

Definida
empresa que
deve recuperar
estruturas das
pontes Pedro Ivo
e Colombo Sales

PÁGINA 4



Por que a diferença?



Há quase 90 dias, o assunto dos noticiários parece ser um só: a pandemia de Coronavírus. O mundo parou, perplexo com tantas mortes causadas pelo Covid-19. Até o dia 25 deste mês já tínhamos quase 345 mil vítimas fatais no mundo. Não queremos comparar a vida de quem morre no trânsito com aquela de quem é acometido pelo vírus letal. Você sabia que, de acordo com o “*Global status report on road safety 2018*”, mais de 1,35 milhão de pessoas perdem a vida todos os anos em decorrência de acidentes de trânsito no mundo? Pense nisso! (Página 3 - Palavra do Presidente).

EDITORIAL

Velhas Práticas

Já dizia um velho ditado: Viva bastante e você verá de tudo! E cá estamos nós, em meio a uma pandemia sem precedentes na história da humanidade, iniciando a descida da ladeira de uma crise econômica incomparável, temperados com crise política, colapso da saúde pública iminente, sem falar na recorrente crise de valores morais de grande parte dos gestores públicos de nosso país, parlamentares descomprometidos e até membros do judiciário sob suspeita.

Em meio a este cenário caótico, uma velha prática conhecida da população volta a assombrar os cofres públicos catarinenses: dispensa de licitação para execução de mais uma obra fundamental para infraestrutura do Estado.

Desta vez, os problemas são os blocos de sustentação

das Pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles que, estranhamente, não foram incluídos no estudo de manutenção das ligações realizado em 2015, cujas obras só tiveram início no ano passado.

Sem tirar os méritos da atual administração que, aliás, foi a única da história das duas pontes que está, de fato, fazendo algo pela manutenção básica das estruturas, é lamentável que se tenha lançado mão do artifício de dispensar licitação, ainda que com o consentimento do Tribunal de Contas do Estado e do Ministério Público de Santa Catarina.

Entendemos e concordamos que as referidas obras são realmente emergenciais. Mas pela maneira como a coisa pública é conduzida, fica a sensação de que não importa se sai governo, ou entra

governo... as velhas práticas continuam. Será que com um pouco de boa vontade por parte de todos os envolvidos, não seria possível realizar uma licitação? Ou pelo menos, tentar tornar o processo mais transparente?

Em uma das escassas notícias sobre o assunto, foi dito pelo Secretário de Infraestrutura e Mobilidade de Santa Catarina, Thiago Vieira que “apesar de ter sido por meio de dispensa de licitação, foi feita cotação com nove empresas tecnicamente habilitadas, das quais cinco apresentaram propostas”. Que empresas foram estas? Quais

foram as propostas? Por que, mais uma vez, foi escolhida uma empresa estrangeira, a despeito de existirem diversas opções nacionais com total capacidade técnica para fazê-lo?

Aliás, cabe salientar que a empresa escolhida foi justamente a mesma que finalizou, ou melhor, ainda está finalizando as obras da Ponte Hercílio Luz (contratada também sem licitação e protagonista de muitos aditivos).

Indubitavelmente, se existe a previsão legal de dispensar o processo de licitação é porque há momentos em que se faz necessário. Todavia,

esta modalidade deveria ser a exceção e não a regra, como temos visto acontecer nos últimos anos.

Por fim, apenas esperamos que, no mínimo, a empresa escolhida cumpra com suas obrigações e prazos e que não haja surpresas financeiras até o final do processo. Sobretudo, que a população ilhéu e todos aqueles que acessam a Ilha não tenham o seu direito de ir e vir comprometido por alguma falha do Estado. E, mais do que nunca, que nenhuma vida seja perdida pela falta de manutenção dessas estruturas vitais para a região.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O Monatran

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

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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

FAKE EM TEMPOS
DE COVID-19

Uma mensagem que circula no WhatsApp diz que a Guarda Municipal estaria multando condutores e passageiros que trafegam sem máscara dentro dos veículos. O texto, que circula por todo País, É FALSO e não deve ser compartilhado.

Em alguns estados e municípios os governantes determinaram a obrigatoriedade de utilização de máscaras em locais públicos, mas não há a exigência para o uso dentro do veículo.

CONTRAPONTO

Importante destacar que, no caso de motoristas e usuários de táxi ou aplicativos, as regras são diferentes. Diversas cidades brasileiras já preveem a obrigatoriedade do uso de máscaras tanto para os profissionais, como para os passageiros. Nestes casos, obviamente, todos devem respeitar a determinação vigente.

Inclusive, a Uber já divulgou informação oficial, determinando que, em cidades onde o uso de máscaras se tornou obrigatório em locais públicos, a utilização é indispensável e o motorista poderá cancelar a viagem caso o usuário não esteja usando uma máscara ou proteção facial. De acordo com a empresa, essa é uma medida para proteger tanto o cliente como os motoristas parceiros durante as viagens com a Uber.



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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

POR QUE A DIFERENÇA?

Há quase 90 dias, o assunto dos noticiários parece ser um só: a pandemia de Coronavírus. O mundo parou! As bolsas de valores despencaram. Governos de diversas partes do Globo protagonizam uma dança das cadeiras do poder. Cientistas vivem numa corrida contra o tempo para tentar encontrar tratamentos seguros, enquanto não descobrem a tão almejada vacina. Nesse meio-tempo, especialistas de Whatsapp se digladiam nas Redes Sociais.

Em cada canal, números são mostrados à exaustão. Gráficos e mais gráficos são analisados minuciosamente. Projeções caóticas assustam até os mais céticos e, em alguns lugares, foi criado até o “Covidômetro” – uma ferramenta online atualizada constantemente com os mais variados dados da pandemia.

Sem dúvida alguma, não há como ignorar este momento. Até o último dia 25 de maio, 344.731 pessoas já haviam morrido em decorrência da Covid-19 no mundo. No Brasil, haviam sido contabilizadas 23.473 vítimas fatais da ameaça invisível. Enquanto Santa Catarina (estado onde está localizada nossa sede) orgulha-se em possuir uma das menores taxas de mortalidade pela doença no país, com 109 óbitos registrados até então.

A perda de um ente querido é devastadora em qualquer situação e merece (e deve) ser lamentada. Todavia, nos causa um enorme estranhamento o desinteresse por parte dos governos, da grande imprensa e da sociedade como um todo para com os números das mortes no trânsito no Brasil e no mundo.

Sem querer comparar a vida de quem morre no trânsito com aquela de quem é acometido pelo vírus letal, você sabia que, de acordo com o “Global status report on road safety 2018”, mais de 1,35 milhão de pessoas perdem a vida todos os anos em decorrência de acidentes de trânsito no mundo? Em outras palavras, você sabia que, em média, morre uma pessoa a cada 24 segundos? E que as lesões causadas pelo trânsito são hoje a principal causa de morte de crianças e jovens entre 5 e 29 anos.

No Brasil, sempre pobre de informações e dados confiáveis e sua eterna realidade maquiada pela subnotificação, estima-se que mais de 40 mil pessoas percam a vida no trânsito a cada ano. Em Santa Catarina, o número de mortes nas estradas oscila entre 1500 e 2000 por ano.

Uma tragédia global que dificilmente será superada pela pandemia histórica de 2020. O mais impressionante é que a solução não depende da descoberta de uma vacina ou de algum remédio específico. Está ao alcance de qualquer habilitado para dirigir um veículo. Bastaria respeitar as Leis de Trânsito já existentes.

Entretanto, a maioria parece ignorar todos estes fatos. A imprensa dificilmente aborda este assunto e os governos vão empurrando com a barriga, como se não enxergassem as vidas perdidas e todos os aspectos que esta pandemia velada interfere. Parece que a questão do trânsito não dá ibope, não rende votos nas eleições... e as milhares de vítimas fatais todos os anos e os mais de 400 mil sequelados permanentemente parecem invisíveis na sociedade

brasileira. Ao ponto de os parlamentares do Congresso Nacional terem a audácia de propor o desvio dos recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito, (que deveria ser destinado a campanhas de conscientização dos motoristas) para o enfrentamento da Covid-19, como se um tipo de morte fosse mais importante do que outro. E o pior é que estes referidos valores, há anos já são “surrupitados” pela União, na sua maior parte, a fim de ajudar o governo a pagar os juros da dívida pública, a conta do chamado superávit primário, enquanto dezenas de milhares estão a morrer nas ruas e estradas. E isso nos revolta e fica difícil manter a esperança de um trânsito mais humano e seguro. Precisamos, urgentemente, estancar essa sangria.

Ainda assim, meu sonho seria ver um dia o Jornal Nacional, a Globo News, a CNN, Record... enfim, a imprensa toda debatendo a questão das mortes no trânsito com a mesma gana que tenho assistido nestes últimos dias. Queria ver a sociedade mobilizada, cobrando ações eficazes dos governos e atendendo às medidas propostas pela legislação específica. Queria ver o poder público concedendo coletivas diariamente, montando equipes de trabalho, liberando verbas à revelia em prol da segurança viária. Mas temo ser apenas uma utopia, impossível de vislumbrar.

De qualquer maneira, que este momento singular no qual estamos vivendo sirva para proporcionar uma nova forma de enxergar a vida e como estamos todos conectados. “Eu protejo você e você me protege. Use máscara e respeite as Leis de Trânsito!”

NOTA DE PESAR

Registramos com extremo pesar o falecimento do Guarda de Trânsito de Blumenau, Sandro Favero, de 53 anos, no último dia 12 de maio. Um guerreiro incansável pela luta do trânsito tombou no campo de batalha. Foi atropelado enquanto atravessava a rua próximo de sua casa, mesmo estando bem no centro da faixa de pedestres.

Favero também era presidente da Associação dos Guardas Municipais de Blumenau. De acordo com o coordenador de serviço da Guarda de Trânsito de Blumenau, Darlei Scottini, essa é a décima morte no trânsito, no município, somente neste ano, no período urbano. “O número de mortes de trânsito aumentou nos últimos dias, sendo a terceira no intervalo de uma semana”. Devido a isso, ele pede um maior cuidado dos pedestres e motoristas.



