

www.monatran.org.br

# OM

## O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –  
MOVIMENTO NACIONAL DE  
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO  
FLORIANÓPOLIS/SC  
MAIO DE 2018  
ANO 9 - Nº 100

### Promessas de Campanha



PÁGINA 3



# MAIO AMARELO



“Nós somos o trânsito”. De acordo com o ministro Alexandre Baldy, o Maio Amarelo é a principal referência para conscientização de uma direção segura para reduzir as mortes nas vias brasileiras. Página 4

**KOERICH**  
Gente Nossa



**RESPEITE O LIMITE DE VELOCIDADE.**



## EDITORIAL

**N**a Grande Florianópolis, aquele ditado que diz “mais parado do que água de poço” recebeu uma nova versão não tem muito tempo: “mais parado do que os guindastes da Hercílio Luz”. A brincadeira se referia ao longo tempo em que a obra de restauração da ponte centenária ficou parada no ano passado.

Todavia, desde que se iniciou a chamada “última” fase da empreitada, o serviço parecia ter engrenado numa constante e a paisagem aparentava mudar a cada dia. Infelizmente, desde o último mês de março, chamou-nos a atenção a falta de movi-

mento no entorno da ponte e tínhamos a sensação de que os trabalhos haviam sido interrompidos.

Uma nuvem de ansiedade pairou em nossa mente. E uma série de indagações começou a nos incomodar. Haveria algum erro de projeto? Ou seria algum problema de pagamento? Será que este aparente atraso no cronograma iria atrapalhar a expectativa de conclusão desta obra tão aguardada e necessária?

Lamentavelmente, no início deste mês de maio, foi confirmado o que mais temíamos: não existe mais prazo para a entrega da ponte Hercílio Luz, que desta vez estava

## Sem data

prevista para 23 de dezembro de 2018.

Não bastasse essa triste notícia, foi revelada a solicitação de um segundo aditivo pedido pela Teixeira Duarte - empresa portuguesa responsável pela obra, contratada em 2016, com dispensa de licitação. O primeiro aditivo foi celebrado com sete meses do começo da obra, no valor de R\$ 11 milhões. Desta maneira, somando-se os dois aditivos, o valor original estimado em R\$ 262 milhões deve passar para R\$ 313 milhões.

A justificativa para a empresa ter solicitado mais um aporte são algumas mudanças em relação ao projeto original, as quais representam um aumento de 19,4% em relação ao custo inicial da obra. Segundo a Secretaria de Estado da Infraestrutura, já foi enviado um pedido para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) remanejar recursos do Programa Pacto Para Santa Catarina e assim conseguir o dinheiro necessário para pagar o aditivo.

Todavia, somente após o BNDES aprovar a proposta é que será divulgado um novo cronograma de conclusão das obras e liberação da ponte. Um balde de água fria no nosso coração esperançoso.

Só esperamos que agora parem com essa “farrá” dos aditivos e se concentrem em executar o trabalho de acordo com o cronograma, sob pena de termos a população ainda mais prejudicada.

Estamos na torcida pelo melhor. Mas confessamos que fica difícil manter a esperança viva.

## 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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

## DIRETORIA EXECUTIVA:

**Presidente:**

Roberto Alvarez Bentes de Sá

**Diretores:**

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

**Presidente do Conselho Deliberativo**

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](mailto:contato@monatran.org.br)



## GOLEIRO X CELULAR

No dia 13 de maio, durante a partida entre Atlético Paranaense e Atlético Mineiro na Arena da Baixada, o goleiro Santos surpreendeu a todos ao ficar mexendo no celular minutos antes da partida.

A atitude chamou atenção de torcedores e da imprensa esportiva e até rendeu críticas ao goleiro. No dia seguinte, porém, ele revelou que sua aparente irresponsabilidade, na verdade, foi parte de uma campanha da Uber e Atlético para o Maio Amarelo, para alertar a população sobre o quanto esse hábito pode ser perigoso em outro lugar: no trânsito.

“O que eu fiz em campo é igual ao que milhares de pessoas fazem todos os dias no carro. Só que se envolver em um acidente de trânsito, é muito mais perigoso do que tomar um gol.”, disse o goleiro, que aproveitou a indignação que sua atitude gerou nas pessoas para pedir que elas parem de usar o celular enquanto dirigem.

## FAMOSOS

O ator Fábio Assunção foi detido no dia 3 de maio após envolver-se em um acidente de trânsito, em São Paulo. De acordo com informações do Bom Dia Brasil, ele bateu em três veículos que estavam parados, por volta das 5h40. Ninguém ficou ferido. No entanto, o ator teria se recusado a fazer o teste do bafômetro, mas apresentava sinais de embriaguez, segundo a polícia.



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



## ESPAÇO DO PRESIDENTE

### SELFIE

Sempre inovando, o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran-SP), acaba de lançar uma nova funcionalidade em seu App, que permite indicar o condutor de uma infração tirando apenas uma selfie e assinando diretamente na tela do seu celular

A indicação do real condutor pode ser feita quando a infração não foi cometida pelo proprietário, mas por alguém a quem ele emprestou o veículo. Isso permite que a pontuação seja atribuída à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) correta.

Desde junho de 2016, o Detran-SP já oferece a opção do procedimento pelo portal detran.sp.gov.br. Agora, surge mais uma inovação: a indicação por selfie, que pode ser feita para todos os condutores registrados no Estado de São Paulo em veículos autuados pelo Detran-SP. A funcionalidade é inédita no país.



### TCE E A MANUTENÇÃO DAS PONTES

Parece até brincadeira de mal gosto, mas é verdade. O Tribunal de Contas de Santa Catarina (TCE SC) ratificou, no dia 22 de maio, a decisão do conselheiro Wilson Rogério Wandall, determinando, cautelarmente, a sustação do edital para escolher a empresa responsável pela supervisão das obras de manutenção das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, em Florianópolis.

Não questionamos aqui a atitude do TCE, que tem por obrigação agir com os rigores da lei. O que nos indigna é que o Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra) persista nesses equívocos óbvios, dando a sensação, muitas vezes, que o faz de propósito, só para atrasar o processo e jogar a responsabilidade para o TCE.

## PROMESSAS DE CAMPANHA!!!

Na edição anterior, reproduzimos a entrevista que fizemos com o então candidato à reeleição ao Governo do Estado, Raimundo Colombo. O ano era 2014 e todos estávamos na expectativa para saber o que diria o “provável” futuro governador com relação ao trânsito. Afinal, existe sempre aquela esperança de que um segundo mandato possibilitará a conclusão de projetos inacabados.

Você leu na página 8, a íntegra das respostas do agora ex-governador. Mas, nas próximas linhas, iremos analisar algumas questões que, infelizmente, não passaram de promessas eleitoreiras. A começar pela falácia de que iria investir na educação para o trânsito e ampliar ações preventivas. Lamentavelmente, não passou de discurso político. Aliás, como a maioria dos nossos dirigentes, muito blá blá blá e pouco ou nenhum avanço.

O tão propagado Plamus até hoje não saiu do papel. Mesmo com tanto estudo e algumas minguadas discussões com a “população”, a maioria das pessoas nem sabe do que se trata, especialmente, porque não existe nenhum resultado prático no dia a dia de quem transita pelas vias da Grande Florianópolis.

Com relação à instalação do Transporte Marítimo na Grande Florianópolis, Colombo persistiu no erro (como ele mesmo definiu em sua resposta ao Jornal O

Monatran). A capital catarinense e região continuam sem esta importante ferramenta que, certamente, aliviaria o tráfego das tão saturadas vias. Uma falta imperdoável que, todos os dias, continua a castigar todos nós.

Por fim, iremos comentar aquela que poderia ter sido a cereja do bolo de Colombo. Porém, que acabou terminando como mais um fracasso do seu governo: a nossa Ponte Hercílio Luz. A última fase da tão esperada restauração da obra centenária já começou contrariando a fala antes da reeleição, que dizia que faria uma **concorrência para escolher a empresa responsável pelo serviço**. Como é de conhecimento de todos, pelo contrário, foi escolhida uma empresa estrangeira, sem que houvesse qualquer tipo de concorrência, contrariando frontalmente a Lei de Licitações vigente no país.

Como se não bastasse, a empresa escolhida não para de anunciar novos aditivos, como o mais recente de R\$ 37 milhões. Ou seja, a obra orçada originalmente em R\$ 262.925.435,21, já alcançou a cifra de R\$ 313.303.540,42. Um desrespeito com o contribuinte. Isso sem falar nos constantes adiamentos para a entrega da Ponte reformada.

É lamentável! Mas nosso Estado parece não fugir a regra da maioria dos nossos dirigentes políticos, que só sabe prometer em época de eleição, mas não realiza quase nada de prático, fazendo muito pouco que beneficie, de fato, a população.



### INUSITADO

Visitamos recentemente a bela capital do Mato Grosso do Sul e nos causou estranheza constatar a instalação de um semáforo na rotatória, contrariando o Código de Trânsito e tumultuando a utilização da rotatória, que visa justamente facilitar o tráfego.

## Ministro das Cidades participa da abertura da quinta edição do Maio Amarelo em Brasília

Com a presença do ministro das Cidades, Alexandre Baldy, do diretor do Denatran, Maurício Alves, e de representantes da Polícia Rodoviária Federal (PRF), do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER/DF), Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF), da Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF) e do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal (CBMDF), foi realizada a abertura da quinta edição do Maio Amarelo, período de conscientização sobre a segurança no trânsito, em Brasília no dia 2 de maio. Foi a primeira vez que órgãos pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) se uniram para a abertura do Maio Amarelo.

O lema da campanha deste ano é “Nós somos o trânsito”. De acordo com o ministro Alexandre Baldy, o Maio Amarelo é a principal referência para conscientização de uma direção segura para reduzir as mortes nas vias brasileiras. “Dados do Ministério da Saúde mostram que o Brasil registrou em 2016 e 34,8 mil mortes no trânsito por ano. É como se tivéssemos uma queda de um avião comercial que vitimasse 93 brasileiros por dia. É um número muito expressivo, que buscamos reduzir. O Maio Amarelo deste ano será marcado pela união e presença massiva de vários órgãos, que de maneira coordenada irão buscar a consciência de toda a população sobre a necessidade de segurança no trânsito.”

“Temos um cenário no trânsito brasileiro onde acidentes envolvendo pedestres e motociclistas chegam a grandes níveis. Com o

lema da campanha, queremos mostrar a todos os atores envolvidos no trânsito, condutores de qualquer habilitação, pedestres e ciclistas, de que o trânsito é uma representação da sociedade, onde cada um tem o seu papel, suas responsabilidades, e que o respeito e o cuidado entre todos leva a um ambiente mais seguro. Nosso principal objetivo é o de salvar vidas”, explicou o diretor Maurício Alves.

