

# OM

## O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –  
MOVIMENTO NACIONAL DE  
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO  
FLORIANÓPOLIS/SC  
MARÇO DE 2018  
ANO 9 - Nº 98

Governo/SC  
e Prefeitura  
anunciam  
investimentos  
de 345 milhões

PÁGINA 4

# CONTRAN

## INSEGURANÇA E TRAPALHADAS



Neste mês de março, por duas vezes, o Conselho Nacional de Trânsito voltou atrás em decisões recém-oficializadas. Primeiro, foi a revogação da resolução 726/2018, que tornava obrigatória a realização e aprovação em curso de aperfeiçoamento para renovação da Carteira Nacional de Habilitação. Depois, a suspensão por 60 dias da Resolução nº 729/18, que estabelece o sistema de Placas de Identificação de Veículos no padrão Mercosul. Aliás, já é comum o Contran voltar atrás em suas Resoluções, Portarias etc... (Palavra do Presidente - Página 3)

**Primeira Barra de Olhal é instalada na Ponte Hercílio Luz**

Segundo o secretário da Infraestrutura, Paulo França, a instalação das primeiras barras marca uma nova e importante fase da obra. (Página 7)

**Dirigir cansado é tão perigoso quanto após ingerir bebida**

PÁGINA 6

**DENATRAN**  
A importância das parcerias para a humanização do trânsito

PÁGINA 4

## EDITORIAL

## Falta de informação

**E**m pleno mês de março de 2018, o Ministério da Saúde apresentou os dados preliminares de 2016 de mortalidade no trânsito no país. De acordo com esses números, em 2016 aconteceram 34.850 óbitos nas vias brasileiras. Isso representaria uma redução significativa em relação aos últimos anos, que registraram marcas acima dos 40 mil óbitos no trânsito.

Todavia, embora tenhamos motivos para “comemorar”, caso os dados preliminares sejam confirmados, sobram razões para nos preocuparmos quando paramos para refletir nas dezenas de milhares de brasileiros que continuam

perdendo a vida no trânsito. São mais de 95 pessoas morrendo por dia, ou seja, quase quatro por hora.

Pior ainda é quando observamos que, desde 2011 os dados do Ministério da Saúde ora caem, ora aumentam. Não existe uma tendência de queda. De 2011 para 2012, houve um aumento de 3,6% no país (43.256 para 44.812). Já em 2013 a redução foi de 5,6% (42.266). Em 2014 os dados voltaram a subir, foram 43.780 mortes, ou seja, um aumento de 3,58%. Em 2015 e 2016, duas quedas subsequentes (38.651 e 34.850, respectivamente).

Para piorar o cenário, os números mais atuais mostrados pela Seguradora

Líder, que administra o DP-VAT, já indicam um novo aumento no número de óbitos. Apesar de uma diminuição no número total de indenizações pagas (por morte, invalidez permanente e despesas médicas), o número de indenizações pagas para vítimas fatais no trânsito brasileiro cresceu 23% em 2017.

Ou seja, não dá para se falar em tendência e muito menos querer atribuir algum mérito aos “esforços” medíocres do nosso governo para mudar esta realidade, que mantém um sistema incapaz, até

mesmo, de contar seus mortos com agilidade. Isso sem falar naqueles óbitos que não são computados por terem ocorrido após processos de internação.

Podemos afirmar que, praticamente, não existe a cultura da estatística no Brasil e os dados ficam dispersos em diversas fontes, dificultando saber ao certo o número de mortos, feridos ou de inválidos, incapacitados para o resto da vida por causa dos acidentes. Assim, lamentavelmente, é provável que o número seja bem maior.

Por fim, muito mais

importantes do que qualquer número são as vidas perdidas nesta silenciosa carnificina. Teme-se muitos as guerras, os desastres naturais, os acidentes aéreos... Porém, as milhares de mortes ocorridas a cada ano no trânsito acabam passando despercebidas e milhares de familiares e amigos sofrem sozinhos a dor de uma perda que poderia ter sido evitada. É preciso dizer um basta! São necessárias ações concretas e continuadas, sob pena de continuarmos a bordo dessa montanha russa da morte.

## 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**

José Carlos Pacheco

**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)

R\$ 31 MIL  
EM MULTAS

Policiais rodoviários estaduais do Paraná apreenderam um carro com mais de R\$ 31 mil em multas por infrações de trânsito, além do seguro obrigatório, do licenciamento e do Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor (IPVA) não pagos. O flagrante foi feito por volta das 4h do dia 18 de março, na PR-239, em Ubatã, no oeste do Paraná. Segundo os policiais, o motorista do Golf, abordado durante fiscalização de rotina em frente ao posto da PRE na rodovia, não é habilitado para dirigir. Ainda conforme a PRE, a maioria das multas, registradas entre 2016 e 2017, é por avançar o sinal vermelho e por não identificar o motorista infrator, já que o veículo está em nome de uma empresa.

## QUEBRA-GALHO

Durante o apagão que pegou de surpresa a população de 13 estados brasileiros e causou um verdadeiro caos no trânsito de João Pessoa no dia 21 de março, flanelinhas que trabalham no sinal limpando parabrisas de carros fizeram papel de agentes de trânsito.

Informações apontam que logo em seguida a polícia apareceu e proibiu os homens de continuarem a ação.



## DICA DA MÁRCIA

Dica da especialista em trânsito, Márcia Pontes: “Engate não pode atrapalhar a visibilidade da placa! Art. 221 do CTB. Depois não venham dizer que é indústria da multa, condutores!”



## TRAPALHADAS DO CONTRAN

Seria engraçado, se não fosse trágico. Neste mês de março, por duas vezes, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) teve que voltar atrás em decisões recém-oficializadas. Primeiro, foi a revogação da resolução 726/2018, que tornava obrigatória a realização e aprovação em curso de aperfeiçoamento para renovação da Carteira Nacional de Habilitação. Depois, a suspensão por 60 dias da Resolução nº 729/18, que estabelece o sistema de Placas de Identificação de Veículos no padrão Mercosul.

No caso da CNH, a justificativa do Ministério das Cidades foi que “a diretriz da atual gestão da pasta tem por objetivo implementar ações e legislações que atendam às expectativas da população”, mas com o propósito de “reduzir custos e facilitar a vida do brasileiro”. Já no caso das placas do Mercosul, a suspensão teria se dado para que um grupo de trabalho técnico criado pelo Denatran conclua os trabalhos... Mas se ainda tinham trabalhos a serem

concluídos, por que é que publicaram a resolução no início do mês? Para que passar mais essa vergonha, perdendo ainda mais credibilidade?

Parece até brincadeira. Mas tratou-se da mais vergonhosa realidade brasileira. Em ambos os casos, só podemos lamentar o desserviço à sociedade, fortalecendo-nos a convicção de que eles não têm certeza do que fazem, pois basta haver qualquer reação da sociedade que eles recuam. É desmoralizante!

É sabido que esta não é a primeira vez que esse tipo de situação acontece. As normas que regulamentam a legislação de trânsito sofrem modificações com frequência. Em média, três resoluções são publicadas por semana pelo Contran, alterando processos, referendando prazos, estabelecendo critérios e requisitos técnicos para sistemas de fiscalização e sinalização, etc. Até aí, tudo bem, o problema é que já se criou uma cultura de que nem todas as normas do Contran “pegam” como costuma dizer o cidadão brasileiro.

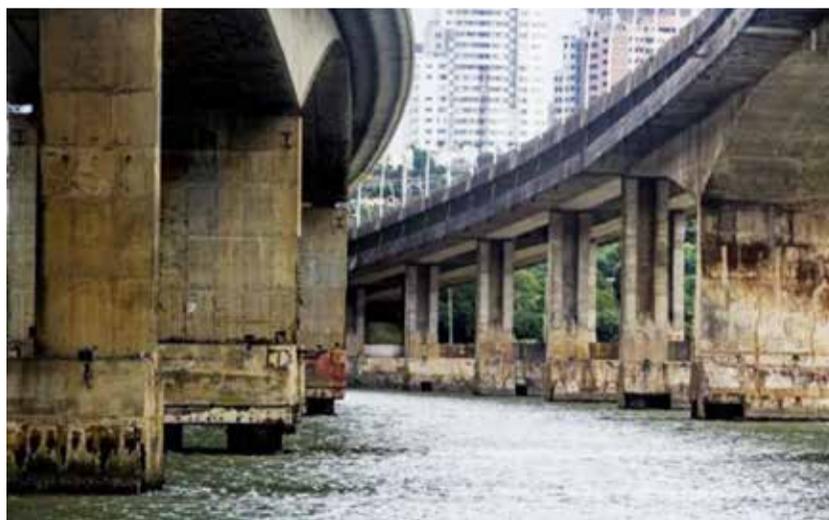
Muitas dessas regras sofreram reviravoltas inesperadas. Uma hora estavam em vigor, depois eram adiadas, mais para frente revogadas, e depois voltavam a valer. Uma confusão só. E é aí que mora o perigo! Esse “voltar atrás” é muito negativo para quem cumpre as exigências. As indefinições só aumentam a sensação de insegurança jurídica dos cidadãos, fazendo-os desacreditar na legislação vigente.

Paira no ar uma percepção coletiva de que o trânsito no nosso país não é de ninguém. Cada vez que o cidadão brasileiro assiste estas inconsistências e indecisões na administração pública, todos perdemos. Aumentam as dúvidas, as incertezas e a confiança de que no Brasil, há inteligência, eficiência e políticas definidas na área de trânsito.

Se virou regra, precisa ser respeitada. Se virou regra antes de uma construção calcada em critérios técnicos adequados, num fórum adequado, é menos pior voltar atrás. Porém, o lamentável é que tudo isso poderia ter sido evitado.

### 55 MULTAS EM UM ANO

Um dos carros utilizados pelo prefeito do Rio de Janeiro Marcelo Crivella, o Ford Fusion preto placa KXJ-9551, completou 2017 com 55 multas, sendo que 38 delas por excesso de velocidade. Somadas, elas atingem o valor de R\$ 9.581,14. A prefeitura, porém, não terá que desembolsar nada, pois a Secretaria Municipal de Transporte anulou 52 das 55 infrações cometidas pelo motorista do prefeito. O cancelamento das multas se baseou em um artigo do Código de Trânsito Brasileiro (TB) que dá livre circulação a veículos oficiais. Se o motorista fosse punido levaria um total de 244 pontos na carteira.



