www.monatran.org.br

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN – MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
JUNHO DE 2020
ANO 11 - Nº 126

Câmara aprova PL que aumenta a validade da CNH para 10 anos

PÁGINA 4

Sancionada em 2008, a Lei 11.705 foi elaborada para impor penalidades mais severas a condutores que são flagrados dirigindo sob efeito de álcool ou outras drogas. Ao completar 12 anos a "Lei Seca", como ficou conhecida, já passou por duas modificações, tornando-a mais rigorosa.
(Editorial - pagina 2 e páginas 8 e 9)

KOERICH Gente Nossa
A NÚMERO 1 EM MÓVEIS
RESPEITAR O TRÂNSITO É RESPEITAR A VIDA.
SENTIDO CIRCULAR OBRIGATÓRIO
CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE BICICLETAS
PROIBIDO MUDAR DE FAIXA DE TRÂNSITO

EDITORIAL

12 Anos de Lei Seca

No último dia 19 de junho, a lei 11.705, popularmente conhecida como Lei Seca, completou 12 anos desde a sua sanção em 2008. Elaborada com o objetivo de impor penalidades mais severas a condutores que dirigirem sob influência do álcool ou outras substâncias psicoativas e, consequentemente, preservar vidas, a norma já passou por duas modificações: uma em 2012 e outra em 2016.

A finalidade das leis e suas modificações foi tornar a Lei Seca mais rigorosa, para evitar que as pessoas dirijam alcoolizadas, visto que, além de reduzir o reflexo do condutor, o consumo de bebida alcoólica provoca, ainda, alterações do comportamento, das noções de perigo e do nível de consciência, inibindo barreiras morais e causando perda da autocrítica – o que explica o fato de os condutores sob o efeito de álcool serem mais propensos a dirigir em alta velocidade e a não utilizar o cinto de segurança, resultando em acidentes mais graves.

Dentro deste contexto, muito além de campanhas de conscientização expondo os riscos de dirigir depois de ter ingerido bebidas alcoólicas, a fiscalização é de fundamental importância para a eficácia da Lei Seca. Entretanto, a falta de pessoal aliada à falta de interesse de algumas corporações responsáveis pela fiscalização do trânsito, resulta em aumento do número de acidentes e da impunidade dos condutores irresponsáveis.

De acordo com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), nos primeiros anos de vigência da Lei Seca, até houve uma redução de 5,7% no número de mortes em acidentes de trânsito. Contudo, em 2019, o número de acidentes com mortes nas BRs causadas por ingestão de bebidas alcoólicas cresceu em relação ao ano de 2018. Ao todo foram 5.419 acidentes, causando 323 mortes e deixando mais 1.460 feridos. Sendo que o álcool foi uma das principais causas das ocorrências em 2019, chegando perto de 10%.

Assim, embora extremamente rígida, a implantação da Lei Seca no Brasil apresenta resultados ainda muito aquém do que se espera, fazendo com que muitos maus motoristas ainda insistam em descumprir a determinação, colocando as suas próprias vidas em risco e a de milhares de inocentes.

De acordo com o CTB, o condutor que conduz um veículo embriagado pode ser multado em R$ 2.934,70, valor que dobra se o motorista for flagrado novamente num prazo de um ano.

Os agentes de trânsito devem reter a CNH do condutor embriagado, que terá seu direito de dirigir suspenso por 12 meses, e podem, inclusive, recolher o veículo, caso não se apresente condutor habilitado e em condições de dirigir.

Nas situações mais graves, em que o agente de trânsito identifica capacidade psicomotora alterada, além da infração de trânsito, fica tipificado crime de trânsito, podendo o condutor ser preso, com pena de detenção de seis meses a três anos, com suspensão ou proibição de se obter a habilitação para dirigir veículo automotor.

O Monatran

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

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:
Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:
Maria Terezinha Alves
Sergio Carlos Boabaid
Jorge Castro Reis Filho
Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo
Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:
Rogério Junkes
Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:
Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br

JUNTOS CONTRA O CORONA

Em Florianópolis, uma passageira do transporte coletivo causou tumulto no início da tarde do dia 24 de junho, ao se recusar a utilizar máscara no interior no ônibus e a se sentar em um assento próximo à janela, como determina o protocolo sanitário determinado via decreto municipal. A Guarda Municipal e a PM foram acionadas para registro da ocorrência. O relatório será encaminhado para a Vigilância Epidemiológica do município para aplicação da multa de R$ 1.250,00 conforme estabelecido no decreto municipal que entrou em vigor no dia 24.

"É inaceitável que uma pessoa coloque a saúde de outras pessoas em risco. Infelizmente, quando uma pessoa opta por uma atitude lamentável como essa, o coletivo é prejudicado. Importante reforçar que nenhuma infração será tolerada. Estamos intensificando a fiscalização para que esse serviço não seja interrompido", explicou o Secretário de Mobilidade da Prefeitura de Florianópolis, Michel Mittmann.

VARAL DE MÁSCARAS

Uma nutricionista pendurou dezenas de máscaras de proteção na entrada do Terminal de Integração do Centro (Ticen) para distribuir de forma gratuita aos passageiros em Florianópolis. A proposta busca incentivar o uso do item, que é obrigatório nos terminais, pontos de ônibus e dentro dos veículos.

Desde o início das ações no terminal foram 150 máscaras deixadas à disposição das pessoas. Os equipamentos foram comprados com recursos próprios da nutricionista Manuela Vieira de uma cooperativa de mulheres no bairro Monte Cristo. "Com responsabilidade individual vamos vencer a luta contra o Covid-19", acredita.

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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

SONECA PERIGOSA

Como diria o manezinho, "eu morro e não vejo tudo". Em plena manhã de sábado (20/6), um motorista foi flagrado pela polícia dormindo no meio de uma pista da SC-401, em Florianópolis, sem nenhum tipo de sinalização.

Após acordar o homem, os policiais realizaram a abordagem e sinalizaram o local. Também fizeram o teste do etilômetro, com resultado de 0.98 mg/l, acima do permitido pela lei. Ele foi preso por embriaguez ao volante. Que perigo!

FINALMENTE PRESO

O homem que em 2011 atropelou um grupo de ciclistas em Porto Alegre foi capturado há poucas semanas, aqui em Florianópolis. Ricardo Neis, 56, estava foragido desde outubro do ano passado, depois que o STJ (Superior Tribunal de Justiça) determinou sua prisão decorrente da sentença penal condenatória. Ex-servidor do Banco Central, Neis foi condenado em 2016 por 11 tentativas de homicídio e cinco lesões corporais. O Tribunal do Júri de Porto Alegre havia estipulado a ele uma pena de 12 anos e 9 meses de reclusão. Na época, Neis recorreu da sentença em liberdade. Em outubro do ano passado, a Justiça determinou seu encarceramento. Desde então, não havia mais sido encontrado. Que a justiça seja feita!

FAKE NEWS OFICIAL

Há décadas temos acompanhado bem de perto a evolução dos números relacionados aos acidentes de trânsito no Brasil. Dezenas de milhares de mortos todos os anos e outras centenas de milhares permanentemente sequeladas trata-se de uma tragédia que não pode ser ignorada, muito menos equivocamente definida como simples acidentes.

Em 2010, nos enchemos de esperança com a notícia do lançamento da Década Mundial de Ações para a Segurança Viária, que pretendia reduzir em 50% o número de mortes no trânsito em todo mundo. Porém, no Brasil, logo ficou evidente que os governos continuavam não fazendo a mínima questão de se preocupar com esta questão.

Agora, chegamos ao ano em que deveríamos estar comemorando as milhares de vidas salvas no período definido pela Organização das Nações Unidas (ONU) – 2011 a 2020, mas os números de indenizações pagas pelo Seguro DPVAT só evidenciam de que nada mudou, resultado do praticamente nada feito pelas esferas municipais, estaduais e federais da administração pública do nosso país.

Não bastasse a omissão, há poucas semanas, ainda fomos surpreendidos por uma notícia divulgada pelo Ministério da Saúde dizendo que o Brasil teria reduzido, entre 2010 e 2018, em 32% a mortalidade por lesões de trânsito. Façam-me um favor! Que disparate é este? De onde poderia vir esta informação se o DPVAT só faz pagar mais e mais indenizações a cada ano? Inclusive, só no primeiro semestre deste ano, a Seguradora Líder, administradora do Seguro DPVAT, registrou um aumento de quase 20% no pagamento de indenizações em relação ao mesmo período do ano passado.

Sinceramente, eu esperava mais transparência desse governo. Todavia, cada vez mais, nos revoltam essas tentativas de empurrar goela abaixo dados manipulados e totalmente incoerentes. Parece até uma Fake News Oficial.

Só pra se ter uma ideia do terrível engano, com base em dados da Global Burden of Disease (GBD), é possível verificar que no Brasil, de 2000 a 2009, tivemos cerca de 452.000 mortes. Já na década de 2010 até 2019, nós tivemos 480.000 mortes. Quer dizer, nós tivemos mais mortes na Década de Segurança de Trânsito do que na década anterior. Como podem dizer que houve qualquer tipo de redução?

Dizem que o pior cego é aquele que não quer ver e é exatamente esta estratégia que os órgãos ditos competentes parecem estar adotando. Entretanto, a verdade é que nenhum governo (tanto federal, quanto estaduais e municipais), independente de partido, teve um plano de segurança no trânsito. Nunca existiu de fato um plano de Estado para tratar o trânsito, para promover a segurança de trânsito. O Denatran fica sendo jogado de um ministério para outro e não tem a mínima autonomia para agir como deveria. Os recursos do Funset não chegam onde deveriam chegar. E, por fim, se olharmos bem, o Código de Trânsito pouco saiu do papel, sendo muito mal utilizado para combater essa epidemia da violência no trânsito.

Uma vergonha que precisa ser assumida, pois só assim será possível guinar a nação brasileira na direção de um trânsito mais humano e seguro, para que possamos, finalmente, comemorar de verdade uma redução no número de mortos no trânsito do nosso Brasil.

PL que aumenta a validade da CNH para 10 anos, entre outros pontos, é aprovado pela Câmara

Depois de mais de um ano tramitando na Câmara dos Deputados, foi aprovado no dia 23 de junho o texto base do PL 3267/19, entregue pelo presidente Jair Bolsonaro em 04 de junho de 2019.

A matéria não está valendo ainda, assim que finalizada a votação ela seguirá para aprovação no Senado e à sanção presidencial.