NÚMEROS

Enquanto em Blumenau já morreram 10 pessoas no trânsito, somente no perímetro urbano, neste ano, a Covid-19 fez três vítimas fatais, no mesmo período. Por isso, não nos cansamos de enfatizar que “toda vida importa”! E um número tão expressivo como a quantidade de óbitos no trânsito de uma cidade como Blumenau e tantas outras pelo Brasil a fora não pode ser negligenciado. Precisamos contar nossos mortos no trânsito sim! E lutar cada dia mais bravamente por uma mudança geral de comportamento.

Definida empresa que deve recuperar estruturas das pontes Pedro Ivo e Colombo Sales

Empresa é a mesma que trabalhou na recuperação da Ponte Hercílio Luz.

A obra de recuperação estrutural das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Machado Salles, em Florianópolis, irá iniciar na primeira quinzena de junho. A empresa portuguesa Teixeira Duarte será responsável pela execução dos serviços.

O contrato será realizado pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) e o valor para a exe-

cução dos serviços é de R\$ 6.984.146,89. A previsão é que obra seja concluída em 180 dias, a contar da emissão da ordem de serviço.

A contratação da obra foi definida após um laudo técnico solicitado pela SIE, em dezembro de 2019 e concluído em fevereiro de 2020, apontar a necessidade de recuperar emergencialmente seis blocos das estruturas.

“Com acompanhamento do Tribunal de Contas de Santa Catarina e conhecimento do Ministério Público



Estadual, foi finalizado de maneira célere, transparente e responsável, o processo de contratação de uma empresa com expertise para realizar os serviços emergenciais, que são altamente complexos”, explica o secretário da Infraestrutura, Thiago Vieira.



Infraestrutura garante ações para a conservação das rodovias estaduais

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) tem entre as prioridades realizar a conservação viária nas rodovias estaduais para garantir segurança para quem trafega pelas estradas. O tráfego de veículos com excesso de peso é o principal causador do desgaste do asfalto e uma parceria entre a SIE e a Polícia Militar Rodoviária Estadual (PMRv) permite a ação preventiva de fiscalização do excesso de carga nas vias.

Após 10 anos desativadas, as operações com balanças móveis nas rodovias estaduais flagraram 536 toneladas de excesso de peso, em abril. Fazer o controle de peso de carga ajuda a desacelerar o processo de degradação da malha rodoviária conservando-a por mais tempo.

“Ao fazer a fiscalização de peso dos caminhões conseguimos submeter a malha rodoviária a menos desgaste. Quanto maior a carga que está sendo deslocada, maior o impacto no

pavimento e com este controle estamos garantindo, de maneira preventiva, os serviços de conserva rodoviária”, explica o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira.

De acordo com os dados da Polícia Militar Rodoviária Estadual (PMRv), em abril, 437 caminhões foram pesados e 160 autuados, o valor arrecadado com as multas foi de R\$ 165.693,31. O recurso será destinado à sinalização e segurança viária.

“Somente com rigor na fiscalização é que podemos reduzir o número de acidentes com mortes envolvendo caminhões com excesso de peso,

além de prevenir o desgaste da pavimentação asfáltica nas rodovias estaduais”, afirma o coronel José Evaldo Hoffmann Júnior, comandante da Polícia Militar Rodoviária de Santa Catarina.

As quatro balanças de pesagem automáticas e móveis foram adquiridas pela SIE e entraram em operação em março de 2020, em parceria com a PMRv. Uma balança está instalada na Serra do Rio do Rastro, uma na Serra Dona Francisca e as outras duas atendem as regiões Oeste e Litoral em pontos diversos, conforme programação operacional do Comando de Policiamento Rodoviário.



Passarela de pedestres da Pedro Ivo Campos interditada para manutenção

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) informa que a passarela de pedestres da ponte Pedro Ivo Campos, em Florianópolis, está interditada desde o início do mês de maio. O fechamento foi necessário para dar continuidade à obra de manutenção que ocorre nas pontes Pedro Ivo e Colombo Machado Salles. A passarela permanecerá fechada até a conclusão da obra. Como alternativa, pedestres e ciclistas deverão utilizar as passarelas da Ponte Hercílio Luz.

A obra de manutenção nas pontes Pedro Ivo e Colombo Salles está com 34% dos serviços executados. Estão sendo realizados trabalhos de recuperação estrutural dos pilares e vigas em pontos localizados, hidrojateamento, pinturas metálica e impermeabilizante, montagem e desmontagem de andaimes.

O prazo contratual para conclusão da obra é fevereiro de 2021. A empresa responsável pelos trabalhos é a Cejen Engenharia. Já a Engevix Engenharia fiscaliza o contrato. O valor para execução é de R\$ 29.661.611,46.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Transporte Público em Tempos de Pandemia. COMO EVITAR A CONTAMINAÇÃO.

É comum ouvir-se que o mundo não será mais o mesmo depois da pandemia. Generalizações à parte, pode-se considerar que o transporte público já foi duramente afetado em todo o mundo, particularmente no Brasil, onde há décadas os investimentos no setor deixam a desejar na maioria das cidades.

O coronavírus desnudou a incúria de administradores públicos, que só pensam nas próximas eleições, e de empresário do setor que são capazes de tudo para manter seus oligopólios, fora legítimas exceções.

Ao contrário do que muitos pensam, as crises são momentos ricos pois obrigam a busca de soluções imediatas, sendo a que se vive, uma das mais instigantes da História.

Permita o leitor que use a imagem de um caminhão aberto, carregado de caixas, em alta velocidade que é repentinamente freado, sem que o motorista tenha tempo de estabilizá-lo: tomba, as caixas lançadas para fora se abrem, os conteúdos se misturam e ficam expostos para que todos vejam.

O que se escondia nessas caixas está aí, à vista de todos. Neste momento em várias cidades brasileiras o transporte público está parado, uma vez que seus padrões de higiene colocariam em risco a vida de seus usuários. Mas isso não é de hoje...

Transportes lotados, sujos, inseguros e perigosos são o cotidiano para milhões de brasileiros que se veem obrigados a se transportarem das formas mais desumanas possíveis. É usual assistir-se pelos meios de comunicação cenas ultrajantes em ônibus, trens e metros onde a pessoa passa duas, três, quatro horas se deslocando para ir e voltar do trabalho. O vírus letal apenas desnudou o que já era de conhecimento. Muitas outras doenças têm sido transmitidas nos ambientes insalubres do transporte, sem que fosse de todo revelado a sociedade.

As cidades, ao proibirem o uso do transporte público, estão tomando uma atitude corretíssima para proteger a população, e simultaneamente passam um atestado de responsabilidade e reconhecimento pela baixa qualidade de seus próprios serviços e dos perigos a que submetem os seus usuários.

O coronavirus infectou a atividade econômica,

paralisou mercados e obrigou que os consumidores se recolhessem as suas casas. Premidos por essa circunstância, empresas e governos vivem um paradoxo, como retomar as atividades com o transporte público que se tem.

Desde o início do confinamento houve redução, ou paralização total, nos serviços de ônibus, trens, metros e aviões. Os governos no Brasil e no exterior desaconselharam todas as viagens, exceto as essenciais.

Nas cidades em que as atividades estão retornando e se incentiva a volta ao trabalho, os administradores propõem que na medida do possível se evite o transporte público, substituindo-o por caminhadas, ou pelo uso de bicicletas e outros veículos particulares.

Em pequenas comunidades isso é até possível, mas nas áreas metropolitanas, exatamente onde os riscos de contaminação são maiores, é absolutamente inviável.

Certamente essa situação não se corrige de uma hora para outra. O transporte público, sem dúvida, é um dos meios mais arriscados de contaminação.

Nesse sentido, cabe a cada um cuidar com zelo de sua própria vida e da saúde do seu próximo. Compreender com seriedade quais são os riscos de pegar o ônibus, o metrô, o táxi e o transporte por aplicativo.

Segundo *Rachel Schraer*, da editoria de saúde da *BBC*, muito da potencial infecção em metrô e ônibus depende da lotação e da distância que se pode ficar das pessoas, o mesmo se dá nas paradas e nas estações.

Abrir as janelas é sempre uma vantagem, pois em relação à ventilação, o ar pode dissipar mais rapidamente as gotículas que contém o vírus.

Lembre-se que o coronavirus se espalha quando uma pessoa infectada tosse, espirra ou exala pequenas gotas repletas do vírus no ar. Essas gotículas podem entrar no corpo através dos olhos, nariz e boca, diretamente ou depois de tocar em um objeto contaminado.

Estudos da *Dra Lara Gosce*, do *Institute of Global Health*, Inglaterra, evidenciam que pessoas que usam o metrô regularmente, são mais propensas a ficarem gripadas. Mostrou, também, que passageiros que mudam de linha, uma ou mais vezes, tem taxas mais altas de doenças semelhantes a *influenza*, em comparação aos que chegam mais rápido em seus

destinos por uma viagem direta. Adverte que longa permanência nos transportes coletivos aumenta o risco de contaminação.

Nas ocasiões em que o uso do ônibus, do metrô e do trem são inevitáveis, é imprescindível este decálogo:

1. Evitar os momentos de pico;
2. Escolher a rota menos movimentada;
3. Reduzir o número de baldeações;
4. Paciência e esperar um pouco pelo que estiver menos cheio;
5. Aguardar a saída de outros passageiros antes do embarque;
6. Manter sempre que possível a distância de 2 metros de outras pessoas;
7. Pagar passagens sem contato, preferencialmente sem troco;
8. Sempre usar máscara e óculos de grau ou protetor;
9. Álcool gel para uso durante 20 segundos após concluir viagem ou tocar qualquer objeto;
10. Protetor facial transparente para o rosto (face Shield)

O grau de consciência social ajuda a vencer o medo e a derrotar o vírus, e é demonstrado pelo uso correto da máscara, símbolo internacional de solidariedade e de respeito ao próximo. *Essa é, também, a forma correta de agradecer aos heróis e heroínas que no front lutam pela vida.*

“Curar quando possível, aliviar quando necessário; consolar sempre” Hipócrates

* 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. 240. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - Recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual.