### PONTES DE FLORIPA

Finalmente, devem ser iniciadas as obras de reforma das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, que ligam a Ilha ao Continente da capital catarinense. Com o custo de R\$ 58 milhões, as obras devem começar ainda neste primeiro semestre, segundo anunciado pelo governador Eduardo Pinho Moreira e pelo prefeito da Capital, Gean Loureiro, em coletiva à imprensa, no dia 22 de março.

# Governo e prefeitura anunciam R\$ 345 milhões em investimentos

Às vésperas de completar 345 anos, Florianópolis recebeu um pacote de obras e projetos com investimentos de R\$ 345 milhões. O anúncio foi feito pelo governador Eduardo Pinho Moreira e pelo prefeito da Capital, Gean Loureiro, em coletiva à imprensa, no dia 22 de março, na sede da prefeitura. Os recursos serão aplicados em obras estruturantes e estratégicas, que contemplam pavimentação de ruas, revitalização e duplicação de rodovias, construção de escolas, reformas nas pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, centros de saúde, além da área de proteção animal.

“São obras emergenciais que vão impactar muito em mobilidade, segurança e qualidade de vida. Nossa Capital merece atenção e este presente de aniversário. Comecei a administrar o Estado há pouco mais de um mês com muita energia e vontade, assim como o prefeito Gean vem fazendo. Quando um governante se dedica e trans-



mite essa vontade, as coisas acontecem. Priorizamos algumas ações que estão se multiplicando, principalmente na Saúde e na Segurança Pública. E este ritmo de trabalho não para mais”, pontuou o governador.

Moreira informou que os recursos para Florianópolis serão financiados pelo BNDES. São principalmente obras que já estão licitadas pelo próprio Governo do Estado, como por exemplo, as pontes, a SC-401 e o acesso ao aeroporto. “Dentro de poucas

semanas os recursos devem estar liberados e entregaremos as ordens de serviço”, informou o governador.

Para o prefeito Gean Loureiro, com o trabalho integrado com o Governo do Estado, a expectativa é de ampliação da capacidade de produzir melhorias para a cidade. “Estreitamos os laços com o Governo, retomamos projetos essenciais e fomos em busca dos recursos. Agora é a hora de tirar do papel essas obras e ações aguardadas há muito tempo pela comunidade”.

## PAVIMENTAÇÃO

Quanto às obras de infraestrutura, o Governo do Estado retomou o convênio com a prefeitura, com o repasse de R\$ 12 milhões. Os recursos vão permitir a pavimentação de 41 ruas.

Também será feita a pavimentação de mais 20 ruas. Nove ruas na Tapera, cinco no Centro, uma em Jurerê, Jurerê Tradicional, Cachoeira do Bom Jesus, Morro das Pedras, além da rua João Meirelles, no Abraão, a Servidão João Tomaz de Oliveira, no Rio Vermelho e a Rodovia Virgílio Várzea, no bairro Saco Grande, totalizando mais de R\$ 8,5 milhões.

Ainda para este primeiro semestre está prevista a revitalização da SC-401, uma importante rodovia da cidade. O valor estimado é de R\$ 45 milhões.

Já a conclusão do último trecho de 2,6 quilômetros da via de acesso ao aeroporto e ao Sul da Ilha, no valor de R\$ 108 milhões, está prevista para julho de 2019.

Também está prevista a revitalização da Avenida Governador Ivo Silveira, no bairro Capoeiras, no valor de R\$ 5 milhões.

Além da duplicação da Rodovia Admar Gonzaga, do cemitério do Itacorubi até o início do Morro da Lagoa, ao custo de R\$ 45 milhões, e da duplicação da Rodovia SC-405 entre o Rio Tavares e o Campeche, orçada em R\$ 12 milhões.

## PONTE

Dentro do pacote anunciado, estão as obras de reforma das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, que ligam a Ilha ao Continente. Com o custo de R\$ 58 milhões, as obras devem começar ainda neste primeiro semestre.

## ILUMINAÇÃO

Também serão feitas melhorias na iluminação pública das rodovias SC-402, SC-405 e SC-406, na Tapera e no Ribeirão da Ilha, com investimento em torno de R\$ 3,4 milhões.

## A importância das parcerias para a humanização do trânsito

O diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), do Ministério das Cidades, Maurício Alves, reuniu-se, no dia 23 de fevereiro, com o diretor-presidente do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) de São Paulo, Maxwell Vieira. Acompanhado do presidente da Associação Nacional dos Detrans (AND), Antônio Carlos Gouveia, ele presidiu a reunião técnica.

A expectativa, segundo o diretor do Denatran, é que o Detran paulista também venha a aderir ao Sistema de Notificação Eletrônica (SNE). “Na próxima semana técnicos do órgão estarão em Brasília em reunião técnica com o Serpro, intermediada por nós”, explicou Maurício.

O aplicativo visa agilizar o processo de entrega das multas de trânsito aos condutores de veículos. Foi desenvolvido pelo Serpro - empresa de TI do Governo Federal - para o Ministério

das Cidades e o Denatran.

“Nosso encontro buscou a troca de experiências exitosas que podem ser replicadas em todo país. Esse é o maior compromisso do Denatran, do MCidades e do governo federal”, ressaltou o diretor.

E completou: “Em São Paulo, as ações em andamento visam reduzir o número de mortes e permitir que o cidadão tenha acesso a serviços prestados pelo Sistema Nacional de Trânsito (SNT), com tarifas mais acessíveis e respostas tecnológicas para enfrentar as necessidades do dia a dia.”

Reconhecimento - Na ocasião, o diretor da AND parabenizou o trabalho que vem sendo feito por Maurício Alves à frente do Denatran. “O senhor está fazendo história. Receba nossos cumprimentos em nome dos 27 Detrans



de todo Brasil”, disse.

Educação para o trânsito - A comitiva visitou ainda a sede do Instituto Ayrton Senna, onde conheceu o projeto pedagógico desenvolvido pela instituição. “Estamos felizes com a possibilidade de poder contar com o projeto também no desenvolvimento de políticas educacionais voltadas aos formadores e condutores em nosso país”, completou Maurício.

O presidente da Funasa, Rodrigo Sérgio Dias, também esteve presente.

SNE - O sistema atende à Lei 13.281, que visa facilitar a comunicação entre os órgãos atuadores e proprietários de veículos, condutores e empresas de transporte para o pagamento das multas até o vencimento com direito ao desconto de 40% do valor total, no caso de reconhecimento da infração cometida, sem a necessidade de apresentar defesa prévia ou recurso.

Outra vantagem é redução de custos com impressão de papel, já que não há necessidade por meio dos órgãos atuadores do envio das notificações para as residências.

Estão aptos a aderir ao sistema mais de 1.600 órgãos atuadores em todo o Brasil, todos integrados ao Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf): Os 27 Detrans Estaduais e Distrito Federal, órgãos municipais, Polícia Rodoviária Federal (PRF), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## DRIVERLESS CAR - Admirável Trânsito Novo

**D**esta vez não se trata de ficção científica, como a obra de Aldous Huxley publicada em 1932. É a mais pura realidade, o *Admirável Mundo Novo* já chegou com seus carros inteligentes, sem motoristas e por isso mesmo, mais seguros e possivelmente mais econômicos. Não é uma coisa absolutamente nova, nos últimos anos muito tem se ouvido falar de carros onde o motorista é dispensável.

Várias empresas do mundo investem nessa nova tecnologia, como é o caso da GM, Ford e Waymo e a Tesla. Esta última já está se preparando para esse mundo que antes existia apenas no universo intrigante da *Social Science Fiction*.

Os fabricantes dessas e de outras marcas de veículos estão cada vez mais convencidos de que esse é um caminho sem volta. O chamado *self driving car*, ou *carro auto dirigido* pode exercer um papel significativo na diminuição dos acidentes e

na consequente redução de óbitos e de lesões permanentes.

Nos Estados Unidos os acidentes de trânsito matam mais de 35.000 pessoas por ano, segundo as autoridades do setor, e 95% são devidas a falhas do condutor e ou por beber e dirigir.

O Brasil, que possui uma frota significativamente menor, tem um trânsito muito mais violento e mortal. O resultado não poderia ser outro, aqui morre-se mais no trânsito que nas guerras que se espalham pelo mundo.

O trânsito brasileiro é uma foto sem retoques do Brasil da atualidade. Os nossos condutores, em grande parte, são analfabetos funcionais e compõem a primeira geração familiar no volante. Aprenderam mal e mal a manejar um veículo, decoraram algumas regras de direção, sem entender seu significado e assim, despreparados, são lançados ao trânsito de nossas vias. Desconhecendo noções básicas de cidadania, abusam da

velocidade, do consumo de álcool e de drogas, apostam na impunidade e até mesmo na corrupção.

Os especialistas acreditam que o advento dos carros sem motoristas terá um grande impacto nessa situação dramática. Inicialmente o *self driving car*, ou *carro auto dirigido* será utilizado nos serviços autônomos de taxis da GM, semelhante aos serviços Uber e Lyft. Será comum encontrar nas esquinas pontos onde se pode entrar em um desses veículos, passar o cartão de crédito, digitar uma senha e o lugar para onde se quer ir, ou então, chamar o carro pelo celular que, sem motorista, irá buscá-lo onde quer que se encontre.

Nos Estados Unidos a GM já solicitou permissão ao Departamento de Transportes para iniciar a operação de carros completamente autônomos, desprovidos de volante e de pedais.

Segundo o *New York Times*, a companhia informou que o veículo *CRUISE AV*, para quatro passageiros, estará apto a operar sem intervenção de condutor. O carro já vem equipado com radar, câmeras e sensores no teto que permitem navegar nas ruas da cidade e reconhecer veículos, pedestres, interseções e obstáculos. No lugar do volante há uma tela com alguns botões para o controle da temperatura ambiente e de áudio. Uma vez garantida a aprovação pelo governo federal e definidos os estados onde os veículos poderão operar, serão colocados na linha de montagem. De início o sistema irá operar em uma cidade, como por exemplo San Francisco, e posteriormente se estenderá para muitas outras.

