente a falta de disponibilidade.

Não surpreendentemente, dada a sua longa história, a bicicleta ainda é, de longe, a forma dominante entre os moradores da cidade.

42% usam a micromobilidade para atividades de lazer. O deslocamento para o trabalho bem como para tarefas do dia a dia são o segundo e terceiro usos mais comuns. Eles representam 39% e 36% de todos os entrevistados, respectivamente.

O levantamento, realizado pelo BCG em parceria com a Universidade de St. Gallen, na Suíça, ouviu mais de 11.400 pessoas em dez países – Estados Unidos, Reino Unido, Espanha, França, Holanda, Suíça, Alemanha, Dinamarca, China e Japão.





## CARTAS

**SENATRAN**

Confesso que também esperava mais desta Secretaria Nacional de Trânsito. Porém, lamentavelmente, até agora, parece estarmos vivendo mais do mesmo. Dezenas de milhares de pessoas continuam morrendo nas estradas de nosso país e outras centenas de milhares carregam sequelas permanentes por conta de sinistros de trânsito e estes números nem ao menos chegam ao conhecimento da população.

**Bruno Freitas – Brasília/DF**

**DESCONHECIMENTO**

Também fiquei encafifado com a notícia do projeto de lei para “incluir” a educação para o trânsito nos currículos da educação básica. Prefiro pensar que tenha sido por desconhecimento. Todavia, qualquer mínimo conhecedor do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) sabe que a Lei já prevê a inclusão do tema trânsito na educação básica em seu artigo 76, carecendo apenas de regulamentação.

**Érica Marques – Campo Grande/MS**

**PALHOÇA**

Beira o ridículo a realidade de Palhoça com relação ao transporte. Ter que viajar até o centro da capital catarinense para conseguir voltar para a própria cidade é a coisa mais absurda que já vi. Pior que o descaso não é exclusividade do município em questão. Não ter terminal rodoviário para linhas intermunicipais interestaduais é outro absurdo sem tamanho, especialmente, levando em conta o tamanho da cidade.

**Clécio Trindade – Palhoça/ SC**

**TRÊS IDIOMAS**

Muito bonito o novo modelo da Carteira Nacional de Habilitação (CNH)! Aliás, muito mais do que esteticamente agradável, a tradução em três idiomas também é super útil. Espero que agora não seja mais necessário fazer aquela carteira internacional quando viajamos para outros países, isso sem falar nos itens de segurança.

**Daniel Silva – São José/SC**

**A CONTA**

Muito esclarecedor o artigo do Dr. José Roberto Dias! Realmente, a conta que ninguém quer pagar chegou! E, ao invés de admitirem pelo menos uma mea-culpa, parece mais fácil transferirem a responsabilidade para o Governo Federal, que tanto alertou para os prejuízos da política do “fique em casa a economia se vê depois”.

**Helen Souza - Campo Grande/MS**

**CINTO DE SEGURANÇA**

Sinceramente, não consigo entender aqueles desprezam o uso de um item tão importante como o cinto de segurança, mesmo entendendo os benefícios da sua utilização. De fato, cabe a todos nós, motoristas e passageiros a conscientização dos riscos e o uso desse equipamento de segurança como única proteção imediata na vigência de um sinistro mesmo para aqueles que dispõem de “Air Bag”.

**Cleiton Duarte – São Paulo/SP**

**TEMPO GASTO**

Fiquei impressionado com a informação de que moradores dos grandes centros no Brasil passam em média 21 dias por ano no trânsito. Gente, é um absurdo descabido! Que perda de tempo! E como as pessoas simplesmente aceitam viver dessa maneira? Aliás, viver não, sobreviver. Já passou da hora de os políticos pensarem em políticas públicas que aliviem mais essa carga dos cidadãos.

**Joana Dantas – Rio de Janeiro/RJ**

**FUNERAL**

Mais do que justa a ideia do projeto de lei que insere as despesas com funeral no rol de danos pessoais cobertos pelo Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT). Aliás, não entendo porque ainda não fazia parte da lista de direitos, visto que é tão óbvia a sua necessidade.