De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU), o Brasil é o quinto país mais violento no trânsito, com 234 mortes a cada 100 mil veículos, atrás de Índia, China, Estados Unidos e Rússia. Ainda segundo a organização, quando o assunto é acidentes envolvendo motocicletas, o Brasil é o segundo país com mais mortes, com cerca de sete casos de óbito para cada 100 mil habitantes, perdendo apenas para o Paraguai, que tem 7,5 mortes para cada 100 mil habitantes.

O Brasil se comprometeu junto à ONU em reduzir em 50% o número de acidente que tínhamos no início da década, que era de 43 mil mortos em 2011. A queda desde então foi em torno de 20%. “Temos registrado, nos últimos anos, importantes reduções em mortalidade nas nossas vias e estradas. Mas sabemos que essa batalha está longe de ser ganha, e temos consciência de que apenas com muito empenho e trabalho integrado entre os órgãos fiscalizadores de trânsito, condutores, ciclistas e pedestres, conseguiremos transformar o trânsito um lugar mais seguro”, salientou o ministro Alexandre Baldy.



## Mostra divulga iniciativas PARA REDUÇÃO de acidentes no trânsito

O Auditório Antonieta de Barros da Assembleia Legislativa foi palco, no dia 3 de maio, da 1ª Mostra Catarinense de Experiências em Promoção da Cultura de Paz no Trânsito em Santa Catarina. O evento integra as atividades da campanha internacional Maio Amarelo que, sob o lema “Nós somos o trânsito”, chama a atenção da sociedade para o alto índice de mortos e feridos no trânsito. Os acidentes representam a nona causa de mortalidade no mundo e ocupam a quarta posição em Santa Catarina.

A mostra, apoiada pela Comissão de Saúde da Assembleia Legislativa, é realizada pela Diretoria de Vigilância Epidemiológica (Dive) da Secretaria de Estado da Saúde (SES) em parceria com comissões intersetoriais de vários municípios. O diretor da Dive, Eduardo Macario, explicou que o objetivo principal do evento é debater sobre os acidentes de trânsito e seu impacto na saúde pública e no cotidiano das pessoas.

Os acidentes de transporte custam mais de 500 bilhões de dólares e tiram a vida de mais de 3 mil pessoas no mundo todos os dias. “Em Santa Catarina, representam a quarta causa de mortalidade, ficando atrás apenas das doenças cardiovasculares, do câncer e das doenças respiratórias, com um custo elevado para o sistema de saúde, tanto para na área de atendimento como na reabilitação, fora os custos indiretos para toda a sociedade”, frisou Macario.

Pelos altos índices, as mortes no trânsito têm sido tratadas como epidemia. Na mostra, o

Estado reuniu diversas iniciativas que cada local vem fazendo para avançar na contenção dos acidentes. “As experiências serão discutidas, divulgadas, debatidas e, quiçá, reproduzidas em outros locais”, informou o diretor da Dive.

### CASE

Uma das experiências compartilhadas no evento foi o Projeto Rede Vida no Trânsito do município de Florianópolis. A representante da secretaria executiva do projeto, Renata de Cerqueira Campos, informou que a rede é uma articulação intersetorial de várias entidades da Capital, tanto públicas quanto privadas e da sociedade civil, que têm interesse em trabalhar pela melhoria do trânsito na cidade, com o objetivo de reduzir o número de mortes e feridos graves e de melhorar a qualidade de vida da população e a mobilidade urbana.

“Promovemos ações de fomento a políticas públicas que possam melhorar o trânsito para chamar a atenção da população e cobrar do poder público as medidas e iniciativas cabíveis”, disse Renata.

As redes intersetoriais surgiram a partir de uma iniciativa do Ministério da Saúde, que criou o projeto Vida no Trânsito como resposta a uma determinação da Organização das Nações Unidas (ONU) de transformar a década de 2010-2020 na década de segurança no trânsito. Para capitanear as ações e reduzir a mortalidade em pelo menos 50%, que é a meta da ONU, o ministério delegou a coordenação às secretarias de saúde dos estados e dos municípios.



### Iluminação amarela pela segurança no trânsito

No mês de mobilização pela redução de vítimas de trânsito, o Congresso terá iluminação especial. Durante o período, haverá ações coordenadas entre poder público e sociedade civil. O coordenador da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), lembra que a Lei Seca completa 10 anos em junho e nesse tempo, além da redução do número de mortes, houve a conscientização de toda uma geração de motoristas. “Essa geração que tem 18, 20 anos já tem a cabeça modificada, já tem a perspectiva de beber e não dirigir”, destacou.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## VOSSAS EXCELÊNCIAS, OS DONOS DO PODER

*“Historiadores estudam o passado não para poder repeti-lo, e sim para poder se libertar dele”*  
Yuval Noah Harari

Ao olhar o cenário brasileiro neste momento que antecede as eleições gerais de outubro, com as ruas e estradas esburacadas e entulhadas de veículos, a conclusão que se chega é que o século virou há quase duas décadas e esqueceram de nos dizer.

O atraso que se vive é tamanho que aqui ainda se divide o mundo em esquerda e direita. Defende-se teorias do século XIX mesmo depois que o muro de Berlim caiu e a União Soviética deixou de existir.

Chafurda-se o País na lama da corrupção e do atraso estatista, e não se importa nem mesmo com as novas gerações que ficam jogadas a escanteio, alijadas do rico momento vivido pela humanidade.

O trânsito tumultuado e violento das avenidas, ruas e estradas é um retrato de corpo inteiro de um País que acabou refém de *vossas excelências, os donos do poder*.

Mas, o mundo real, aquele que admiramos mas não participamos,

insiste em avançar século vinte um a dentro. Para se ter uma ideia do que está ocorrendo além de nossas fronteiras recomenda-se ler Yuval Noah Harari e seu *best seller Homo Deus – uma breve história do amanhã*.

O autor, um jovem nascido em 1976 é professor da Universidade Hebraica de Jerusalém e Ph.D. em História pela Universidade de Oxford. Na citada obra mostra com maestria e fineza que no decorrer da História chegou-se a um ponto que a guerra tornou-se obsoleta, as epidemias foram sendo vencidas e, pasmem, a própria morte poderá ser considerada apenas um problema técnico a ser superado.

Ao se referir ao trânsito e ao transporte o autor considera que estas são as últimas gerações a se habilitarem para dirigir, uma vez que os veículos serão absolutamente autônomos e a tendência natural será o uso compartilhado de veículos. A tendência é firmar-se o transporte coletivo de qualidade, rápido, higiênico e que utiliza energia limpa. Nos países desenvolvidos o petróleo passará a ser apenas um capítulo dos livros de História. Veículos elétricos e autônomos já começam a aparecer nas ruas desses países, enquanto cidades inteiras se preparam para essa nova e revolucionária etapa da mobilidade urbana.

Enquanto isso, o Brasil obriga os seus cidadãos a pagarem impostos extorsivos e a bancar os rombos que fizeram na Petrobrás.

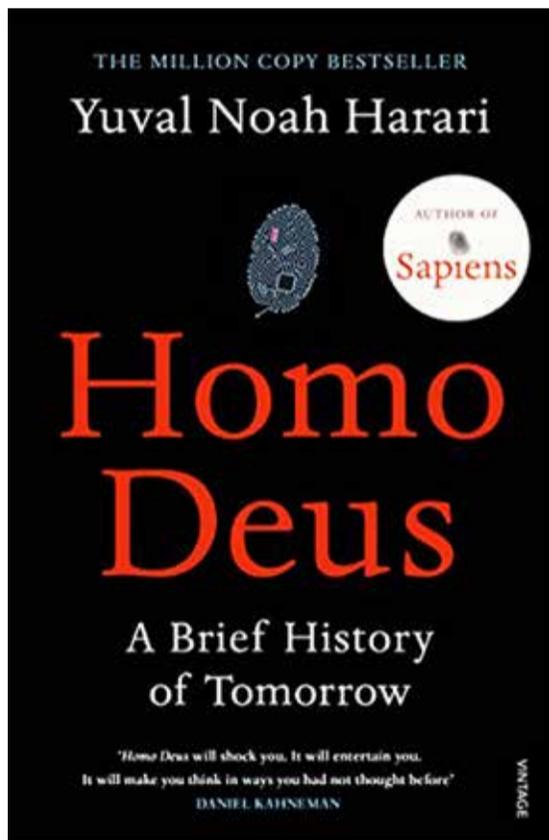
Aqui se vive em cidades apinhadas,

mal administradas e caóticas, onde se enfrenta a dura e estressante rotina de ir e vir do trabalho e da escola. Segundo especialistas, as pessoas gastam em média 1/3 da jornada de trabalho só para se transportar. O resultado não poderia ser outro: reduz-se a capacidade produtiva e compromete-se o próprio futuro da Nação.

Pois é, no momento que o mundo desenvolvido vence as amarras do passado e ousa vencer barreiras, supostamente inatingíveis, o Brasil continua “formando” analfabetos funcionais. Pessoas que mesmo capacitadas a decodificar minimamente as letras e os números não desenvolvem habilidade de interpretação de textos ou de fazer operações matemáticas simples. Também é considerado desse grupo, o indivíduo maior de quinze anos possuidor de escolaridade inferior a quatro anos letivos.

As eleições estão batendo a porta e dessa vez a coisa está muito séria. O futuro está na ponta do dedo de cada um de nós, é hora de romper com o passado elegendo, criteriosamente, indivíduos que não tenham máculas nem contas a ajustar, só assim chegaremos juntos ao futuro que já começou.

(\*) José Roberto de Souza Dias  
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. 223. Transitar com o farol desregulado ou com o fecho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor:  
Infração - grave;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

CONCREJATO  
OBRAS ESPECIAIS

# CNH Digital já está disponível em todo o Brasil

Com a adesão do Departamento de Trânsito do Rio de Janeiro (Detran/RJ) à Carteira Nacional de Habilitação Digital, no dia 25 de abril, a tecnologia agora está disponível aos motoristas em todo o país e o documento eletrônico passa a ser emitido por órgãos de trânsito de todo o território nacional.

A adoção da carteira digital por todos os Detrans estaduais aconteceu antes do prazo final, de 1º de julho, estabelecido pela Deliberação 167/2018 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Mais de 110 mil condutores brasileiros já estão utilizando em seus celulares ou tablets a tecnologia, que é desenvolvida pelo Serpro em parceria com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Os estados que possuem o maior número de motoristas com carteira digital são Rio Grande do Sul, Goiás e São Paulo, que somam juntos

mais de 63 mil documentos eletrônicos emitidos.