Contran libera, durante a pandemia, aula teórica remota na formação de condutores

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou no dia 29 de abril no Diário Oficial da União (DOU), a Deliberação 189/20 que dispõe sobre a realização das aulas teóricas do curso de formação de condutores na modalidade de ensino remoto enquanto durar a emergência de saúde pública decorrente da pandemia de COVID-19.

Conforme o Contran, os Centros de Formação de Condutores (CFC) estão autorizados a realizar as aulas teóricas do curso de formação de condutores na modalidade de ensino remoto, desde que o candidato manifeste interesse.

O conteúdo programático, a carga horária e a duração das aulas-teóricas devem obedecer os mesmos critérios estabelecidos para as aulas presenciais.

REGULAMENTAÇÃO AULA TEÓRICA REMOTA

Muito parecida com a Instrução publicada na segunda-feira (27) pelo Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo (Detran/ES), a Deliberação do Contran determina alguns re-



quisitos de segurança e de operação dos sistemas que deverão ser utilizados pelos CFCs.

Para ministrar a aula teórica remota é necessário que o instrutor utilize um dispositivo com acesso à internet e que possua câmera com resolução de 720 pixels. O sistema deve possibilitar a criação de perfis de usuário personalizados, pelo menos, para instrutor, candidato, Diretor de Ensino e administrador do órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, que delimitem o acesso apenas a determinadas funções.

O sistema eletrônico tam-

bém deverá ser validar a biometria facial do instrutor e dos alunos, na abertura da aula, no término e monitorar a permanência dos candidatos na sala virtual durante toda a aula teórica. Além disso, deve disponibilizar interface para usuários, que permita que o instrutor compartilhe, em tempo real, seu vídeo, seu áudio e a tela do seu dispositivo, e que o candidato visualize suas aulas agendadas.

Os órgãos e entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão estabelecer requisitos adicionais para os sistemas utilizados pelos

CFC, especificamente para garantir a integração com as bases de dados locais e a harmonização com os fluxos de seus processos internos.

ANÁLISE

Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal, analisa as exigências da Deliberação.

“Minha primeira impressão é que, para quem pretende uma solução prática e rápida, complicaram demais. Uma das exigências é que o sistema a ser utilizado pelos CFCs tenha a capacidade de verificar instrutores e candidatos por biometria facial. Isso limita muito os recursos mais populares dis-

poníveis no mercado e significa demanda para os DETRANs que, naturalmente, não possuem uma solução específica para esse acesso ao seu banco de dados. Tecnicamente, é um caminho bem complicado. Outra complicação é exigir câmera HD por parte do aluno, afinal, quantos smartphones têm uma câmera frontal de 720p?”, questiona.

Para Eliane Pietsak, que é pedagoga e especialista em trânsito, um ponto crucial é a vontade dos alunos em utilizar essa ferramenta como recurso. “A grande maioria vê as aulas a distância, como é o caso – lembrando que não é um curso EAD mas sim ENSINO REMOTO e temporário – como algo que não funciona, não gosta, ainda que o tempo de permanência seja o mesmo que na aula presencial. Outros imaginam que é mais difícil. E alguns instrutores que reagem muito mal a esse tipo de ferramenta de ensino. Por outro lado, outros instrutores e alunos vão gostar muito, é a chance de retomar o seu Curso de Habilitação”, conclui Pietsak.

Regulamentada vistoria veicular enquanto durar a PANDEMIA

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou no dia 22 de maio, no Diário Oficial da União (DOU), a Deliberação 190 que dispõe sobre a realização de vistoria de identificação veicular, de que trata a Resolução CONTRAN nº 466, de 11 de dezembro de 2013, enquanto durar o estado de calamidade pública.

O objetivo, segundo o Contran, é adotar medidas de proteção para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus.

Vistorias fora das instalações dos Detrans

De acordo com a Deliberação, durante o estado de calamidade pública, a vistoria de identificação veicular, observadas as recomendações das autoridades locais de saúde, poderá ser realizada fora das instalações dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, e das Empresas Credenciadas em Vistoria de Veículos (ECV), em locais definidos pelo órgão executivo de trânsito de cada Unidade Federativa.

Ainda, conforme o Contran, a vistoria de identifica-



ção veicular deverá garantir a segurança, a identificação e a rastreabilidade do processo.

Segundo a Resolução 466/13 do Contran, a vistoria de identificação veicular tem como objetivo verificar a au-

tenticidade da identificação do veículo e da sua documentação, a legitimidade da propriedade e se os veículos dispõem dos equipamentos obrigatórios e estes estão funcionais. Além disso, verifica também se as

características originais dos veículos e seus agregados foram modificados e, caso constatada alguma alteração, se esta foi autorizada, regularizada e se consta no prontuário do veículo na repartição de trânsito.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

COMO SERÁ O AMANHÃ?

Amanhã temos que construir o hoje. E como construir esse futuro pós pandemia com a repercussão de tanto sofrimento?

Estamos vivendo uma quarentena, reduziu-se a mobilidade humana, poluição, circulação de veículos, barulho, as cidades parecem àquelas com ruas tranquilas, sem violência, sem acidentes, sem mortos no trânsito onde na realidade gostaríamos de viver. Parecem até cidades abandonadas.

Surgiram coisas muito interessantes que não víamos a muito tempo, generosidade, gentileza, contribuição para que os idosos não saiam de casa partindo de voluntários e de empresas, com entregas a domicílio, auxílios os mais diversos que nunca vimos no dia a dia. Todos presos ao amor, à vida, muitos em pânico, vendo noticiários inéditos, câmeras dentro de hospitais, UTIs, cemitérios, à beira de sepulturas, covas múltiplas, cadáveres ensacados e colocados em câmaras frigoríficas na porta dos hospitais, gerando medo, pavor, horror, quadros gerando distúrbio mental e todos se reservando à casa. O desespero tocando a todos.

Sem condições ideais temos que nos transformar para fazer o melhor no pós pandemia.

A transformação é a necessidade maior para construirmos o futuro.

Como será esse amanhã? Manteremos esse voluntariado, seremos prestigiados pela generosidade das pessoas e empresas, receberemos auxílio do governo, teremos doações, as ruas livres de veículos leves, sem ruído e poluição, hospitais bem equipados, atendimento generoso, empresas solidárias aos menos favorecidos? Como Será?

Certamente teremos um novo mundo mais generoso com mudanças em todos os sentidos, comportamento, inteligência emocional, tempo a dedicar ao lazer, à família, mais produtividade, momentos mais felizes, de carinho, aproximação, mais presença, trabalho em home office, mais liberdade, franqueza, honestidade, lealdade e segurança. Os países se integrarão mais, a paz será mundial. Estaremos construindo as cidades mais virtuosas, mais alegres, com maior aderência a vida de relação e ao aconchego de todos?

Quantas indagações, quantas dúvidas com relação a esse amanhã. Temos

que mudar radicalmente, precisamos usar os guerreiros de hoje, aqueles que estão na frente dessa batalha, dentro de enfermarias, UTIs, UPAs formando um exército e aquartelados, treinados, estarão disponíveis para qualquer ataque de inimigos invisíveis. Armados de todos os equipamentos para a guerra, com vacinas, medicação, aparelhos, respiradores, equipamentos de proteção individual e coletiva e sempre se antecipando para o ataque ser dominado estrategicamente, não causando maiores danos à saúde e economia da nação.

Com a guerra erradicada viveremos mais felizes e em paz eterna.

Essa onda passa, por enquanto temos que surfar nela, mas em pouco tempo essa tempestade estará passando e o amanhecer de outro dia nos trará luz para recuperarmos aquilo que perdemos, com o mar nivelado, com vento favorável e o horizonte despontado, caminharemos para dias melhores.

* 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.

O que mudou na operação do Seguro DPVAT depois da caducidade da MP 904?

O Governo Federal editou, em 11 de novembro de 2019, a Medida Provisória (MP) nº 904, que extinguiria o Seguro DPVAT. O texto não chegou a ser analisado pelo plenário da Câmara e do Senado, passo necessário para a transformação de uma MP em lei. Com isso, caducou no último dia 20 de abril por ter seu prazo expirado.

O Supremo Tribunal Federal (STF) já havia suspenso a eficácia da MP 904 em 19 de dezembro de 2019. Por maioria de votos, os ministros concederam liminar na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6262, ajuizada pela Rede Sustentabilidade. Sendo assim, a operação do Seguro DPVAT não foi interrompida no dia 1º de janeiro de 2020 e todos



os pagamentos de indenizações em caso de acidente de trânsito e o pagamento anual do valor do Seguro pelos proprietários de veículos seguiram normalmente.

De janeiro a março de 2020, foram mais de 89 mil indenizações pagas do Seguro DPVAT em todo

território brasileiro. O resultado representa um aumento de 19% na comparação com o mesmo período do ano passado.

Reembolso

Desde o dia 15 de janeiro de 2020, a Seguradora Líder realiza o processo de restituição das dife-

renças dos valores pagos pelos proprietários de veículos referentes ao exercício de 2020, através do site <https://restituicao.dpvatsegurodotransito.com.br/>. Até dia 27/04, foram registradas mais de 907 mil restituições.

Solicitação de indenização

A Seguradora Líder reforça que os pedidos de indenização e reembolso por despesas médicas, durante o período de isolamento social, podem ser solicitados por meio da Central de Atendimento telefônico, nos telefones 4020-1596, para capitais e

Regiões Metropolitanas, e 0800 022 12 04, para outras regiões, ou pelo Aplicativo Seguro DPVAT, disponível para download no Google Play e Apple Store. (As informações são da Seguradora Líder)



Covid-19: veja em que casos é permitido trafegar com a CNH vencida

A Deliberação 185/20 publicada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) permite que condutores dirijam com a CNH vencida há mais de 30 dias enquanto durar a emergência de saúde pública decorrente da pandemia de COVID-19. Essa regra, porém, não vale para todo mundo.