Uma das promessas de campanha do presidente foi aumentar a validade da CNH e também o limite de pontos para fins de suspensão do direito de dirigir. E assim foi feito, não nos moldes do Projeto original, mas o texto foi aprovado pela maioria dos Deputados – foram 353 votos a favor e 125 contra.

A votação final, porém, não acabou. Alguns Destaques (emendas que ficaram de fora no texto do relator) ainda precisam ser analisados para ser concluída a matéria.

Veja os principais pontos aprovados até agora que sofrerão alteração no Código de Trânsito Brasileiro e entrarão em vigor depois de 180 dias de a lei ser oficialmente publicada.

VALIDADE DA CNH PASSA PARA 10 ANOS

O vencimento do exame de aptidão física e mental, que faz parte do processo de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), passa a ser de 10 (dez) anos para condutores de até 50 anos de idade.

O prazo de cinco anos também será mantido para os condutores de 50 a 70 anos. Acima de 70 anos, o prazo será de 3 anos.

Fica mantido o prazo de validade dos documentos de habilitação expedidos antes da data de entrada em vigor desta Lei.

SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR

O texto aprovado pela Câmara aumenta o limite de pontos para fins de suspensão do direito de dirigir. Quando a lei entrar em vigor, o condutor terá a CNH suspensa quando atingir, no período de 12 meses:

– 20 (vinte) pontos, caso constem duas ou mais infrações gravíssimas.

– 30 (trinta) pontos, caso conste uma infração gravíssima.

– 40 (quarenta) pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima.

Já para o condutor que Exerce Atividade Remunerada, a penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta quando o infrator atingir 40 (quarenta) pontos, independente da gravidade das infrações.

EXAME TOXICOLÓGICO

Está mantida a obrigatoriedade do exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas das categorias C, D e E. Além disso, o condutor, com idade inferior a 70 anos, deverá realizar um novo exame com periodicidade de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, sucessivamente, independentemente da validade da CNH.

Também haverá uma infração específica para o condutor que deixar de realizar o exame toxicológico em até trinta dias após o vencimento do prazo estabelecido. A infração será gravíssima, com multa agravada em cinco vezes e suspensão do direito de dirigir por três meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame.

TRANSPORTE DE CRIANÇAS

O texto aprovado introduz no CTB a obrigatoriedade do uso dos equipamentos de retenção por crianças. Além disso, estabelece que os dispositivos sejam obrigatórios para crianças de até 10 anos de idade ou que atinjam 1 metro e 45 centímetros de altura. A penalidade prevista no CTB para o descumprimento dessa obrigatoriedade é a multa correspondente à infração gravíssima, no valor de R$ 293,47.

CRIANÇAS EM MOTOS

Assim que a lei entrar em vigor, a idade mínima para que criança seja transportada em motocicletas, motonetas ou ciclomotores passa para 10 anos (hoje crianças maiores de sete anos já podem ser transportadas). Nesse caso, a desobediência a essa norma terá como penalidade a suspensão do direito de dirigir, além de multa no valor de R$ 293,47.

MOTOS NO CORREDOR

A mudança no CTB traz também a regulamentação do uso do corredor por motociclistas. O texto aprovado admite o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores pelo corredor, quando o trânsito estiver parado ou lento. As regras serão as seguintes: havendo mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda. Havendo faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada. Não será admitida a passagem entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente. A passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deve ocorrer em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos. Se a norma for desrespeitada, a infração será de natureza grave.

VISEIRA

O Código de Trânsito Brasileiro passará a prever a infração de trafegar sem viseira, ou com a viseira levantada separada da infração de trafegar sem capacete. De acordo com o texto, a infração será média, com multa de R$ 130,16.

LUZ BAIXA DURANTE O DIA EM RODOVIAS

Quando a lei entrar em vigor, a obrigatoriedade da utilização de luz baixa em rodovias valerá apenas naquelas de pista simples, para aqueles veículos desprovidos de luzes de rodagem diurna. A infração continua sendo média, com multa de R$ 130,16.

RECALL

O texto aprovado prevê que o veículo somente será licenciado mediante comprovação do atendimento às campanhas de chamamento de consumidores (recall) para substituição ou reparo de veículos.

Temas específicos do processo de habilitação

AULAS NOTURNAS

A partir da entrada em vigor desta Lei, não haverá mais a obrigatoriedade das aulas noturnas no processo de formação de condutores.

REPROVAÇÃO EM EXAMES

Quando entrar em vigor o texto, não haverá mais o prazo mínimo de espera de quinze dias no caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular.

Agora o PL será encaminhado para votação no Senado Federal e se não houver nenhuma modificação segue para sanção presidencial.

CNH VALERÁ POR 10 ANOS TAMBÉM PARA MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Foi finalizada, no dia 24 de junho, a votação de um dos Destaques (emendas que ficaram de fora no texto do relator) do PL 3267/19. De acordo com a mudança aprovada, o prazo de validade dos exames de aptidão física e mental para motoristas profissionais também será de 10 anos, de acordo com a faixa etária.

O texto base do relator deputado Juscelino Filho (DEM-MA) previa a manutenção da validade por cinco anos para motoristas profissionais EAR (Exercem Atividade Remunerada). Todavia, com uma votação apertada, os deputados decidiram pela retirada do texto que previa essa diferenciação entre condutores e motoristas profissionais do PL 3267/19.

Lembrando que a matéria não está valendo ainda, agora ela seguirá para aprovação no Senado e à sanção presidencial.

JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Você sabe o significado de *"silver lining"*?

Toda a humanidade foi pega de surpresa. Em velocidade surpreendente o mundo parou e está em compasso de espera.

Trabalhando em home office, inúmeros jornais, artigos científicos e *preprints* foram consultados na busca de uma luz no fim do túnel. Entre estes uma instigante publicação de *Lara Fishbane* e *Adie Tomer* para o *Brookings Institute*, que trata da relação entre vírus e trânsito.

Tais pesquisadores ressaltaram que na pandemia mundial existe uma linha de prata ou ***silver lining***, expressão idiomática inglesa, que significa encontrar um aspecto positivo no meio de situações adversas.

Reforçava-se, assim, a hipótese de que a ordem vem do caos. À olhos vistos tem sido possível observar que o trânsito pode ser mais civilizado e delimitado ao essencial, que a natureza consegue respirar melhor à medida que as ruas e estradas deixam de ter o trânsito congestionado e percebe-se que a sociedade não perdeu a capacidade de se relacionar de um jeito mais fraterno, São estes alguns dos aspectos positivos que já se extrai da pandemia que atinge o mundo.

Os que vivem nas grandes cidades como, São Paulo, New York, Tokio, Roma, e tantas outras, testemunharam o que significa viver em áreas urbanas sem congestionamento. Até mesmo em Florianópolis, com sua reconhecida qualidade de vida, foi possível apreciar com maior nitidez a linha do horizonte.

Provavelmente as pessoas ficaram atônitas ao irem à janela e respirarem um ar mais puro, conversarem sem a interferência do ruído ensurdecedor das ruas, olharem para o céu e descobrirem que as estrelas ainda existem. Mais ainda, perceberem que para fazer novos amigos, independem de redes sociais, basta ir a sacada de seus apartamentos.

Gestos de solidariedade vêm se repetindo em vários lugares do planeta. A solidão imposta pelo necessário distanciamento social foi vencida pelo amor ao próximo e pela prece fervorosa de diferentes credos. Até os avós se consolaram com o distanciamento de suas netinhas e netinhos.

Ora, não há dúvida que no meio do caos provocado pela doença tem sido possível encontrar uma *linha de prata*, um *fio condutor* para o *novo normal*.

Impossível seria supor, seis meses atrás, que relações de vizinhança fossem renascer e conviver com o mundo digital. O mesmo pode se afirmar quanto a necessidade de reconquista dos espaços e da mobilidade urbana, que ao longo dos anos foram perdidos para os veículos à combustão.

O *preço vida* que se paga pelo sistema de transporte individual tornou-se alto demais e dificilmente corresponderá as expectativas do mundo *pós pandêmico* que emergirá do caos.

O ano de 2020 entra para a História como um dos mais importantes marcos civilizatórios. A experiência de sobrevivência coletiva vivida por diferentes nações, com as famílias nas janelas cantando, orando, se solidarizando, marca profundamente a alma humana. Quem viveu, mesmo que brevemente, esses tempos, certamente não quer voltar atrás.

Se o vírus quisesse dar um aviso, este certamente, está perfeitamente entendido!!!

* 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. 241. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor:
Infração - leve;
Penalidade - multa.

Parceria entre Ciasc e Detran reduz o tempo de entrega da CNH

Julio Cavalheiro / Secom

Desde que o Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran-SC) voltou a atender presencialmente, no dia 05 de maio, o processo de emissão da Carteira de Habilitação (CNH) está mais rápido. O Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc) desenvolveu uma melhoria no sistema que permite o envio das habilitações para impressão de forma virtual. Antes a gráfica responsável precisava aguardar a chegada de malotes físicos que eram enviados pelas unidades regionais do Detran.

Com essa mudança, Detran e Ciasc conseguiram uma redução significativa do prazo que o cidadão precisa aguardar pela chegada da sua CNH. A queda no tempo de espera para quem está renovando o documento chega a 68%, diminuindo de 28 para 9 dias.

Com percentuais de queda próximos a 62%, o prazo de emissão para a CNH definitiva reduziu de 21 para 8 dias, e para a 2ª via da CNH o tempo de espera caiu de 18 para 7 dias.

Para realizar essa mudança, o fluxo de envio de documentos foi alterado. Antes as Ciretrans (Circunscrição Regional de Trânsito) encaminhavam a versão física dos documentos relacionados ao pedido da nova CNH por malote. Agora todos os documentos são enviados em formato eletrônico.

Mesmo com a redução do tempo de entrega, vale lembrar que os condutores podem acessar instantaneamente a sua CNH em formato digital, usando o aplicativo Carteira Digital de Trânsito, disponível para Android e iPhone.

AGENDAMENTO PARA EMITIR NOVA CNH

As unidades do Detran seguem funcionando com atendimento presencial, exclusivamente com horários agendados online, para evitar aglomeração durante o período da pandemia do Covid-19. O serviço de agendamento online é mais uma nova funcionalidade que surge da parceria entre Detran e Ciasc.