Os planos são de colocar esses veículos autônomos em frotas de 2.500 veículos e posteriormente incorporar em múltiplos mercados e assim a humanidade passará a viver no mundo dos carros sem motoristas.

A livre concorrência - motor do desenvolvimento - impulsionará diversos serviços. A Ford planeja trabalhar com a *Domino's Pizzas* e uma companhia de entregas, *Post*

*Mates*, usará seus protótipos em testes limitados este ano. A *start up Nutonomy* iniciou uma fase experimental com *self driving cars* em Boston.

A Uber está com um programa piloto em Pittsburgh. A Waymo está testando seu próprio carro autônomo no Arizona e na Califórnia. A Tesla e a Audi estão também desenvolvendo um sistema de assistência a motoristas em certas condições de cruzamento de vias de alta velocidade. Acredita-se que alguns anos ainda serão necessários para a implantação desses sistemas.

Acidentes nesta fase experimental e de ajustes de tecnologia podem ocorrer e são previstos, mas não tiram a importância e o valor do projeto de direção autônoma e nem comprometem seu principal objetivo que é o de diminuir acidentes e retirar o maior número possível de carros das ruas, fazendo com que as pessoas adotem o saudável hábito de compartilhar os veículos.

No Brasil é necessária atenção para que a defesa de interesses particulares de sindicatos e de categorias profissionais não prevaleça ao direito de ir e vir garantido pela Constituição e não ocorra a criação de um emaranhado de leis e resoluções que vise impor dificuldades para se vender facilidades.

Abre-se um novo mundo onde a tecnologia dos carros autônomos estará a serviço da sociedade, espera-se que o Brasil com suas idiosincrasias ideológicas não seja, mais uma vez, exceção a regra e que esse avanço cheguem rapidamente até nós.



Cruise/GM  
Join The Driverless Revolution

(\* 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. 221. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.

Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.



CONCREJATO  
OBRAS ESPECIAIS



## Após 8 anos e 9 meses, CARLI FILHO é condenado a 9 anos e 4 meses de prisão

### MINISTÉRIO PÚBLICO QUER PENA MAIOR PARA EX-DEPUTADO

Luiz Fernando Ribas Carli Filho, ex-deputado estadual foi condenado no dia 28 de fevereiro na 2ª Vara Privativa do Tribunal do Júri de Curitiba a cumprir 09 anos e 04 meses de prisão pelo crime de duplo homicídio com dolo eventual pela morte dos jovens Carlos Murilo de Almeida e Gilmar Rafael Yared que ocorreu em maio de 2009. Essa é a primeira vez que um político paranaense foi a júri popular.

Ao longo desse tempo, os advogados do ex-deputado René Dotti, Roberto Brzezinski Neto e Gustavo Scandelari entraram com mais de 30 recursos em todas as esferas do poder para defender Carli.

No dia do crime, o deputado estava embriagado quatro vezes mais que o permitido. Além disso, sua carteira de habilitação estava suspensa com 24 multas por excesso de velocidade, cinco delas na rua do crime que tem velocidade máxima permitida de 60 km por hora.

O juiz Daniel Surdi Avelar disse, ao ler a sentença, que espera que essa decisão seja um marco para a

mudança de hábitos no trânsito.

Christiane Yared, mãe de uma das vítimas, disse ao analisar a decisão dos jurados que a pena de Carli Filho tem data de validade, a dela não. “A minha pena não vai acabar jamais, vou levar ela comigo para o túmulo”, finalizou bastante emocionada.

#### AUMENTO DA PENA

– Poucos dias depois da decisão, o Ministério Público do Paraná informou que protocolou um recurso de apelação que busca aumentar a pena aplicada ao ex-deputado estadual Luiz Fernando Ribas Carli Filho.

De acordo com o Ministério Público, o órgão informou que manifestou à Justiça que recorrerá para aumentar a pena aplicada ao ex-deputado por entender que, “embora a sentença tenha sido bem fundamentada, desconsiderou graves circunstâncias que se prestariam ao aumento da condenação, entre outras questões”.

A defesa também já formalizou que pretende recorrer da decisão que condenou Carli Filho.

Agora, as duas solicitações são encaminhadas para o juiz Daniel Surdi de Avelar e as partes terão oito dias para apresentar os argumentos.

O ex-deputado pode recorrer da pena aplicada em liberdade.

## Dirigir cansado é tão perigoso quanto após ingerir bebida alcoólica

No dia 16 de março, foi comemorado o Dia Mundial do Sono. A data leva à reflexão sobre a importância do bom sono para uma vida saudável. E o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária aproveitou para fazer um alerta que reproduziremos a seguir: dirigir com sono ou cansado é tão arriscado como conduzir veículos após ter ingerido bebida alcoólica.

“Dirigir exige o perfeito desempenho de três funções: a cognitiva (atenção, concentração, raciocínio e agilidade mental); motora (aquela que permite ao condutor reações imediatas) e sensorial perceptiva (que abrange o tato, a visão e a audição). Por isso, as paradas periódicas nos trajetos viários mais longos são tão importantes, já que contribuem para a segurança” destaca o diretor-presidente do OBSERVATÓRIO, José Aurelio Ramalho.

Para Edilson Zancanella, médico coordenador do Departamento de Medicina do Sono na Associação Brasileira de Otorrinolaringologia, o sono está diretamente relacionado ao impacto do acidente de trânsito com morte, já que ao não dormir direito o motorista pode ter sérias alterações na concentração, fator que influencia na forma de conduzir o veículo que pode leva-lo até mesmo a dormir ao volante. “O ronco, a apneia do sono e a insônia são sintomas da má qualidade do sono”, esclarece o médico. Daí vem a sensação de estar sempre cansado, das alterações de memória e de humor. A situação é ainda mais grave quando atinge os motoristas profissionais, que dirigem grandes distâncias.

#### Recomendações de segurança

As recomendações do OBSERVATÓRIO para os motoristas são simples e podem fazer a diferença: Descanse no dia anterior para seguir viagem com segurança e tranquilidade. Se, por exemplo, sentir sono, pare o veículo em local seguro imediatamente, tome água ou um café e movimente-se. Para garantir a continuidade da viagem com maior segurança, faça uma pausa de 10 minutos antes de retomar para a via ou rodovia. Se estiver cansado, o motorista deve evitar a direção. Ainda que a cafeína possa reduzir o sono, ela não minimiza o cansaço.

Se for percorrer longo trajeto, é importante fazer uma pausa de 10 minutos a cada 150 quilômetros. Na pausa, o ideal é tomar uma xícara de café e lavar o rosto. Quando se vai dirigir é fundamental também alimentar-se bem, preferencialmente, refeições à base de peixes, verduras e legumes. Evite comidas pesadas e gordurosas como feijoada e massas. No caso de enfrentar congestionamento, o melhor é que a parada seja a cada período de duas horas de viagem. Isso porque o estresse e o cansaço são potencializados em condições de congestionamento.

Em viagens durante a noite o cuidado deve ser dobrado, já que o cansaço se manifesta com mais frequência. Para perceber o esgotamento existem também algumas dicas. Uma delas é notar se não consegue se lembrar dos últimos quilômetros percorridos. Outra é sentir os olhos pesados. Perceber se a frequência com que pisca é maior que normalmente, indica, igualmente, sono.





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

## FEBRE AMARELA E TRANSPORTE

A grande mobilidade do ser humano, utilizando os mais variados tipos de veículos concorre para a disseminação de doenças e para a rápida transferência de um foco de infecção de uma região para outra.

Os pontos mais distantes do nosso país, cada vez se tornam mais próximos. A evolução do transporte aproxima cada vez mais estes pontos. Até bem pouco tempo, somente através do transporte ferroviário, marítimo ou aéreo conseguimos alcançar os pontos mais distantes. Hoje o predomínio é o transporte rodoviário que transita por todos os rincões desse país.

A Vigilância Sanitária preocupa-se em não deixar disseminar no país qualquer patologia que poderia comprometer toda à população. Cobra-se a vacinação para tal doença (febre amarela).

Hoje, com o desenvolvimento tecnológico, a aviação civil rompe o tempo de percurso entre os pontos mais longínquos, e em curto período, visita múltiplas regiões. Essa rapidez facilita o transporte de doenças as mais diversas e nos mais variados pontos. Além de transportar os doentes e portadores de doenças, o transporte em geral é capaz de conduzir o hospedeiro intermediário e o agente vetor favorecendo a disseminação e o aparecimento de focos a distância.

Torna-se cada vez mais difícil o controle das doenças tropicais e infectocontagiosas. Sabemos que a falta desse controle vai permitir o aparecimento de epidemias comprometendo todo o país.

O transporte em geral será o responsável pela disseminação, especificamente o transporte aéreo, será o elemento capaz de produzir a eclosão de focos epidêmicos quase simultâneos em toda a superfície terrestre, causando uma pandemia.

Hoje vemos *Haemagogus*, *Sabethes*, *Aedes egipty*, *Phebotomus*, e outros sendo transportados dos focos de origem para os grandes centros urbanos através de todo tipo de transporte. Hoje, principalmente pelo transporte rodoviário.

Medidas mais concretas devem ser adotadas pela vigilância sanitária com objetivo de se fazer o combate permanente a tais insetos que produzirão múltiplas doenças infecciosas graves na população dos grandes centros.

A vigilância sanitária dos aeroportos, aeroclubes e de qualquer pista de pouso deve ser enérgica em termos de obrigar a dedetização de tais aeronaves ao deixarem o campo de pouso de onde decolaram. Além disso, a dedetização também na chegada vai proporcionar maior garantia de que nenhum vetor está sendo trazido para um grande centro, em consequência deixamos o vetor limitado à área endêmica.

Tal conduta se aplicaria nos terminais rodoviários, transportadoras, trens, navios e individualmente por todos os motoristas que transitam por tais áreas.

Estas são medidas profiláticas, fáceis de serem adotadas, de baixo custo e que seriam executadas pelos que transitam nestas regiões.