As carteiras digitais são opcionais e, no momento, gratuitas em quase todos os estados. Além da praticidade e maior mobilidade, uma das principais vantagens da CNH Digital é a segurança. O aplicativo tem o mesmo valor jurídico que a carteira impressa e possui vários itens de segurança, como QR Code e exigência de senha de acesso, que garantem autenticidade ao documento e diminuem riscos de ocorrência de fraudes.

“O QR Code é um item de segurança que armazena os dados do motorista de forma criptografada e bastante segura. Para ter acesso às informações no celular, é preciso digitar uma senha de quatro dígitos, que permite visualizar os dados da CNH assinados digitalmente”, explica a diretora-presidente do Serpro, Glória Guimarães.



## COMO OBTER

A CNH Digital pode ser utilizada por todos os motoristas que possuem a versão mais recente da carteira em papel, com um QR Code na parte interna.

1. Para obter o documento eletrônico, é preciso fazer o download do aplicativo no celular ou tablet, disponível gratuitamente na Google Play e App Store.

2. Depois, para garantir a fé

pública do documento eletrônico, o motorista deve se dirigir ao posto do Detran, indicar e-mail e telefone, e depois fazer o procedimento de cadastro no Portal de Serviços do Denatran. Os motoristas que possuem certificado digital podem fazer a validação dos dados diretamente no portal.

3. Após o cadastro no site do Denatran e com os dados confirmados, será enviado, por

e-mail, um código para ativar a CNH Digital.

4. Depois, é só entrar no aplicativo, usar a senha de acesso ao portal e digitar o código de ativação. O aplicativo vai pedir para criar uma senha mais simples (PIN), de quatro dígitos, que o usuário deverá digitar toda vez que for acessar a carteira. Mesmo off-line, ou seja, sem internet, será possível acessar a habilitação pelo smartphone.

## Denatran suspende norma que regulamenta pagamentos parcelados de multas com cartão de crédito

O diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Mauricio J. Alves Pereira, suspendeu a Portaria nº 53/18 que estabelecia as diretrizes e procedimentos quanto ao uso de cartões de débito ou crédito para o pagamento parcelado das multas de trânsito e determina outras providências. A decisão foi publicada no dia 21 de maio no Diário Oficial da União.

Segundo o diretor Mauricio J. Alves Pereira, a solicitação para suspensão da norma partiu dos Departamentos Estaduais de Trânsito, através da Associação Nacional dos DETRANs (AND).

“O pedido aconteceu para atender a possibilidade de inclusão de outras possibilidades de parcelamento e ainda um controle mais rígido das contratações”, explicou o diretor do Denatran.

A portaria autorizava que todos os órgãos e entidades executivos de trânsito, integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, firmassem acordos de parcerias técnico-operacionais com pessoas jurídicas para implantar um sistema informatizado de gestão de arrecadação de multas



de trânsito, além de definir ações para que os órgãos colocassem a medida em prática.

A arrecadação para os órgãos ou entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito seria exclusivamente à vista e de forma integral, sendo o compromisso financeiro do infrator ou proprietário do veículo de responsabilidade da administradora do cartão de débito ou crédito.

### NOTA DO DENATRAN

O órgão divulgou uma nota explicando a suspensão da Portaria. Leia na íntegra:

“O DENATRAN, atendendo solicitações de diversos órgãos e da população, resolveu suspender a Portaria DENATRAN nº 53/2018 a fim de, também, possibilitar o parcelamento de outras taxas e serviços, a exemplo de IPVA, Licenciamento, entre outros, além dos

já permitidos parcelamentos através do uso de cartões de débito ou crédito para o pagamento das multas de trânsito ao cidadão que optar pelo referido método.

Frisa-se que a Resolução CONTRAN nº 697/2017 é o normativo que autoriza o pagamento de multas de trânsito e demais débitos relativos ao veículo e que, em momento nenhum, houve suspensão na continuidade dos parcelamentos já existentes ou que estarão sendo realizados.

Portanto, a Resolução continua plenamente vigente e em nenhum momento suspendeu o parcelamento para aqueles Órgãos que já implementaram a possibilidade do uso de cartões de débito ou crédito para o pagamento parcelado das multas de trânsito.

No entanto, o DENATRAN recomenda que os Órgãos que ainda não implementaram tal sistemática, aguardem a publicação de um novo ato normativo do DENATRAN mais amplo e permissivo do que o anterior, que permitia APENAS o parcelamento de multas, o que deverá ocorrer nos próximos dias.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

## DUPLA FUNÇÃO: MOTORISTA / COBRADOR.

**T**orna-se impossível imaginarmos o motorista de um coletivo tendo sua atenção voltada para cobrar passagem. Receber dinheiro, notas ou moedas, contá-las, dar troco, preocupado para não errar, observar a subida e descida de passageiros são coisas incompatíveis que levam o homem a tensão, estresse e acidente. Não podemos entender e tão pouco aceitar que esse mesmo motorista possa desenvolver dupla função (motorista/cobrador).

A vigília, atenção, concentração, raciocínio, percepção, respostas motoras rápidas, sensibilidade tátil, visão e audição são elementos essenciais na direção veicular. Despertar atenção desse elemento com uso de celular, com movimentos bruscos ao volante, fazer tocar um CD, fletir o corpo para mexer em algo no painel são riscos que levam ao acidente.

Recentemente, fui surpreendido por uma atividade incompatível com a direção veicular. Ao adentrar o ônibus em plena Copacabana no Rio de Janeiro pela porta da frente, fui interceptado pelo motorista que me cobrava à passagem. Rapidamente passou-me o troco, atravessei a catraca e sentei passando a observar detalhes daquele trabalho. Era um para e anda, o recebe e dá troco, a ansiedade

para movimentar o coletivo porque outros se encontravam em sua traseira. Mas não é só na área urbana, acontece nas rodovias.

Imagine que estamos aumentando em muito a responsabilidade com a manipulação de dinheiro, troco, desviando atenção e concentração do indivíduo. Temos convicção de que estamos expondo a vida desse homem, dos usuários e pedestres a riscos iminentes.

O evoluir do trabalho intranquilo, preocupado, sujeito a assaltos, agressões, acidentes, danos a terceiros, são contrários à qualidade de vida nessa atividade. O anda e para do trânsito, intervalos curtos entre as paradas de ônibus, o risco físico, químico, ergonômico, biológico que repercutem sobre esse organismo, tudo concorre para um trabalho de sacrifício, de intolerância, de estresse e fadiga intensa. Não podemos esquecer que além de tudo isso as jornadas de trabalho são longas, ultrapassando o que determina a legislação.

A economia do empresário joga no pobre motorista uma carga de trabalho, responsabilidade e susceptibilidade para desenvolver sinais, sintomas e doenças. Em curto espaço de tempo os mais resistentes estarão buscando os ambulatórios médicos com queixas as mais variadas. Certamente serão detectados

distúrbios físicos, psicológicos, sociais e em consequência a necessidade de tratamento específico, bem como a necessidade de afastamento do trabalho. Aumenta o absenteísmo, surgem doenças ocupacionais.

Precisamos melhorar a qualidade de vida no trabalho de uma classe sacrificada. Desviar a atenção, concentração para outra atividade de responsabilidade, que aumenta a tensão, estresse, desgaste físico, concorre para o atropelamento de um pedestre, colisão e outros. Há necessidade de ações junto aos órgãos governamentais, empresas, impedindo que essa absurda dupla atividade seja mantida. Além do sacrifício e sobrecarga a que é submetido o profissional do volante, tudo concorre para risco maior com prejuízo para o estado, empresário, motorista e sociedade como um todo.

Estamos em plena década de segurança viária, precisamos agir sobre todos os fatores que direta ou indiretamente venham aumentar nossas estatísticas de mortes e sequelados no nosso 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.

## Diretor do Denatran no congresso internacional sobre SEGURANÇA E TECNOLOGIA na ONU

Como parte da agenda do Maio Amarelo, o diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Maurício Alves, foi até a Organização das Nações Unidas (ONU), em Nova York (EUA), para participar do congresso internacional "The use of technology to promote road safety: brazilian experience", organizado pelo Instituto de Tecnologia para o Trânsito Seguro (ITTS), no dia 27 de abril.

O evento foi criado com o objetivo de ressaltar a Lei 13.103/16, que versa sobre a obrigatoriedade do exame toxicológico para condutores com habilitação nas categorias C, D e E, mostrando resultados positivos com relação à queda do número de acidentes, feridos e mortos nas vias e rodovias brasileiras, ao longo de 24 meses

de vigência da lei.

Na ocasião, o diretor falou sobre a importância da tecnologia na conquista de um trânsito mais seguro, ressaltando o processo de realização do exame toxicológico para renovação/obtenção de habilitação nas categorias C, D e E, além do alto percentual de casos negativos nos exames. "Em 2017, primeiro ano de vigor da lei, 97,81% dos exames realizados deram o resultado negativo para o uso de substâncias químicas pelos condutores. Já em 2018, esse número foi de 97,89%, uma discreta subida, mas que manteve uma boa média para a segurança dos condutores brasileiros."

De acordo com a ONU, o Brasil é o quinto país mais violento no trânsito, com 234 mortes a cada

100 mil veículos, atrás de Índia, China, Estados Unidos e Rússia. Ainda segundo a organização, quando o assunto é acidentes envolvendo motocicletas, o Brasil é o segundo país com mais mortes, com cerca de sete casos de óbito para cada 100 mil habitantes, perdendo apenas para o Paraguai, que tem 7,5 mortes para cada 100 mil habitantes.

"Diante desses números, entendemos que ainda há muito trabalho para ser feito. Apresentar nossos resultados na ONU, diante de representantes do mundo inteiro, é mais do que trocar experiências, mas também receber sugestões de como tornar o nosso trânsito um ambiente mais seguro para todos os envolvidos", afirmou o diretor.



