

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
NOVEMBRO DE 2020
ANO 11 - Nº 131

Dia Mundial em
Memória das
Vítimas do Trânsito
completa
25 anos

PÁGINA 9

MOBILIDADE URBANA

O que Florianópolis espera

Reeleito com 53,46% dos votos válidos, Gean Loureiro, do DEM, continuará a dirigir a cidade escolhida para sediar a entidade mantenedora deste periódico. Em seu plano de governo, Loureiro destacou os desafios impostos à capital catarinense e as ações de sua primeira gestão, além de apresentar suas principais propostas para o próximo mandato. Saiba mais na página 08 e no Espaço do Presidente na página 03.



KOERICH
Gente Nossa



NO TRÂNSITO, RESPEITE O PEDESTRE.



ÁREA DE
PEDESTRES



PEDESTRE
TRANSITE
À ESQUERDA



PEDESTRE
TRANSITE
À DIREITA

EDITORIAL

Em Memória às Vítimas

Desde 1995, entidades não governamentais da Europa se uniram e escolheram o terceiro domingo de novembro para celebrar as vítimas das ocorrências de trânsito. A data foi adotada pelas Nações Unidas em 2005 e, desde então, o mundo todo celebra o “Dia Mundial em Memória às Vítimas de Trânsito”.

É fato que nesses 25 anos, algumas conquistas já foram alcançadas em prol de um trânsito mais humano e seguro. Porém, a verdade é que a dor de tantos milhões de famílias pelo mundo à fora escancara que o esforço empreendido até então ainda não é o suficiente.

No último Relatório Global de Segurança Viária, publicado em 2018, a OMS afirmou que 1,35 milhão de pessoas são vítimas do tran-

sito todos os anos no mundo e que na faixa etária de 05 a 29 anos, esta é a principal causa de morte. Mais da metade dessas mortes ocorrem em países em desenvolvimento e as principais vítimas estão a pé, de bicicleta ou de motocicleta. O mesmo Relatório também mostra que as ações realizadas pelos países nos últimos anos para cumprir a meta 3.6 dos ODS (Objetivos do Desenvolvimento Sustentável) que prevê uma redução em 50% no número total de mortes no trânsito no mundo, está bem longe de ser alcançada.

No Brasil, por exemplo, apesar das estatísticas mostrarem queda nesses números alarmantes nos últimos quatro anos, continuamos a perder cerca de três pessoas a cada hora, ou seja, mais de 70 famílias todos os dias re-

cebem a pior notícia: alguém da sua convivência morreu porque estava indo ou vindo.

Não se trata de um vírus ou uma doença letal. No trânsito, é gente matando gente. Só em guerras ou crimes, pessoas matam pessoas e nessas situações a sociedade repudia e se mobiliza. Essas notícias têm destaque e causam comoção. Mas, as ocorrências de trânsito que tiram a vida ou deixam severamente feridos milhares de pessoas, não recebem o mesmo tratamento.

Não podemos aceitar mais isso. Precisamos de

um basta nos negligentes, nos imprudentes e nos imperitos. É inconcebível que alguém se machuque porque está indo de um lugar para o outro. É inaceitável essa passividade social referente as ocorrências de trânsito. Até quando as autoridades e a imprensa vão aceitar a notícia dos acidentes com apatia e total falta de interesse em cobrar punição aos culpados? Até quando vamos usar a notícia das ocorrências como “tapa-buraco” nos noticiários?

Por isso, é preciso urgência nas ações, compromisso

dos cidadãos e, claro, respeito e responsabilidade de todos. Não existe fórmula mágica; não existe apenas uma receita para que esse quadro se modifique. É preciso antes de tudo, indignação para que, a partir disso, passemos a praticar a urbanidade pelas ruas e rodovias e quem sabe, na próxima década, possamos apenas curtir o terceiro domingo de novembro, como apenas mais um domingo do ano, com famílias reunidas, com pais, filhos, amigos, vizinhos, colegas, todos juntos, vivos e saudáveis.

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.



SEGURO DPVAT

Com a flexibilização da quarentena e cada vez mais veículos trafegando pelas ruas, mais de 32 mil avisos de sinistros foram registrados no mês de setembro. O número é 6% maior que os pedidos recebidos em agosto. No mês, os casos com vítimas fatais foram os que mais se destacaram, com um aumento de 13% nas solicitações de indenização. Já os pedidos relacionados a invalidez permanente cresceram 3% e os de despesas médicas cerca de 12%.