De acordo com a norma do Contran, a determinação é válida para quem teve a sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou Permissão Para Dirigir (PPD) vencida depois de 19/02/2020. Se a CNH ou PPD venceu antes dessa data, não é possível ao condutor se beneficiar dessa regra.

Uma questão comum levantada pelos usuários é: como a CNH tem até 30 dias para ser renovada, se o condutor teve a CNH vencida a partir de 19/01 ele ainda está coberto pela Deliberação e pode dirigir?

De acordo com especialistas entrevistados pelo Portal do Trânsito sobre o assunto, a resposta é que não pode.

De acordo com Eduardo Cadore, que é especialista em legislação de trânsito, nesses casos citados pela reportagem a CNH está vencida e não abrangida pela Deliberação 185, não podendo conduzir.

“Importante percebermos que não existe prazo para renovar a CNH. O que existe, após da data do vencimento, é a possibilidade de dirigir sem cometer infração até 30 dias. No caso específico da Deliberação 185, que foi publicada em 19 de março, ela só

permite a direção sem risco de autuação pela fiscalização somente para quem tenha a CNH vencida a partir de 19 de fevereiro, isto é, exatos 30 dias de tolerância até a publicação da Deliberação” explica Cadore.

Ainda conforme o especialista, já que a maioria dos Detrans do País suspendeu as atividades a partir de 20 de março, o cidadão que tenha a CNH ou PPD vencida antes de 19/02, até 19/03 ainda estaria com o documento em dia e poderia ter providenciado a renovação.

“Assim, quando publicada a Deliberação, já teria passado os 30 dias de tolerância dadas pelo artigo 162, V do CTB e já teria tido condições de renovar antes do fechamento dos DETRAN”, conclui.

Como renovar a CNH durante a pandemia

Muitos Detrans pelo País, que não estão atendendo presencialmente, possibilitam que o condutor faça todo processo de renovação de CNH pelo site do órgão.

Em São Paulo, por exemplo, começou a funcionar o aplicativo Poupatempo digital com a oferta de mais de 60 serviços, inclusive a solicitação de renovação do documento de habilitação.

CTB - Dirigir com CNH vencida há mais de 30 dias é uma infração gravíssima, prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com acréscimo de 7 pontos na carteira de motorista, multa de R\$ 293,47, recolhimento da CNH e retenção do veículo.

Prazo para concluir processo para tirar a CNH foi ampliado PARA 18 MESES

No meio da pandemia causada pelo Coronavírus, os Detrans, da maioria dos estados brasileiros, paralisaram seus atendimentos e suspenderam as aulas teóricas e práticas para tirar a CNH (Carteira Nacional de Habilitação). O candidato que está com o processo em aberto, porém, poderá concluí-lo em 18 (dezoito) meses e não em 12 (doze) meses como previa a legislação de trânsito.

Essa informação está na Deliberação 185 do Contran, publicada em 19 de março.

Isso significa que quem começou o processo de habilitação em março do ano passado e ainda não concluiu, por exemplo, não precisa se preocupar, pois terá até setembro

pra concluir o processo.

Para Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal, a medida tranquiliza os candidatos que não têm como dar andamento ao processo.

“Na prática, todos os processos de habilitação, em aberto, tiveram seus prazos ampliados com o intuito de não prejudicar nenhum cidadão pela paralisação das aulas e exames e também como proteção para o enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (COVID-19)”, explica Mariano.

O processo de habilitação

O primeiro passo do processo para tirar a CNH é ser

aprovado na avaliação psicológica e depois disso no exame de aptidão física e mental que avalia a visão, força muscular, coração, pulmão e saúde mental.

“Após ser aprovado nesses exames, o candidato passa por 45 horas/aula de curso teórico e se aprovado no exame, começa as aulas práticas”, explica Mariano.

O curso prático deve ter obrigatoriamente, no mínimo, 20 horas/aula tanto para a categoria A (moto), como para a categoria B (carro). Após a conclusão do curso, o candidato faz a prova prática. “Nessa hora, é importante que o aluno escute o instrutor, ele é a pessoa que sabe se o candidato está

preparado ou não para fazer a prova”, orienta o especialista.

A aprovação em uma etapa permite fazer a etapa seguinte. Se reprovar no exame teórico ou prático, o candidato terá que esperar 15 dias para fazer novo exame, sem precisar repetir as etapas nas quais tiver sido aprovado, desde que o processo esteja dentro da validade.

Se o processo vencer, o candidato terá que reiniciá-lo.



Detran/RJ libera condutor para dirigir com a CNH SUSPENSA. ENTENDA!

É preciso já ter cumprido a penalidade de suspensão do direito de dirigir e estar aguardando apenas o Curso de Reciclagem

A Portaria 5853/20, do Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro (Detran/RJ) publicada no dia 17 de abril, dispõe sobre desbloqueio temporário da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no estado do Rio de Janeiro para condutores com CNH Suspensa e que já cumpriram o período de penalidade, porém estão impossibilitados de regularizar sua CNH em virtude da pandemia do novo coronavírus (covid19).

Isso quer dizer que, motoristas com a CNH suspensa que já tenham cumprido a penali-

dade, e estejam apenas aguardando o Curso de Reciclagem, poderão dirigir no Estado.

De acordo com a Portaria, o Detran/RJ irá manter regular a situação da CNH desses condutores, que se enquadram nas exigências, enquanto permanecer as medidas de contingenciamento. Após o término da situação de pandemia, a CNH volta a ser bloqueada e os condutores deverão procurar o DETRAN-RJ para realizarem o curso de reciclagem e voltarem a dirigir.

Segundo o Detran/RJ, condutores que se enquadram

nessa situação e tiveram a CNH recolhida em operações de fiscalização ou entregue nas unidades podem buscar o documento na sede do Detran. Para isso, é necessário fazer agendamento prévio pelo teleatendimento nos números 3460-4040 e 3460-4041, na capital, ou 0800 0204040 e 0800 0204041, para quem está no interior do estado.

Ainda conforme o órgão, a medida visa a não prejudicar os motoristas diante do cenário atual de enfrentamento ao novo coronavírus.

Covid-19 muda o comportamento das pessoas no trânsito

Você já parou para pensar o quanto o Covid-19 mudou sua vida? Uma profunda mudança na sua rotina nesses dias de isolamento tem ocorrido: as crianças estão estudando em casa, você não pode mais fazer visitas aos parentes idosos, vê as principais avenidas da sua cidade bloqueadas, não pode mais frequentar bares, restaurantes, academias e shopping centers que costumava ir sozinho ou com a família. Nosso cotidiano mudou e pode mudar muito mais.

Uma crise sanitária global sem precedentes nos últimos cem anos nos coloca diante de um mundo sem turismo, hotéis vazios, milhares de voos internacionais cancelados, cidades do mundo inteiro sem mobilidade urbana aparente por conta do isolamento social. Presenciamos o fortalecimento de valores como a empatia e mudanças que já estavam em curso, mas agora de forma muito mais rápida como a educação a distância e o trabalho remoto.

Neste momento não existem remédios comprovadamente eficazes nem vacina contra o Covid-19. Todo cuidado é pouco. As cidades brasileiras sofrem com milhares de mortos e com pessoas contaminadas pelo vírus, aumentando a necessidade do isolamento social e, com ele, uma mudança radical para negócios como bares, restaurantes, cafeterias, academias e coworkings, que precisam repensar espaços para reduzir aglomerações, um desafio para o mercado de eventos como shows ao vivo, salas de cinema, teatro entre outros.

Até bem pouco tempo atrás você imaginava que shopping centers fechariam, e para muitas pessoas o Dia das Mães seria virtual? A necessidade de sobrevivência está fazendo com que as empresas reforcem a confiança em seus colaboradores e, com ela, o trabalho em casa, o home office, que deixou de ser uma alternativa para ser uma necessidade.

Um dos setores afetados em grande escala é o da mobilidade urbana: mais gente em casa, menos gente no trânsito, nos transportes coletivos, menos acidentes fatais, menos infrações, menos poluição ambiental e



sonora. O Portal do Trânsito entrevistou alguns motoristas que falam sobre dirigir em plena pandemia.

A gerente adjunta do centro audiovisual do Sesc-SP, Sandra Regina Karaoglan, afirma: “agora com meu trabalho em home office há mais de 50 dias, fica difícil imaginar que eu, moradora do Brooklin, levava 50 minutos, de carro, até chegar no Sesc do bairro do Belenzinho onde trabalho, percorrendo uma distância de 20 Km. Tenho saído de carro apenas para ver meu pai e ir ao mercado, nunca vi tão pouco trânsito nas ruas e avenidas de SP, sem falar que é difícil ver um pedestre atravessando a rua, o que me deixou menos atenta e acabo recebendo multas que não recebia com toda aquela agitação antes da pandemia”.

Para o consultor de comunicação Luciano Oliveira, que mora em São Paulo no bairro do Morumbi e trabalha na Avenida Luís Carlos Berrini, no Brooklin, “tudo está muito mais tranquilo, eu ando só de moto e levo apenas 7 minutos para chegar ao trabalho, como já praticava home-office antes, não mudei praticamente nada na minha rotina. Tenho ido ao escritório pelo menos 3 vezes por semana pois, como o restante da equipe está em casa, o ambiente fica ainda mais

livre pro trabalho”.

Quanto aos cuidados com o Covid-19, Luciano afirma que: “tenho pouco cuidado adicional ao que já praticava normalmente antes. Usar luvas é normal; como uso capacete aberto, tenho o hábito de vestir uma bandana no rosto que, na prática, funciona como uma máscara; hoje em dia adicionei um tubo de álcool em gel para fazer uso sempre que paro em algum lugar”.