# PONTE HERCÍLIO LUZ:

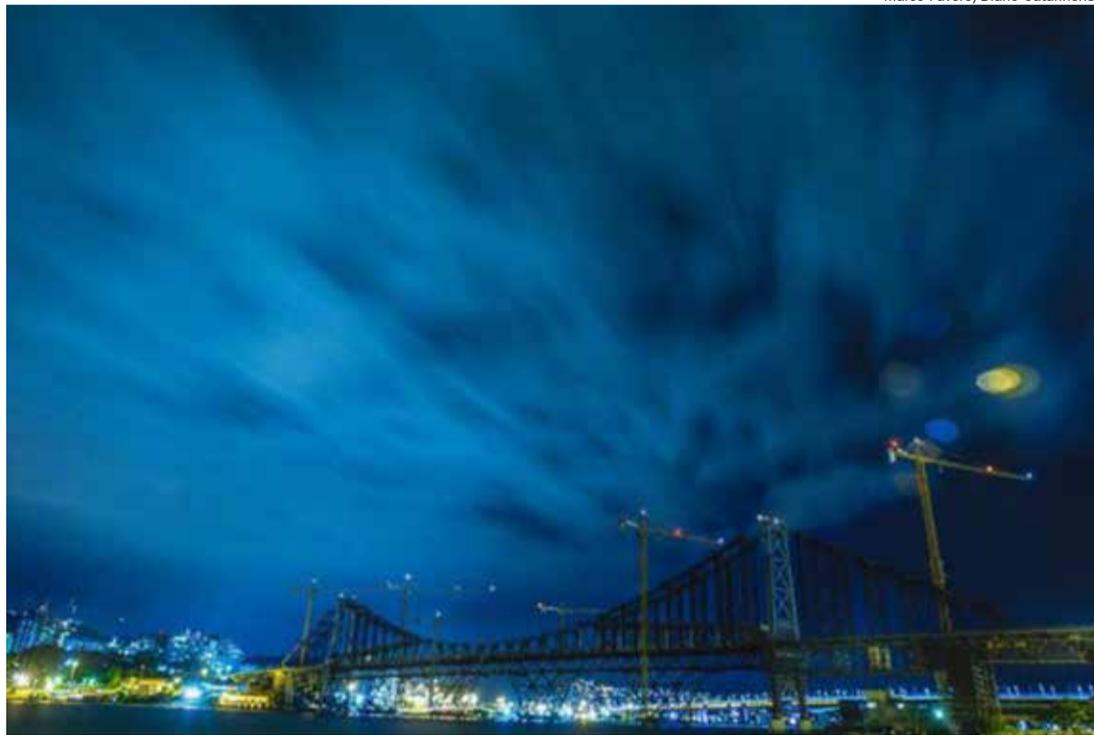
## Em meio a atrasos, reforma total custará ao menos R\$ 618,9 milhões

**ATUALMENTE, NÃO HÁ PRAZO PARA A CONCLUSÃO DA OBRA NO CARTÃO-POSTAL DE SANTA CATARINA.**

O governo do Estado gastará pelo menos R\$ 618,9 milhões em contratos destinados para recuperação, restauro, pequenas reformas, manutenção ou elaboração de projetos de engenharia para a Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. Até 18 de maio de 2018, haviam sido usados R\$ 481,8 milhões, mas há recursos a serem aplicados até o final da recuperação, inclusive com mais um aditivo, desta vez de R\$ 37 milhões. A reportagem do Jornal Diário Catarinense reuniu 20 contratos firmados desde 1990 – oito até 1999, sete nos anos 2000 e oito desde 2010 –, além das doações feitas por empresas via Lei Rouanet, entre 2012 e 2014. Eles resumem a história de um monumento marcado pelas recorrentes postergações de prazos e desperdício de dinheiro público.

Recentemente, o governo catarinense voltou a deixar a obra sem prazo para conclusão. Quando assumiu o cargo de governador, em fevereiro, Eduardo Pinho Moreira (MDB) deu sinais de falta de continuidade à intenção do ex-governador Raimundo Colombo de investir na obra. Em entrevista à NSC Comunicação, admitiu: “O mérito da obra é do Colombo, ele se dedicou a isso, colocou como prioridade. Eu não sei se teria feito o mesmo, porque acho que o método é dele.”

A nova indefinição traz à memória as incontáveis notícias de aumentos de custos. No levantamento exclusivo da NSC Comunicação, os valores originais dos contratos foram corrigidos pelo Índice Nacio-



Marco Favero/Diário Catarinense

nal de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), medido pelo IBGE, usando como meses de referência dezembro do ano em que o respectivo contrato foi firmado em comparação com o valor real em dezembro de 2017. A análise foi feita com a orientação de Nazareno Loffi Schmoeller, chefe do Departamento de Economia da Universidade Regional de Blumenau (Furb).

Um dos carrascos de uma obra tão longeva é a inflação. Apesar do período mais crítico desse aspecto ter sido vivenciado até 1993 no Brasil, desde o Plano Real (implantado em 1994) até dezembro do ano passado o IPCA registrado no país foi de 392%, segundo o IBGE. A correção permite observar que o gasto médio por década com a ponte tem ficado em torno de R\$ 153 milhões. Entre 2002 e 2008, houve a maior aplicação de recursos: R\$ 231,8 milhões. Como há previsão de aditivos e está empenhada mais verba, que soma R\$ 132 milhões, esta década vai superar a anterior.

### OBRAS MAIORES CUSTARAM MENOS

Para se ter ideia do montante drenado pela reforma, uma das maiores obras viárias

do Vale do Itajaí na década, o complexo do Badenfurt, entre Blumenau e Pomerode, foi finalizado em 2014 ao custo de R\$ 44 milhões. Ao corrigir a inflação para valores de dezembro de 2017, teria custado R\$ 55 milhões. No entanto, o complexo de 1,9 quilômetro tem duas pontes, além de viaduto, ciclovia, pistas duplas e desapropriações.

Em Laguna, no Sul do Estado, há outra gigante construída nos últimos anos. A Ponte Anita Garibaldi tem 2,8 quilômetros de extensão, duas pistas e acostamento em cada sentido. Entre idas e vindas, custou R\$ 777,1 milhões (R\$ 886,3 milhões após correção). Mesmo assim, para cada metro de extensão da ponte, o custo médio foi de R\$ 316,5 mil. Já para a Hercílio Luz, esta média chega a R\$ 753,8 mil.

Os dados ficam mais alarmantes quando analisado o orçamento destinado à área de transportes em SC. O valor empenhado a todas as obras viárias para 2018 é de R\$ 516 milhões, segundo o Portal da Transparência, o que equivale a 83% do total que deve ser gasto com a ponte. Integrante da Associação Catarinense de Engenheiros (ACE) e especialista em pontes, Roberto de

Oliveira credita os valores à má gestão. Ao analisar os números, constatou um cenário desenhado dentro do padrão conhecido na engenharia como Regra de Sitter. Nesse modelo, é possível notar o aumento dos valores investidos em uma obra com o passar dos anos por conta da falta de manutenção.

“Toda vez que se abandona a manutenção, os custos de uma obra não seguem linearmente, eles crescem muito”, aponta Oliveira.

O especialista não enxerga problema no alto custo aplicado por conta do valor simbólico da ponte para SC, mas reconhece que o valor seria menor caso a conclusão ocorresse antes.

Para o especialista em administração pública, José Francisco Salm, o primeiro ponto a ser levado em consideração é a escassez de recursos públicos. Depois, explica, é preciso analisar a questão política. Diante da situação crítica da ponte com risco de queda, os governadores precisavam garantir que ela não cedesse.

“A sociedade esperava que a ponte fosse colocada em uso com celeridade. Quantas viagens os governantes fizeram

atrás de recursos e ainda não se recuperou (a estrutura) perante a uma sociedade que é exigente com o uso do recursos públicos?”

### A DEFINIÇÃO PARA O FUTURO DO TRÂNSITO NA PONTE

A prefeitura de Florianópolis e o governo do Estado chegaram a um consenso sobre a circulação de veículos na estrutura. No dia 10 de maio, em uma reunião entre o Instituto de Planejamento Urbano (IpuF) da Capital e o governador Eduardo Pinho Moreira, ficou definido que a decisão final será do município. Assim, prevaleceu a ideia de liberar a ponte nos primeiros dois ou três meses somente para pedestres e ciclistas e, depois, somente para o transporte coletivo.

A avaliação sobre os carros ocorrerá em um terceiro momento. Serão necessárias pequenas obras de adaptação, segundo o diretor da Região Metropolitana do IpuF, Michel Mittmann. Mas elas dizem respeito à retirada de estacionamentos e alargamentos de ruas.

A proposta da prefeitura da Capital ainda prevê investimentos em lazer, cultura e esporte para fortalecer a região da ponte como um local de convívio, e não somente uma travessia entre a Ilha de SC e o Continente.

A forma de uso do transporte coletivo na HL, no entanto, ainda está sendo avaliada. Como a saída do Terminal de Integração do Centro (Ticen) para o acesso à ponte implicaria em modificações descartadas, a ideia do IpuF é outra.

“Não se trata de usar linhas existentes, mas de se criar novos serviços que vão depender da ponte. Vamos afinar essas novas linhas, algumas em caráter experimental para incentivar o uso”, afirma Mittmann.

Mauren Rigo/SPG



Sudarf detalha projeto de reestruturação do transporte coletivo metropolitano da Grande Florianópolis

## Seminário apresenta soluções para mobilidade urbana em Florianópolis

O projeto de reestruturação do transporte coletivo da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (RMF) foi detalhado no dia 21 de maio, em seminário que apresentou soluções para mobilidade urbana, na UFSC, em Florianópolis. O evento foi promovido pelo Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC e pela Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Sudarf), órgão vinculado à Secretaria de Estado do Planejamento (SPG).

Durante o evento, o diretor técnico da Sudarf, Célio Szoltz, apresentou o projeto do transporte coletivo para oito cidades da região, que inclui a reorganização da rede de linhas de ônibus, projetos de infraestrutura viária, construção de novos terminais, modernização da frota de ônibus, formas de pagamento e compra de créditos, interação dos usuários com o sistema, política tarifária e indicadores de qualidade.

“O projeto vai trazer diversos benefícios para os usuários de ônibus, com ganho de tempo e qualidade dos serviços. É importante que a população também participe deste processo de reorganização do transporte coletivo, seja com sugestões ou críticas. Os usuários podem ajudar a aprimorar o projeto”, informou Célio.

O sistema integrado irá reunir os serviços municipais e intermunicipais com ampliação da abrangência das linhas e uso de um único cartão de transporte para toda a área continental da RMF. Mais de 150 mil usuários devem ser beneficiados.

### REDE INTEGRADA

A intenção do Governo do Estado e dos municípios da região metropolitana é integrar os serviços de transporte municipal e intermunicipal de caráter urbano de oito cidades da Grande Florianópolis (Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Governador Celso Ramos, Palhoça, São José, São Pedro de Alcântara e Santo Amaro da Imperatriz). O sistema metropolitano de ônibus vai eliminar sobreposição de linhas; racionalizar o serviço; aumentar a conectividade entre as centralidades da região, como centros de Palhoça e Biguaçu, além de Campinas/Kobrasol em São José; e promover uma gestão associada do transporte coletivo entre municípios, Estado e sociedade.

O projeto da Rede Integrada de Transporte Coletivo Metropolitano está disponível neste endereço. No mapa é possível consultar as linhas de ônibus por município e as conexões entre as cidades.