No acumulado do terceiro trimestre de 2020, os números mostram 26% de crescimento nos avisos de sinistro, em comparação ao segundo trimestre deste ano. Entre os acidentes registrados com vítimas fatais, o aumento foi de cerca de 40%. Solicitações de indenizações para casos de invalidez permanente e reembolso de despesas médicas cresceram, respectivamente, 23% e 28% no período.

ATOLADO
NA PRAIA

Como diria nossa amiga Márcia Pontes, tem gente que não pode ver uma vergonha que já quer passar. Neste mês de novembro, um motorista, supostamente bêbado, entrou com uma Mercedes Benz na areia da Praia Central de Balneário Camboriú e atolou.

Para realizar a remoção do veículo foi necessário solicitar o apoio de uma máquina da Secretaria de Obras. Uma guarnição da Guarda Municipal realizou a escolta do veículo para a retirada da praia.

O condutor foi notificado por transitar em local proibido e por se recusar a fazer o bafômetro. O carro foi conduzido por outro passageiro que assumiu a direção.



Eleições e a mobilidade urbana

Milhares de prefeitos eleitos terão, a partir do dia 1º de janeiro de 2021, o desafio de tornar melhor a vida das pessoas em cada um dos quase 6 mil municípios brasileiros. De todas as promessas apresentadas durante as campanhas, uma das que têm mais condições de ajudar os futuros prefeitos a cumprirem esse desafio está relacionada ao tema da mobilidade urbana.

A mobilidade urbana está diretamente relacionada à qualidade de vida das pessoas. Todavia, boa parte dos prefeitos tem muita dificuldade para conseguir melhorar a situação dos transportes públicos e das vias – o que inclui calçadas, ciclovias, veículos, corredores de ônibus, transporte escolar e muito mais – porque sequer sabe o que é “a tal mobilidade urbana”.

Em Florianópolis, cidade escolhida para sediar a entidade mantenedora deste periódico, Gean Loureiro, do DEM, foi reeleito no último dia 15 de novembro, prefeito da capital catarinense em eleições de primeiro turno, quando obteve 126.144 votos válidos, totalizando 53,46% de aceitação.

Formado em Direito, Administração, mestre em Engenharia de Produção e com uma ampla carreira na vida pública, Gean é daquele tipo de político que não faz promessas muito mirabolantes. Entretanto, ao contrário de muitos, ele é daqueles que costuma cumprir o que promete.

Em sua primeira gestão, tomou diversas medidas no sentido de melhorar a mobilidade urbana de Flo-

rianópolis. No âmbito administrativo, voltou-se para a organização de uma super secretaria de mobilidade em atenção à transversalidade que o tema necessita, articulando os temas: mobilidade, planejamento urbano, meio ambiente, infraestrutura e turismo.

Assim, investiu-se no sistema de transporte público com ônibus mais modernos e acessíveis, disponibilização de aplicativo que permite o planejamento da viagem por parte do usuário, corredores exclusivos para ônibus e a diminuição inédita do preço da passagem.

Também não podemos deixar de destacar a atuação do administrador público na lida com a pandemia e a criação de ferramentas que possibilitaram o retorno do transporte coletivo, com a implantação pioneira de um sistema de QR Code, oferecido em cada ônibus para um check-in voluntário dos passageiros em cada linha.

O programa Asfaltaço recuperou e levou pavimentação a quase 180 quilômetros de ruas, além de ter ampliado 80 quilômetros de rota cicloviária na cidade, duplicando as vias existentes. A abertura da Ponte Hercílio Luz, sob gestão integrada do município, deu prioridade para o transporte coletivo e alternativo e, ainda, para veículos com duas ou mais pessoas, fazendo com que o cidadão ganhe preciosos minutos de seu dia.

Por fim, com a casa organizada, esperamos que o prefeito reeleito consiga fazer ainda mais pelo trânsito e a mobilidade desta cidade tão linda, mas tão cheia de desafios em diversas esferas.



MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Parabenizamos o Professor Doutor Carlos José Antônio Kummel Félix pela conquista do Troféu Frotas & Fretes Verdes, na categoria Influenciador para Mobilidade Sustentável. Escolhido pelo voto popular, Félix concorreu com outros docentes da UFRJ e da USP, com empresários do ramo da mobilidade e com a representante das concessionárias de rodovias brasileiras.

A premiação é um reconhecimento do trabalho de profissionais que produziram, no último ano, conteúdo relevante sobre projetos inovadores para a melhoria de processos, produtos e serviços ligados à logística, com foco na eficiência e sustentabilidade do sistema de transporte de cargas e passageiros.

ROTA DO ELTROABASTECIMENTO

Com o objetivo de facilitar a vida dos usuários de carros elétricos e incentivar os 65% dos consumidores brasileiros que desejam comprar um desses modelos, a Tupinambá – startup de eletromobilidade, desenvolveu o primeiro aplicativo de interligação de pontos de eletroabastecimento do Brasil.

De acordo com ele, trata-se de uma mudança sem precedentes na forma como lidamos com abastecimento.



Pelo aplicativo, qualquer empresa pode cadastrar um ponto de eletrificação. Dessa forma, os donos de carros elétricos encontram carregadores ao longo de sua rota.

CNH vencida na pandemia volta a ter prazo para ser renovada

Em março, devido à pandemia do novo coronavírus (Covid-19), o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) determinou a suspensão de prazos e processos para evitar aglomerações nos órgãos de trânsito e para não prejudicar a população. Em junho, a Res.782/20 referendou a decisão e a suspensão de prazos foi mantida.

No último dia 17, o Contran decidiu revogar a Resolução 782/20 e a partir de 01 de dezembro, os prazos voltam a contar. Dentre eles está o prazo para renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Isso quer dizer que as CNHs vencidas após 19/02/20, que não tinham prazo para serem renovadas, agora já têm uma data para regularização do documento.

O restabelecimento dos prazos para renovação da CNH, engloba todos os condutores que tiveram habilitação

vencida no período de 2020, inclusive aqueles com data anterior a 19/02/20. Essa regularização ocorrerá a partir de 1º de janeiro de 2021, seguindo os meses de validade.

VEJA COMO FICARÁ:

– Documentos com data de validade de janeiro de 2020 poderão renovar até 31 de janeiro de 2021.

– Para as CNHs vencidas em fevereiro de 2020, a renovação poderá ocorrer até 28 de fevereiro de 2021.

– Se a CNH venceu em março de 2020, a renovação poderá ocorrer até março de 2021.

– E assim sucessivamente, até atingir CNHs vencidas em dezembro de 2020, que poderão ser renovadas até dezembro de 2021.



CNHs VENCIDAS APÓS JANEIRO DE 2021

De acordo com o Contran, a situação volta ao normal para condutores que têm a validade do documento a partir de 01 de janeiro de 2021. O Código de Trânsito Brasileiro diz que é permitido dirigir por até 30 dias com a CNH vencida.

Lembrando que as CNHs

que forem renovadas antes de abril de 2021 ainda terão o prazo de validade de acordo com o que diz o CTB atualmente. Por enquanto, o prazo de renovação da CNH permanece a cada cinco anos para condutores de até 65 anos. Acima dessa idade, a validade máxima é de três anos.

A ampliação da validade da

CNH – com prazo de 10 anos para renovação – só valerá a partir de 12 de abril de 2021.

Para Frederico Carneiro, que é presidente do Contran e diretor-geral do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o Contran procurou estabelecer regras que permitam a retomada dos serviços e prazos, de modo a causar o menor transtorno ao cidadão, adequando à capacidade de atendimento por parte dos órgãos de trânsito.

“Com a revogação da Res.782/20 será estabelecida uma nova contagem dos prazos, de maneira acessível, tendo em vista a normalização das atividades dos órgãos de trânsito e o retorno das atividades presenciais ao público e, portanto, o cumprimento dos prazos previstos na legislação”, diz.

Aula teórica remota pode permanecer mesmo após a pandemia

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) liberou, em abril, a realização de 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.

Em entrevista exclusiva ao Portal do Trânsito, durante a live Portal Convida, o coordenador de educação e saúde para o trânsito no Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Everaldo Valenga, afirmou que o órgão está analisando a possibilidade de manter o formato remoto pós-pandemia.