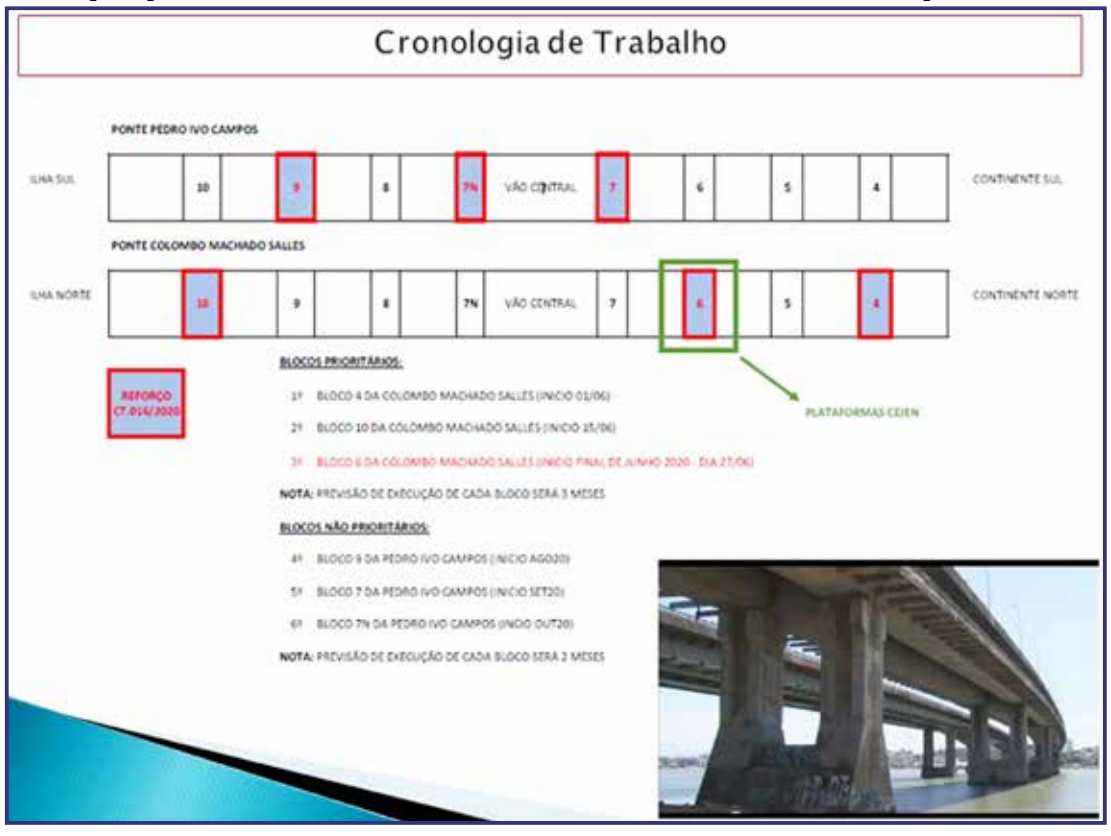
Quem precisa apenas retirar um documento agora tem horários de agendamento separados dos demais serviços, já que o tempo para isso é menor. Isso permite que o cidadão que precisa apenas ir buscar sua carteira de habilitação tenha maior disponibilidade de horários.

Recuperação emergencial começa por blocos da Ponte Colombo Salles

A obra de recuperação emergencial dos blocos estruturais das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Machado Salles, em Florianópolis, começou no dia 1º de junho, com a montagem dos andaimes sobre a balsa para possibilitar a execução dos serviços.

As intervenções serão realizadas em seis blocos, três em cada ponte (ver figura), iniciando pela Colombo Salles. A previsão é que até o fim de junho os serviços comecem a ser realizados simultaneamente nos três blocos. O prazo de execução é de três meses para cada estrutura.

Na Pedro Ivo, as intervenções estão previstas para começar em agosto, setembro e outubro, com prazo de execução de dois meses para cada bloco.



De acordo com o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), Thiago Vieira, não há previsão de interdição das estruturas para execução dos trabalhos. "Essa é mais uma importante etapa na recuperação estrutural das pontes e foi feito um planejamento para gerar o menor impacto possível no trânsito e na mobilidade na entrada e saída à Ilha de Santa Catarina", explicou.

O tratamento emergencial dos blocos será realizado com a técnica de reforço com barras dywidag - protensão com barras de aço especiais. Com as novas barras, a capacidade resistente de cada bloco será aumentada e as cargas atuantes nas pontes serão transmitidas às estacas de fundação.

O prazo para conclusão da obra é de 180 dias.

Manutenção das pontes Pedro Ivo e Colombo Salles

Iniciada em fevereiro de 2019, a obra de manutenção das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Machado Salles está com 34% dos serviços executados. O projeto de manutenção foi licitado em 2016, e teve como base um estudo realizado em 2015, que não apontou problemas na parte estrutural dos seis blocos que precisam ser recuperados emergencialmente.

Dentro da obra de manutenção estão sendo realizados trabalhos de recuperação estrutural dos pilares e vigas em pontos localizados, hidrojateamento, pinturas metálica e impermeabilizante, montagem e desmontagem de andaimes. A passarela de pedestres da ponte Pedro Ivo está interditada desde o dia 4 de maio para dar continuidade aos serviços de manutenção da ponte e permanecerá fechada até a conclusão da obra. Como alternativa, pedestres e ciclistas deverão utilizar as passarelas da Ponte Hercílio Luz. O prazo contratual para conclusão da obra de manutenção é fevereiro de 2021.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Guerra Biológica - 3ª Guerra Mundial

A grande mobilidade do ser humano no planeta terra, utilizando os mais variados tipos de veículos concorre para a disseminação de doenças e para a rápida transferência de um foco de infecção de um hemisfério para outro.

Os pontos mais distantes do nosso planeta cada vez se tornam mais próximos. A evolução do transporte aproxima cada vez mais estes pontos. Até bem pouco tempo, somente através do transporte marítimo conseguíamos atravessar o Atlântico, o Pacifico e atingir outro continente. As viagens eram longas, cansativas e desgastantes.

A Vigilância Sanitária nos portos preocupava-se em não deixar entrar no país qualquer patologia que poderia disseminar comprometendo toda à população. Os quadros suspeitos eram submetidos à quarentena, já que poderiam estar no período prodrômico (período de incubação). Cobravam-se as vacinações obrigatórias para determinadas doenças.

E agora, projéteis múltiplos e invisíveis estão sendo disseminados em todo planeta. Explosões maiores estão ocorrendo na Itália, Espanha, Estados Unidos e no Brasil aumentam as vítimas. Entrincheirada toda humanidade tenta escapar.

A mobilidade comprometida, abastecimento prejudicado, vida social destruída, contato pessoal interrompido, falar frente a frente impossível, esporte e trânsito bloqueados, tudo fora da normalidade.

Guerra viral que há muito sabíamos que iria acontecer, quando na década de 90 publicávamos artigo intitulado "Globalização das Doenças Infectocontagiosas", mostrando o curto espaço de tempo para a propagação em todo planeta, falávamos da mobilidade como agente causal dessa atual guerra. Doenças endêmicas em uma localidade transportada para outras e disseminando a países gerando a pandemia.

Caminhões, carretas, baús, transportando doenças endêmicas de um lado para outro, comprometendo os grandes centros. Aviões distribuindo de maneira rápida, vetores e portadores hoje do Corona Vírus. Esse inimigo transformou a população mundial gerando medo, pânico, isolamento, problema econômico, fome, possibilitando aparecimento de outras doenças oportunistas e ainda, impedindo que portadores de doenças crônicas possam mobilizar-se para uma consulta médica ambulatorial ou de emergência. Na emergência não consegue vaga, nas enfermarias idem e tão pouco em UTI porque encontra-se ocupada pelas vítimas da guerra, tudo está direcionado para o Covid 19.

E como vamos resistir a esse ataque covarde que nos surpreendeu, levando vidas, gerando isolamento, tristeza e sofrimento para todos.

Na realidade uma guerra biológica onde nenhuma explosão, tiro, clarão foi visto, o inimigo é invisível. Quando adentramos um hospital encontramos vítimas graves, alguns conseguindo recuperação, muitos indo para UTI porque não conseguem oxigenar o organismo e muitos não estão resistindo, vindo a falecer.

Profissionais de saúde na linha de frente virando vítimas. A cada hora mais pessoas chegam aos hospitais, as estatísticas assustam, os hospitais e profissionais da saúde estão limitados.

Cientistas se apressam para buscar por drogas, vacinas, meio de interceder para enfrentar e destruir o inimigo.

Esse inimigo é forte, está bem equipado e seu principal objetivo estratégico é chegar ao pulmão de sua vítima, impedindo que a hemoglobina capte o oxigênio, levando a vítima a insuficiência respiratória. Reduz a vitalidade dos tecidos e órgãos tornando cada vez mais grave o estado geral da vítima.

Temos que nos cuidar sabendo que o corona vírus se adquire através contato, as novas atitudes nos levam ao afastamento das pessoas, torna-se necessário priorizar higiene pessoal e com superfícies de contato, uso de máscara, água, sabão e álcool em gel.

Os gestores de tráfego precisam orientar seus condutores com relação a esses cuidados já citados e fornecer EPI e material para higienização pessoal e ambiental. O habitáculo sabemos ser normalmente mal higienizado, por isso precisamos enfatizar a necessidade de manter o ambiente de trabalho organizado e limpo, lembrando que para o interior do veículo levamos nos calçados, roupas, mãos microrganismos os mais diversos, tornando o ambiente insalubre.

Aqueles que usam barba, bigode devem saber que isso está próximo as mucosas nasal e oral e que a todo momento levam a mão com microrganismos nessa barba que com as gotículas que são eliminadas quando se fala, espirra e tosse humedecem o ambiente tornando-o um meio de cultura. Quando colocamos a máscara, equipamento hoje obrigatório, os vapores d'água saídos da cavidade oral e nasal humedecem a máscara, tornando-a ineficiente por isso precisamos trocá-la a cada três horas.

É com os cuidados preventivos que vamos impedir que o inimigo nos derrube ou que sejamos portadores e transmissores do mal que assola o planeta.

* 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.