### SEMINÁRIO

Durante o Seminário Transporte Coletivo na Região Metropolitana da Grande Florianópolis ainda foram apresentados estudos e propostas relacionados à acessibilidade espacial e à experiência da região metropolitana de Lisboa com palestra do professor catedrático do Instituto Superior Técnico de Lisboa Fernando Nunes da Silva. Outro tema em discussão foi a redução da emissão de poluentes e melhorias para a saúde pública, assunto apresentado pelo coordenador do Grupo de Trabalho de Transporte Limpo e Energias Renováveis do Comitê de Mudanças Climáticas de São Paulo Olímpio de Melo Alvares Junior.

## Licitação para faixa de ônibus na Via Expressa será lançada em maio

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT-SC) pretende lançar ainda neste mês o edital de licitação da construção da terceira pista nos dois sentidos da Via Expressa, de São José a Florianópolis. O projeto prevê que, com as faixas adicionais sejam usadas pelo transporte coletivo e por motocicletas. A expectativa é de que as obras, orçadas em R\$ 36 milhões, iniciem entre julho e agosto e fiquem prontas em 18 meses.

“Vamos tentar realizar a maioria dos trabalhos à noite para minimizar os transtornos à população”, afirma o diretor regional do DNIT-SC, engenheiro Ronaldo Carioni Barbosa.

Os recursos para a obra virão do Orçamento da União e, conforme Barbosa, foram garantidos durante o período em que o senador Dário Berger (PMDB) presidiu a Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Senado, encerrado no último mês de março. O deputado federal Jorginho Mello (PR), à frente do Fórum Parlamentar Catarinense, também pleiteou verbas às obras viárias no Estado.

Ambos estavam presentes no anúncio, feito ontem na sede do DNIT. O senador lembrou que a ampliação da Via Expressa é uma reivindicação que remonta ao período em que foi prefeito de Florianópolis (2004-2012) e só não foi realizada antes porque “não havia projeto”.

“Se o recurso alocado não é utilizado em dois, três anos, passa para outra finalidade”, explicou.

Segundo o órgão, pela Via Expressa – como é conhecido o trecho de 5,2 quilômetros da BR-282 que liga a BR-101 à cabeceira das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos – passam mais de 100 mil veículos por dia. Estudos mostram que o movimento irá dobrar até 2036. Levantamento da Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Sudarf) em conjunto com o Observatório da Mobilidade Urbana da

UFSC apontam que atualmente há 515 horários de ônibus diários que entram na Ilha de Santa Catarina por meio da Via Expressa – o único acesso terrestre à parte insular da Capital. A terceira pista irá beneficiar cerca de 22 mil passageiros, além das vantagens indiretas a todos os usuários.

“O motorista vai se sentir mais estimulado a deixar o carro em casa e optar pelo transporte público. E o corredor para os motociclistas também vai fazer com que diminuam os acidentes e, por consequência, agilize o fluxo”, acredita o engenheiro, que fala por experiência própria: como morador de Palhoça, encara o congestionamento todos os dias para chegar ao local de trabalho, no Centro.

### OBRA DIVIDIDA EM ETAPAS

A construção da terceira pista na Via Expressa faz parte de um projeto de R\$ 500 milhões, que contempla também o trecho da BR-101 nas imediações de Florianópolis. Um vídeo exibido pelo DNIT-SC mostra esse pedaço da rodovia com corredor exclusivo para ônibus, ciclovia, duas faixas marginais e mais três pistas em cada sentido. A intenção, diz o engenheiro Barbosa, é tirar do papel o que é viável com os R\$ 36 milhões assegurados e pleitear o restante para a conclusão de todas as melhorias previstas.

### MELHORIAS PREVISTAS

A terceira faixa está alinhada com a Nova Rede Integrada de Transporte Coletivo Metropolitano, proposta pela Sudarf com os municípios de Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Governador Celso Ramos, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José e São Pedro de Alcântara para facilitar o deslocamento na Grande Florianópolis.

**NOTA DO EDITOR:** Infelizmente, não acreditamos que a referida licitação saia neste mês de maio. Para variar, nos parece ser mais uma promessa que não será cumprida.





## Reconhecimento de culpa concorrente por acidente automobilístico não faz coisa julgada extensível a terceiros

A Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) cassou acórdão do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS) que havia fixado indenização em benefício de filho de motorista falecido em acidente de trânsito sob a fundamentação de que, em processo mais antigo relativo ao mesmo acidente, houve o reconhecimento judicial de culpa concorrente.

Com base nas disposições do Código de Processo Civil de 1973, a Quarta Turma concluiu que o filho do motorista falecido – autor do pedido de indenização mais recente – tinha a condição de terceiro no processo anterior, de forma que a coisa julgada não poderia ser estendida a ele. Por isso, a turma determinou a devolução dos autos ao TJRS para que julgue novamente a apelação.

“Não se reveste de imutabilidade da coisa julgada a premissa fática (culpa concorrente pelo acidente de trânsito) adotada, na demanda anterior, como fundamento para a condenação do espólio do de cujus (genitor do ora recorrido) ao pagamento de indenização pelos danos materiais causados ao ora recorrente, porquanto dissociada do pedido deduzido naqueles autos”, apontou o relator do recurso especial, ministro Luis Felipe Salomão.

Na ação indenizatória que deu origem ao recurso, o filho do falecido alegou que o veículo do réu colidiu frontalmente com o carro de seu pai, causando-lhe morte instantânea. Segundo o herdeiro, o réu assumiu o risco de provocar o acidente ao dirigir em velocidade superior à permitida na via.



**Ministro Luis Felipe Salomão**

### LIMITES DA COISA JULGADA

Em primeiro grau, o magistrado julgou improcedente o pedido de indenização por considerar que houve culpa exclusiva do pai do autor, que invadiu a pista em que transitava o réu.

Entretanto, em segunda instância, o TJRS reformou a sentença por considerar que, em

demanda anterior, foi reconhecida a culpa concorrente, o que impediria a Justiça de discutir novamente a culpa, sob pena de violação do princípio da segurança jurídica. Com a modificação da decisão, o TJRS fixou indenização no valor de aproximadamente R\$ 31 mil.

Em análise do recurso especial do motorista, o ministro Luis Felipe Salomão explicou que a coisa julgada possui limites subjetivos e objetivos. Segundo o ministro, os limites subjetivos estão expressos no artigo 472 do Código de Processo Civil de 1973, que estabelece que a sentença faz coisa julgada para as partes, não beneficiando nem prejudicando terceiros.

### DIREITO PRÓPRIO DO HERDEIRO

O ministro destacou que a primeira ação de indenização foi ajuizada pelo motorista (réu no segundo processo) contra o espólio do outro condutor, sob a alegação de culpa exclusiva do falecido pelo acidente de trânsito. Já a outra ação – objeto do presente recurso – foi movida pelo filho do falecido contra o motorista, sob a justificativa de culpa exclusiva dele.

De acordo com Salomão, como a controvérsia do último processo envolve direito próprio do herdeiro, a sua posição processual na ação anterior era de terceiro, e não de parte nos autos.

“Logo, nos termos do artigo 472 do CPC de 1973, a coisa julgada formada na ação ajuizada pelo ora recorrente não era extensível ao ora recorrido, nem para prejudicá-lo nem para beneficiá-lo”, apontou o relator.

Segundo o ministro, ainda que o herdeiro fosse reconhecido como parte da primeira demanda, as normas do artigo 469 do CPC/73 inviabilizam o entendimento de que a conclusão adotada na ação anterior o beneficia. De acordo com o texto do artigo, não fazem coisa julgada os motivos, a verdade dos fatos e a apreciação de questão prejudicial decidida de forma incidental.

“Tanto em razão dos limites subjetivos quanto dos objetivos, não é possível reconhecer, na espécie, coisa julgada vinculativa da atividade jurisdicional nos presentes autos”, disse o ministro, considerando que o juízo de primeiro grau agiu corretamente quando analisou as provas do caso e, por entender que a culpa foi exclusivamente do falecido, negou a indenização pedida por seu filho.

Diante disso, a Quarta Turma decidiu devolver o processo ao TJRS para que, procedendo à valoração das provas, reaprecie a apelação para acolher ou rejeitar o pedido indenizatório.

## Ford deverá restituir valor de carro zero com defeito não solucionado no prazo legal

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) restabeleceu parcialmente sentença da Justiça de Minas Gerais que determinou que a Ford Motor Company do Brasil restitua a um cliente o valor pago por um carro novo que apresentou defeito não solucionado no prazo legal de 30 dias. O prazo para a correção do vício – sob pena de substituição do produto, restituição da quantia paga ou abatimento proporcional do preço – está previsto no artigo 18 do Código de Defesa do Consumidor (CDC).

No entanto, o colegiado afastou a condenação por danos morais em virtude da não comprovação da ocorrência de fato extraordinário que pudesse configurar abalo moral indenizável.

No processo de reparação, o cliente alegou que adquiriu um veículo zero quilômetro por R\$ 55 mil. Segundo ele, logo após a compra, o carro apresentou ruídos estranhos e problemas na direção elétrica.

O consumidor disse ter sido orientado pela equipe técnica da concessionária a não utilizar o veículo até a substituição dos componentes da direção elétrica, o que o obrigou a se valer de meios alternativos de transporte. Devido à falta de peças no estoque da fabricante, o reparo só foi concluído 45 dias após a entrega do carro à assistência técnica.

### EXTRAPOLAÇÃO MÍNIMA

Em primeira instância, o magistrado afastou a responsabilidade da distribuidora de veículos e condenou a Ford a restituir ao cliente o valor de R\$ 55 mil, além de fixar em R\$ 5 mil a indenização por danos morais.

O Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG) reformou a sentença e julgou improcedentes os pedidos de restituição do valor pago pelo veículo e de compensação de danos morais. Para o tribunal, não seria possível a rescisão do contrato de compra e venda, pois os defeitos

apresentados pelo carro zero foram integralmente sanados, ainda que em prazo um pouco superior aos 30 dias.



**Ministra Nancy Andrighi**

### DIREITO À RESTITUIÇÃO

A relatora do recurso especial do consumidor, ministra Nancy Andrighi, destacou que o TJMG, ao considerar mínima a extrapolação do prazo previsto no CDC, acabou reconhecendo que o veículo não teve o vício sanado no período de 30 dias, o que culmina no direito de restituição em favor do cliente.

“Com efeito, a despeito de o veículo ter sido reparado com as peças originais de fábrica, concluindo-se pelo completo reparo do mesmo, o fato é que não foi obedecido o prazo legal previsto na lei consumerista, impondo-se a restituição do valor pago ao adquirente do automóvel, porque opção por ele eleita”, apontou a ministra.