ENTREGAS DE MERCADORIAS

O motorista de aplicativo de Curitiba, Marques Oliveira, que mora no bairro Mercês, diz que “trabalhar com essa pandemia tem sido completamente inviável para quem, como eu, precisa de passageiros, pois a oferta de motoristas é muito grande para poucos clientes, é difícil me acostumar dirigir o tempo todo com máscara e à noite, por exemplo, preciso ter a atenção mais que dobrada, pois é no vazio das ruas que o motorista, ao se acostumar com o sossego, pode sofrer um grave acidente e também, creio que pela falta de trânsito, por distração ou não ter me habituado ainda com tudo tão vazio, tenho tido mais multas, pois é um convite para andar mais rápido. Quanto ao vírus, tenho limpado o carro todas as vezes que desembarca

um passageiro e tenho sempre comigo álcool em gel”.

Já o chef de cozinha, curitibano e proprietário da Toniollo Massas, Gustavo Teuber, afirma que “na gastronomia o profissional que executa as tarefas não tem como trabalhar home office e a cantina onde também trabalho teve que se adaptar para entregas delivery. Pela minha empresa de massas saio de carro para fazer entregas e tenho encontrado ruas e avenidas vazias ou com muito pouco trânsito e está menos perigoso dirigir e também não vejo muitos pedestres. Ainda não me acostumei a usar a máscara para dirigir, mas estou ciente que aqui na minha cidade, Curitiba, isso dá multa”.

MUDANÇA DE COMPORTAMENTO

Todos os entrevistados disseram que se tivessem que passar novamente pelo processo da primeira habilitação, prefeririam aulas teóricas por meio do ensino a distância e todos eles também já fizeram cursos de reciclagem online, por ser, segundo eles, mais prático, podem estudar a qualquer hora e de qualquer lugar.

A pandemia tem mudado nosso comportamento rapidamente, e este é um cenário a ser considerado para os próximos anos.



Aumento de pena em homicídio culposo também se aplica a motorista que invade calçada e atropela pedestres

Nos crimes de homicídio culposo praticados na condução de veículo, o aumento de pena previsto no artigo 302, parágrafo 1º, inciso II, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) também se aplica ao motorista que, embora dirigindo na pista destinada aos carros, acaba por invadir a calçada e atingir pedestres de forma fatal.

O entendimento foi aplicado pela Quinta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) no julgamento de recurso especial em que a defesa de uma motorista condenada por homicídio culposo alegava que a causa de aumento de pena só poderia ser aplicada se o condutor estivesse transitando pela calçada. Para a defesa, é diferente a situação em que o motorista perde o controle do veículo e invade o espaço destinado aos pedestres.

“A norma não exige que o agente esteja trafegando na calçada, sendo suficiente que o ilícito ocorra nesse local, o que reveste a conduta de maior reprovabilidade, pois vem a atingir o pedestre em lugar presumidamente seguro” – afirmou o relator do recurso, ministro Ribeiro Dantas.

De acordo com o comando do artigo 302, parágrafo 1º, inciso II, do CTB, a pena por homicídio culposo deve ser aumentada de um terço à metade caso o agente pratique o crime em faixa de pedestres ou na calçada.

Atropelamento

No caso dos autos, a motorista conduzia o carro perto de uma praça quando, ao tentar fazer uma curva, perdeu o controle do veículo e atropelou três pessoas

que estavam na parada de ônibus, causando a morte de uma delas.

A condutora foi absolvida em primeiro grau, mas o Tribunal de Justiça de São Paulo reformou a sentença e a condenou à pena de dois anos e oito meses de prisão, em regime inicial aberto, por homicídio culposo, incluindo a majorante relativa ao crime cometido na calçada.

No STJ, a defesa da motorista alegou que a causa de aumento de pena deve estar dirigida para as situações em que o condutor transita pela calçada, pois assim ele sabe que precisa ter maior atenção com os pedestres, e não para os casos em que, dirigindo normalmente na pista, ele perde o controle do veículo e termina por atingir os transeuntes.



O ministro Ribeiro Dantas (foto) destacou que, de acordo com a doutrina especializada no tema, o aumento de pena previsto no artigo 302, parágrafo 1º, inciso II, do CTB será aplicado tanto nas situações em que o agente estiver conduzindo seu veículo pela via pública e perder o controle “como quando estiver saindo de uma garagem ou efetuando qualquer manobra e, em razão de sua desatenção, acabar por colhar o pedestre”.

Engarrafadora e distribuidora são responsabilizadas por atropelamento durante entrega de gás

A Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que uma empresa engarrafadora de gás de cozinha e uma distribuidora – revendedora exclusiva da primeira – são responsáveis solidárias por atropelamento ocorrido durante entrega do produto, que culminou na morte de um menino de quatro anos, em 2008. A criança andava de bicicleta quando foi atingida pelo caminhão de entrega no momento em que o motorista realizava manobra em marcha à ré.

O colegiado negou o recurso da engarrafadora, que alegava, entre outros pontos, que não poderia ser responsabilizada pelo acidente, por ser empresa distinta da distribuidora, cujo motorista era empregado apenas dela.

O recurso teve origem em ação por danos morais e materiais ajuizada pela família da vítima contra a engarrafadora e a distribuidora. O Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul entendeu pela responsabilidade solidária das empresas, ao fundamento de que a engarrafadora se utiliza da distribuidora não apenas para se manter competitiva no mercado, mas para ampliar o seu campo de atuação.

CADEIA PRODUTIVA

O relator do recurso no STJ, ministro Luis Felipe Salomão, explicou que a teoria do risco ganhou destaque no Código de Defesa do Consumidor (CDC), o qual ampliou o campo de incidência da responsabilidade, que passou a alcançar não apenas o fornecedor diretamente ligado ao evento danoso, mas toda a cadeia produtiva envolvida na atividade de risco.

O ministro ressaltou que



Ministro Luis Felipe Salomão

o CDC prevê, nos artigos 12 a 17, a responsabilidade decorrente dos acidentes de consumo e, nos artigos 18 a 25, a responsabilidade pelo vício do produto ou do serviço. “O diploma consumerista definiu que, via de regra, o fornecedor (o fabricante, o produtor, o construtor e o importador), por ser o sujeito que coloca os produtos ou serviços defeituosos no mercado de consumo, deve assumir o risco dessa conduta e arcar com o dever de indenizar os danos acarretados do mau serviço”, disse.

TEORIA DA APARÊNCIA

Ao afirmar que é incontestável a responsabilidade da distribuidora de gás pelo dano causado por seu empregado, o ministro observou que o CDC estabelece expressamente, no artigo 34, que o fornecedor do produto ou serviço é solidariamente responsável pelos atos de seus prepostos ou representantes autônomos.

“Ou seja, estabelece a existência de responsabilidade solidária de quaisquer integrantes da cadeia de fornecimento, que venha a dela se beneficiar, pelo descumprimento dos deveres de boa-fé, transparência, informação e confiança, in-

dependentemente, inclusive, de vínculo trabalhista ou de subordinação”, afirmou Salomão.

Essa regra, explicou o relator, é a codificação da teoria da aparência, em razão de o consumidor identificar o serviço prestado pelo próprio produto. Para ele, o caso dos autos é de incidência dessa teoria, pois não interessa ao consumidor se é a empresa A ou B que exerce a atividade de entrega do botijão de gás em sua residência, importando mais o fato de o gás ser “produzido” pela empresa engarrafadora, que o coloca no mercado.

O ministro reformou o acórdão recorrido apenas para determinar que a pensão mensal devida aos pais, pela morte do filho, deverá ser estimada em dois terços do salário mínimo da data em que a vítima completaria 14 anos até os seus 25 anos de idade e, após isso, reduzida para um terço até a data em que completaria 65 anos. O acórdão determinava o pagamento mensal no valor de dois terços do salário mínimo, no mesmo período, mas reduzia o valor pela metade até a data em que a vítima completaria 72 anos de idade.



Celular ao volante: proposta amplia pena de motorista que causar acidente com morte

O Projeto de Lei 1589/20 torna mais rígida a punição de motorista envolvido em acidente com morte enquanto utilizava o celular. O texto tramita na Câmara dos Deputados.

A proposta é de autoria do senador Davi Alcolumbre (DEM-AP), atual presidente do Senado, e altera o Código de Trânsito Brasileiro. Pelo texto, a pena de homicídio culposo no trânsito – que é de detenção, de dois a quatro anos, e suspensão da habilitação – será aumentada de 1/3 à metade caso seja comprovado que o motorista estava usando o celular para chamada ou envio de mensagens no momento do acidente.

A comprovação será feita por

meio da quebra do sigilo telefônico, limitado à data do acidente.

“Ao contrário da bebida alcoólica, que pode ser aferida pelo etilômetro, não há como comprovar in loco que condutor de veículo causou o acidente por usar o celular”, disse Alcolumbre. “Por essa razão, colocamos na proposta, a critério do juiz, para que seja determinada a quebra do sigilo telefônico para a comprovação da infração.” (As informações são da Agência Câmara de Notícias)

Projeto permite a motorista a dirigir com CNH vencida e veículo sem licença durante pandemia

O Projeto de Lei 947/20 permite a direção com carteira nacional de habilitação (CNH) vencida ou com veículo sem licença durante a pandemia de Covid-19.

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) trata as duas práticas como infrações gravíssimas, com multa de R\$ 293,47 e sete pontos na carteira de habilitação, de um máximo de 20 possíveis para continuar podendo dirigir. Além da multa e dos pontos na carteira, o veículo fica retido até alguém habilitado pegá-lo em caso de CNH vencida.



Deputado JHC

Já para falta de licenciamento, há a apreensão do veículo.