DPVAT registra aumento de quase 20% no pagamento de indenizações

A Seguradora Líder, administradora do Seguro DPVAT, registrou o pagamento de 89.028 indenizações às vítimas de acidentes de trânsito no primeiro trimestre de 2020. O número mostra um aumento de quase 20% em relação ao mesmo período do ano passado. Entre janeiro e março, as indenizações por morte (9.298) ficaram estagnadas em relação a 2019 e as por invalidez permanente (59.726) apresentaram crescimento de 22%. O reembolso de despesas médicas também teve crescimento de 22% na mesma comparação.

Seguindo a tendência dos anos anteriores, a motocicleta permanece sendo responsável pela maior parte das indenizações: 79%, apesar de representar apenas 29% da frota nacional de veículos, de acordo com dados do Denatran. Do total de indenizações pagas no trimestre, 69.928 foram para acidentes envolvendo motocicletas. Destas, 71% foram para invalidez permanente (49.770) e 7% para morte (4.785).

De janeiro a março de 2020, as regiões Sudeste e Nordeste concentraram a maior incidência dos acidentes com vítimas fatais (34% e 33%, respectivamente). Nas duas regiões predominaram os acidentes fatais com motocicletas: 42% e 66%, respectivamente.

Perfil das vítimas

No primeiro trimestre deste ano, a maior incidência de indenizações pagas pelo Seguro DPVAT foi para vítimas do sexo masculino, mantendo o mesmo comportamento dos anos anteriores. A faixa etária mais atingida no período foi a de 25 a 44 anos, representando 48% do total das indenizações pagas, o que corresponde a cerca de 42,7 mil indenizações. Este comportamento mostra uma mudança em relação aos boletins anteriores, em que a faixa etária mais atingida era a de 18 a 34 anos.

Campanha sobre os 12 anos da Lei Seca

O Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), em parceria com a Secretaria Nacional de Cuidados e Prevenção às Drogas (Senapred), que faz parte do Ministério da Cidadania, está promovendo a campanha da Lei Seca, em comemoração ao aniversário de 12 anos da lei, celebrada no dia 19 de junho. O objetivo da lei nº 11.705/2008 é estabelecer alcoolemia zero e impor penalidades mais severas a motoristas e motociclistas para preservar vidas.

A campanha está sendo realizada por meio das redes sociais e das instituições parceiras. As ações de conscientização, mesmo no momento que estamos vivendo, ainda são necessárias e é importante expor os riscos de dirigir depois de ter ingerido bebidas alcoólicas e substâncias psicoativas.

Para o diretor do Denatran, Frederico Carneiro, a Lei Seca é um importante instrumento para a redução do número de acidentes de trânsito. "Os efeitos ao longo dos 12 anos desde o advento da lei são evidentes. A atuação da fiscalização de trânsito, o alto valor da multa e a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir fazem com que todo condutor pense duas vezes antes de dirigir após ingerir bebida alcoólica. Nosso desafio é continuar trabalhando para conscientizar os condutores dos riscos da combinação álcool e direção", afirmou.

LEI SECA

A lei 11.705, de 19 de junho de 2008, conhecida popularmente como Lei Seca, alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passando a proibir a condução de veículo automotor, na via pública, estando o condutor com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. Antes, não havia previsão em lei do teor alcoólico necessário para a caracterização do crime, bastando que o motorista estivesse sob a influência de álcool.

Em dezembro de 2012, foi sancionada a lei 12.760, aprovada pelo Congresso Nacional, com nova alteração no CTB, que estabeleceu tolerância zero ao álcool e reforçou os instrumentos de fiscalização do cumprimento da Lei Seca: provas testemunhais, vídeos e fotografias passaram a ser aceitos como provas de que um motorista dirige sob efeito de álcool.

Quem dirige embriagado pode ser multado em R$ 2.934,70, e o valor dobra se o motorista for flagrado novamente dentro de um ano. O condutor terá seu direito de dirigir suspenso por 12 meses, além de ter o veículo recolhido, caso não se apresente condutor habilitado e em condições de dirigir.

FISCALIZAÇÃO – Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), apenas durante a pandemia (11/03 a 31/05), foram contabilizados 11.268 acidentes, sendo 969 deles (8,6%) provocados pela ingestão de álcool. O consumo de álcool foi responsável por 7% do total de óbitos, que chegaram a 958.

Ao longo de 2019, o total de acidentes provocados por bebidas alcoólicas foi de 5.631, sendo 1.412 graves. Além disso, cerca de 18 mil motoristas foram

Um em cada 10 motoristas relata dirigir sob efeito de álcool

Homens apresentaram a maior prevalência de associação álcool-direção

Apesar de todos os esforços da Lei Seca, nas capitais brasileiras, um em cada 10 motoristas (11,4%) relatam dirigir sob efeito de bebidas alcoólicas. O comportamento preocupa já que, no Brasil, os acidentes de trânsito têm grande impacto na mortalidade, afetando, principalmente, jovens de 15 a 39 anos do sexo masculino. Os dados sobre o consumo de álcool e direção estão no Vigitel Brasil 2018 – Comportamento no Trânsito (Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico). A publicação apresenta resultados específicos para condutores de veículos motorizados, incluindo análise dos fatores de risco relacionados às lesões causadas pelo trânsito. Mais de 25 mil condutores de veículos nas 27 capitais participaram da pesquisa.

De acordo com o inquérito, há uma elevada prevalência de comportamentos de risco no trânsito, principalmente entre adultos jovens e de maior escolaridade. Entre os fatores de risco que mais causam impacto da mortalidade por acidentes de transportes terrestres, se destacam a associação de álcool e direção e o excesso de velocidade. "Esse monitoramento é de grande importância para a saúde pública brasileira, pelo impacto que essas lesões ocasionam na qualidade de vida das pessoas, subsidiando intervenções baseadas em evidências que fortaleçam as políticas públicas de enfretamento às violências no trânsito", reforçou o diretor do Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças não Transmissíveis, do Ministério da Saúde, Eduardo Macário.

Homens apresentaram a maior prevalência de associação álcool-direção, 14,2%, enquanto entre mulheres esse percentual foi de 6,3%. As maiores prevalências de associação álcool-direção entre as capitais brasileiras foram observadas em Teresina (24,1%), Palmas (20,3%) e São Luís (20,1%), enquanto as menores foram observadas em Recife (5,7%), Vitória (6,0%) e Rio de Janeiro (7,6%).

A pesquisa mostrou ainda que in-

divíduos com maior escolaridade (12 anos e mais) apresentaram as maiores prevalências de associação entre álcool e direção (12,4%). Entre homens com 12 anos de estudo ou mais, 17,1% relataram dirigir após consumo de bebidas, enquanto entre mulheres esses percentuais foram 7,3%. Adultos jovens, de 25 a 34 anos de idade, apresentaram as maiores prevalências de comportamentos de risco, chegando a 14,0% para a associação álcool-direção.

Os indicadores do estudo levaram em conta multa por dirigir com excesso de velocidade, blitz de trânsito e teste do bafômetro, condução de veículo motorizado após consumo de bebidas alcoólicas, uso de telefone celular durante condução de veículo motorizado. Os resultados demandam a intensificação de ações intersetoriais visando a maior segurança viária e promoção da cultura da paz no trânsito, como o Programa Vida no Trânsito.

EXCESSO DE VELOCIDADE

De acordo com dados do Vigitel Brasil 2018 – Comportamento no Trânsito, a frequência de adultos condutores de veículos motorizados multados por excesso de velocidade dentro da cidade foi de 7,3%, sendo quase duas vezes maior no sexo masculino (8,8%) do que no sexo feminino (4,6%). No total da população, esta frequência foi maior entre os adultos de 25 a 54 anos, e tendeu a aumentar com a elevação do nível de escolaridade em ambos os sexos.

LEI SECA 12 ANOS

Morte no trânsito é uma epidemia que o Brasil enfrenta há décadas

Estamos vivendo uma situação de extrema importância em relação à saúde pública no Brasil e no mundo, a pandemia causada pelo novo coronavírus que já vitimou mais de 48.000 pessoas no Brasil (dados de 19/06).

Uma situação não menos grave o Brasil enfrenta no trânsito: o número de pessoas vitimadas todos os anos nas ruas e estradas do País.

"O Brasil já teve esse número de 50.000 mortos no trânsito, isso também é uma epidemia, o trânsito também tem que ser encarado nessa circunstância. E tem vacina? A vacina é uma boa legislação, uma boa fiscalização e acabar com a impunidade. Esse é um fator preponderante", explicou o deputado federal Hugo Leal (PSD-RJ) no Webinar entre especialistas, promovido pelo Ministério da Infraestrutura, para celebrar 12 anos da Lei Seca no Brasil.

De acordo com dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), o álcool foi uma das principais causas das ocorrências em 2019, nas rodovias federais do país, chegando perto de 10%.

Conforme pesquisa realizada pela Escola Nacional de Seguros, desde sua implantação, a Lei Seca já poupou mais de 40 mil vidas no trânsito e 235 mil pessoas de invalidez permanente.

Segundo Frederico de Moura Carneiro, diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), um dos pilares do órgão nesse momento é a questão da segurança no trânsito. "Estamos trabalhando na promoção de ações para reduzir os acidentes e consequentemente o número de mortes e lesões no trânsito. E para alcançar a efetividade dessas ações é importante fazer a articulação junto aos demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, com foco tanto na fiscalização quanto na educação de trânsito", explicou.

FISCALIZAÇÃO

Outro participante do Webinar foi o senador Styvenson Valentim (PODEMOS/RN) que atuou como Policial Militar no comando de blitz da Lei Seca no Rio Grande do Norte. Conforme o senador, os resultados mais efetivos só aparecerão quando a fiscalização for mais igualitária. "Um dos desafios que o Policial enfrenta na blitz é a interferência política. A lei é rígida, mas quando tem aplicação é para aquele que está no carro de IPVA baixo. Os grandes carros a blitz deixa passar. Era assim e eu inverti tudo. Todos eram iguais, todos eram abordados e submetidos a mesma fiscalização", contou durante o Webinar.

Para o Senador, os casos de reincidência também deveriam ser olhados de forma diferente. "Se é pego uma, duas, três vezes deveriam suspender a CNH e só devolver quando o cidadão fizer um tratamento, uma avaliação clínica, médica e psiquiátrica. Se o condutor é um dependente químico, não adianta só pagar multa e voltar a causar risco", disse.