Em relação ao pedido de indenização por danos morais, Nancy Andrighi afirmou que o pleito foi justificado apenas pela frustração da expectativa do cliente em utilizar normalmente o seu veículo, sem que fossem trazidos ao processo argumentos capazes de demonstrar a ocorrência de grave sofrimento ou angústia.

“Assim, ausentes circunstâncias específicas que permitam aferir a violação de algum direito da personalidade do recorrente, o pedido de compensação por danos morais não procede”, concluiu a ministra.



## Comissão limita trânsito de motos nos corredores entre faixas de carros

**O texto original proibia as motos de trafegarem entre os veículos, mas o relator decidiu autorizar esse tráfego quando o fluxo estiver parado ou muito lento, com algumas condições**

A Comissão de Viação e Transportes (CVT) aprovou com mudanças o Projeto de Lei 8192/17, do deputado Heuler Cruvinel (PP-GO), que disciplina o trânsito de motociclistas nos “corredores”, ou seja, entre os carros em faixas de rolamento paralelas.

Segundo o substitutivo aprovado pela CVT, de autoria do deputado Hugo Leal (PSD-RJ), as motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas poderão trafegar pelos corredores apenas quando o trânsito estiver parado ou muito lento. E os motociclistas precisarão estar em velocidade reduzida e compatível com a segurança dos pedestres, ciclistas e ocupantes dos demais veículos.

O texto original do projeto simplesmente proibia as motos de trafegarem entre os veículos — medida que o relator Hugo

Leal não considerou razoável, por restringir demasiadamente o uso das motocicletas.

“É melhor estabelecer uma faixa virtual entre os veículos, a ser usada sob determinadas condições. Na verdade, as motocicletas já trafegam entre os veículos, mas de forma precária, sem controle, sem regras e sem segurança. É preciso adotar uma ideia mais adequada à nossa realidade, considerando que, nas situações de trânsito parado ou muito lento, a passagem deve ser autorizada pela legislação, como elemento de compensação para a mobilidade urbana”, explicou o relator. O texto muda o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).



O substitutivo de Hugo Le-

al(foto) prevê que, havendo mais de duas faixas de circulação de veículos na pista, a passagem das motocicletas entre os carros só será admitida no espaço entre as faixas mais à esquerda — já que a faixa à direita é usada por veículos lentos ou de grande porte. E o texto proíbe o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

Caso alguma dessas regras seja desrespeitada, será considerado que o motociclista cometeu infração grave, sujeita a multa.

Além disso, o parecer aprovado pela CVT prevê a possibilidade de serem adotadas, como já acontece em algumas cidades, faixas reservadas para os veículos de duas rodas em semáforos, à frente do demais veículos. O objetivo é evitar acidentes ao permitir que os motociclistas saiam na frente quando o sinal ficar verde, pois eles ficarão mais visíveis para os motoristas dos carros.

### TRAMITAÇÃO

O projeto ainda será analisado em caráter conclusivo pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

## Comissão aprova projeto que obriga iluminação de faixas de pedestres

A Comissão de Viação e Transportes aprovou, no dia 25 de abril, proposta que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) para tornar obrigatória a iluminação de faixas de pedestres (Projeto de Lei 8729/17).

Pelo texto, os locais destinados à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ao longo da via e também iluminadas de acordo com critérios definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Autor da proposta, o deputado Antonio Carlos Mendes Thame (PV-SP) se baseou no projeto “Travessia de Pedestres Iluminada”, desenvolvido pela Companhia de Engenharia de



Tráfego de São Paulo (CET).

O projeto foi implantado em julho 1996, em frente ao Terminal Rodoviário do Tietê, onde um ano antes ocorreram 27 atropelamentos, dos quais 56% à noite. Mendes Thame argumenta que a faixa de luz canalizada induz o pedestre a atravessar na faixa e faz com que o motorista fique mais

atento às travessias, contribuindo para diminuir o número de atropelamentos.

O relator no colegiado, deputado Jaime Martins (Pros-MG) (foto), concordou com os argumentos de Mendes Thame e defendeu a aprovação do projeto. “A iluminação desses locais de travessia é avanço inegável em nossa legislação de trânsito. Além da redução de acidentes e a consequente preservação da vida, experiências práticas mostram diversos benefícios da iluminação das faixas de pedestres”, disse.

### TRAMITAÇÃO

O projeto será ainda analisado conclusivamente pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR)

## Pedestre deve sinalizar com o braço intenção de fazer a travessia de rua na faixa

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que inclui no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) o dever de o cidadão, ao usar a faixa de pedestres, fazer gesto com o braço indicando a intenção de atravessar a pista e aguardar a parada dos veículos. A medida foi aprovada conforme substitutivo apresentado pela relatora, deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR), ao Projeto de Lei 7556/17, do deputado Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB)

Conforme explica a deputada, esse procedimento já é adotado em Brasília desde o fim da década de 1990 e é um bom exemplo para o País. O objetivo é aumentar a segurança das pessoas que atravessam as ruas usando as faixas de pedestres.

“Um simples gesto, feito com o braço, chama a atenção do motorista e sinaliza que o pedestre precisa atravessar a via, num exemplo claro de convivência pacífica”, argumentou. “Não se trata de retirar do pedestre a prioridade, mas apenas de estender ao resto do País uma experiência exitosa de Brasília. O pedestre também é responsável pela segurança, principalmente a sua própria. Assim, em vez de depositar toda a responsabilidade no motorista, o substitutivo propõe que o pedestre assumira parte do compromisso com a paz no trânsito”, explicou.

### MOTORISTAS

O projeto original de Veneziano Vital do Rêgo aumentava a penalidade para o condutor que deixasse de dar preferência de passagem a pedestres e a veículos não motorizados, como cadeiras de rodas. Segundo a regra em vigor, o motorista comete infração gravíssima, sujeita a multa, quando não dá passagem a pessoas e a veículos sem motor que estejam na faixa de pedestres; que não tenham concluído a travessia (mesmo se o sinal estiver verde para o motorista); e a pessoas com deficiência, idosos, crianças e gestantes.

O texto original do projeto multiplica em cinco vezes o valor da multa para a infração gravíssima nesses casos. Porém, segundo avaliou a deputada Christiane de Souza Yared, essa medida não seria razoável e proporcional, já que a multiplicação do valor da multa só é adotada pelo Código de Trânsito em situações mais graves, como avançar o sinal vermelho ou transitar pela contramão.

A relatora considerou que, dentro do espírito do Código, é mais útil manter a punição prevista atualmente para os motoristas e adotar campanhas de conscientização para que os pedestres usem as faixas com segurança.

### TRAMITAÇÃO

O projeto, que tem caráter conclusivo, ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

# Boa parte dos acidentes ocorre ao anoitecer.

## Veja dicas de segurança!

Nos três primeiros meses de 2018, 23% das indenizações do Seguro DPVAT foram para acidentes que ocorreram no período do anoitecer (entre 17h e 19h59). Esse foi o período também com a maior incidência de acidentes envolvendo motocicletas indenizados por morte e invalidez permanente. As informações são do último relatório divulgado pela Seguradora Líder.

Algumas condições adversas são comuns nesses períodos o que aumenta o risco de acidentes de trânsito. “A luz é um fator de segurança, pois é essencial para vermos e sermos vistos, seja iluminação natural ou artificial, porém ela pode se tornar uma condição adversa quando está em falta ou excesso”, explica Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

### Penumbra

A penumbra ou lusco-fusco é uma situação de pouca luminosidade, que ocorre ao anoitecer e ao amanhecer. “É considerada uma situação perigosa, pois contornos e cores ficam pouco definidos, o que torna mais difícil reconhecer objetos, avaliar corretamente distâncias e, principalmente, ver e ser visto, o que pode ser a causa de muitos desses acidentes”, afirma Pietsak.

Para evitar acidentes, segundo a especialista, algumas dicas devem ser seguidas. “O condutor deve trafegar com a luz baixa ligada, reduzir a velocidade e redobrar a atenção”, diz Pietsak.

De acordo com Pietsak, os motociclistas devem redobrar os cuidados, pois nesse período os faróis de outros veículos podem confundir a visão do



piloto. “No cair da tarde podem acontecer ilusões de ótica e, por esse motivo, é prudente que o motociclista confira mais de uma vez antes de cruzar uma via e até de realizar uma ultrapassagem. A viseira deve estar sempre limpa, assim como os espelhos. Esses cuidados podem garantir a melhor visão possível dentro das condições desse período do anoitecer”, orienta.

### NOITE

Nesse período, a visibilidade depende totalmente da luz

emitida pelos faróis dos veículos e da iluminação artificial das vias. Com a visibilidade limitada ao alcance dos faróis, à potência das lâmpadas e à largura do fecho, são necessários alguns cuidados para se conduzir com segurança.

### Veja algumas dicas:

Manter as luzes do veículo em perfeito funcionamento.

Manter os faróis regulados e limpos.

Observar que a velocidade segura será inferior àquela praticada durante o dia.

Aumentar a distância de segurança.

Se possível, evitar trafegar à noite ou de madrugada.

“Em viagens de motocicleta, se houver um veículo à frente, talvez seja melhor não ultrapassá-lo, mas segui-lo a uma distância segura, aproveitando a iluminação adicional proporcionada por ele. Os desvios e oscilações do veículo da frente indicam, com boa antecedência, obstáculos, buracos ou pista irregular”, conclui Pietsak.

## Regras de devolução ou reparo do veículo recém-adquirido com defeito

Se você comprou um carro e ele apresentou defeito, saiba que você possui direito de troca, devolução e reparo. Entenda aqui em quais situações isso é possível e aproveite para tirar outras dúvidas relacionadas a esse assunto.

### CARRO NOVO E FINANCIADO COM DEFEITO

Ter um carro não é apenas um sonho, mas uma necessidade e muitos motoristas precisam financiar a compra do veículo. Porém, o veículo mal saiu da concessionária e você percebeu que ele está com algum problema.

Ao levá-lo ao mecânico, fica ciente de que ele realmente possui um problema. Mas quais são seus direitos nessa situação?

O veículo ainda está dentro do prazo de garantia, então, o consumidor tem o direito de exigir que a concessionária faça o reparo. Nesse caso, leve o veículo até lá e exija seus direitos.

### CARRO USADO E FINANCIADO COM DEFEITO

É importante saber que carro é um bem de consumo durável, portanto, se você financiou um veículo usado, entra nas regras do artigo 26 do CDC. Este tes-

tifica seu direito de reclamar, desde que o problema seja detectado dentro de 90 dias.

Fique atento ao tempo de garantia pelo vendedor, pois pode ser menor e ele quer se negar a te atender. Porém, o seu direito legal é de 90 dias a partir da data da compra. Além disso, a garantia tanto contratual quanto legal é válida para o veículo todo e não por peças.