“Nós temos mantido o diálogo com os Centros de Formação de Condutores (CFCs). Se deu certo, por que acabar? As aulas remotas permitiram uma flexibilidade que não se pensava antes. Os custos diminuiram”, disse Valenga.

Ainda segundo o coordenador, muitos são os benefícios

desse formato de aula. “Situações como pegar ônibus, sair tarde do CFC e passar por regiões mais perigosas. Isso tudo pode ser evitado com as aulas remotas”, argumentou.

AULA REMOTA NÃO É EAD

De acordo com Valenga, a modalidade de aula teórica remota, que foi autorizada pelo Contran, acontece em tempo real, com a mesma disciplina, e o mesmo instrutor ou professor da aula presencial. A aula segue os mesmos princípios da educação presencial e é possível interagir com o instrutor. “É uma aula síncrona, é um presencial conectado. De forma mais fluida, de forma mais rápida, diferente do EAD”, explica o coordenador.

Na modalidade de Educação à Distância (EAD), que não é permitida pelo Contran no processo de formação de condutores, as vídeo-aulas são gravadas, com instrutor ou professor diferente do que ministra

a aula presencial. Nesse formato, há o apoio de tutores para tirar dúvidas de forma atemporal.

AULA REMOTA NA PANDEMIA

Eduardo Cadore, que atua como instrutor de trânsito no Rio Grande do Sul, vê com bons olhos a manutenção das aulas remotas na formação de condutores, mas enfatiza que jamais poderia ser um curso EAD. “Considerando a nossa experiência que tem sido muito positiva, vemos com interesse que o Contran possa permitir a manutenção dessa modalidade, haja vista que isso reduz os deslocamentos e os custos extras dos candidatos (transporte, alimentação, tempo etc.)”.

O instrutor diz, ainda, que mesmo tendo a aula remota, a aula presencial também deve



ser oferecida.

“Assim que for seguro em termos de saúde, é necessário que as aulas presenciais sejam retomadas para atender a parte da população que não possui acesso a internet”, explica.

A mesma opinião tem a instrutora de trânsito Jacqueline Shalom Melo, que é do Paraná. Para ela, a modalidade trouxe muitas facilidades para os alunos. “É uma excelente opção, mesmo pós-pandemia. Facilitou muito para os alunos com relação a deslocamento. Vários alunos que tenho em sala assistem dentro de ônibus, no trabalho e até mesmo jan-

tando. Com relação a aproveitamento não vi diferença. Assim como na aula presencial, eles podem interagir tirando dúvidas e eu, passando simulados”, garante.

Cadore cita ainda outros benefícios. “Abrir essa possibilidade, além das vantagens já elencadas, também facilita o acesso a Primeira Habilitação, reduzindo número de pessoas inabilitadas. Vemos, na nossa experiência, que pessoas de cidades que não possuem CFCs estão podendo se habilitar hoje com as aulas teóricas remotas, só se deslocando ao CFC para os exames e o curso prático”, conclui.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Thanksgiving Day É tempo de agradecer

O Dia Internacional de Ação de Graças – última quinta feira de novembro – merece este ano uma celebração especial. Afinal, raros foram os momentos da História que a humanidade ocupou o mesmo lado da trincheira na luta contra um inimigo comum.

As pessoas de todos os rincões do planeta debruçaram-se em suas janelas virtuais e ficaram estupefatas com o que ocorria em todo o Mundo: ruas vazias, cidades trancadas, escolas, universidades, centros culturais, restaurantes, bares, cinemas jardins e praias, fechadas. Até o transporte público, que irriga as cidades e une o povo, passou a ser rejeitado pelo risco iminente de contágio. O uso de máscaras, álcool gel e a prática do distanciamento social passou a ser rotineiro de ocidente a oriente.

As redes tradicionais de comunicação no intuito talvez, de informar, espalhavam o medo em seus repetitivos e amedrontadores informativos que em manchetes tenebrosas destacavam o número de contagiados, mortos e críticas sucessivas aos governantes.

O insigne intuito de informar acabou por disseminar o medo e transformou-se em um tipo de campeonato mundial da tragédia.

Uma tabela com as totalizações de infectados e mortos mostrava a colocação dos países. Interessante observar

que o número de altas hospitalares nem sequer era mostrado pela maioria dos veículos.