Quanto a efetividade da Lei Seca e demais regras do CTB, o Diretor do Denatran foi enfático. "É evidente a importância dessa atuação dos agentes de fiscalização. Onde há atuação mais expressiva das PMs junto a outros órgãos fiscalizadores percebemos um resultado bastante expressivo. A intenção do Denatran é incentivar esses órgãos para a efetiva atuação e aplicação da Lei Seca", pontuou.

FLEXIBILIZAÇÃO DE REGRAS DO CTB

Outro tema abordado no Webinar foi a provável alteração no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

"São perigosas as modificações que estamos vendo com o argumento de desonerar o cidadão. Desonera o cidadão no exame toxicológico, desonera o cidadão nas multas causadas por excesso de velocidade, por não obedecer o limite de velocidade da via. Isso é ato populista e coloca em risco a vida de centenas de brasileiros que se não morrerem vão depender do INSS", argumentou o senador Styvenson Valentim.

Punição

De acordo com o CTB, condutor que dirige sob efeito de álcool está cometendo uma infração gravíssima, com multa de R$ 2.934,70, valor que dobra se o motorista for flagrado novamente num prazo de um ano.

Os agentes da autoridade de trânsito devem reter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do condutor embriagado, que terá seu direito de dirigir suspenso por 12 meses, e podem, inclusive, recolher o veículo, caso não se apresente condutor habilitado e em condições de dirigir.

Nas situações mais graves, em que o agente de trânsito identifica capacidade psicomotora alterada, além da infração de trânsito, fica tipificado crime de trânsito, podendo o condutor ser preso, com pena de detenção de seis meses a três anos, com suspensão ou proibição de se obter a habilitação para dirigir veículo automotor.

IPVA deve ser recolhido no domicílio do proprietário do veículo, licenciado e registrado

O Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF), em sessão virtual, decidiu que o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) deve ser recolhido no domicílio do proprietário do veículo, onde o bem deve ser, de acordo com a legislação sobre o tema, licenciado e registrado. Por maioria de votos, o colegiado desproveu o Recurso Extraordinário (RE) 1016605, em que uma empresa de Uberlândia (MG) pretendia recolher o tributo no Estado de Goiás, onde havia feito o registro e o licenciamento de veículo de sua propriedade. O recurso tem repercussão geral reconhecida (Tema 708) e afetará, pelo menos, 867 processos sobrestados.

No STF, a empresa pretendia a reforma de decisão do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJ-MG) que havia reconhecido a legitimidade do estado para a cobrança do imposto. Segundo o artigo 1º da Lei estadual 14.937/2003 de Minas Gerais, a cobrança do IPVA independe do local de registro, desde que o proprietário seja domiciliado no estado.

GUERRA FISCAL

Prevaleceu, no julgamento, o voto do ministro Alexandre de Moraes. Ele recordou que o IPVA foi criado em 1985 por meio de emenda constitucional e repetido na Constituição de 1988. A justificativa é remunerar a localidade onde o veículo circula, em razão da maior exigência de gastos em vias públicas - tanto que metade do valor arrecadado fica com o município, como prevê o artigo 158. O ministro assinalou ainda que o Código de Trânsito Brasileiro não permite o registro do veículo fora do domicílio do proprietário. "Ou seja, licenciamento e domicílio devem coincidir", afirmou.

No caso dos autos, o ministro observou que se trata de um "típico caso de guerra fiscal", em que estados que pretendem ampliar a arrecadação reduzem o IPVA. Com falsas declarações e com a intenção de recolher um imposto menor, o contribuinte alega ser domiciliado num determinado estado quando, na verdade, reside em outro. "Se a legislação estabelece que só se pode licenciar em determinado domicílio, e o veículo está em outro, evidentemente há fraude, destacou.

Para o ministro Alexandre, o Estado de Minas Gerais, na ausência da lei complementar sobre a matéria, legislou a fim de dar cumprimento ao Sistema Tributário Nacional (Lei 5.172/1966), respeitando a estrutura do IPVA e a legislação federal sobre a obrigatoriedade de licenciamento no domicílio do proprietário. Acompanharam a divergência os ministros Rosa Weber, Cármen Lúcia, Luiz Fux, Dias Toffoli e Gilmar Mendes.

Ficaram vencidos os ministros Marco Aurélio (relator), Edson Fachin, Ricardo Lewandowski, Celso de Mello e Luís Roberto Barroso, ao votarem pela declaração da inconstitucionalidade do dispositivo da norma estadual.

NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO: Aviso de recebimento não é obrigatório

Em caso de multa de trânsito, a autoridade de trânsito tem a obrigação de comprovar o envio de notificação da autuação e da imposição de penalidade decorrente de infração, mas não há a necessidade de aviso de recebimento. Essa é a conclusão da Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) divulgada na semana passada.

A decisão ocorreu com base na interpretação dos artigos 280, 281 e 282 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

PARECER

Ao analisar o caso, o relator, ministro Gurgel de Faria, afirmou que, em observância aos princípios constitucionais do contraditório e da ampla defesa, o CTB determina que a autoridade de trânsito expeça a notificação da infração no prazo de até 30 dias, caso o condutor não seja cientificado no local, para fins de defesa prévia (artigo 280, VI, e artigo 281 do CTB), além da notificação acerca da imposição da penalidade e do prazo para a interposição de recurso ou recolhimento da multa (artigo 282).

Segundo o relator, a legislação é clara quanto à necessidade de garantir a ciência do infrator ou do responsável pelo veículo sobre a aplicação da penalidade, seja por remessa postal (telegrama, Sedex, cartas simples ou registrada) ou "qualquer outro meio tecnológico hábil" que assegure o seu conhecimento.

Gurgel de Faria ressaltou, no entanto, que a lei não obriga que o órgão de trânsito realize a notificação mediante aviso de recebimento (AR).

"Se o CTB reputa válidas as notificações por remessa postal, sem explicitar a forma de sua realização, e tampouco o Contran o fez, não há como atribuir à administração pública uma obrigação não prevista em lei ou, sequer, em ato normativo, sob pena de ofensa aos princípios da legalidade, da separação dos poderes e da proporcionalidade, considerando o alto custo da carta com AR e, por conseguinte, a oneração dos cofres públicos", observou.

Gurgel de Faria destacou que o envio da notificação, tanto por carta simples quanto por carta registrada, satisfaz a formalidade legal. E acrescentou que, quando a administração pública cumpre o comando legal utilizando os serviços da Empresa de Correios e Telégrafos – empresa pública cujos serviços gozam de legitimidade e credibilidade –, "não há se falar em ofensa ao contraditório e à ampla defesa no âmbito do processo administrativo, até porque, se houver falha nas notificações, o artigo 28 da Resolução 619/2016 do Contran prevê que a autoridade de trânsito poderá refazer o ato, observados os prazos prescricionais".

"Cumpre lembrar que é dever do proprietário do veículo manter atualizado o seu endereço junto ao órgão de trânsito e, se a devolução de notificação ocorrer em virtude da desatualização do endereço ou recusa do proprietário em recebê-la, considerar-se-á válida para todos os efeitos", apontou o ministro.

Suspensão imediata do direito de dirigir em caso de excesso de velocidade superior a 50% é constitucional

Por maioria, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) julgou constitucional trecho do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que prevê a suspensão imediata do direito de dirigir e a apreensão do documento de habilitação do motorista flagrado em velocidade superior em mais de 50% da máxima permitida para a via. A decisão se deu no julgamento, em sessão virtual, da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 3951, ajuizada pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

As medidas foram incluídas no artigo 218, inciso III, do CTB pela Lei 11.334/2006.

Gravíssimo risco

Prevaleceu, no julgamento, o voto do ministro Edson Fachin de que as medidas têm evidente natureza acautelatória. Tratam-se, a seu ver, de providências administrativas que visam assegurar a eficiência da fiscalização de trânsito em casos de flagrante de prática de ato classificado como de gravíssimo risco para a segurança pública. "Não se trata de aplicação sumária de penas administrativas, portanto. Não verifico, assim, violação dos princípios do contraditório e da ampla defesa", disse.

Coletividade

Para o ministro Alexandre de Moraes, a metodologia empregada pela norma, que adia o contraditório nessa hipótese excepcionalíssima, está amparada no dever de proteção à vida da coletividade, para o qual a segurança no trânsito se coloca como umas das questões de maior importância, pois o excesso de velocidade é uma das maiores causas de acidentes.

Para ele, o CTB é uma bem-sucedida política pública, que tende a diminuir um grave problema das rodovias brasileiras. "Diante da gravidade da conduta, afigura-se razoável que a atuação preventiva/cautelar do Estado não seja dependente da instauração de um contraditório prévio, na medida em que, além do direito do infrator ao devido processo legal, também se coloca em jogo a vida e a saúde de toda a coletividade", salientou.

Contraditório

O relator, ministro Marco Aurélio, ficou vencido. Ele votou pela procedência da ação, com o entendimento de que a modificação contraria o direito ao contraditório e à ampla defesa no processo administrativo. A seu ver, a flagrância, por si só, não autoriza a antecipação da pena administrativa, e a retenção arbitrária do documento de habilitação não é legítima enquanto não for analisada a consistência do auto de infração.

Por maioria, o Plenário declarou a constitucionalidade das expressões "imediata" e "apreensão do documento de habilitação", presentes no artigo 218, inciso III, do CTB.

Governo retira urgência de projeto que destina R$ 4,2 bilhões do DPVAT para Saúde

O governo federal decidiu retirar o pedido de urgência para a análise, pelo Congresso Nacional, do projeto que destina ao Sistema Único de Saúde (SUS) R$ 4,25 bilhões do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT). A decisão foi publicada em edição extra do Diário Oficial da União de ontem, terça-feira (16).

Com a retirada a urgência, o projeto retoma o regime de tramitação ordinário, devendo ser analisado pelas comissões de Seguridade Social e Família; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania antes de ser votado pelo Plenário.

Enviado à Câmara dos Deputados no dia 23 de abril deste ano, o Projeto de Lei Complementar (PLP) 108/20, do Poder Executivo, chegou a ter parecer lido em Plenário ontem, mas acabou não sendo analisado em razão do encerramento da sessão. O texto estabelece que o valor será repassado ao SUS em parcela única, em até 30 dias após a publicação da futura lei complementar. O dinheiro será 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.