Portanto, o veículo possui garantia assegurada por lei e a emissão de certificado de garantia pelo vendedor é mera liberalidade. Dica: exija o documento que comprove a data da compra para comprovação.

### CARRO QUE NÃO SAI DA OFICINA DENTRO DO PRAZO DE GARANTIA

Se o seu carro não sai da oficina e está dentro do prazo de garantia, ou seja, apresenta defeitos constantemente, fique atento. Isso pode ocorrer até com carros zero km e é fato que as concessionárias podem dar uma “ajeitadinha” para que o veículo funcione até que o prazo legal para sanar os defeitos seja ultrapassado.

Porém, alguns veículos voltam a dar problema antes de expirar o prazo, já que o reparo não foi bem feito. Para esse caso,

recomendamos que você exija a Ordem de Serviço e guarde para possíveis problemas com a concessionária.

### REGRAS SOBRE DEVOUÇÃO DE CARRO NOVO COM DEFEITO

Conforme o Código de Defesa do Consumidor, a compra de veículos usados ou zero km estão cobertos pela legislação. Novo ou usado, se o veículo comprado apresentou defeito, você pode fazer valer o seu direito, desde que a compra tenha sido realizada de pessoas jurídicas.

Ou seja, se você adquiriu o bem de pessoas físicas através de compra particular, o Código de Defesa do Consumidor não poderá te ajudar. Além disso, é importante ficar atento aos prazos definidos por lei que visa a garantia do carro, como informado acima, que é de 90 dias.

Portanto, se o carro apresentar defeito dentro desse prazo, o vendedor terá 30 dias de prazo para consertar o veículo, trocar por outro modelo de valor igual ou superior ou realizar a devolução do dinheiro do bem.

### VOU DEVOLVER MEU VEÍCULO, MAS ELE POSSUI SEGURO, QUAL O PROCEDIMENTO?

No caso do seguro auto, você precisa informar a seguradora sobre a troca ou devolução do veículo. Nesse caso, as regras variam conforme a seguradora, mas no geral ela irá cancelar ou transferir o seguro para o seu novo carro.

A transferência é possível, mas fique ciente que o valor será alterado. Isso ocorre porque, ao contratar o seguro auto, a seguradora considera uma série de informações e, embora o motorista seja o mesmo, o veículo não é.

O seu novo carro terá que passar pela vistoria e você pode fazer nova cotação de seguro. Escolhido o plano, seu novo veículo irá passar por todo o procedimento como no caso do veículo que foi devolvido.

Portanto, se você e a concessionária decidiram pela devolução do bem, entre em contato com a empresa de seguro e informe-se sobre as regras e procedimentos, com antecedência.

Agora você já sabe que poderá contar com a lei para resolver os problemas relacionados com a compra do seu bem. Não se esqueça de adquirir notas e documentos que comprove as datas, tanto de compra como de serviços prestados.

## ONU: publicação em português com técnicas para segurança

A Organização Pan-Americana da Saúde/Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS) divulgou, no dia 9 de maio, a versão em português da publicação “Salvar Vidas”, que apresenta um pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito com base em evidências científicas. Essa ferramenta tem o objetivo de apoiar os tomadores de decisão e os profissionais que atuam na área nos esforços para reduzir significativamente o número de mortes e lesões nas vias.

O pacote tem como eixos fundamentais a gestão da velocidade, a liderança na segurança no trânsito, o projeto e a melhoria da infraestrutura, as normas de segurança veicular, o cumprimento das leis de trânsito e, por fim, a sobrevivência pós-acidente. Se implementados de forma integrada, esses componentes facilitam o alcance das metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) relacionadas à mobilidade segura e sustentável.

As ações apresentadas podem ajudar os países a reduzirem o número de mortes e lesões no trânsito; garantir a qualidade do ambiente para pedestres e ciclistas; fortalecer a estrutura institucional e legislativa para a política de

segurança nas vias; e enfrentar questões sociais e de governança que afetam a política de segurança no trânsito.

As metas 3.6 e 11.2 dos ODS visam reduzir, ao menos pela metade, o número de mortos e feridos no trânsito até 2020, bem como oferecer sistemas de transportes seguros, acessíveis e sustentáveis para todos até 2030. Evidências científicas comprovam, por exemplo, que um aumento de 5 km/h acima da média de 60 km/h em áreas urbanas é o suficiente para dobrar o risco de acidentes fatais.

### Panorama global

A publicação atenta para o fato de as lesões no trânsito estarem entre as dez principais causas de morte em todo o mundo entre todas as faixas etárias. Esses eventos são responsáveis por tirar a vida de mais de 1,3 milhão de pessoas a cada ano, além de causarem uma série de lesões não fatais (estima-se que até 50 milhões de pessoas são atingidas).

Globalmente, quase metade (49%) dos indivíduos que morrem nas vias são pedestres, ciclistas e motociclistas. Além disso, as lesões ocorridas no trânsito são a principal causa de morte entre jovens e adultos com idade entre 15 e 29 anos.

## Detran/SP permite que motoristas profissionais zerem pontos da CNH

O Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran-SP) anunciou no dia 16 de maio que os motoristas que exercem atividade remunerada nas categorias C, D e E e tiverem entre 14 e 19 pontos podem fazer um curso do órgão e zerar a pontuação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A chamada reciclagem preventiva para motoristas profissionais está prevista na resolução 723 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) e é opcional.

O curso pode ser feito por condutor que tenha a inscrição “exerce atividade remunerada” no verso da CNH; seja habilitado exclusivamente nas categorias C (veículos de carga, como caminhões), D (veículos de transporte de passageiros, como ônibus e vans) ou E (veículo conjugado, como carreta com reboque ou trailer).

De acordo com o Detran-SP, é possível pedir para fazer a reciclagem apenas uma vez a cada 12 meses. Ele dá ao motorista profissional a oportunidade de retirar de seu prontuário a pontuação acumulada na CNH por infrações de trânsito. Desta forma, apenas se somar outros 20 pontos nos 12 meses seguintes terá a CNH suspensa.

“O motorista profissional passa muitas horas ao volante. A reciclagem preventi-

va permite que ele reavalie sua conduta no trânsito quando ele está com grande risco de ter a CNH suspensa, o que o impediria de trabalhar. É uma chance de ele reaprender e repensar suas atitudes, pois todos devem respeitar as normas de trânsito, colaborar para a segurança viária e, principalmente, preservar vidas”, ressalta Maxwell Vieira, diretor-presidente do Detran-SP.

Para solicitar o benefício, o interessado deve ir até a uma unidade do Detran-SP. Se os requisitos forem preenchidos, ele receberá uma autorização a ser entregue a uma autoescola, onde contratará o curso. Após a emissão da permissão, o condutor terá 15 dias para iniciar as aulas e, a partir daí, 40 dias para terminá-las.

O curso de reciclagem preventiva é o mesmo que já existente para condutores infratores com a CNH suspensa e é oferecido pelas autoescolas.

Como estabelece o CTB, todo condutor que atinge 20 ou mais pontos em 12 meses tem o direito de dirigir suspenso por no mínimo 6 meses e precisa passar pela reciclagem. Também tem a CNH suspensa quem comete uma única infração gravíssima que tem como penalidade prevista no CTB a suspensão.

## Uso de celular na direção é a terceira causa de mortes no trânsito no Brasil

Celular e direção são uma combinação perigosa. A Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) revelou que o uso de celular é a terceira maior causa de mortes no trânsito no Brasil – atrás apenas do excesso de velocidade e do consumo de álcool pelos motoristas. São cerca de 150 óbitos por dia no país e quase 54 mil por ano provocados pela utilização indevida do aparelho na hora de dirigir. A entidade promoveu um estudo para avaliar a interferência causada pelo ato de falar ao telefone celular, com o dispositivo em viva voz, e constatou que fatores humanos como a distração e a falta de concentração, ocasionadas pelo uso do celular, podem motivar o aumento de sinistros.

Na ocasião, com a ajuda de um simulador de direção, foram verificados o desempenho de oito voluntários, sendo quatro homens e quatro mulheres, com idades entre 23 e 52 anos. A pesquisa observou que os tempos de percurso e reação, além do número de infrações e acidentes de trânsito se elevaram quando os voluntários falavam ao celular no mecanismo viva voz, durante a direção simulada. Em condições normais, os motoristas levariam uma média que varia de 3 minutos e 1 segundo a 3 minutos e 48 segundos para percorrer determinado percurso. Para realizar o mesmo trajeto, falando ao celular com o



viva voz, demorariam entre 3 minutos e 14 segundos a 4 minutos e 17 segundos.

Os tempos de reação apresentados pelos voluntários variaram de 60 a 66 segundos em condições normais e de 62 a 74 segundos quando foram testados usando o aparelho. O número médio de infrações de trânsito cometidas pelos motoristas testados em condições normais foi de 2,5 e passou para 4,75 quando falavam ao celular. Já o número de acidentes provocados aumentou de 0,5 para 1,5 em razão da distração provocada pelo aparelho.

A Abramet calculou também, usando dados internacionais, que gastamos entre

8 e 9 segundos para atender a uma chamada telefônica – entre ouvir a chamada, localizar o celular, pegar, desbloquear e atender. Se o motorista estiver a 80 km/h, por exemplo, ele vai percorrer quase duas quadras desatento em relação ao trânsito. No caso de mensagens de texto, a Abramet calculou que levamos de 20 a 23 segundos para responder uma mensagem básica. Se o condutor estiver a 60 km/h, vai percorrer quase quatro quadras dividindo a atenção entre o trânsito e o celular. Dificilmente não vai encontrar um obstáculo pela frente.

### CONSCIENTIZAÇÃO

A Perkons buscou informações com o médico especialista em trânsito Aly Said Yassine, que explicou quais são os fatores que interferem no comportamento dos motoristas quando eles usam o celular na direção, mesmo com o dispositivo em viva voz. O primeiro deles é o conteúdo das conversas. “O que prejudica os condutores não é o fato de estarem com apenas uma mão no volante. O pior é dividir a atenção entre a via e o conteúdo da mensagem”, observa o especialista.

O segundo fator é o tempo de resposta do motorista, frente a um obstáculo, que é mais lento. “Com a atenção desviada para o celular, o tempo de frenagem, para desviar de um pedestre ou para respeitar o semáforo é mais devagar. Para se ter uma ideia da gravidade da situação, a desatenção causada pelo ato de falar ao celular é maior em comparação à falta de concentração que acomete um motorista sob o efeito do álcool”, informa Aly Yassine.