Os horários nobres de televisão, quando as famílias se reúnem para jantar, transformaram-se em um dantesco campeonato epidêmico mundial. Os países se revezavam nas colunas de infectados e mortos e, estranhamente, certos veículos omitiam a as altas hospitalares.

Estimulava-se a política do *stay home*, do *fique em casa* indiscriminado, dando-se a impressão que saindo às ruas o vírus estaria a espreita do primeiro passante. Nem sequer se levou em conta que a maioria da população não pode se isolar, pelo simples fato de viverem em apertadas moradias e dependerem do ganho diário para se alimentarem.

Essa situação se transformou em um terreno fértil para todo tipo de exploração econômica, política, ideológica e mediática. Os pudores foram colocados na mochila e mãos à obra para ganhar dinheiro, propagar a discórdia e se possível chegar ao poder.

Senhores de suas próprias verdades, transformaram-se em porta-vozes da ciência, defensores absolutos do *lockdown* total. À princípio não propuseram um *plano B*, que protegesse os vulneráveis e impedisse uma crise econômica sem precedentes. Nem sequer perceberam o estrago que poderia fazer uma depressão mundial, certamente mais devastador que a própria doença.

Por outro lado, é interessante observar como as pessoas reagem quando submetidas a forte estresse. Tome-se por referência o trânsito. Nesse caso o conhecimento das Leis de trânsito, das regras e das formas de manobrar o veículo não são suficientes, por si, para evitar um acidente. Evidências indicam que além do conhecimento técnico e legal, necessário se faz que o condutor tenha uma percepção do perigo. A falta desse requisito explica um grande número de acidentes com usuários das vias, habilitados, mas que minimizam o risco, como afirma *Gerald Wilde*, professor emérito na *Queen's University* do *Canadá*, em sua obra *Target Risk*.

Durante a pandemia que ainda se vive, observaram-se algumas circunstâncias semelhantes ao comportamento no volante. Os indivíduos, mesmo com uma boa formação escolar, demonstraram não possuir *um nível adequado de consciência e percepção do risco no que refere a pandemia*.

As pessoas trancafiadas em suas casas por um longo e talvez equivocado período, voltaram progressivamente às ruas e aos poucos foram deixando de lado os protocolos de segurança, como usar máscaras, higienizar as mãos e manter distância. O resultado não poderia ser outro, a pandemia voltou a recrudescer.

Entretanto, apesar de tudo é tempo de agradecer neste *Dia Internacional de Ação de Graças*. Foi um ano de ensinamentos, apreendeu-se a importância do amor ao próximo, da caridade, da solidariedade, da humildade, do respeito, da liberdade propiciada pelo livre arbítrio e da igualdade, pois somos todos galhos de uma mesma árvore, chamada Humanidade. Forjada no fogo, como o aço, apreendeu-se ao longo deste ano a real dimensão da *vida*...

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

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2o do art. 139-A desta Lei;

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas;

Infração – grave;

Penalidade – multa.



Ciasc integra Detran Digital ao portal federal gov.br

O Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc) integrou o Detran Digital com o portal federal gov.br. Esta atualização já está no ar. Assim, os usuários têm uma nova forma para se cadastrar e autenticar no portal de serviços online.

Essa integração permite aos cidadãos, que não tenham carteira nacional de habilitação (CNH) ou Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) emitido no Detran catarinense, realizarem cadastro e autenticação no Detran Digital pelo usuário e pela senha do gov.br. O



credenciamento e o acesso aos serviços digitais, como o agendamento para atendimento presencial, por exemplo, só era possível para

pessoas com CRLV ou CNH emitidos em Santa Catarina.

Além de trazer mais segurança no acesso à plataforma do Detran, a integração

também torna mais fácil o processo de recuperação de conta de usuários ativos. Aqueles que já possuem uma conta no gov.br não precisam

mais criar novo cadastro para acessar o Detran Digital.

O Detran Digital conta com mais de um milhão de usuários ativos. O Ciasc trabalha em conjunto com o Departamento de Trânsito de SC para disponibilizar novas funcionalidades no portal de serviços digitais.

Com o cadastro no Detran Digital, é possível fazer agendamentos, acessar serviços, visualizar dados, documentos e solicitações encaminhadas ao órgão.