De acordo com o PLP 108/20, os R$ 4,25 bilhões equivalem a provisões técnicas que não comprometeriam o pagamento de indenizações de vítimas de acidentes de trânsito ou com as despesas administrativas da Seguradora Líder, consórcio que administra o DPVAT. Segundo o governo, a Líder encerrou 2019 com R$ 8,421 bilhões em provisões técnicas – valores em conta para cobrir os sinistros. Após descontar o montante necessário às indenizações e outras despesas, sobrariam R$ 4,250 bilhões

O PLP é a segunda tentativa do governo Jair Bolsonaro de interferir na arrecadação do DPVAT. A primeira foi com a Medida Provisória 904/19, que não foi votada pelo Congresso Nacional e perdeu validade.

A MP extinguia o seguro obrigatório e destinava R$ 3,750 bilhões das provisões técnicas da Seguradora Líder para a Conta Única do Tesouro Nacional. O dinheiro seria repassado em três parcelas anuais, entre 2020 e 2022. *(Fonte: Agência Câmara de Notícias)*

Projeto determina que dados do Renavam sejam disponibilizados na internet

O Projeto de Lei 1590/20 determina que as informações constantes no Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach) e no Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam) sejam disponibilizadas na internet para consulta dos motoristas e proprietários de veículos. O texto tramita na Câmara dos Deputados.

O projeto é de autoria do senador Randolfe Rodrigues (Rede -AP) e altera o Código de Trânsito Brasileiro.

O Renach e o Renavam são bancos de dados mantidos pelo Departamento Nacional de (Denatran). O primeiro reúne informações sobre multas e pontos na carteira de habilitação. O segundo, sobre os veículos que transitam nas ruas, como marca, modelo e tipo de uso.

Atualmente, os departamentos de trânsito (Detran) de todo o País já disponibilizam dados de motoristas e veículos na internet. A medida, no entanto, ainda não está prevista no Código de Trânsito. *(Fonte: Agência Câmara de Notícias)*

Projeto obriga seguradoras a pagar indenização a condutor com CNH vencida durante pandemia

O Projeto de Lei 2607/20 impede seguradoras de veículos, durante o estado de calamidade pública decorrente da pandemia de Covid-19, de se recusarem a indenizar o segurado que estiver com a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) vencida a partir de 19 de fevereiro de 2020. O texto altera o Código Civil e será analisado pela Câmara dos Deputados.

Em razão da pandemia, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) já impede, por tempo indeterminado, os órgãos de trânsito de aplicar multa ao condutor que dirigir com CNH vencida.

O autor da proposta, deputado Leur Lomanto Júnior (DEM-BA), explica que, mesmo autorizado pelos órgãos de trânsito, o condutor pode ter dificuldade para receber a indenização prevista na apólice em caso de sinistro. "É praxe entre as empresas seguradoras definir cláusula para deixar de pagar a indenização caso o segurado, ou qualquer outra pessoa, venha a dirigir o veículo sem a habilitação legal ou com a CNH suspensa, cassada, vencida ou não renovada", observa.

"Em razão da atual impossibilidade de renovar a CHN, acreditamos ser importante se garantir o direito ao segurado em não perder o prêmio do seguro em razão de portar a Carteira Nacional de Habilitação vencida a partir de 19.02.2020", finaliza o autor. *(Fonte: Agência Câmara de Notícias)*

Proposta transforma automaticamente multa leve ou média a bom motorista em advertência

Marcel Ávila/Prefeitura de Pelotas-RS

O Projeto de Lei 1597/20 transforma automaticamente em advertência por escrito a multa leve ou média aplicada a motorista que não possui qualquer infração nos 24 meses anteriores. A proposta tramita na Câmara dos Deputados.

O texto é de autoria do ex-senador Wilder Morais e altera o Código de Trânsito Brasileiro. Hoje, infrações leves ou médias já podem ser convertidas em advertência se o condutor não tiver cometido infração nos 12 meses anteriores à ocorrência. No entanto, o motorista precisa fazer a solicitação aos órgãos responsáveis.

A proposta é fazer a conversão mesmo sem a demanda, com a condição de que o motorista esteja há 24 meses sem cometer infrações, o dobro do período anterior.

Outro ponto do projeto é estabelecer que os ciclistas e pedestres beneficiados com a conversão poderão ter nova multa, leve ou média, alterada para participação obrigatória em curso de segurança viária, a critério dos departamentos de trânsito.

Apesar de ser prevista no Código de Trânsito, a multa a ciclistas e pedestres não vem sendo aplicada pelos Detrans por falta de regulamentação pelo governo federal. *(Fonte: Agência Câmara de Notícias)*

Pagamento do IPVA adiado apenas em alguns estados

Muitos cidadãos estão em dúvida quanto ao vencimento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nesse momento de quarentena e distanciamento social causado pelo coronavírus. Esta situação não foi prevista pelo Contran na Deliberação 185 e por esse motivo cabe aos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) e Secretarias Estaduais de Fazenda definirem se o calendário de pagamento será alterado ou não.

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) é um imposto estadual, cobrado anualmente, cuja alíquota varia de estado para estado, de 1% a 6%, de acordo com o valor do veículo.

No Mato Grosso, por exemplo, houve a prorrogação do pagamento do IPVA 2020. O prazo para o pagamento do Imposto, relativo ao exercício de 2020, foi adiado para os últimos meses do ano devido aos impactos financeiros causados pela pandemia da Covid-19.

Em Goiás, o governador Ronaldo Caiado (DEM) determinou que pagamento do IPVA seja feito a partir de agosto. Também adiaram o calendário o Distrito Federal, e também os estados do Amapá, Minas Gerais, Piauí e Paraíba.

Já São Paulo, Rio de Janeiro, Rio de Grande do Sul, Espírito Santo, Paraná e Ceará não tiveram alterações nas datas de pagamento do IPVA.

A sugestão do Jornal O Monatran é que o cidadão que tem dúvidas sobre o pagamento do IPVA entre em contato com o Detran de seu estado, através do site do órgão e dos canais disponibilizados para atendimento online, e peça orientações.

E se eu não pagar o IPVA 2020, o que acontece?

O IPVA 2020 (Imposto sobre Propriedades de Veículos Automotores) é um tributo que deve ser pago anualmente pelos proprietários de veículos automotores de todo o Brasil. Não pagar o imposto pode trazer problemas ao cidadão.

O não pagamento do IPVA em si não gera multa de trânsito e nem apreensão do veículo, porém, sem o imposto pago não é possível emitir o CRLV do ano corrente, e não ter o documento regularizado impede o veículo de circular.

Se o veículo circular sem o licenciamento anual, aí sim, a infração é gravíssima, com multa de R$ 293,47, passível de remoção do veículo.

Veja aqui como baixar o CRLV Digital

O Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo em meio eletrônico (CRLV-e) já é uma realidade em quase todo País. Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) até o momento, 25 Estados, além do Distrito Federal, já possuem esta funcionalidade. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) determinou prazo até 30 de junho para que os Detrans de todo o país estejam adequados a fornecer aos motoristas o novo formato digital do documento.

O CRLV-e traz todas as informações do documento impresso e tem a mesma validade jurídica do documento físico. Ele pode ser acessado mesmo que o proprietário esteja sem acesso à internet, já que o aplicativo gera um arquivo PDF com uma assinatura digital, o que garante a autenticidade do documento. A emissão é inteiramente online e não é necessário comparecer ao Detran local para obter o documento digital.

"O CRLV-e somente será expedido após a quitação dos débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito, vinculados ao veículo, bem como o pagamento do Seguro Obrigatório (DPVAT)".

Como baixar o CRLV Digital – Pessoa Física

No caso de Pessoa Física, é preciso entrar no aplicativo da Carteira Digital de Trânsito e possuir o código de segurança do CRV e o número do Renavam.

Passo a passo

– Baixe o aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT), disponível gratuitamente na Apple Store e no Google Play;

– Clique em entrar com gov.br e efetue o cadastro;

– Na tela inicial do aplicativo, clique em veículos;

– Em seguida, clique em 'toque aqui' para adicionar um CRLV;

– Digite o número do Renavam e logo depois o código de segurança do CRV.

Como encontrar o Código de Segurança solicitado?

O número do código de segurança do CRV, solicitado para o acesso ao CRLV digital no aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT) ou imprimir o CRLV-e no portal de serviços do Denatran tem doze caracteres e fica localizado na parte superior direita do documento.

O CRV, antigo Documento Único de Transferência (DUT) e também conhecido como recibo de compra e venda, é um dos documentos emitidos no primeiro emplacamento de qualquer veículo. Ele registra todas as suas características (cor, ano, modelo, renavam, placa, espécie, combustível, etc.) e os dados pessoais do proprietário.

Diferente do CRLV, o CRV não é um documento de porte obrigatório e nem tem prazo de validade, sendo necessária a emissão de um novo somente quando há transferência de propriedade, mudança de UF, ou alteração de alguma característica ou categoria do veículo.

Como baixar o CRLV Digital – Pessoa Jurídica

No caso de Pessoa Jurídica, não há acesso pelo aplicativo Carteira Digital de Trânsito. É necessário entrar no Portal de Serviços do Denatran, através do menu "Meus veículos", e precisa possuir o Certificado Digital ICP-Brasil (A1 ou A3) emitido em nome da pessoa jurídica proprietária do veículo.

Passo a passo

– Acesse o Portal de Serviços do Denatran;

– Na tela inicial clique em "Meus veículos";

– Na sequência serão exibidos os veículos registrados em nome da pessoa jurídica;

– Clique sobre o veículo desejado, em seguida baixe o CRLV nos formatos PDF ou P7S;

– O documento será baixado e você poderá imprimir em folha A4 branca.

Um quinto dos MOTORISTAS utiliza o celular enquanto dirige

Edição especial do Vigitel 2018, sobre trânsito, mostra que homens e mulheres apresentam prevalências semelhantes na associação celular e direção, 19,6% e 18,8%, respectivamente

No mês de conscientização de segurança no trânsito (Maio Amarelo), o Ministério da Saúde chamou a atenção de condutores de veículos que usam celular ao dirigir. Dados do primeiro relatório do Vigitel (Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico) voltado especificamente para o trânsito, apontam que 19,3% dos motoristas das 26 capitais brasileiras e do Distrito Federal admitiram usar o celular enquanto dirigem. A pesquisa Vigitel 2018 – Comportamento no Trânsito mostra ainda que homens e mulheres apresentam prevalências semelhantes na associação celular e direção, 19,6% e 18,8%, respectivamente.