A proposta, do deputado JHC (PSB-AL), tramita na Câmara dos Deputados

Para JHC, algumas infrações de trânsito se mostram inaplicáveis ao período atual. “Muitos não disporão dos recursos para renovação desses documentos ou porque não será possível fazer exames médicos.” (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Em meio a pandemia, Deputado quer tornar facultativa a realização de aulas em CFCs

Em meio a crise sanitária e econômica que vive o Brasil, mais um Projeto de Lei que promove mudanças na formação de condutores é apresentado na Câmara dos Deputados. Dessa vez é o deputado Eduardo da Fonte (PP/PE) que pretende tornar facultativa a realização de aulas teóricas e práticas em autoescolas para obtenção da CNH nas categorias “A” e “B”. Esse é o tema do PL 2606/20 que começou a tramitar no último dia 13 de maio, na Câmara dos Deputados.

O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/1997) e diz ainda que as aulas poderiam ser dadas ao “aprendiz” por qualquer condutor habilitado.

Para Eduardo da Fonte, diante da crise econômica trazida pela pandemia de COVID-19 (novo coronavírus), os recursos financeiros estão escassos para a maior parte da população. “Ao longo dos últimos anos, com exigências maiores sobre a maneira



de ministrar o curso de formação de condutores das categorias “A” e “B”, os custos necessários para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) se elevaram enormemente”, argumenta o Deputado.

O Deputado justifica ainda que o preço da CNH nas categorias “A” e “B” representa uma barreira e reduz as oportunidades de trabalho e melhoria financeira de milhões de famílias por todo o país.

“Assim, nossa intenção é de que o aprendiz e candidato à CNH tenha que arcar apenas com os custos das taxas do processo de habilitação, que já se mostram suficientemente elevados, sem a adição de altos valores praticados por autoescolas no Brasil”, justifica Fonte.

TRAMITAÇÃO

A matéria está em início de tramitação e aguarda despacho do Presidente da Câmara dos Deputados.

Projeto destina dinheiro de multas de trânsito para combate à Covid-19

O Projeto de Lei 1829/20 destina os valores arrecadados com a cobrança de multas de trânsito, a partir de 18 de março de 2020, às secretarias municipais e estaduais de Saúde e ao Ministério da Saúde para o enfrentamento da Covid-19 no Brasil. O dinheiro deverá ser empregado na compra de bens móveis permanentes, ou seja, que tenham durabilidade superior a dois anos, como equipamentos de laboratórios.

Se for aprovada e virar lei, a medida valerá enquanto durar o estado de calamidade pública decretado em razão da pandemia. A proposta, da deputada Major Fabiana (PSL-RJ), tramita na Câmara dos Deputados.

O projeto acrescenta o dispositivo no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). Ficaria de fora da destinação o percentual de 5%, que, segundo o código, deve ser destinado



mensalmente à segurança e à educação de trânsito. Atualmente, os 95% restantes devem ser aplicados exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

É desse percentual de 95% que Major Fabiana (foto) quer dispor temporariamente. “A divisão dos recursos deverá

obedecer à circunscrição de cada um dos órgãos de trânsito, em cada uma das esferas”, ressalta a parlamentar.

A deputada explica ainda que a previsão de compra restrita a bens móveis permanentes tem o objetivo de deixar um legado para a saúde nos entes federativos, facilitando sua fiscalização. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)



Coronavírus: dicas importantes para a higienização do carro

Aprenda a fazer a higienização do seu carro para que possa usá-lo sem se preocupar em pegar uma doença

O Coronavírus mudou a rotina das pessoas em todos os aspectos. Enquanto as pessoas aguardam em casa por uma melhora da situação, surgem preocupações se a higienização que está sendo feita é suficiente para manter a doença longe.

Muito se fala na mídia de como garantir os cuidados pessoais como lavar as mãos, usar álcool gel, usar máscaras e outros.

Para que possa ir até os locais, muitas vezes se usa o próprio veículo e sobre a higienização do carro durante a quarentena quase não existem informações. Para que ele fique limpo e não se torne um transmissor de doenças, veja como fazer a limpeza.

ASPIRE O CARRO ANTES DE HIGIENIZAR

Não adianta sair passando um produto para a higienização do carro se ele estiver muito sujo, pois se formará uma espécie de barreira que impedirá que ele atue.

O melhor é tirar o excesso de sujeira aspirando tapetes e bancos para depois passar um pano com água e sabão.

HIGIENIZAÇÃO DO CARRO DURANTE A QUARENTENA COM ÁGUA E SABÃO

Muita gente tem usado ao álcool gel ou álcool líquido 70% para fazer a limpeza do carro, porém isso pode se tornar um problema, já que o produto danifica os tecidos e resseca o couro.

O mais adequado é usar a mistura de água e sabão para fazer a limpeza tanto por dentro quanto por fora, mas em alguns locais é preciso que esteja bem dissolvido para que não faça espuma, afinal, ninguém quer sentar em um banco cheio de espuma ou grudento pelo excesso de sabão.

Basta esfregar a mistura com a ajuda de um pano em todas as partes do carro como maçanetas, volante, câmbio e bancos.

Isso deve ser feito todas vezes que usar o carro, inclusive, depois de deixar com o manobrista.

HIDRATE O COURO E PEÇAS PLÁSTICAS

Os produtos químicos com o tempo acabam ressecando o couro e as peças plásticas, por isso, se não quiser ter um carro limpo com aparência de mal cuidado, é preciso fazer a hidratação do couro.

Para isso faça aplicações periódicas de produtos específicos para essa finalidade. No mercado existem muitas opções no formato líquido, gel, pasta e outros.

CUIDE DO AR-CONDICIONADO

A melhor opção é manter as janelas abertas para que o ar possa circular, mas, se não tiver jeito, limpar o ar-condicionado é necessário.

É possível fazer a limpeza periódica do filtro em casa, mas para que a higienização do carro nesse ponto seja completa, o melhor é levar a profissionais especializados.

TENHA A AJUDA DE EMPRESAS ESPECIALIZADAS

Existem empresas que são especializadas em fazer a limpeza do carro. Elas podem ser uma boa alternativa para quem não possui muito tempo ou habilidade. Algumas, inclusive, prometem o uso de soluções capazes de manter o vírus longe por um período.

Se você possui um seguro de automóvel, aproveite para verificar com a sua seguradora se existe parceria com empresas de limpeza, pois dessa forma seu carro estará pronto para ser usado durante a quarentena e poderá economizar algum dinheiro.

Sabendo como fazer a higienização do carro durante a quarentena, já poderá usá-lo, mas lembre-se que deve ser apenas para o essencial, o melhor é ficar em casa.

Dicas para um trânsito mais seguro

Pensar em segurança no trânsito, é pensar na segurança de todos, não apenas na sua. É uma questão de respeito e cidadania que envolve muitos fatores. E nesse momento que estamos vivendo, uma conduta prudente ao volante tem influência direta no enfrentamento à pandemia de Covid-19.

A desobediência às normas do Código de Trânsito Brasileiro – CTB muitas vezes é responsável pela ocorrência de acidentes, que por sua vez podem resultar em feridos ou até mesmo mortos. Conforme a Polícia Rodoviária Federal, o acidentado, quando encaminhado ao hospital, ocupará um leito e mobilizará profissionais que poderiam estar atuando diretamente no tratamento de pacientes com a COVID-19. Além disso, vítimas de acidentes podem se tornar potenciais infectados com o novo coronavírus em razão da exposição no ambiente hospitalar.

Por esse motivo, mais do que nunca, o momento é de prevenção. O ideal é não sair de casa, mas se precisar, levar em conta as dicas de segurança no trânsito.

Aproveitando o mês do Maio Amarelo, que convida a sociedade a refletir sobre o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo, listamos algumas dicas que podem auxiliar a tornar o trânsito menos caótico e violento, começando com a manutenção correta de seu veículo até a postura frente aos demais integrantes do trânsito.

Faça revisões periódicas no seu veículo;

Certifique-se de que há combustível suficiente;

Ajuste os retrovisores para evitar pontos cegos e os bancos do carro para uma direção mais segura;

- Quando estiver no trânsito, mantenha distância do veículo da frente;
- Respeite os limites de velocidade;
- Respeite a sinalização;
- Sinalize corretamente: use o pisca alerta somente quando necessário;
- Use sempre cinto de segurança;
- Se beber, não dirija;
- Não use o celular quando estiver dirigindo;
- Não esqueça: veículos maiores cuidam dos menores;
- Cuide dos pedestres, ciclistas e motociclistas;
- Lembre-se: a preferência será sempre do pedestre;
- Seja um bom exemplo para as crianças;
- Não responda a provocações;
- Tenha cuidado consigo mesmo;
- Seja gentil;
- Pratique a direção defensiva, sempre!

Segundo o DPVAT, as falhas humanas são responsáveis por 90% dos acidentes de trânsito. É importante não se irritar com as provocações que acontecem no trânsito. Sua segurança e a das pessoas que está transportando e as demais envolvidas no trânsito, vale muito mais do que qualquer satisfação em dizer o que quer que seja para outro motorista.

Coloque-se no lugar do outro, empatia é muito importante para a segurança no trânsito, principalmente com os pedestres e veículos menores. Por mais que tenha pressa, vale a pena ser gentil e educado sempre. Dirigir é uma atividade que exige responsabilidade com todos os envolvidos no trânsito. Faça acordos consigo mesmo: se beber, se estiver cansado ou sob efeito de medicamentos não dirija.

Lembre-se: as crianças aprendem muito mais pelo exemplo do que pelas palavras. Se você é o tipo de pessoa que dirige acima da velocidade, é imprudente, xinga as pessoas no trânsito, é isso que está ensinando às pessoas que estão com você, em especial para as crianças. Reconheça que errou, peça desculpas.

Um trânsito mais seguro, mais humano e melhor, é responsabilidade de todos. Lembre-se disso na próxima vez que for conduzir um veículo!

Impacto da covid-19 no transporte rodoviário de cargas chega a 45%

Maranhão é o estado mais afetado, com queda de 75% do volume de cargas movimentadas

Levantamento da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) mostra que o volume de cargas movimentadas teve queda de 45,17% após cinco semanas de acompanhamento da crise que afeta o país. Os dados estão sendo apurados desde o dia 16 de março com empresas de vários tamanhos e segmentos de todo o Brasil ligadas à NTC&Logística.