**Christina Ramos – Belo Horizonte/MG**

**IDOSOS E CRIANÇAS**

Muito tristes as informações sobre o aumento do número de casos de internações de crianças, assim como de adolescentes e idosos. Obviamente, as três categorias fazem parte de um dos grupos mais vulneráveis a acidentes no trânsito. No caso das crianças então, muitas ainda têm uma pequena estatura e podem ficar escondidas do campo de visão dos condutores. Fora a falta de percepção de risco e a dificuldade em avaliar corretamente a distância e velocidade de um veículo.

**Felipe Manoel – Curitiba/PR**

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

**Art. 175** Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus:  
(Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)  
Infração - gravíssima;  
Penalidade - multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;  
(Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)  
Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

## Caminhões são responsáveis por quase 50% das mortes em acidentes nas Rodovias Federais

O número de caminhões no Brasil representa atualmente em torno de 5% da frota nacional. No entanto, 47% das mortes que ocorreram em rodovias federais, em 2021, decorreram de acidentes envolvendo esse tipo de veículo. Essa informação consta no Anuário 2021 divulgado pela Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Ainda conforme os dados, se considerados os acidentes que resultaram em óbitos, destaca-se que a colisão frontal corresponde a 36,93% do total. Seguindo de colisão traseira, atropelamento de pedestre e tombamento.

Outro dado levantado pela PRF é que em apenas 0,04% dos óbitos foi apresentada como causa principal a ingestão de substâncias psicoativas pelo condutor.

As principais causas de acidente foram transitar na contramão e a velocidade incompatível. O que nos leva a conclusão que a maioria das mortes ocorreram por manobras de ultrapassagem mal sucedidas.

De acordo com a PRF, o órgão está atento a esses números e trabalhando para diminuir os índices de sinistros em rodovias.

“Só no ano de 2021, a PRF realizou 1.414 opera-

ções de segurança viária, direcionadas por análise de acidentalidade, atuando prioritariamente nos trechos mais críticos e direcionando esforços de acordo com as características locais”, explica o órgão.

Conforme a PRF, apenas no ano de 2021 o órgão abordou 956.553 veículos de carga, o que demonstra a efetiva realização de fiscalização das condições destes veículos e seus condutores. “Destaca-se ainda que a PRF mantém representantes em todas as câmaras temáticas do Contran e participa dos debates técnicos sobre normatização que dentre outros envolvem temas relacionados aos veículos de transporte de cargas”, finaliza a PRF.

### Dicas de prevenção

De acordo com os tipos de acidentes com caminhões que mais ocorreram nas rodovias federais, a PRF destaca algumas dicas de segurança para a prevenção de ocorrências envolvendo veículos pesados. Veja quais são elas.

### Ultrapassagem

Os veículos pesados são mais lentos, portanto, o condutor deve calcular com mais atenção a sua mano-

bra de ultrapassagem, para evitar um resultado fatal.

### Velocidade

Os veículos pesados precisam sempre observar a velocidade máxima prevista para a via, pois além de precisarem de mais espaço para completar sua frenagem, ainda correm o risco de tombamento em curva e sair de pista caso perca o controle do veículo.

### Tempo de direção e descanso

O motorista deve observar os intervalos de descanso previstos na resolução 525 do Contran, principalmente as 11 horas de descanso dentro de 24h, sendo pelo menos 8h ininterruptas.

### Excesso de peso

Os veículos com excesso de peso, além de causarem mais danos ao pavimento, ainda deterioram a parte mecânica do veículo. Além disso, aumentam ainda mais a zona de frenagem até a parada total.

### Amarração de cargas

Transportar carga mal acondicionada, solta, ou derramando sobre a via representa um grande risco aos outros veículos, que podem ser atingidos por esses objetos.