Os dados chamam atenção especialmente quando a Organização Mundial da Saúde (OMS) diz que usar o celular durante a condução de veículo aumenta em quatro vezes as chances de se envolver em um acidente. Entre as capitais, por exemplo, as maiores prevalências para o uso de celular e direção, para adultos maiores de 18 anos, foram observadas em Belém (24%), Rio Branco (23,8%) e Cuiabá (23,7%), enquanto as menores foram observadas em Salvador (14,1%), Rio de Janeiro (17,1%) e São Paulo (17,2%).

De acordo com o relatório do Vigitel 2018 – Comportamento no Trânsito, as maiores prevalências de relatos de uso de celular durante a condução de veículos foram observadas entre indivíduos com maior escolaridade (12 anos de estudo ou mais), 26,1%, e adultos jovens (25 a 34 anos), 25,0%.

Os dados são parte do primeiro relatório do Vigitel, com resultados específicos para a população de condutores de veículos motorizados. Os indicadores do estudo incluíram também multa por excesso de velocidade, blitz de trânsito, teste do bafômetro e condução de veículo motorizado após consumo de bebidas alcoólicas.

SOBRE O VIGITEL

Desde 2006, implantado em todas as capitais dos 26 estados brasileiros e no Distrito Federal, o Vigitel monitora a frequência e a distribuição dos principais determinantes das doenças crônicas não transmissíveis (DCNT) e de lesões no trânsito, por meio de inquérito telefônico. O Vigitel compõe o Sistema de Vigilância de Fatores de Risco de DCNT do Ministério da Saúde e, junto com outros inquéritos, como domiciliares Pesquisa Nacional de Saúde e a Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar, vem ampliando o conhecimento sobre as DCNT e as causas externas no País.

Além de atualizar a frequência e a distribuição dos principais indicadores relacionados a comportamentos no trânsito para o ano de 2018, a publicação descreve a evolução anual de alguns indicadores desde 2012. Com isso, o Ministério da Saúde cumpre a tarefa de monitorar os principais fatores de risco para ocorrência de lesões no trânsito, contribuindo para a formulação de políticas públicas que promovam a melhoria da qualidade de vida da população brasileira. Os resultados desse inquérito subsidiam o monitoramento de fatores de risco prioritários no Programa Vida no Trânsito (PVT).

Vidas em risco: o perigoso uso do celular ao volante

Diz o ditado que a pressa é inimiga da perfeição. O uso do celular ao dirigir aumenta em 400% o risco de sofrer um acidente de trânsito! Um estudo realizado pelo Centro de Experimentação de Segurança Viária – Cesvi, demonstrou que ler uma mensagem de um aplicativo como o Whatsapp, à velocidade de 80km/h equivale a dirigir por um campo de futebol inteiro com os olhos vendados. Verificar as redes sociais como o Instagram ou o Facebook é como dirigir 4,5 segundos em média sem ver o trânsito segundo o Cesvi. Enquanto isso as redes sociais nada fizeram para conscientizar os motoristas de todo mundo para o risco iminente de um mau hábito já globalizado: atender o celular, verificar redes sociais, compartilhar mensagens enquanto dirige.

No mês do Maio Amarelo, mês programado para a conscientização de segurança no trânsito, o Ministério da Saúde destacou o grande número de motoristas que usam celular ao dirigir. O relatório da Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico – Vigitel (pesquisa realizada em 2018) é taxativo: 19,3% dos motoristas das 26 capitais brasileiras e do Distrito Federal admitiram usar celular enquanto dirigem. Isso equivale dizer que 1/5 dos motoristas dirigem utilizando o telefone celular.

No Brasil, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é claro:

"Art.252 Dirigir o veículo: VI – utilizando-se de fones de ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular; Infração – média; Penalidade – multa. Parágrafo único. A hipótese prevista no inciso V, caracterizar-se-á como infração gravíssima (perda de 7 pontos na CNH) no caso de o condutor segurando ou manuseando telefone celular."

Porém permanece a pergunta, por que, apesar da infração ser gravíssima, com uma multa de R$ 293,47, ainda assim um quinto dos motoristas brasileiros insiste em correr risco de vida?

O risco compensa?

Em Live promovida pelo Portal do Trânsito que tem o apoio da Tecnodata Educacional, o consultor em programas de segurança trânsito, autor de diversos livros na área e fundador do programa Volvo de Segurança no Trânsito, o Prof. J.Pedro Corrêa, afirma que o pesquisador canadense Gerald Wilde, desenvolveu, em 1982, a Teoria da Compensação do Risco, na qual quando há mudanças no ambiente do trânsito, visando melhorar a segurança, os motoristas trocam o ganho da segurança por ganhos na mobilidade e/ou comodidade. A consequência desta teoria é que somente seria possível reduzir os acidentes por meio de muitas mudanças no comportamento das pessoas, de forma que passassem a atuar no trânsito num patamar de segurança mais elevado.

As pesquisas apontam para os riscos assumidos dos motoristas com um perfil sugerido pela pesquisa de Gerald Wilde que afirma que os indivíduos, normalmente, não apresentam igual nível de risco assumido. Certos grupos demonstraram níveis distintos de risco: como os jovens que apresentam maior risco que motoristas mais idosos e as mulheres que assumem menor nível de risco em relação aos homens.

O fato é que ao assumir o risco o condutor espera que valha a pena receber uma infração de trânsito e que esta acabe compensando seu ganho proveniente de expectativas emocionais proporcionadas pelo trabalho, relações pessoais, compromissos, metas que precisam ser atingidas a qualquer preço onde responder um recado em uma rede social enquanto pode causar um acidente de grandes proporções, inclusive a vida do condutor e de terceiros.

Já estamos em junho, mas o Maio Amarelo, mês programado para a conscientização de segurança no trânsito, deve permanecer durante todos os meses do ano, para que o perigoso uso do celular no trânsito seja mais que um alerta aos condutores, é um risco de vida desnecessário e cujo engajamento desta conscientização precisa da colaboração e do esforço permanente da indústria automobilística, dos condutores, dos CFC's, dos agentes de trânsito, dos dirigentes de aplicativos das redes sociais e das políticas públicas dos órgãos de Estado.

CARTAS

PONTES

Olha, essas pontes (Pedro Ivo Campos e Colombo Salles) em Florianópolis ainda vão dar muito pano pra manga. Contratar serviço sem licitação é quase um crime. Infelizmente temos que desconfiar de todos para não sermos pegos de surpresa. Infelizmente a atual administração falhou nesse quesito. Mas pelo menos ela deu atenção a essa emergência.

Rodrigo Cavalcante – Florianópolis/SC

FAKE

Em tempos de pandemia, o que não falta é Fake News. Muita informação falsa circulando nas redes sociais e trocadores de mensagens. O Whatsapp é a fonte maior desse problema. Pessoas sem o mínimo de civilidade criam essas Fake News só para rirem da sociedade. Ou seja, não é preciso usar máscara dentro do carro gente, é mentira essa mensagem!

Antônio Miguel – São Paulo/SP

PANDEMIA

O coronavírus chegou esse ano no Brasil e tem feito um estrago na vida das pessoas e na economia. Mas o trânsito está há anos destruindo vidas e ninguém fala nada. Quero dizer, falam, como tão nobremente o Monatran faz, mas quero dizer os nossos governantes. É preciso ter um cuidado de igual importância com a mobilidade urbana. Que o cuidado com o próximo seja de igual forma com o motorista ao seu redor.

Luiz Valdo – Curitiba/PR

BLUMENAU

Muito triste a morte desse guarda municipal. Pelo que podemos notar um homem empenhado nessa farda. Ainda mais triste é ver que o número de mortes na cidade de Blumenau no trânsito é maior que do coronavírus. Uma mostra que realmente toda a vida importa, seja ela contra um vírus, seja ela no trânsito.

Franciele Cidral – Jaraguá do Sul/SC

TRANSPORTE PÚBLICO

Realmente todo o cuidado é fundamental. Mas as pessoas precisam trabalhar para não morrer de fome. Por isso o cuidado no transporte público é de suma importância. Se cada usuário de ônibus, metrô ou qualquer outro meio de transporte coletivo cuidar em proteger o próximo, teremos capacidade de conviver com esse vírus mortal. Gente, vamos se cuidar! Leiam a edição anterior desse jornal, tem dicas preciosas.

Fabrício Teixeira – Bombinhas/SC

AULAS TEÓRICAS

Muito bom saber que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) liberou as vídeo aulas para a formação de novos condutores. É uma tendência isso e falo mais: isso será fixo. Não tem necessidade da pessoa ir toda a semana no Centro de Formação de Condutores (CFC) para ouvir uma coisa que pode ser vista em casa. Só a aula prática que realmente não tem jeito.

Charlise Gonçalves – São Paulo/SP

ARTIGO

Obrigado doutor Dirceu pelas palavras. Eu sou do grupo de risco e fico com medo demais dessa pandemia. O coronavírus tá batendo na nossa porta e eu me protejo como posso, mas ainda assim tenho medo. É importante termos essa visão de que tudo vai passar e teremos tempos melhores. Tomara! O amanhã estamos construindo hoje e ele será mais seguro, pelo menos eu espero.

Fernanda Silva – Florianópolis/SC

CARGAS

Olha, importante demais a notícia sobre o impacto da Covid-19 na economia, principalmente no transporte rodoviário de cargas. 45% é uma loucura. O Brasil está parando. É importante analisarmos isso com calma, sem fanatismo de gente que só fala em todo mundo ficar em casa, mas passando fome porque não tem dinheiro para comprar comida.

Alexandre Ramos – e-mail

CONDOMÍNIO

Bom saber que o condomínio pode aplicar sanções para os motoristas dentro dos espaços internos. Eu moro em um condomínio que o limite é 20 Km/h, mas o povo acha que é pista de corrida e andam iguais uns doidos. Vou falar com o meu síndico para aplicar sanções de acordo com as regras pré-estabelecidas. Obrigado jornal Monatran!

Reinaldo Almeida – São José/SC

Você sabe o que é Visão Zero e o que isso tem a ver com o trânsito?

Reduzir o número de mortes no trânsito e os índices de congestionamento, além de melhorar a infraestrutura dos modais a serviço da população. Esse é um plano ideal de melhorias na mobilidade urbana de qualquer grande cidade do País e até do mundo.

Muitas cidades estão desenvolvendo seus planos de segurança viária, como é o caso de São Paulo e Fortaleza, com base no sistema "Visão Zero", adotado na Suécia em 1997, e com resultados notáveis.