O Detran Digital pode ser acessado pelo servicos.detran.sc.gov.br, e também em aplicativos para android e ios.

Serviços digitais permitem pedidos de recurso online de multas em rodovias estaduais

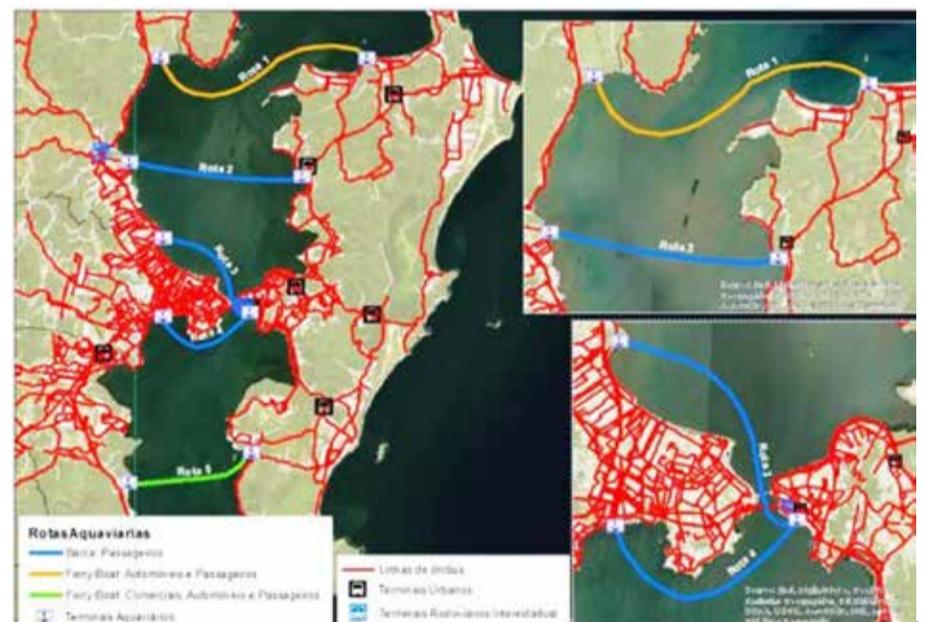
O Centro de Informática de Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc) desenvolveu mais três serviços digitais para facilitar a vida dos cidadãos. A pedido da Secretaria de Infraestrutura (SIE), a interposição de recursos de multas de trânsito em rodovias estaduais poderá ser feita de maneira online.

Pelo portal de serviços, gerenciado pela Secretaria de Estado da Administração, o cidadão poderá solicitar todas as etapas dos recursos, evitando deslocamentos desnecessários aos órgãos competentes. Pela internet, depois de acessar os formulários e anexar de forma online os documentos solicitados é possível pedir a defesa prévia de autuação de trânsito (impetrada após o recebimento

da notificação da multa), o recurso à Junta Administrativa de Recursos de Infrações (Jari), caso a defesa prévia seja negada, além do recurso ao Conselho Regional de Trânsito (Cetran), em caso de indeferimento da Jari.

Para Thiago Vieira, secretário de Estado da Infraestrutura, “o uso de tecnologia é mais um avanço na gestão do governo catarinense, contribuindo com mais eficiência e agilidade aos serviços públicos”.

Até então, para solicitar esses serviços era necessário comparecer na sede da SIE ou em uma de suas coordenadorias regionais com a documentação necessária, preencher um formulário impresso e aguardar a análise e julgamento dos recursos interpostos.



TRANSPORTE MARÍTIMO NA GRANDE FLORIANÓPOLIS

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) firmou, em agosto, um Termo de Cooperação Técnica com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para realizar a análise prévia da viabilidade econômica, ambiental e técnica dos estudos existentes para implantação do transporte marítimo na Grande Florianópolis.

Durante a reunião do dia 29 de outubro, o secretário da Infraestrutura, Thiago Vieira, técnicos da SIE e consultores do BID trataram sobre os estudos que analisam as possibilidades para identificação de alternativas e definição de rotas, sistema de barcas e ferry boat; modelagem de negócio e concepção de terminais; intermodalidade; calibragem de demanda; transporte elétrico; e a instalação de terminais integrados, com estacionamento para veículos e bicicletário.