## ESPAÇO LIVRE

Luísa Peixoto\*



## Readequação da mobilidade urbana: coletividade e energias renováveis são peças-chave para amenizar impactos ambientais

A poluição do meio ambiente e seus múltiplos agentes causadores têm sido motivo de grande preocupação ao longo das últimas décadas. Cada vez mais, os indicadores demonstram que a inquietação tem embasamento: somente na cidade de São Paulo, a poluição do ar ficou acima do recomendado pela Organização Mundial da Saúde nos últimos 22 anos.

Segundo estudo do Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema), as concentrações de material particulado, ozônio e dióxido de nitrogênio estão além dos valores limítrofes estabelecidos pela OMS, com indicadores até quatro vezes maiores em algumas regiões da cidade.

É fato que o aumento da emissão dos poluentes está diretamente relacionado ao trânsito veicular, portanto, a readequação da mobilidade urbana é fundamental para reverter o cenário. Investir em coletividade e energias renováveis pode ser peça-chave para o movimento.

Dados do Inventário de Emissões Atmosféricas do Transporte Rodoviário de Passageiros no Município de São Paulo, também desenvolvido pelo Iema, apontam que, em São Paulo, os carros e automóveis individuais fazem apenas 30% das viagens urbanas. São responsáveis, porém, por 72,6% das emissões de gases do efeito estufa do setor de transporte. Em paralelo, as cidades ainda são estruturadas tendo os carros particulares como enfoque. De acordo com a pesquisa Viver SP 2020, da Rede Nossa São Paulo, enquanto os carros ocupam 88% dos espaços das vias, os ônibus – que

transportam cerca de 29% das pessoas – detêm apenas 3%.

Os números deixam claro que há uma necessidade de readequação do espaço público. Com maior centralização nas pessoas e investimentos em economia compartilhada e intermodalidade sustentável, ou seja, na integração das diversas formas de transporte nas cidades.

É fundamental revisarmos o espaço que os carros particulares ocupam no ecossistema, com a premissa de reduzir impactos econômico-ambientais, além de colocarmos em pauta a discussão sobre a mobilidade do futuro, que é, acima de tudo, sobre a conexão entre diversas opções de transporte que tornam a jornada das pessoas mais fácil e conveniente.

A priorização dos meios de transporte coletivos, da mobilidade ativa e do desenvolvimento de frotas elétricas, por exemplo, são caminhos fundamentais para promover maior sustentabilidade. No entanto, para que o cenário se concretize, é preciso fazer com que mais pessoas enxerguem benefícios claros em deixar o carro. E que outros não sonhem em abandonar o transporte coletivo. Para isso, temos de oferecer opções de transporte qualificadas e acessíveis a todos.

Trabalhar pela qualificação da experiência no transporte público é trazer dignidade para o dia a dia de quem usa o transporte. Além disso, é atrair mais pessoas para tomarem decisões mais sustentáveis. No entanto é, acima de tudo, fazer da opção mais fácil para o indivíduo a melhor alternativa também para a socie-

dade. Nisso, a tecnologia tem um papel importante.

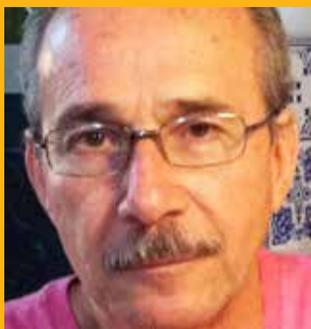
A tecnologia já permitiu a abertura do mercado de serviços de mobilidade, ampliando as opções de deslocamento e a acessibilidade das pessoas. No entanto, é necessário integrar esses mesmos recursos – informações em tempo real, pagamentos digitalizados, compartilhamento de informações – ao sistema de transporte público.

Dessa forma, para atingir a eficiência das cidades do futuro, é essencial que o poder público esteja atento às oportunidades que se desenvolvem em parceria com o setor privado. Ambos os setores podem trabalhar de forma integrada e complementar, abrindo espaço para surjam novas ideias e projetos com o potencial de transformar o segmento. Precisamos superar a ideia de que deve existir apenas um protagonista. A colaboração é a chave para melhorar a experiência para o usuário do transporte público. E assim, gerando novos produtos e serviços e contribuindo para o progresso da mobilidade urbana no país.