Para cargas fracionadas, a queda chegou a 47,58%, número que corresponde a entregas para pessoas físicas, distribuidores, lojas de rua e de shoppings, além de



supermercados e outros estabelecimentos. Já para cargas lotação ou fecha-

das, que ocupam toda a capacidade dos veículos e são utilizadas basicamente nos abastecimentos industriais e no escoamento de safras, a pes-

quisa mostra diminuição de 43,34%, mantendo os dados das pesquisas passadas de enfraquecimento do comércio geral, indústria automobilística, eletrônica, linha branca, combustíveis, alimentos, entre outros segmentos.

A queda em alguns estados foi bem expressiva, como é o caso do Maranhão (75%), seguido de Mato Grosso (52,8%) e de Mato Grosso do Sul (51,2%). O transporte rodoviário internacional de cargas, que já vinha sofrendo retração antes da pandemia, registrou decréscimo de 61%. (As informações são da Agência CNT de Notícias)

mente nos abastecimentos industriais e no escoamento de safras, a pes-

Quando usar DRL e farol baixo em viagens diurnas nas rodovias

A obrigatoriedade do uso diurno do farol baixo, em túneis e rodovias, é dada pela lei 13.290/2016, no entanto veículos equipados com a DRL estão isentos desta exigência

A DRL, sigla de Daytime Running Lamp (Lanterna de Rodagem Diurna), tem ganhado cada vez mais espaço na indústria automotiva, especialmente após a publicação da Resolução 667 do CONTRAN que, entre outras coisas, determina sua obrigatoriedade para novos projetos de veículos, produzidos a partir de 2021.

Para os demais veículos, anteriores a 2021, cabe o disposto pela Lei 13.290/2016 que, basicamente, determina o uso diurno dos faróis baixos em túneis e rodovias.

“Os faróis baixos, quando acesos, promovem contraste, ou seja, distinção entre os dois pontos luminosos e o contorno do veículo. Sem este recurso o veículo pode ser confundido com o ambiente, tornando-se pouco perceptível aos observadores e, conseqüentemente, desencadeando colisões frontais e atropelamentos”, afirma Carlos Moura, Coordenador de P&D da Ardeb.

Muitas pessoas, no entanto,

se confundem com o tema, não sabendo se devem utilizar o farol baixo mesmo quando o veículo já possui a DRL.

O que se deve ter em mente é que tanto o farol baixo quanto a DRL promovem a visibilidade diurna, ambos estão previstos pela legislação vigente, portanto se o veículo já possui a DRL, o uso diurno do farol baixo torna-se dispensável.

Segundo Moura a legislação, em 2016, teve em vista a ampliação da visibilidade diurna e, para isso, levou em consideração o nível tecnológico de toda a frota nacional, ou seja, considerou o dispositivo luminoso que todos os veículos, independentemente do ano de fabricação, possuem: farol baixo.

“Mas a tecnologia avançou bastante nos últimos anos e, hoje, muitos veículos nacionais e importados já contam com a DRL, dispositivo luminoso desenvolvido especialmente para a visibilidade diurna dos veículos”, esclarece.



Segundo Moura é recomendável que os motoristas atentem-se às informações relativas ao sistema de iluminação do veículo, consultando o manual do proprietário ou os canais de comunicação da fabricante do automóvel. Assim, pode-se confirmar a eventual presença da DRL no veículo. Adicionalmente, o uso da DRL têm algumas vantagens: “Se para o uso

diurno do farol baixo é preciso estar atento, para lembrar-se de acioná-lo, com a DRL esse problema inexistente, pois esta lanterna funciona desde a partida e assim permanece até que outras funções, como o próprio farol baixo, sejam acionadas. Além disso, o uso da DRL evita a sobrecarga de uso do farol baixo, que já é necessário à direção noturna”, finaliza.



CARTAS

NOVO NORMAL

A proposta na última edição do jornal do Monatran é fantástica. Aproveitarmos esse “Novo Normal” para termos uma atitude diferente no trânsito. Termos mais compaixão com o próximo, mantendo um distanciamento entre veículos e respeitando as regras de segurança. Um novo mundo pode surgir, basta nós fazermos a nossa parte no dia a dia.

Gustavo Vieira – Curitiba/PR

COMBUSTÍVEL

Esses donos de postos de Florianópolis são complicados. Eles aumentando o valor quando o governo autoriza o aumento, mesmo o valor ainda não tendo chegado para eles. Mas quando o valor diminui, eles afirmam que precisam manter o valor, porque compraram em uma tarifa maior. Eles só querem ganhar dinheiro em cima do desespero da população. Claro, há exceções.

Camila Pinto – Florianópolis/SC

PORTAIS DO DETRAN

É triste ver que os sites dos Detrans estaduais ainda têm muito a melhorar. Em pleno 2020 algumas instituições colocam barreiras para facilitar a vida das pessoas. Quantas vezes já quis conseguir uma informação aqui em Santa Catarina e o site ainda tinha limitações. Deveria ser uma prioridade do setor.

Douglas Tavares – São José/SC

LIGAÇÃO

“Vivemos em um mundo onde as pessoas têm dificuldade de entender que estão interligadas”, essa frase para mim resumi com maestria o excelente artigo do presidente Roberto Bentes. Não adianta abrir um transporte público se as pessoas não têm noção de bom comportamento em meio a pandemia. Atitudes de cobrir o rosto quando tossir, higienizar os locais e manter distanciamento já deveriam ser uma prática normal.

Marcelo Cambelo – Porto Alegre/RS

MOTOCICLISTA

Eu acho bacana essa campanha de educação no trânsito para motociclista. Avaliações mais criteriosas e percepções diferentes das pessoas seria fundamental. Mas o que mais me chama a atenção é ter um teste psicológico melhor. Ou seja, analisar se a pessoa tem capacidade mesmo de lidar com estresse no trânsito e enfrentamento de problemas. A maioria hoje não tem!

Jéssica Silva – São Paulo/SP

NOVO PLANETA

Que texto fantástico doutor José Roberto Dias! Que imaginação maravilhosa para mostrar que estamos em um novo mundo. Seria assustador para nós quatro meses atrás imaginarmos tantas mudanças em todo o mundo. Acreditar que Deus está no controle é a única forma de entendermos como ainda é possível acontecer coisas boas em meio ao caos do mundo.

Willian Cidral – Rio de Janeiro/RJ

CAMINHONEIROS

A Abramet está certa. É preciso uma conscientização dos caminhoneiros nesse novo período. Eles podem ser portadores da doença e levar a contaminação para centenas e até milhares de pessoas em cidades ainda não atingidas. Precisamos ter um bom senso para o próximo, assim, todos podem trabalhar e termos menos mortes. Parabéns pelo projeto.

Nereu Augusto – Palhoça/SC

EXAMES

Estender a validade dos exames médicos para 10 anos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é um crime. Como saber se a pessoa tem as mesmas habilidades ou condições. A saúde muda muito em 10 anos, ainda mais para trafegar no trânsito caótico que temos no Brasil. Essa medida está errada e espero que tenhamos bom senso nos dias atuais.

Rodrigo Macedo – Rio de Janeiro/RJ

PATINETE

Eu não quero ser o chato, mas o relatório do Internacional Transport Forum pode ser relativo. Dizer que microveículos, como patinete e bicicletas elétricas, são mais seguros é perigoso. Já vi cada pessoa andando em alta velocidade que se precisasse frear causaria uma queda. Isso sem contar o risco de atropelamento de outros pedestres. É preciso mais estudo para apontar com certeza essa afirmação.

Hellen Gaspar – São Paulo/SP



TODOS JUNTOS NO COMBATE AO CORONAVÍRUS!

Condomínios podem aplicar sanções a motoristas que não cumprem as regras de trânsito em seus espaços internos

Nos casos de reincidência, a sanção pode chegar até cinco vezes o valor da taxa condominial, além das perdas e danos que se apurarem

Nestes tempos de pandemia em que as pessoas estão ficando mais em seus espaços residenciais é ainda mais importante a conscientização sobre segurança ao transitar dentro de ambientes como os condomínios. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no artigo 2º, equipara às vias terrestres as ruas dos condomínios, shoppings, espaços de estacionamento, enfim, locais onde há circulação pública, mesmo sendo ambientes privados.

Pouca gente sabe, mas os condomínios, por exemplo, podem também multar aqueles que descumprirem as regras de trânsito nos seus ambientes internos. A advogada do Secovi-PR, entidade que representa os condomínios no estado, Juliana do Rocio Vieira, conta com muita experiência na orientação desses empreendimentos nos mais diversos tipos de conflitos



e diz que ao pensarmos em trânsito nos vem à cabeça a circulação de carros, em sua maioria de pequeno e médio portes, porém, a questão é mais abrangente.

“O condomínio deve estabelecer regras também para os pedestres, pois, especialmente as crianças, acabam sendo vítimas frequentes de acidentes nesses espaços, e por ali circulam pessoas de todas as formas: bicicletas, patinetes, motos (moradores e entregadores), caminhões (fornecedores, mudanças e prestadores de serviços), bem como, pensar na informação aos visitantes sobre as regras internas

de trânsito”, diz.

Tomando por base o CTB e Legislações Municipais, por competência atribuída pelo artigo 23 da Constituição Federal, os condomínios podem estabelecer regras específicas visando atender as necessidades para o trânsito dentro de suas dependências, como, por exemplo: limites de velocidade, demarcação de faixa de pedestres, bloqueios, áreas de estacionamentos prioritários entre outras. “Essas regras deverão fazer parte do Regimento Interno e, ocorrendo infração, poderá ser aplicada sanção pecuniária ao condômino desrespeitoso”, explica

a especialista.

A advogada diz ainda que a lavratura do auto de infração, como prevista no CTB, é prerrogativa do agente de trânsito.