A vigilância sanitária de cada cidade

faria à fiscalização e conseqüentemente as punições com multas àqueles que incorrem em erros, no descumprimento as necessidades básicas em termos de Saúde Pública.

Os aeroclubes tornam-se quase sempre os pontos de desembarque dentro dos hangares de uma vasta fauna de transmissores de doenças como os vetores da Febre Amarela, Malária, Dengue, Doença de Chagas, Chikungunya, Zika e outras.

Sabemos que todas essas doenças foram extremamente combatidas durante anos, com custos elevadíssimos na faixa litorânea do nosso país. De poucos anos para cá, já ressurgiu a Dengue. Alguns raros casos de Malária já foram citados nesta região e até de Doença de Chagas. Ressurgiu agora a Febre Amarela já provocando múltiplos óbitos.

Não podemos permitir que a reinfestação venha trazer os problemas de saúde do passado que levaram a população ao sofrimento e à morte.

Ações de motoristas, pilotos, maquinistas, comandantes de navios e barcos em geral, transportadoras, veículos de passeio, e ainda ações de órgãos governamentais e municipais devem erradicar insetos que possam estar sendo transportados impedindo a chegada dos mesmos aos grandes centros.

\* 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.

## Primeira Barra de Olhal é instalada com sucesso na Ponte Hercílio Luz

A primeira barra de olhal da nova estrutura da Ponte Hercílio Luz foi instalada com sucesso no dia 22 de março. De acordo com o engenheiro do Deinfra e fiscal da obra Wenceslau Diotallevy, as barras de olhal têm um papel muito importante nesta nova etapa pois são elas que farão a ponte ficar novamente sustentada.

“As barras serão fixadas de cada lado da ponte, a partir do vão central”, explicou o fiscal, informando que a instalação das 360 peças deve durar aproximadamente cinco meses.

Segundo o secretário da Infraestrutura, Paulo França, a instalação das primeiras barras marca uma nova e importante fase da obra. “Estamos em um momento fundamental da recuperação da ponte Hercílio Luz. Agora ela

começa a retomar sua forma original”, destacou.

No mesmo dia começou também a troca das rótulas, que são as estruturas que fazem a ligação da torre com a fundação. O trabalho é realizado pelo mar. Além disso, será necessário o levantamento da torre principal em 3 centímetros.

A próxima etapa da obra será a instalação dos pendurais. Essas estruturas fazem parte do vão central e sustentam a treliça a partir das barras de olhal. Ao todo, a ponte deve receber cerca de 2 mil toneladas de metal novo, o que representa aproximadamente 40% da atual estrutura.





## Prefeitos da Grande Florianópolis aprovam texto de projeto de lei para implantar transporte coletivo metropolitano

Prefeitos da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (RMF) debateram e aprovaram o texto do projeto de lei estadual que visa a implantação da Rede Integrada de Transporte Coletivo Metropolitano, em reunião do Colégio Superior da RMF na prefeitura de São José, no último dia 12 de março. Estavam presentes a prefeita de São José Adeliana Dal Pont, os prefeitos de Águas Mornas Omero Prim, de Governador Celso Ramos Juliano Campos, de Santo Amaro da Imperatriz Edésio Justen, o prefeito em exercício de São Pedro de Alcântara Edson José da Silva Filho e o vice-prefeito de Biguaçu Vilson Norberto Alves.

A proposta elaborada pela Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Suderf) e aprovada pelo Comitê de Desenvolvimento da RMF (CODERF) no mês passado, trata apenas do transporte público coletivo metropolitano nesse momento, atendendo à Política Nacional de Mobilidade Urbana e ao Estatuto da Metrópole (Leis Federais 12.587, de 3 de

janeiro de 2012, e 13.089, de 12 de janeiro de 2015). O projeto de lei estadual transfere as competências e atribuições do transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano do DETER para a SUDERF, no território da RMF, e autoriza o Governo do Estado e a SUDERF a celebrarem convênio de cooperação e contratos de programa com os municípios da região, para integrar as linhas municipais com as intermunicipais.

Os prefeitos de Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu e São Pedro de Alcântara já tinham manifestado apoio ao encaminhamento do projeto de lei via ofício à Suderf. Agora, o projeto de lei será encaminhado para votação na ALESC e, após aprovado, será celebrado um Convênio de Cooperação entre Estado e municípios e serão firmados contratos de programa entre a SUDERF e os municípios, estabelecendo os deveres e competências de cada ente participante da gestão associada do sistema.

Além dos prefeitos, participaram da reunião representantes das prefeituras de Florianópolis

e Palhoça, da Suderf, do Deter (Departamento de Transportes e Terminais da Secretaria de Estado de Infraestrutura) e do Comdes (Conselho Metropolitano para o Desenvolvimento Sustentável da Grande Florianópolis).

### REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

Melhorar a conectividade entre os municípios da região metropolitana da Grande Florianópolis por meio do transporte coletivo é um dos objetivos da proposta da rede integrada de linhas de ônibus de que contemplará os oito municípios da área continental da RMF. Criada pela Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Suderf), em parceria com o Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC, a proposta prevê a integração dos sistemas de transporte coletivo municipais com o intermunicipal após licitação única pelo Governo do Estado.

A rede de ônibus metropolitana contempla novas linhas locais nos municípios, além de conexões

entre as maiores centralidades da área continental da região (centros de Palhoça e Biguaçu, bairros Kobrasol, Campinas e Barreiros, em São José). Integram o sistema os municípios de Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Governador Celso Ramos, Palhoça, São José, São Pedro de Alcântara e Santo Amaro da Imperatriz. A grande motivação da proposta é fornecer à população da região melhores serviços de transporte público coletivo, com integração física e tarifária entre os oito municípios. Na proposta da SUDERF, o usuário do transporte coletivo da Região Metropolitana da Grande Florianópolis utilizará um único sistema, com um único cartão de ônibus e tarifas integradas, que substituirão o pagamento de duas ou três tarifas cheias em vários deslocamentos, como acontece atualmente.

O projeto da Rede Integrada de Transporte Coletivo Metropolitano está disponível no endereço [bit.ly/onibusmetropolitano](http://bit.ly/onibusmetropolitano). No mapa é possível consultar as linhas de ônibus por município e as conexões entre as cidades.

# Viagem experimental mostra como será o transporte marítimo na Grande Florianópolis

**Previsão do governo estadual é de início das operações no segundo semestre deste ano**

Uma viagem experimental mostrou, no dia 12 de março, o que pode ser um novo meio de transporte na Grande Florianópolis. Às 9h37 partiu do Iate Clube Veleiros da Ilha, na Capital, um catamarã com capacidade para 180 passageiros em direção à Ponta de Baixo, em São José, naquele que deverá ser o primeiro trajeto de transporte marítimo na região (em Florianópolis, a saída será feita de um trapiche a ser construído no Centrosul).

A proposta não é novidade, mas até agora todas as outras iniciativas fracassaram. O que garante sua implementação desta vez, segundo o secretário estadual de Infraestrutura Luiz Fernando Vampiro, é que já foram obtidas as licenças ambientais necessárias para colocar o modal em funcionamento.

“Agora temos a Licença Ambiental Provisória, o que é fundamental para o pontapé inicial, já que também temos a contratação de uma empresa com expertise.”

A contratação da empresa BB Barcos, de Imbituba, ocorreu com dispensa de licitação, segundo o governo estadual, por conta da “expertise” da empresa. O contrato terá duração de seis meses após o início das operações, previsto para acontecer entre agosto e outubro deste ano. O preço

da passagem é estimado em R\$ 9, o que indica que as viagens marítimas terão maior fluxo de turistas do que de moradores da região, como aponta Vampiro.

“O fator fundamental para o transporte coletivo ser barato é a demanda, por isso a gente entra com esse viés turístico, para que possamos implantar (o modal) e ter uma renda. Se a gente depender só do usuário do transporte público, com tarifa a R\$ 4, é capaz do sistema não avançar. O turismo vem primeiro, depois o morador que não tem tanta preocupação vem atrás”, disse o secretário estadual de Infraestrutura.

## A VIAGEM

O catamarã utilizado na viagem demonstrativa é dos mais modernos e tem capacidade para 180 passageiros sentados (não serão permitidos passageiros em pé). Com velocidade de até 32 nós — cerca de 60 km/h —, o trajeto entre o Centro Sul, em Florianópolis, e o trapiche da Ponta de Baixo, em São José, é feito em menos de 15 minutos, sem levar em conta o tempo de embarque e desembarque.

Mesmo com as condições adversas em parte do trajeto, com chuva, ondas e vento Sul, o catamarã manteve a estabilidade e o conforto dos passageiros. Raul Machado, proprietário da BB Barcos, conta que a empresa já trabalha com transporte marítimo em Belém (PA) e não terá problemas para implementar o serviço aqui na Grande Florianópolis.

“Vamos utilizar o mesmo



Cristiano Estrela / Diário Catarinense

barco (apresentado hoje), a única diferença é que não teremos banheiros e lanchonete. Inicialmente faremos o trajeto Florianópolis-São José, depois teremos uma série de linhas, onde a mais interessante é Barra do Aririú (Palhoça)-Centro Sul.” (Fonte: *Jornal Hora de Santa Catarina*).



## O QUE DIZEM OS MUNICÍPIOS

**João Batista Nunes, vice-prefeito de Florianópolis**

A gente vivenciou iniciativas louváveis, mas que nunca saíram do papel. Infelizmente, os atores envolvidos criavam expectativa, mas na hora do vamos ver as coisas não aconteciam.

Infelizmente, como é uma linha experimental, será impossível colocar a passagem (a preço) popular. Ainda assim, temos que louvar a iniciativa, porque

mesmo sendo um valor de transporte executivo representa a quebra do paradigma. Depois vamos pensar em massificar o transporte.

**Rodrigo de Andrade, secretário de Planejamento de São José**

Há uma necessidade de se testar esse modal. Vai funcionar? Quanto vai custar? Quanto vai ser positivo pra população? Este é o momento dos municípios se unirem para ver se realmente funciona.