\* Especialista em Políticas Públicas da Quicko\*\*, sobre a readequação da mobilidade urbana.

\*\*O Quicko é um aplicativo de mapas e rotas que oferece caminhos com diferentes tipos de transportes públicos em uma cidade. Disponível para Android e iPhone (iOS), a plataforma é gratuita e oferece suporte para moradores de São Paulo e Rio de Janeiro.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Contorno Viário!  
Palavra do Presidente**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Direção Defensiva  
e Cidadania**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**VEM AÍ:  
"Semana Nacional do Trânsito"**

PÁGINA 7

LUÍSA PEIXOTO



**Readequação da  
mobilidade urbana**

PÁGINA 15

## Reino Unido autoriza pena de prisão perpétua para motorista que matar no trânsito

No Reino Unido, motorista que, ao dirigir, ocasionar acidente de trânsito com morte poderá ser condenado à prisão perpétua. A decisão vale não somente para os condutores que estiverem, comprovadamente sob o efeito de álcool ou drogas. O veredito é para todos que estiverem conduzindo qualquer veículo motorizado.

A decisão caberá aos juízes que atuam nos países que compõem o Reino Unido – Inglaterra, Escócia e País de Gales, com exceção da Irlanda do Norte, por ter suas próprias leis de segurança no trânsito.

### Polêmica

O rigor da legislação foi proposto pela primeira vez em 2017, mas, na ocasião, o governo desistiu.

No entanto, agora, a decisão efetivamente vigente desde o último dia 28 de junho, está dando o que falar. Enquanto alguns entendem como necessária para conscientizar os motoristas, outros consideram um decreto radical, injusto e até absurdo.

Até a alteração na legislação, a pena para mortes causadas por motoristas que praticam a direção perigosa ou dirigem sob a influência de bebida ou

drogas era de até 14 anos de prisão.

### Nova legislação

Com a nova legislatura, haverá também a criação de uma infração quando a condução imprudente de motoristas provocar lesões graves, permanentes ou de longo prazo. Todas também entrarão no roll de delitos que haverá punição com sentenças mais severas.

De acordo com o Crown Prosecution Service – CPS, o Ministério Público do Reino Unido, quando houver evidências de que um veículo foi usado como arma para matar ou

cometer danos corporais graves, os condutores serão acusados de assassinato ou homicídio culposo.

“Os responsáveis agora enfrentarão a possibilidade de vida atrás das grades. Muitas vidas se perderam por comportamento imprudente ao volante, arrasando famílias”, disse Dominic Raab, secretário de Justiça britânico – equivalente ao ministro da Justiça no Brasil).

As mudanças entram em vigor como parte da Lei de Polícia, Crime, Sentenças e Tribunais, com o objetivo de garantir que “as punições reflitam a gravidade dos crimes e o tormento que os motoristas assassinos deixam em seu rastro”, acrescentou.

### Mortes no trânsito pelo mundo

De acordo com dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), no mundo, o trânsito mata pelo menos 1,35 milhão por ano.

Os dados, registrados pelo Global status report on road safety, lançado em 2018, atesta que, em média, a cada 24 segundos nas estradas brasileiras, uma pessoa morre.

Este número é maior ainda, haja vista que no levantamento não estão incluídos os sinistros de trânsito nas vias urbanas.

Além disso, constatou-se que as lesões causadas pelo trânsito também são hoje a principal causa de morte de crianças e jovens entre 5 e 29 anos.

No Brasil, segundo o DataSus, foram mais de 33 mil mortos em 2020, mesmo com a pandemia de covid-19 no auge. O Brasil também tem uma média de 180 mil casos de invalidez permanente provocados pelo trânsito todos os anos.