“Caberá ao condomínio a imposição das sanções administrativas visando coibir a prática de infrações, bem como resguardar a segurança da coletividade, conforme previsões do artigo 1.348, IV, V e VII, do Código Civil, que estabelece as competências dos síndicos”, afirma.

A especialista explica que o valor das sanções administrativas deve estar previsto no Regimento Interno ou na Convenção do condomínio. “Muitos condomínios estabelecem gradação do valor de acordo com a gravidade da infração, semelhante ao instituído pelo CTB, podendo, nos casos de reincidência, chegar até o valor de cinco vezes o valor da taxa condominial, além das perdas e danos que se apurarem. Dependendo da reiteração deste descumprimento, o condômino pode ser considerado antissocial, imputando-lhe multa de até dez vezes o valor da taxa condominial,

ou ainda, em situações mais graves, decidirem por sua expulsão do condomínio”, orienta.

Para Luiz Gustavo Campos, diretor e especialista em trânsito da Perkons, respeitar as leis de trânsito e os limites de velocidade, mesmo que não haja fiscalização, é dever do motorista prudente, e a atenção e os cuidados devem ser redobrados nas ruas dos condomínios. “A velocidade é estipulada considerando o contexto local, o fluxo de carros, pedestres e o perímetro. Essa máxima é válida para condomínios residenciais e shoppings, por exemplo. Por isso, andar em velocidades incompatíveis coloca em risco a vida de outras pessoas, principalmente, das crianças, que são propensas a não se preocupar com carros nas ruas em frente às suas moradias, especialmente, quando falamos de condomínios. Outra atitude que deve ser referência no trânsito seguro é dirigir de maneira defensiva, mantendo distância dos demais automóveis, a atenção ao redor e ciência de sua responsabilidade ao volante”, diz.

ESPAÇO LIVRE

Por Daniel Menezes *



Os impactos causados pela Covid-19 na legislação de trânsito

Desta vez, fino leitor, não vou escrever sobre “Cascatinha Paulista”, tampouco sobre a cidade do... ah! Convido-lhe a chamar esta cidade de “Brás Cubas” – assim, vamos evitar problemas –, isso porque o “dono” de lá nasceu em uma família aristocrata, nunca precisou ganhar a vida com o suor de seu rosto e dizem as más línguas que também foi amado por onze contos de réis. É, amigo, ele muito se assemelha ao personagem machadiano.

Mas vamos ao que realmente importa: um bate-papo sobre a pandemia da COVID-19, a nova doença provocada pelo novo coronavírus. E as notícias, como diria o Bruxo do Cosme Velho, não são nada alvissareiras. Segundo o G1 (28.04.2020), o número total de mortes por coronavírus no estado de São Paulo é de 2.049. E o que mais chama a atenção é que, de acordo com a Secretaria Estadual de Saúde, chegou-se a registrar, em 24 horas, 224 mortes. Na região do Vale do Paraíba, foram registradas 43 mortes pela COVID-19 em 13 cidades: Atibaia (2), Bragança Paulista (10), Caraguatatuba (4), Cruzeiro (1),

Jacareí (4), Lavrinhas (1), Nazaré Paulista (1), Pindamonhangaba (2), Piracaia (1), São José dos Campos (10), São Sebastião (2), Santa Branca (1) e Taubaté (4).

Vale lembrar, caro leitor, que, quando você estiver lendo este artigo, com certeza, os números já serão outros mais assustadores. Então, por favor, respeite o isolamento social e todas as outras recomendações da Organização Mundial de Saúde.

Sobre a Lei de Trânsito, muitos têm me perguntado a respeito dos impactos causados pela COVID-19, sobretudo acerca da necessidade de se evitarem aglomerações nos órgãos e entidades de trânsito e nas entidades públicas e privadas prestadoras de serviços afetos ao trânsito.

Então, ávido leitor, o Conselho Nacional de Trânsito publicou a Deliberação nº 185, de 19 de março de 2020. Vejamos:

- Prazos Ampliados: O prazo para o candidato encerrar o processo de habilitação foi ampliado de 12 para 18 meses (Art. 2º da Deliberação 185 do CONTRAN);

- Prazos Interrompidos por Período Indeterminado: Identificação do condutor infrator, defesa e recurso de multa de trânsito, da Suspensão do Direito de Dirigir e da Cassação da CNH (Art. 3º da Deliberação 185/20 do CONTRAN);
- Para Fins de Fiscalização, ficam interrompidos, por tempo indeterminado, os prazos: Transferência de propriedade de veículo adquirido desde 19.02.20, registro e licenciamento de veículos novos, CNH e PPD vencidas desde 19.02.20 (art. 5º da Deliberação 185/20 do CONTRAN).

Por fim, como dizia a canção do Castelo-Rá-tim-bum: “segunda, terça, quarta, quinta e sexta-feira. Na beira da pia, tanque, bica, bacia, banheira. Lava uma mão... água uma mão, lava outra mão, lava uma mão, lava outra, lava uma”. Assim, não ficaremos em dúvida se seremos um autor-defunto ou um defunto-autor do livro de nossas vidas.

* Acadêmico de Direito, em Lorena/SP.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Palavra do Presidente
Por que a diferença?**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Transporte Público em
Tempos de Pandemia.**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Como será
o amanhã?**

PÁGINA 7

DANIEL MENEZES



**Os impactos causados pela Co-
vid-19 na legislação de trânsito**

PÁGINA 15

Acidentes no trânsito matam mais que crimes violentos em dez estados brasileiros

Seguradora Líder divulga levantamento que compara as indenizações por morte pagas pelo Seguro DPVAT e números da Secretaria Nacional de Segurança Pública.

Mesmo em tempos de isolamento social por conta da pandemia do novo coronavírus, este mês marca o momento de reflexões para a conscientização para a redução de acidentes de trânsito, por meio do movimento Maio Amarelo. Neste cenário, pelo segundo ano consecutivo, um levantamento da Seguradora Líder, administradora do Seguro DPVAT, aponta números alarmantes: em dez estados brasileiros, o trânsito mata mais do que os crimes de homicídio, latrocínio e lesão corporal seguida de morte.

Um comparativo entre as indenizações pagas pelo Seguro DPVAT e os dados da Secretaria Nacional de Segurança Pública (Senasp), do Ministério da Justiça e Segurança Pública, mostra que, em 2019, dez estados somaram 23.757 pagamentos do Seguro DPVAT por acidentes fatais no trânsito. No mesmo período, os óbitos relacionados aos homicídios dolosos, latrocínios e lesões corporais seguidas de morte totalizaram 16.666 mortes.

UF	NÚMERO DE MORTES POR CRIMES VIOLENTOS	INDENIZAÇÕES PAGAS PELO SEGURO DPVAT POR MORTE
SÃO PAULO	3.200	6.026
MINAS GERAIS	2.833	4.161
PARANÁ	1.992	2.629
CEARÁ	2.257	2.339
MARANHÃO	1.483	1.886
GOIÁS	1.756	1.783
SANTA CATARINA	737	1.565
MATO GROSSO	865	1.233
PIAUI	592	1.121
PARAÍBA	951	1.014
TOTAL:	16.666	23.757

Dentre estes dez estados, São Paulo lidera o ranking da morte com 6.026 sinistros pagos por acidentes fatais no trânsito contra 3.200 óbitos por crimes violentos. Em seguida, aparece Minas Gerais com 4.161 mortes por acidentes, contra 2.833 por crimes. Santa Catarina aparece em sétimo lugar.

O diretor de Operações e TI da Seguradora Líder, Iran Porto, reitera que, mesmo neste momento de pandemia e com menos veículos circulando nas ruas, acidentes e mortes no trânsito continuam acontecendo.

“Devemos aproveitar a representatividade do mês de maio, por conta do movimento Maio Amarelo, para

reforçar a importância do constante investimento em prevenção, educação e medidas cada vez mais rigorosas de fiscalização no trânsito”.

Pedidos de indenização do Seguro DPVAT sem sair de casa

Neste momento em que é tão importante que as pessoas fiquem em casa para se protegerem da pandemia do novo coronavírus, a Seguradora Líder reforça que não é preciso sair de casa para dar entrada nos pedidos de indenização e reembolso de despesas médicas do Seguro DPVAT.

As vítimas de acidentes de trânsito e seus beneficiários podem dar entrada no pedido de indenização

do Seguro DPVAT sem sair de casa, pela Central de Atendimento, de segunda a sexta-feira, das 8h às 20h, por meio dos telefones 4020-1596, para capitais e regiões metropolitanas, e 0800 022 12 04, para outras regiões.

Pelo telefone, o atendente faz um pré-cadastro depois de entender o caso do beneficiário e envia um e-mail com as orientações para o envio da documentação de acordo com a cobertura desejada. Todos os documentos devem ser encaminhados para a Seguradora Líder por e-mail para que o pedido do Seguro DPVAT seja cadastrado e siga para a análise.

Outro canal para o envio dos pedidos de indenização

por morte e invalidez permanente ou reembolsos de despesas médicas (DAMS) é o aplicativo “Seguro DPVAT”. O app, disponível para download gratuitamente nas lojas “Google Play” e “Apple Store”, também permite que o usuário acompanhe o andamento dos pedidos e envie documentos complementares solicitados.

No primeiro acesso ao aplicativo é preciso selecionar o perfil “Sou vítima, beneficiário ou representante legal” e depois preencher o cadastro. Em caso de dúvidas, todo o detalhamento de como utilizar a ferramenta pode ser encontrado em um vídeo tutorial, no canal do Youtube do Seguro DPVAT.

Sobre o Seguro DPVAT

O DPVAT é um seguro obrigatório de caráter social que protege os mais de 210 milhões de brasileiros em casos de acidentes de trânsito, sem apuração da culpa.

Ele pode ser destinado a qualquer cidadão acidentado em território nacional, seja motorista, passageiro ou pedestre, e oferece três tipos de coberturas: morte (valor de R\$13.500), invalidez permanente (de R\$135 a R\$13.500) e reembolso de despesas médicas e suplementares (até R\$2.700). A proteção é assegurada por um período de até três anos.