É importante lembrar que precisamos fazer a integração com o transporte terrestre, para que o cidadão saia do ônibus e, sem pagar nada mais, pegue o catamarã.

**Camilo Martins, prefeito de Palhoça**

Sou um grande apoiador do transporte marítimo como saída para este caos na mobilidade. Essa alternativa é fundamental, mas se o governo não for o fiador

desse projeto, tenho receio que não aconteça. Também é preciso integração, porque economicamente não é muito viável.

O município de Palhoça contratou um estudo de batimetria para construir quatro trapiches: Praia do Sono, Enseada de Brito, Praia de Fora (Barra do Aririú) e Ponte do Imaruim. Estamos contraindo empréstimo no Badesc e vamos fazer os trapiches para, nesse momento, atender mais os turistas.

**Vilson Norberto Alves, vice-prefeito de Biguaçu**

Isso é um sonho antigo, um avanço para os municípios. Esperamos que Biguaçu também seja contemplado (no projeto), precisamos fazer uma integração do transporte, inclusive na parte marítima.

O ideal é que o mesmo cartão que paga a passagem de ônibus faça também a integração marítima. Não acho justo pagar pelo ônibus e depois ter que pagar pelo catamarã.



## Pais de menor que causou acidente de trânsito terão de indenizar vítima

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve a responsabilização dos pais de um menor que, após ter ingerido bebida alcoólica, causou acidente de trânsito com vítima ao dirigir um veículo da empresa da família.

Os pais e a empresa proprietária do veículo foram condenados solidariamente a pagar indenização de R\$ 30 mil por danos morais e o mesmo valor por danos estéticos, metade das despesas médicas comprovadas e as demais necessárias à recuperação, além de R\$ 765 mensais, a título de lucros cessantes, pelo período em que a vítima – um amigo da família que estava no banco do carona – ficou sem poder trabalhar.

No recurso, pais e empresa argumentaram que houve culpa exclusiva da vítima, a qual, sendo habilitada, infringiu as leis de trânsito ao não utilizar o cinto de segurança e permitir que um menor conduzisse o veículo. Sustentaram também que não há prova de que o condutor, apesar de menor de idade, tenha agido com dolo ou culpa grave no acidente.



### GARANTIA DE RESSARCIMENTO

A ministra Nancy Andrighi (foto), relatora do processo, ressaltou que, em regra, a responsabilidade civil é individual de quem, por sua própria conduta, causa dano a outrem. Porém, em determinadas situações, o ordenamento jurídico atribui a alguém a responsabilidade por ato de outra pessoa – como no caso em questão, em que cabe aos pais reparar os danos causados pelo filho menor, conforme prevê o artigo 932 do Código Civil de 2002.

“Ainda que não ajam com culpa, as pessoas previstas nos incisos do artigo 932 responderão pelos atos ao menos culposos praticados pelos terceiros lá referidos, porquanto sua responsabilização age como um seguro para garantir o ressarcimento das consequências danosas dos atos daqueles que lhes são confiados, sobretudo porque,

em regra, possuem melhores condições de fazê-lo”, disse.

### RESPONSABILIDADE DO PROPRIETÁRIO

De acordo com o processo, o menor conduzia o automóvel em alta velocidade e em pista molhada. Após perder o controle em uma curva, o veículo colidiu com uma casa, um muro adjacente e postes próximos, ocasionando graves lesões no amigo da família que resultaram, inclusive, na amputação parcial de um de seus braços.

Ao confirmar a condenação da empresa, a relatora destacou a jurisprudência da corte acerca da responsabilização objetiva e solidária do proprietário do veículo por atos culposos de terceiro em acidente automobilístico, mesmo que o condutor não seja seu empregado ou preposto. “Para que haja a responsabilização da empresa, é prescindível a comprovação de sua culpa, sendo suficiente a demonstração de que o condutor do veículo agiu culposamente, causando os danos alegados pelo autor da ação”, afirmou a ministra.

### CULPA GRAVE

No entendimento do STJ, firmado na Súmula 145, a responsabilidade do transportador pelos danos causados ao tomador da carona, no caso de transporte de cortesia, depende da comprovação de dolo ou culpa grave.

Para a ministra, os autos comprovam a culpa grave do menor, uma vez que ele empreendia velocidade de 90 Km/h em via cuja limite era de 60 Km/h, conduzia o veículo mesmo após ter ingerido bebida alcoólica e apresentava visível despreparo para a direção de veículos, atuando de forma alheia à prudência que se deve ter em dias de chuva e em curvas acentuadas.

Quanto aos danos morais, Nancy Andrighi afirmou que, “para além do prejuízo estético, a perda, ainda que parcial, de um importante membro do corpo atinge a integridade psíquica do ser humano, trazendo-lhe dor e sofrimento em razão da lesão deformadora de sua plenitude física”.

“Essas consequências são ainda mais gravosas quando se trata de pessoa jovem, nas quais o sentimento de humilhação e constrangimento pelo defeito na aparência são intensificados, sendo maiores, também, as alterações no seu modo de vida no relacionamento social”, concluiu.

## FALTA DE REGISTRO de veículo no prazo legal não impede condutor de obter CNH definitiva

Apesar de ser considerada grave pelo artigo 233 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a infração consistente em deixar de efetuar registro de veículo no prazo de 30 dias junto ao órgão de trânsito não pode impedir que o condutor obtenha sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) definitiva, já que essa infração, de caráter administrativo, não se relaciona com a segurança do trânsito e não impõe riscos à coletividade.

O entendimento foi reafirmado pela Segunda Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) ao manter decisão da Justiça do Rio Grande do Sul que determinou a liberação da CNH definitiva a uma motorista. Em virtude de infração administrativa por não obter novo certificado de registro de veículo no prazo legal, a motorista teve a emissão da CNH impedida pelo Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul (Detran-RS).

De acordo com o artigo 123 do CTB, é obrigatória a expedição de novo certificado de registro em hipóteses como transferência de propriedade, mudança de domicílio ou alteração das características do automóvel.

No caso dos autos, a motorista, que possuía a carteira de habilitação provisória, deixou de transferir a propriedade legal no prazo de 30 dias, incorrendo na infração administrativa. Em virtude da infração, o Detran-RS impediu que ela recebesse o documento definitivo.

## Suspensa lei de SC que impunha condições ao exercício da profissão de condutor de ambulância

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), deferiu liminar na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5876 para suspender os efeitos de lei do Estado de Santa Catarina que reconhece a profissão de condutor de ambulância e estabelece condições para seu exercício. Em análise preliminar do caso, o ministro entendeu que a norma invade matéria de competência legislativa privativa da União.

A Lei estadual 17.115/2017, além de reconhecer a profissão, estabelece condições específicas para seu exercício, como a proibição do transporte de pacientes sem a presença de um médico, de um assistente de enfermagem ou de um enfermeiro. O texto foi integralmente vetado pelo Executivo, mas o veto foi derrubado pela Assembleia Legislativa. Em seguida, o governador do estado, Raimundo Colombo, ajuizou a ação no Supremo.

O ministro destacou que lei estadual, ao determinar que o condutor de ambulância só poderá remover acidentados ou pacientes se acompanhado de um profissional da área médica e que técnicos e auxiliares de enfermagem só poderão exercer suas atividades sob supervisão direta de um enfermeiro, viola o artigo 22, incisos I e XVI, da Constituição Federal, que estabelecem a competência privativa da União para legislar sobre condições para o exercício de profissões.

O relator verificou também que a lei, de iniciativa parlamentar, ao determinar ao Poder Público a alocação de profissionais específicos nas ambulâncias, disciplinou atribuições da Secretaria Estadual de Saúde sem observância da regra de iniciativa privativa do chefe do Poder Executivo, aplicável por simetria aos estados (artigo 61, parágrafo 1º, inciso II, alíneas ‘c’ e ‘e’).

### NATUREZA DAS INFRAÇÕES

O pedido de emissão do documento foi julgado procedente em primeira e segunda instâncias. De acordo com o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, apenas as infrações relativas à condução do veículo e à segurança no trânsito são aptas a obstar a expedição da CNH, de forma que a transgressão do artigo 233 do CTB, que possui natureza administrativa, não impede a concessão do documento.

Por meio de recurso especial, o Detran-RS alegou que não há distinção legal entre a infração de trânsito de natureza administrativa e a infração cometida na condução do veículo. Dessa forma, para o órgão de trânsito, o TJRS não poderia possibilitar a obtenção de CNH definitiva aos condutores autuados por infrações administrativas.

“Com relação à suposta violação dos artigos 233 e 148, caput e parágrafo 3º, do Código de Trânsito Brasileiro, suscitada no apelo nobre, sem razão o recorrente, estando o acórdão recorrido em consonância com a jurisprudência desta corte, no sentido de que a infração de trânsito consistente em ‘deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de 30 dias’ (artigo 233 do CTB) não pode impedir o condutor de obter sua Carteira Nacional de Habilitação definitiva”, apontou o relator do recurso especial, ministro Francisco Falcão, ao manter a determinação de concessão do documento definitivo.



Ministro Alexandre de Moraes

Na decisão, Moraes destacou também o perigo da demora, pois, enquanto a lei estiver em vigor, as atividades desempenhadas por esses profissionais sofrerão restrições que onerarão a organização da administração pública e das empresas privadas estabelecidas no Estado de Santa Catarina, na prestação do serviço de remoção de acidentados ou de deslocamento de pacientes para atendimento em unidades hospitalares ou ambulatoriais. Ressaltou ainda que as limitações previstas na norma não constam do Código de Trânsito Brasileiro, que disciplinou, nos artigos 145 e 145-A, a profissão do condutor de ambulância. “A lei hostilizada restringe o funcionamento dos serviços de salvamento, socorro e traslado de pessoas acidentadas ou enfermas, havendo potencial risco de que elas mesmas sejam prejudicadas com as limitações estabelecidas”, concluiu o relator.

A decisão liminar será submetida a referendo do Plenário do STF.