A visão periférica é o outro fator que sofre prejuízo quando o condutor conjuga a direção e a conversa no celular. “Em condições normais, o motorista consegue perceber o que acontece nas laterais, como a aproximação de um ciclista, mas quando desvia sua atenção para o telefone, não consegue perceber o que acontece no entorno”, comenta o médico. (Fonte: Perkons).



## CARTAS

**INDÚSTRIA DA  
MULTA?**

Se em vez de ficarem com essa choradeira de indústria da multa as pessoas se preocupassem em aprender a se defender no processo administrativo de trânsito, aí sim, daria resultado efetivo. Erros de autuação anulam a multa e a pontuação, discurso de indústria da multa não! O motorista comete a infração ele é autuado e deve pagar pelo erro. O agente de trânsito ou o julgador da defesa ou recurso erra, a autuação e a pontuação são anuladas. Nada mais justo! Mas, tem que aprender a se defender no processo administrativo. E de preferência, não cometer a infração.

**Márcia Pontes – Blumenau/SC (Via Facebook)**

**SEMANA SANTA**

Parabéns ao Monatran por reconhecer o esforço da Polícia Rodoviária Federal. A redução de 23% no número de acidentes neste ano é reflexo de um trabalho de dedicação por esses seres humanos. Seria tão bom se existissem políticas públicas que ajudassem neste sentido, mas hoje a única preocupação são com a aditivos para obras superfaturadas. Uma tristeza a falta de apoio.

**Pedro Almeida – Florianópolis/SC**

**PELADOS**

Acho um abuso fazer protesto pelado. É só para fazer graça. Mas essa pedalada pelada tem seu ponto positivo. Realmente chamou a atenção para os ciclistas, grupo de pessoas que deveria ser maior em todas as cidades. Precisamos nos preocupar mais com o próximo para assim evitarmos tragédias na estrada. Além do mais, é mais saudável andar de bike. Infelizmente o protesto poderia ter mais pessoas, porque só seis manifestantes mostra a falta de apoio e união.

**Ane Figueiroa – São Paulo/SP**

**BANDIDO**

É um bandido esse empresário Jéferson Bueno. O cara matou e deixou duas gravemente feridas e ainda é preso por receptação de carga roubada? Mostra que o cara tem algum problema, ou é muito “azarado”. Tem que deixar ele preso para aprender e se comportar. Se comporta como uma pessoa acima da lei, mas espero que fique preso por um bom tempo, até ser um cidadão melhor.

**Natasha Reis – Porto Alegre/RS**

**BRECHAS**

Realmente a legislação aperta os nossos juízes. Há um pouco de interpretação, mas normalmente os magistrados sofrem com uma lei não punitiva e mais conivente com o bandido. O caso do bêbado que matou um trabalhador em Blumenau e conseguiu liberdade após pagar fiança é um absurdo lamentável.

**Luiz Neves – Blumenau/SC**

**PAGAMENTO**

Tenho minhas dúvidas sobre a eficiência deste sistema de pagamento de multas de trânsito com cartão. Mas parece bom. Entretanto o bom mesmo é termos políticas de incentivo a melhoria em rodovias e motoristas mais prudentes. Hoje temos uma guerra no trânsito e facilitar o pagamento de multa é só uma forma de arrecadar mais dinheiro. É o que penso.

**Simeia Silva – Brasília/DF**

**SUSPENSÃO**

Ratifico a nota do editor no caso da suspensão da inspeção veicular para renovação de licenciamento anual. O ministro precisa se cercar de melhores colaboradores porque senão, desqualifica suas decisões. E até o próprio Código de Trânsito Brasileiro. Que bom que desta vez a revogação da decisão foi sábia, porque senão ficaria muito complicado para o trabalhador.

**Rodrigo Moraes – Curitiba/PR**

**PEDAGOGIA**

Parabéns doutor Dirceu! Realmente uma melhor qualificação dos motoristas é importante. Temos problemas de leis, de falta de iniciativa dos governantes, dificuldades nas rodovias, mas o motorista tem sua parcela de culpa. Um trânsito seguro se faz com pessoas. Pessoas que tenham qualidade na direção, desde reflexo até conhecimento técnico. Uma melhor preparação é fundamental. Até acho que tem muito motorista que não deveria estar dirigindo.

**Gabriel Maia – Florianópolis/SC**



**AS VIAGENS DO MAURO!**

ESSA TIRINHA FOI DESENHADA POR LUÍS BRÜEH, EM UM BAR DE TAPAS, NO CAMINHO DE SANTIAGO

## Balneário Camboriú (SC), ganhou laço do Movimento Maio Amarelo

O Jornal BC Notícias divulgou a ação realizada pela equipe do Fundo Municipal de Trânsito (FUMTRAN) dentro da programação do Movimento Maio Amarelo no Balneário Camboriú (SC). Para celebrar e ajudar a divulgar cada vez mais a campanha, a equipe representou o movimento com um “Laço Humano” no topo do Morro do Careca, na Praia dos Amores. O laço simboliza a união em prol do trânsito municipal.

Numa outra ação, a “Caixa Surpresa” apresentou brinquedos educativos relacionados ao trânsito às crianças acima de três anos de idade, conscientizando-os de maneira lúdica sobre os principais cuidados com o trânsito.

Como parte da programação da campanha, o FUMTRAN realizou também uma blitz educativa no posto da Polícia Federal de Itapema, entregando materiais educativos aos condutores.



### ESPAÇO LIVRE

José Mário F. de Andrade\*



## A tecnologia e seus benefícios para o trânsito

**R**educir acidentes e mortes é apenas um dos muitos benefícios do uso da tecnologia no trânsito, que hoje vai muito além do controle de velocidade e registro de infrações. A tecnologia hoje disponível contribui fortemente para uma gestão mais eficaz do trânsito, com o consequente aumento da segurança pública e a melhoria da qualidade de vida nas cidades.

O uso da tecnologia no trânsito não deve ser vista somente como sinônimo de controle de velocidade e aplicação de multas.

Bem aplicada, é aliada na busca de soluções de mobilidade e segurança além de prover uma grande ajuda para o trabalho dos engenheiros de trânsito com a disponibilização de dados atualizados e confiáveis para suporte às decisões a serem tomadas.

Sabe-se hoje que o estresse no trânsito é um dos grandes causadores de doenças, especialmente nas grandes cidades. Melhorar a fluidez no trânsito passou a ser uma prioridade para as autoridades, pois os custos sociais das doenças geradas pelo estresse no trânsito e não somente os custos dos acidentes, estão atingindo níveis alarmantes.

A redução de focos de congestionamento é uma das grandes aplicações da tecnologia, com reflexos positivos na fluidez de tráfego e na saúde da população de uma cidade. A melhoria do fluxo de veículos é possível com a implantação da chamada “onda verde, onde os semáforos são sincronizados e ajustados para que os carros mantenham uma velocidade média adequada nas principais vias da

cidade, permitindo que se o motorista mantiver a velocidade estipulada, não irá parar em nenhum sinal vermelho. Com isso, o trânsito ganha fluidez e agilidade.

Outra situação muito comum em cidades, é o congestionamento causado pelo fluxo excessivo de veículos em pontos críticos com semáforos. O tempo de funcionamento do verde/vermelho dos semáforos é planejado pelo volume médio de veículos em cada ponto. Em momentos de muito fluxo o padrão escolhido para os tempos do semáforo gera congestionamentos em um ou nos dois lados do cruzamento, muitas vezes mesmo quando um não tem sequer um veículo para cruzar. A maravilha do sistema de câmeras de avaliação de imagens, hoje disponível, permite informar ao controlador do semáforo que ele deve mudar o tempo de verde/vermelho e assim melhorar enormemente o fluxo da via. Os semáforos passam a se adaptar ao trânsito, respondendo de forma imediata e automática a situação real de momento.

Mas o melhor de tudo é que, por ser uma tecnologia de análise de imagens, a implantação desses equipamentos não requer sensores de piso nem obras custosas e invasivas. Outra grande vantagem é que essa tecnologia se aplica a qualquer tipo de controlador semaforico, ou seja, mesmo controladores antigos podem funcionar com todas essas vantagens da modernidade tecnológica, permitindo que as prefeituras melhorem a fluidez do trânsito sem necessidade de trocar toda a infraestrutura já instalada.

A tecnologia aplicada ao trânsito é também um aliado no desenvolvimento

de ações na área de segurança pública. Câmeras inteligentes podem também ser usadas no combate ao roubo e furto de veículos, identificação de veículos clonados e com licenciamento e IPVA atrasados.

O sistema de fiscalização é composto de equipamentos fixos, instalados em pontos estratégicos, que controlam os veículos que entram e saem da cidade; e equipamentos móveis, que agilizam as atividades das blitzes, diminuindo o desconforto dos motoristas e aumentando a segurança dos guardas. Esses equipamentos identificam veículos roubados, clonados e com licenciamento e IPVA atrasados. Os aparelhos utilizados nas blitzes possibilitam a identificação dos veículos por meio do sistema OCR (Optical Character Recognition), em que a câmera “lê” as placas e decodifica os dados junto à base cadastral do DETRAN. Caso o sistema detecte algum problema de ordem legal, judicial ou pecuniária, o veículo será abordado pela fiscalização. Nesse tipo de ação somente os veículos com problemas são parados, enquanto nas operações normais todos os veículos, mesmo aqueles que estão em situação regular são abordados, o que causa engarrafamento de trânsito e desgaste dos motoristas.

Por tudo isso vemos que a aplicação da tecnologia nas vias urbanas é um grande aliado para a melhoria da fluidez do tráfego, contribuindo enormemente para a redução do estresse e suas nefastas consequências na saúde da população.

\* Especialista com vasta experiência no uso de tecnologias aplicadas ao trânsito.

## Mobilidade urbana: nosso compromisso com o dia a dia da sociedade



Ponte de Bertiooga - SP



Viaduto Santo Amaro - SP



Ponte Mauricio Joppert - SP/MS



Elevado do Joá - RJ

Há quatro décadas, a Concrejato Engenharia tem se destacado em projetos de recuperação e reforço de estruturas, restauro de patrimônio histórico, retrofit, obras industriais e especiais e geotecnia.

Com amplo portfólio no segmento de transportes, a Concrejato tem expertise em serviços de recuperação e reforço estrutural em pontes e viadutos, incluindo reforço estrutural para ampliação da capacidade de carga, recuperação de estruturas atingidas por incêndios e pela interferência de agentes agressivos, reabilitação de estruturas submersas e tratamento de infiltrações, além de alargamento e alteamento de Obras de Arte Especiais.

Uma atuação que reflete nosso compromisso para garantir um dia a dia com mais mobilidade e segurança para a sociedade.

40 DESDE 1978  
**CONCREJATO**  
ENGENHARIA

[concrejato.com.br](http://concrejato.com.br)