O que é a "Visão Zero"

Visão Zero é uma forma de compreender e desenvolver um Sistema Seguro de mobilidade. O sistema é baseado na premissa que nenhuma morte prematura é aceitável, entendendo que a vida humana é a principal prioridade, sobrepondo-se à eficiência da mobilidade e quaisquer outros objetivos dos sistemas viários e de transporte.

Essa política reconhece que os erros humanos são inevitáveis e, portanto, os projetistas das ruas devem considerá-los como parte do processo de planejamento. Se o desenho das vias ajuda a perdoar esses erros, então, a probabilidade de choques fatais é menor.

De acordo com o programa Visão Zero, os humanos podem cometer erros, mas o sistema viário não. Enquanto as políticas tradicionais de segurança viária estão focadas principalmente no comportamento humano, esse sistema busca enxergar as causas fundamentais dos problemas de insegurança viária, que, na maioria das vezes, deve-se a problemas do desenho do sistema viário e de transporte.

O programa enfatiza que tanto os provedores quanto os reguladores do sistema de vias e transporte "devem fazer tudo que estiver ao seu alcance para garantir a segurança de todos os cidadãos".

Desde que adotou esse sistema, a Suécia conseguiu resultados invejáveis. Por exemplo, o País tem uma das taxas de mortalidade mais baixas em todo o mundo: apenas 3 em cada 100 mil habitantes.

Na prática, para se construir um sistema de segurança viária eficiente é preciso definir estratégias de atuação. Veja algumas desenvolvidas na Suécia.

Vias seguras para todos os modais

A forma como as vias são planejadas influencia diretamente na segurança viária. A redução da velocidade dos carros nas vias é um dos objetivos desse sistema. Seja através de modificações na estrutura, como faixas mais estreitas, maior sinalização e até lombadas, ou também na criação de espaços seguros para a circulação de pedestres e ciclistas.

Desenvolvimento de novos modais

Pesquisas comprovam que quanto mais as pessoas utilizam outros modais que não os carros, maior a segurança viária. Seja bicicleta, transporte público ou até mesmo a caminhada, o investimento em infraestrutura para melhoria de calçadas, ônibus e ciclovias é o ponto alto do sistema "Visão Zero".

Controle de velocidade

A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo. Por esse motivo, o controle de velocidade é fundamental para a redução de mortes no trânsito. Na Suécia, com o programa houve redução do limite de velocidade nas vias e endurecimento da fiscalização de velocidade.

União de esforços

A união entre os poderes e os que tomam as decisões para um sistema seguro deve ser primordial. O plano Visão Zero propõe um trabalho conjunto entre engenheiros de tráfego, profissionais para fiscalização, designers de veículos, especialistas da saúde, educadores, jornalistas, cientistas sociais e funcionários do governo – todos juntos na construção de um trânsito mais seguro.

ESPAÇO LIVRE

Por Cesar Valle *

Tecnologia contribui na fiscalização e controle de origem e destino de veículos

Em tempos de isolamento social, por conta da Covid-19, as soluções tecnológicas se tornaram grandes aliadas para a fiscalização e monitoramento urbano e rodoviário de todo o Brasil. Esse controle no fluxo e movimentação das pessoas é fundamental para a segurança nas cidades e nas estradas, uma vez que muitos municípios não possuem a estrutura adequada na área de saúde e, por isso, os cidadãos podem ter que se deslocar de uma cidade para a outra com maior frequência.

Ao sobrecarregar as vias, por exemplo, o número de acidentes poderia aumentar. Nesse sentido, ou até mesmo, para monitorar os horários de mais fluxo e deslocamentos para uma mesma região da cidade, as soluções se tornam imprescindíveis. Por meio delas, os órgãos competentes também conseguem traçar opções de rotas e outras possibilidades de horários aos motoristas, para reduzir possíveis congestionamentos em determinadas vias. É comum vermos isso no noticiário, inclusive, essa orientação faz diferença na rotina dos cidadãos, especialmente daqueles que vivem nas grandes capitais brasileiras.

Diante dessa pandemia, ainda poderíamos simular uma situação em que os motoristas, em busca de tratamento médico, estivessem indo em direção ao "hospital X", na "região Y" ou "cidade Z". Vamos imaginar que a maioria estivesse se deslocando para o mesmo hospital. Por meio de câmeras e softwares, conseguimos ter essas informações de origem e destino, então, a partir delas, é possível emitir alertas e oferecer novas possibilidades aos motoristas, o que reduziria a lotação em um determinado hospital e, até mesmo, auxiliaria no combate à disseminação do coronavírus.

Recentemente, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgou uma pesquisa que revelou o deslocamento da população em busca de serviços de saúde, que varia em torno de 72 km no Brasil, considerando a movimentação para tratamentos de baixa e média complexidade. Já para os serviços de alta complexidade, a média de deslocamento é de 155 km, com diferenças regionais.

Esse levantamento foi feito para subsidiar as ações emergenciais de enfrentamento à Covid-19 e os dados fazem parte da pesquisa Regiões de Influência das Cidades (Regic/2018). As informações podem, inclusive, servir de apoio na elaboração de políticas públicas de saúde e planos de logística para o atendimento no combate à pandemia nas cidades brasileiras.

O que ocorre é que, se um município tem um hospital regional e atende várias cidades vizinhas, ao ter em mãos essas informações de fluxo de veículos, é possível identificar onde pode ocorrer superlotação das unidades de saúde. Com isso, os órgãos conseguem se precaver em relação aos atendimentos e direcionar as pessoas para outras cidades e hospitais.

O ITSCAMPRO é uma dessas soluções desenvolvidas para suprir a demanda pelo reconhecimento de alta precisão de placas de veículos em movimento, possibilitando um mapa do tráfego viário, por meio da origem e destino dos mesmos. Essa identificação das origens e destinos das viagens busca entender a motivação para tais deslocamentos. Por exemplo: são operacionais, comerciais ou passeio?

A solução também faz a classificação veicular (carros, motos, caminhões, etc). Além disso, com o apoio desse software, barreiras de fiscalização podem ser criadas para auxiliar na fiscalização, monitoramento e controle de entrada e saída de veículos das cidades. É o que chamamos de cercamento eletrônico.

Por meio desse software, os órgãos fiscalizadores verificam ainda o dia de maior circulação de determinado veículo, o horário, tempo de deslocamento desse automóvel do ponto A até o ponto B, enfim, como já foi citado, ele traça o perfil de origem e destino veicular, viabilizando uma análise precisa e completa, sendo considerado uma alternativa para a mobilidade urbana.

* Consultor comercial na Pumatronix.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ

Palavra do Presidente Fake News Oficial

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS

Você sabe o significado de "silver lining"?

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR

Guerra Biológica - 3ª Guerra Mundial

PÁGINA 7

DANIEL MENEZES

Tecnologia contribui na fiscalização e controle de origem e destino de veículos

PÁGINA 15

Segurança cicloviária ainda é uma questão em desenvolvimento no Brasil

Entre vários avanços necessários quando se fala em segurança viária no Brasil, os que atendem aos ciclistas seguem no topo na lista de urgências. Segundo o Ministério da Saúde foram, em média, 1,4 mil óbitos de ciclistas por ano entre 2004 e 2017.

"Temos assistido incidentes trágicos com mortes de ciclistas nas pistas para ônibus, colisões entre automóveis e ciclistas, com a falta de local adequado para circulação de bicicleta no dia a dia", cita Goura Nataraj, que há mais de 10 anos apoia ações em prol da mobilidade urbana e atualmente é deputado estadual por Curitiba.

Segundo ele, é preciso proporcionar uma infraestrutura urbana que possibilite maior segurança aos usuários de bicicletas, com implantação, manutenção e ampliação de um sistema com ciclovias, ciclofaixas e bicicletários, além de integrar este sistema quando houver uma obra em uma via pública. "Quando uma rua vai ser recapeada já pode-se redesenhá-la pensando no ciclista, mas não é isso que está acontecendo".

Ele cita que em países da Europa não há somente investimento na ciclomobilidade, mas a visão de que a bicicleta não representa apenas transporte, mas também bem-estar. "Em cidades como Copenhagen (Dinamarca) e Amsterdã (Holanda) o poder público dá prioridade na liberação de vias para bicicletas antes das vias de carros. Há nesses países um entendimento de que a bicicleta é importante para a saúde e para o meio ambiente. Por aqui vamos na contramão com, por exemplo, alargamento de faixas para automóvel e implantação de binários, que aumentam a velocidade sem levar em consideração a inclusão de outros meios de transporte", questiona.

Mesmo com a demora deste entendimento no Brasil há cidades com uma questão cicloviária mais desenvolvida.

"Em Fortaleza vemos uma continuidade do trabalho, focado na inclusão e segurança dos ciclistas, independente da mudança de gestão municipal. Mas São Paulo saiu na frente. Ninguém imaginava que um dia haveria uma ciclovia na Avenida Paulista e, mesmo com mudança de gestão e de várias críticas, a ciclovia é muito utilizada e tem conexões com outras redes cicloviárias da cidade. No Paraná, Maringá está implantando um plano cicloviário com ciclovias seguras e Umuarama tem planos de implantar 30 km de ciclovias, o quê, para escala do município, vai ser revolucionário, algo muito grande", diz.

INCENTIVOS AO USO DA BICICLETA

Mais do que investimento em infraestrutura é necessário conhecer o perfil do ciclista e suas necessidades. Em Curitiba (PR) a Associação Ciclo Iguaçu contribuiu com uma ampla pesquisa nacional mostrando que as pessoas usam a bicicleta para trabalhar, para ter economia e vantagens nos deslocamentos, entre outras informações. "A grande crítica é a insegurança no trânsito, a falta de infraestrutura, e a falta de um estímulo maior para que, por exemplo, um pai deixe seu filho ir para escola de bicicleta com tranquilidade. Ainda estamos longe deste patamar porque não há o devido investimento e cultura social de segurança", avalia Goura. Entre os estímulos necessários também estão conectar polos geradores de tráfego, integração modal e sistemas de bicicletas compartilhados. É importante salientar que investimentos na área não somente geram mais segurança para ciclistas, mas também podem contribuir para melhorias no trânsito em geral. "Não é questão de demonizar o automóvel, mas de dizer que a dependência do automóvel nos deslocamentos urbanos não é saudável, tanto para o indivíduo quanto para o coletivo", defende.