## Projeto substitui DPVAT por novo seguro obrigatório de acidentes

**O CHAMADO SOAT BUSCA ESTABELECEER A LIVRE CONCORRÊNCIA ENTRE SEGURADORAS**

Um projeto de lei em análise na Câmara dos Deputados cria um novo Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (Soat) para substituir o atual DPVAT, a sigla para o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre. A medida está prevista no Projeto de Lei 8338/17, do deputado Lucas Vergílio (SD-GO), que busca estabelecer a livre concorrência como eixo central do novo formato.

Pela proposta, os proprietários de veículos poderão escolher a companhia seguradora autorizada de sua preferência para contratar o Soat. Para a oferta do seguro, as seguradoras poderão ser autorizadas a atuar isoladamente ou por meio de consórcio.

Prêmios e valores de indenização passarão a ser estabelecidos livremente pelo mercado, observadas as diretrizes do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), vinculado ao Ministério da Fazenda.

O autor do projeto argumenta que o DPVAT está desgastado em sua operacionalização, não sendo raras as fraudes que levam ao pagamento indevido de indenizações. “Grande parte dos problemas se deve ao modelo ultrapassado e pouco eficiente. Merece destaque a ausência de concorrência, visto que o seguro é comercializado por um único agente operador, a Seguradora Líder do Consórcio DPVAT, com valores de indenização fixados diretamente na Lei 6.194/74 [Lei do DPVAT] e prêmios estabelecidos pelo CNSP”, critica Vergílio.

Lucas Vergílio acredita que todos os agentes envolvidos serão beneficiados. “De um lado, os segurados poderão ter acesso a prêmios potencialmente mais baixos e coberturas mais amplas, em razão da maior concorrência. De outro, as seguradoras poderão atuar em condições estabelecidas pela dinâmica do mercado, e não mais fixadas unilateralmente pela União”, diz.

### CONSOLIDAÇÃO

O parlamentar acrescenta que

o texto incorpora e sistematiza rotinas já estabelecidas no mercado segurador e consolida soluções para diversas controvérsias jurisprudenciais.

Da mesma forma que ocorre com o DPVAT, a quitação do prêmio do Soat constituirá requisito para o licenciamento anual do veículo, para a transferência de propriedade e para a baixa do registro.

O Soat cobrirá indenização por morte; por invalidez permanente, total ou parcial; e reembolso de despesas de assistência médica e suplementares. Ficam de fora da cobertura danos pessoais causados ao motorista do veículo, quando houver dolo (intenção) ou o cometimento de infração de trânsito; e as despesas médicas suportadas pelo Sistema Único de Saúde (SUS) ou cobertas por outros seguros ou planos de saúde, entre outros.

### LEIS ALTERADAS

O projeto altera a Lei Orgânica da Seguridade Social (8.212/91), para prever que as companhias seguradoras que operarem com o Soat repassem à Seguridade Social a metade do valor dos prêmios brutos recebidos, destinando-o ao SUS para custeio da assistência médico-hospitalar dos segurados vitimados em acidentes de trânsito, como hoje já ocorre com o DPVAT.

Em outro ponto, o texto modifica o Código de Trânsito Brasileiro (9.503/97), para estabelecer repasse semelhante mensal, ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, de 5% do valor dos prêmios brutos recebidos, para aplicação exclusiva em programas de prevenção de acidentes. A lei atual prevê o repasse de 10% do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do prêmio do DPVAT, para a finalidade.

Por fim, o projeto de Lucas Vergílio revoga a Lei do DPVAT, mas mantém os sinistros ocorridos durante sua vigência.

### TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

## CNH poderá ser usada como documento de identificação em todo território nacional

Tramita na Câmara proposta que insere no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) decisão do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), de junho de 2017, permitindo que a Carteira Nacional de Habilitação seja utilizada como documento de identificação em todo o território nacional.

Esse uso poderá ocorrer ainda que em momento posterior à data de validade inscrita no documento.

A medida consta no Projeto de Lei 8416/17, do deputado Felipe Bornier (Pros-RJ) (foto). Segundo ele, a data de validade do documento refere-se apenas ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental do condutor do veículo automotor.

“A decisão do Contran resolve controvérsia sobre a validade da Carteira Nacional de Habilitação como documento de identidade, que



é distinta de sua validade como documento comprobatório da capacidade de condução de veículo automotor”, disse.

### TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada, em caráter conclusivo, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, inclusive quanto ao mérito.

## Proposta proíbe motorista de fumar dirigindo

Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 8709/17, do deputado Heuler Cruvinel (PSD-GO), que proíbe motorista de fumar dirigindo.

Pela proposta, que inclui a vedação no Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei 9.503/97), quem desrespeitar a regra comete infração gravíssima (7 pontos, de 20 possíveis) com pena de multa.

Segundo Cruvinel, são inúmeros os acidentes automotivos provocados por brasa de cigarro. Esses acidentes acontecem, na maioria das vezes de acordo com Cruvinel, quando o condutor quer apagar uma brasa e se distrai do trânsito. “É necessário combater esta exposição a morte, e a falta de cuidado com o próximo”, afirmou.

### TRAMITAÇÃO

A proposta tramita em caráter conclusivo e será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

## Projeto responsabiliza agentes públicos e privados por acidente em rodovia concedida

Proposta em análise na Câmara prevê a responsabilização solidária de agentes públicos e privados na reparação de prejuízos causados por acidentes de trânsito em rodovias exploradas por concessionárias (PL 8665/17) quando for constatado que a empresa não cumpriu o acordado.

Atualmente, a responsabilização da administração pública ou dos agentes aos quais delegue a prestação de serviços públicos por prejuízos que causem a particulares exige a comprovação de dolo ou de culpa.

Pelo projeto do deputado Evair Vieira de Melo (PV-SP), caso seja comprovada relação de causa e efeito entre acidente de trânsito com vítima e a inatendimento de concessionária de rodovia sem sanção aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, serão punidos a concessionárias, o dirigente máximo da ANTT e os encarregados da fiscalização da concessão.

O texto estabelece que a indenização seja fixada pelo ministro dos Transportes e responderá, no mínimo, a valor equivalente a três vezes ao da penalidade que não tenha sido

aplicada.

Segundo explicou o autor do projeto, embora a omissão na fiscalização contratual caracterize pelo menos uma atitude culposa do encarregado pela fiscalização do contrato, é necessário punir os agentes públicos.

“Assim, é melhor que se adote o procedimento aqui veiculado, presumindo-se que a responsabilidade decorra de forma direta da omissão, sem que se exija a comprovação dos elementos anteriormente referidos. De outra parte, não há dúvida de que de nada vale a atuação do agente colocado na ponta quando não se registra uma atitude proativa do dirigente máximo do órgão fiscalizador”, diz Evair Vieira de Melo.

A proposta exclui da responsabilização os processos decorrentes de acidentes de trânsito ocorridos antes da data de sua publicação.

### TRAMITAÇÃO

O projeto, que tramita conclusivamente, será analisado pelas comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

# Os erros mais comuns na entrada e saída de escolas que podem comprometer a segurança

A educação, os bons modos, o respeito e a cidadania são lições que devem ser passadas de pais para filhos. Porém, essa não é a realidade quando se observa a entrada e saída de uma escola. Independente da cidade e do bairro, o festival de infrações é frequente.

A mais comum diz respeito ao estacionamento irregular. Com a desculpa de parar apenas para o embarque e desembarque dos alunos, muitos pais estacionam em qualquer lugar: na frente de garagens, na contramão e até em fila dupla.

Para a especialista em trânsito e consultora do Portal, Eliane Pietsak, os pais deveriam dar o exemplo. “O pai é um espelho para a criança e a segurança e respeito às leis devem ser mais importantes do que a pressa. As escolas deveriam incluir no projeto pedagógico a educação para o trânsito, incluindo pais e comunidade”, ressalta a especialista.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, estacionar em filas duplas ou nas calçadas é uma infração grave, com acréscimo de cinco pontos na CNH, multa de R\$ 195,23 e remoção do veículo. Para quem para em guia rebaixada para entrada e saída de veículos, a multa é de R\$ 130,16, pois essa é considerada uma infração média. “Os órgãos de



trânsito tentam fazer a sua parte, mas a grande questão é a cultura da população. Não respeitar o direito do outro, nesse caso, além de ser infração de trânsito é um ato grave de falta de cidadania”, explica Pietsak.

## OUTRAS INFRAÇÕES

Outra irregularidade flagrante próxima às escolas coloca em risco a segurança da criança. A falta de sistema de retenção apropriado para o transporte de crianças em carros é muito comum. De acordo com a especialista, por mais perto de casa que a escola seja, o uso do bebê-conforto, cadeirinha ou assento de elevação é fundamental. De acordo com

o levantamento feito pela ONG Criança Segura, com base em dados do Ministério da Saúde, os acidentes acontecem, na maioria das vezes, no próprio bairro onde as crianças moram, principalmente durante a tarde. “É essencial que os pais conheçam e respeitem as leis de trânsito e normas de direção defensiva. Aliado a isso é necessário que a fiscalização também seja mais rigorosa”, diz.

Já entre os estudantes, uma das situações observadas nesses locais e que colocam as crianças em risco é não usar a faixa de pedestre para atravessar a rua. “Crianças de até dez anos, ainda são muito vulneráveis e frágeis. Não

conhecem e não sabem interpretar a sinalização e tem dificuldades de calcular a velocidade e distância dos veículos. Por isso, correm riscos sozinhos como pedestres”, atesta Pietsak.

Segundo dados do Ministério da Saúde quase 2000 crianças morrem a cada ano como vítimas de acidente de trânsito. “Acreditamos muito na Educação de Trânsito tanto para crianças como para adultos, acho que só assim poderemos garantir que no futuro tenhamos um trânsito melhor para todos”, conclui a especialista.

## VEJA DICAS DE SEGURANÇA PARA OS MOTORISTAS:

- Nunca pare em fila dupla e evite obstruir o tráfego.
- Respeite a sinalização e as orientações dos agentes de trânsito.
- Só estacione em locais permitidos.
- Transporte as crianças no banco de trás, usando o sistema de retenção apropriado para idade e tamanho.
- Dê prioridade ao pedestre.
- Reduza a velocidade perto de escolas e locais com grande movimentação de pedestres.
- Respeite a travessia dos alunos e não pare sobre a faixa de pedestres.
- Nunca bloqueie o cruzamento.

(Fonte: Portal no Trânsito)

## Brasileiros podem usar CNH para dirigir em diversos países; conheça alguns.

Decreto assinado em janeiro pelo presidente da República, Michel Temer, permite que brasileiros usem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para dirigir na Itália. Com o acordo, o mesmo entendimento passou a valer para os italianos em solo nacional. O Brasil tem o mesmo acordo com diversos países; conheça alguns:

### ITÁLIA

Com o decreto assinado em janeiro, a CNH brasileira deixa de ser válida para fins de circulação no território italiano um ano após o condutor obter residência legal no país. Já o documento italiano para motoristas circularem no Brasil deixa de ser válida 180 dias depois da entrada no território.

### URUGUAI

É preciso cuidado: o motorista flagrado dirigindo sob



efeito de álcool está sujeito a multas, retenção da carteira de habilitação e apreensão do veículo. Em caso de recusa ao teste de bafômetro, vale a palavra da autoridade policial.

### ESTADOS UNIDOS

É possível alugar veículo e dirigir apenas com a habilitação brasileira em viagem de turismo, porém o Itamaraty recomenda que se obtenha a Permissão

Internacional para Dirigir (PID) no Brasil antes de viajar. Os dois documentos devem ser apresentados conjuntamente.

### COLÔMBIA

Brasileiros a turismo na Colômbia podem apresentar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) brasileira, que será válida e admitida para dirigir por lá durante o prazo de permanência autorizado no

momento de entrada no país. Opção: os táxis podem ser encontrados facilmente e a custo baixo.

### VENEZUELA

Além de usar a CNH brasileira, outra opção é o aluguel de veículos no país. O preço praticado é equivalente ao do Brasil, de acordo com o

Ministério das Relações Exteriores (Itamaraty).

### PANAMÁ

Os motoristas brasileiros podem usar a CNH no território por até 90 dias. Depois será necessário obter um documento de habilitação panamenho. Cidadãos que não tenham documento em mãos estão sujeitos a multas, interrogatórios e detenção.

### MARROCOS

A CNH é válida no país por até um ano. Após esse período, cidadãos brasileiros deverão ser aprovados no exame marroquino para obtenção de carteira de habilitação local.

### ESPANHA

A CNH brasileira é aceita no país quando acompanhada de Permissão Internacional para Dirigir. Vale destacar que, assim como no Brasil, as autoridades espanholas também têm tolerância zero em relação a qualquer porcentagem de álcool no sangue ao conduzir.

### CUBA

A habilitação brasileira é válida por até seis meses contados da entrada do cidadão no país. A rede rodoviária total de Cuba é de aproximadamente 68.395 km de vias, e existem duas vias que atravessam todo o território: a Rodovia Central e a Autopista Nacional.

## Número de indenizações por morte pelo DPVAT cresce 23% em 2017

O número de indenizações pagas para vítimas fatais no trânsito brasileiro cresceu 23% em 2017. O dado é fruto do Relatório Anual da Seguradora Líder, que indica um retrato da violência no trânsito em todo o país durante o último ano. Em relação a mortes, o destaque fica com São Paulo que, seguido por Minas Gerais e Ceará, figura no topo da lista dos estados com maior número de sinistros pelo segundo ano consecutivo.

Segundo os dados, em 2017, mais de 380 mil indenizações foram pagas nos três tipos de cobertura oferecidas pelo DPVAT: morte, invalidez permanente e despesas médicas. Ainda que expressivo, o número é, aproximadamente, 12% menor do que o registrado em 2016, com cerca de 430 mil indenizações pagas. No recorte somente por invalidez permanente, por exemplo, os dados também registram queda, desta vez, de 18% em relação ao ano anterior.

Em relação ao perfil das vítimas, os homens representam 75% das indenizações pagas por acidentes no país. A faixa etária entre 18 e 34 anos, um estrato importante da população economicamente ativa, concentra 49% das indenizações pagas. Quando avaliado por cenários regionais, a mesma tendência se repete em praticamente todos os estados.

Outro recorte que merece destaque é o dos acidentes com motocicletas. De acordo com o relatório, três em cada quatro indenizações do Seguro DPVAT estão relacionadas a veículos sobre duas rodas. Apesar de representarem 27% da frota nacional, as motos são responsáveis pelo maior número de acidentes e de vítimas, acumulando 285.662 sinistros ou 74% das indenizações pagas em 2017.

Além disso, 88% das indenizações por morte em acidentes com motocicletas foram para vítimas do sexo masculino. No caso de acidentes de motos que resultaram em sequelas permanentes, 79% das indenizações também foram para vítimas do sexo masculino.

### INTENSO COMBATE A FRAUDES

Outro importante dado apresentado pelo relatório é em relação ao combate a fraudes. Somente em 2017, foram evitadas perdas de R\$ 222,9 milhões referentes a 17.550 tentativas comprovadas de fraudar o Seguro DPVAT para recebimento de indenizações. O montante de fraudes evitadas em 2017 é 85% superior ao identificado em 2016 (120,2 milhões).

O resultado expressivo representa o intenso trabalho da Seguradora Líder a fim de garantir que o Seguro DPVAT continue atendendo a quem de fato precisa. Neste sentido, uma das principais atribuições da empresa é criar instrumentos que busquem a proteção do benefício contra fraudes. Para isso, a Seguradora Líder segue investindo em tecnologia para aprimorar os controles.

## Dois milhões de brasileiros sofrem de fobia no trânsito

Diferentes posturas e comportamentos são facilmente identificados em condutores de veículos. Eles podem percorrer o mesmo trajeto, demorar o mesmo tempo presos em engarrafamentos, dirigir veículos iguais e, mesmo assim, terem sensações distintas ao dar a partida. Entre tantos perfis, um em especial merece atenção: aqueles que têm pânico ao dirigir, encarando essa atividade corriqueira como um momento de pressão e estresse. De acordo com a Associação Brasileira de Medicina de Trânsito (Abramet), dois milhões de brasileiros não dirigem por medo. As mulheres são a maioria e somam 75% desse número. A Perkons ouviu uma especialista no assunto para entender melhor o que faz tantas pessoas vivenciarem esse temor.

A jornalista Fernanda Jashchenko Circhia, de 25 anos, é um desses casos. Antes de começar a dirigir, acreditava que seria uma motorista feliz. Tirou carteira aos 19 anos e a expectativa era alta. “Eu adorava fazer as aulas práticas na autoescola. Estava empolgada e continuei a dirigir por dois meses, sem problemas, depois que tirei o documento”, relembra. No entanto, um episódio tirou Fernanda da “rota”. Ela perdeu o controle do veículo na garagem do prédio onde morava e acabou batendo na parede. “Isso me traumatizou. Fiquei me sentindo muito mal, frustrada com a situação. Depois da batida comecei a dirigir com muito medo, desde a hora de tirar o carro na garagem. Era uma atividade que eu gostava e que começou a se tornar muito chata e percebi que tenho medo do trânsito, de bater em alguém, de que alguém bata em mim, de causar estragos”, desabafa.

Neuza Corassa estuda o assunto há 20 anos e é autora do livro “Vença o medo de dirigir”. Ela diz que esse tipo de transtorno atinge, em geral, pessoas extremamente responsáveis.

“Elas são confiáveis, detalhistas e sensíveis. Apresentam um alto grau de exigência consigo mesmas e se preocupam com os outros. Comumente, imagina-se que quem tem medo de dirigir não domina o carro. Isso pode ser em parte verdadeiro, mas não é tudo. O que

atormenta grande parte dos fóbicos da direção é a fobia social, que corresponde ao medo da desaprovação do outro”, conta Neuza.

### Síndrome do carro na garagem

A psicóloga classifica as pessoas que sofrem de transtornos no trânsito em três grupos. No primeiro estão aqueles que nunca se aprovam. Eles possuem habilitação, mas, apesar da chancela, o elevado grau de exigência pessoal os impede de se sentirem aptos a dirigir. “Chegam a pensar que o teste foi fácil e têm medo de procurar ajuda e não serem compreendidos”, observa.

Há também o grupo de pessoas que desiste de tirar a carteira de motorista antes mesmo de passar pelo exame. Elas iniciam as aulas, mas não seguem adiante, em razão do medo da reprovação. “Não é por falta de competência. Elas preferem sair de cena antes que alguém as reprove e, provavelmente, isto não iria acontecer, pois são pessoas que estão sempre se destacando no que fazem, seja no trabalho, família ou comunidade.

No terceiro grupo estão os indivíduos que esperam a hora da aposentadoria para começar a dirigir. “Parece que precisam parar tudo para poder cuidar apenas desse assunto. Não conseguem perceber o ato de guiar um automóvel como sendo uma atividade normal em suas vidas”.

Corassa também explica que existem transtornos de diferentes níveis, avaliados pelo grau de sofrimento causado pelo ato de dirigir. “Quando as pessoas deixam a atividade de lado e são acometidas pela “síndrome do carro na garagem”, o transtorno é classificado como fobia”, esclarece. As manifestações físicas mais comuns entre elas são noites mal dormidas, tremedeira nas pernas, transpiração excessiva e taquicardia – comuns a outras fobias. Na opinião da psicóloga, é preciso ter paciência e apoiar quem enfrenta o problema. “São pessoas com capacidade intelectual muito boa e acostumadas a resolver coisas complexas. Porém, o receio produz a dificuldade e faz com que não consigam realizar a prática. Elas precisam desbloquear o medo, no tempo delas”, orienta a psicóloga. (Fonte: Perkons)

## Homens motociclistas são as maiores vítimas do trânsito

Por dia, 782 sinistros envolvendo motociclistas acontecem no trânsito brasileiro. Os dados alarmantes são do Relatório Anual de 2017 da Seguradora Líder e comprovam: os motociclistas são as maiores vítimas do trânsito.

Apesar de representarem apenas 27% da frota nacional, as motos acumularam 285.662 sinistros ou 74% das indenizações pagas pelo Seguro DPVAT ao longo de 2017. E o mais grave disso, que afeta diretamente toda a nossa sociedade, as vítimas de acidentes são, em sua maioria, jovens entre 18 a 34 anos, idade considerada economicamente ativa. Essa faixa etária concentrou 52% dos acidentes fatais e 54% dos acidentes com sequelas permanentes durante o período, pessoal.

Um estado a ser destacado em relação aos acidentes envolvendo motocicletas é o Ceará, que registrou, em 2017, dez vezes mais casos de indenizações pagas para acidentes envolvendo motocicletas do que com automóveis. Do total de 32.019 indenizações pagas no ano, 27.844 foram para motos, enquanto apenas 2.749 foram destinadas aos carros. Impressionante, não é mesmo?

Outros números também merecem destaque: 88% das indenizações por morte em acidentes com motocicletas

foram para vítimas do sexo masculino. No caso de acidentes que resultaram em sequelas permanentes, 79% das indenizações também foram para vítimas do mesmo sexo.

Ao ler todos esses dados, o que podemos fazer para mudar essa realidade, pessoal? A resposta é simples: respeitar as leis de trânsito, evitar o uso de álcool ao dirigir, usar os equipamentos de segurança e ficar atento aos demais usuários da via.





## CARTAS

## PONTES

Duas pontes por onde passam milhares de pessoas não podem ser deixadas de lado. O cuidado com as pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos deveria ser prioridade porque o dia que acontecer uma tragédia, a opinião pública perguntará o motivo de não terem tido manutenção. O Deinfra precisa fazer o máximo possível para reparar as duas senhoras pontes o quanto antes.

**Roberto Lopes – Florianópolis/SC**

## MOTORISTA

Que loucura esse sistema que a Nissan está desenvolvendo. Um projeto que prevê a direção de um veículo somente através da mente seria surreal. Nada contra, só tenho medo de algum erro acontecer. Mas acredito que o futuro exige isso e após muitos testes, em breve esse sistema estará disponível para o consumidor final.

**César Silveira – Curitiba/PR**

## CÂMERAS

Impressionante o que a General Motors está desenvolvendo. Na verdade já desenvolveu e aguarda aprovação governamental. Um carro totalmente monitorado por câmeras para auxiliar em tomada de decisões e sensores que avisam de perigos. Além disso, o veículo não terá volante e pedais, somente o uso da tecnologia para proteger o motorista. Muito bom.

**Cristiano Golvêia – Biguaçu/SC**

## META

Enquanto vários países já estão perto de finalizar suas metas da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, o Brasil estará lançando seu Plano de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito somente agora. Claro que antes tarde do que nunca. Mas passamos vergonha toda vez que somos comparados. O 7x1 é todo o dia. Que o Denatran cumpra seus propósitos e ajude a coibir essas mortes.

**Tiago Santos – São Paulo/SP**

## CARNAVAL

Que bom é ver que os números de acidentes e mortes diminuíram neste período de carnaval. O trabalho da Polícia Rodoviária Federal deve ser enaltecido. Mesmo sem recursos, esses trabalhadores não medem esforços para parar com a imprudência. O governo deveria ver que o investimento neste departamento ajuda muito a coibir mortes em todas as rodovias.

**Suellen Vieira – Porto Alegre/RS**

## SEGURANÇA PÚBLICA

Brilhante a análise do doutor José Roberto Dias. Em meio a tanta corrupção e violência, o novo governador de Santa Catarina, Eduardo Pinho Moreira, foca suas medidas na segurança pública na montagem de uma equipe liderada por alguém da área. E bem estudado no assunto. Esperamos que o senhor Alceu de Oliveira Junior faça valer sua capacitação em uma área tão complexa.

**Alexandre Lins – Chapecó/SC**

## CAMINHONEIROS

Impressionante como é permitida a escravidão nas estradas, como bem definiu o Dr. Dirceu Rodrigues em seu artigo. Deveria haver um limite mais aceitável para o trabalho dos caminhoneiros, assim o risco de vida deles e de outros motoristas não seria real. Saber que o próprio Ministério do Trabalho apoia ou aceita tal situação é uma vergonha. Cada vez mais os motoristas estão conscientes, mas é preciso um esforço de todos os lados.

**João Blake – São Paulo/SP**

## PREMIAÇÃO

Interessante essa premiação da prefeitura de Campo Grande/MS para os motoristas que não cometerem infrações em um ano. É um bom incentivo para uma direção prudente. Sabemos que termos cuidado é algo básico, mas porque não premiar esses motoristas tão cuidadosos. Espero conseguir meu prêmio em breve!

**Alexandra Smith – Campo Grande/MS**

## PLACA

Países como Argentina e Uruguai já implementaram a nova placa de veículos. Elas ajudam a diminuir o contrabando e o roubo de carros. Mas o Brasil ainda não implementou. Parece até piada o atraso que temos em tantos setores, inclusive esse. Fico pensando o real motivo de não ter sido implantada e tenho receio que o fator político seja o principal. Pensemos mais no Brasil.

**Cristiano Silva – São José/SC**



# Guerra motorizada. Mudar é preciso!

Estudos mostram que os números de mortes violentas no Brasil são altos e bem próximos aqueles registrados pelo trânsito, mas ambos merecem nossa atenção.

Para tentar reverter e conter a criminalidade no Estado do Rio de Janeiro, o Governo Federal decretou intervenção militar, está a colocar tropas nas ruas, algo que suscitou o debate em todo território nacional e na esteira de tal situação a imprensa está a mostrar outras localidades em que o combate à criminalidade precisa ser realizado com empenho.

Outro ponto que tem mobilizado a sociedade com números crescentes a cada dia diz respeito a febre amarela, motivo de filas intermináveis nas unidades de saúde em busca de uma dose, hoje fracionada, da vacina. Todos, de forma necessária e prudente buscam

a prevenção, lutam por ela.

De outra banda, temos o trânsito, a nossa bandeira, a causa a qual nos dedicamos e que também ceifa muitas vidas diariamente, 38.651 em 2015, de acordo com o DATASUS, que a cada minuto deixa uma pessoa permanentemente seqüelada e infelizmente não recebe a mesma atenção do governo, da sociedade.

Via de regra, quando se pensa em trânsito as pessoas se recordam de congestionamentos, autuações, arrecadação, mas acabam se esquecendo de que infrações de trânsito que dão errado se convertem em acidentes, os quais posteriormente mobilizam ambulâncias para deslocamentos das vítimas, atendimento médico hospitalar, pode mobilizar a previdência social e a assistência social, a depender do estado e sequelas das vítimas.

Em resumo, nossas vias proporcionam ao final de cada ano, números semelhantes aos de conflitos armados ao redor do mundo e pouco abaixo da violência pública no país. Perdemos vidas demais, levamos sofrimento a muitas pessoas.

Para reverter esses números no tocante ao trânsito, felizmente a mudança de comportamento por parte das pessoas, uma atitude mais respeitosa em relação às normas de circulação e condutas nos permitem acabar com a carnificina em pouco tempo. Está ao nosso alcance e é possível!

O atual Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN estão bem elaborados, as penalidades em grande parte adequadas, o que precisamos de fato é que a informação seja levada para todos os usuários das vias, desde tenra

idade até aos mais experientes, e que a fiscalização se faça presente para aplicar sanções aos que ainda não seguirem as regras.

Nesse ponto, é necessário destacar que várias das propostas legislativas que tem surgido em nosso país visam aliviar penalidades para infratores a partir do momento que criam dificuldades para que os órgãos ou entidades executivos de trânsito possam desenvolver suas funções. Almeja-se dentro do processo legislativo pátrio, tornar o exame toxicológico, por exemplo, obrigatório para todos os condutores, como forma de reduzir acidentes, quando as associações médicas, técnicas, se mostram contrárias a mais essa jabuticaba, quando comprovadamente a presença da fiscalização tem importância para minimizar os riscos da combinação de direção com

substâncias proibidas. Enquanto isso, propostas como educação no trânsito nas escolas, a revisão da formação do condutor patinam há anos, a despeito de materiais produzidos e entregues aos responsáveis.

Os números do trânsito em nosso país, assim como os da segurança pública inspiram cuidados por parte da população, dos governantes e legisladores, sendo que a estes cabe deixar de olhar para o cidadão no trânsito como um eleitor, mas sim como alguém que precisa de atenção do poder público para manter sua vida da melhor forma possível e que os órgãos ou entidades executivos de trânsito possam fazer a sua parte.

Seja consciente, faça parte desse processo. Sua escolha como condutor tem papel importante nessa mudança, afinal, somos todos o trânsito.

## ESPAÇO LIVRE

Álvaro J. Pedrosa\*



## OVNI's no trânsito



**E**m muitas cidades brasileiras, condutores tem sido surpreendidos ao avistar OVNI's no trânsito.

Estes OVNI's – objetos veiculares não identificados transitam em todos os lugares e representam uma ameaça para todos os usuários do trânsito, seja pela falta de equipamentos obrigatórios, ou pela falta de identificação externa, e ainda se deslocam em trajetórias surpreendentes, para lá e para cá, sem avisar a ninguém, não dão sequer um sinalzinho, sabe como? A velha seta?

Outro dia tentei seguir este aí da foto, porém somente consegui alcançá-lo porque o semáforo mudou para o vermelho. A via na qual eu trafegava permitia a velocidade máxima de 60 km/h, e para minha surpresa a velocidade deste OVNI superava este limite.

Normalmente eles transitam com um piloto e um navegador, este segue sentado no paralamas. Aviso aos transeuntes que ao avistar um destes, afaste-se, pois são uma ameaça real e imediata. Já pensou se ele te bate? E os ocupantes desaparecem? Além de tudo, o OVNI por sua característica, não tem identificação, como então será possível ressarcir o prejuízo?

Pois é, a existência dessas “coisas” veiculares são de conhecimento das autoridades de trânsito e estão autorizadas por lei a trafegar livremente.

Legislação a respeito: CTB, art. 144, Resolução 454/2013 (Os tratores fabricados antes de 01/01/2014 são OVNI's), categoria de habilitação para conduzi-lo: B, portanto não precisa fazer o exame toxicológico.

\* Diretor de Ensino e Instrutor de Trânsito em Centro de Formação de Condutores

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



Ponte de Bertioga - 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)