Em princípio, as cinco rotas que estão em análise são as travessias entre Tijuiquinhas e Canasvieiras; Biguaçu e Santo Antônio de Lisboa; São José (Barreiros) à região central de Florianópolis (Centrosul); Beira Mar de São José e Beira Mar Norte; e Palhoça (Pontal) e Tapera.

“Realizamos mais um passo importante para a implantação do transporte aquaviário na Grande Florianópolis. Os consultores do BID e os técnicos da SIE estão fazendo uma análise técnica aprimorada para culminar na proposta”, destaca Vieira.

Entre os pontos avaliados para a definição das rotas estão a acessibilidade viária e de passageiros; unidades de conservação; zoneamento de uso e ocupação, topografia do terreno, desapropriações do lote; componente sazonalidade e aptidão multimodal.





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Comportamento do homem e da mulher na direção veicular

Não só as diferenças físicas entre o sexo masculino e feminino justificam o desequilíbrio comportamental. O metabolismo, a agilidade, os atos impensados, a pressa, a orientação espacial, a necessidade de impor condições, de se julgar o dono do mundo são alguns fatores que dissociam o comportamento do homem e da mulher.

Diferenças comportamentais do universo masculino e feminino fizeram com que pesquisadores da Universidade de Virginia atrelassem o fato a condições genéticas e a ação dos estrogênios.

O hemisfério direito do cérebro é emotivo e o esquerdo analítico. Na mulher parece haver uma conexão maior entre esses hemisférios daí talvez atitudes mais seguras, mais bem direcionadas, mais bem analisadas.

O cérebro masculino é cerca de 10% maior que o feminino o que não significa melhor desempenho intelectual já que os testes de QI (Coeficiente de Inteligência) são semelhantes.

Os homens são mais rápidos no raciocínio matemático e espacial enquanto as mulheres são melhores com as palavras, com as relações humanas. Não temos dúvida que isso é uma verdade.

Julgamos o homem mais genérico, pouco analítico e pouco emotivo nas atitudes e execução de tarefas. Já as mulheres mais analíticas, detalhistas e emotivas executando tarefas com prévio planejamento e segurança.

Na direção veicular vemos esse comportamento presente. O homem ativo, austero, exigente, dominador, agressivo, imediatista, irritado enquanto a mulher passiva, cautelosa, paciente, tranquila.

A agilidade, a pressa, muitas vezes a compulsão para velocidade são fatores presentes no universo masculino. Daí podermos entender que o homem na direção veicular tem todos os componentes para a sinistralidade. Observe que os acidentes são de médio a graves, quase sempre com vítimas. Já com as mulheres temos mais frequentemente os acidentes leves, sem vítimas graves, lesões discretas e com pequenos danos materiais.

Quem seria o melhor motorista? O homem ou a mulher?

Não tenho dúvida em afirmar que a mulher desenvolve essa atividade com melhor habilidade e qualidade que o homem. Afirmando isso tendo em vista a grande sintonia entre o hemisfério cerebral que

é analítico e o que é emotivo, daí existirem contenções para execução de tarefa com risco. Ela é portadora de todo o perfil ideal para execução dessa tarefa. Basta vermos os dados estatísticos de acidentes de trânsito que vamos concluir que a mulher é dotada de características próprias para enfrentar a direção veicular e o trânsito.

É ela que mais respeita a sinalização, raramente comete ato inseguro e se sai muito bem diante de condição insegura.

Já o homem, de raciocínio rápido e com boa orientação espacial é capaz de exageros com relação à agilidade, o respeito à sinalização, torna-se mais competitivo, detém uma direção ofensiva e chega ao acidente de média e grande proporção com muito mais facilidade.

A mulher, pelo que apresentamos é realmente mais lenta com relação à orientação espacial, mas isso não desvaloriza a segurança que ela porta e por isso a caracterizo como uma excelente operadora de máquina sobre rodas.

* 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.

É falsa informação de novos valores de multas para as infrações de trânsito

Pegando carona nas alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sancionadas em outubro último pelo presidente Jair Bolsonaro, recentemente voltou a circular nas redes sociais e pelo WhatsApp, uma informação publicada originalmente em 2016 com supostos novos valores de multas para as infrações de trânsito, conforme o texto abaixo:

“Novos valores de multa valendo:

Ser flagrado falando ao celular R\$ 1.574,00; Furar sinal vermelho foi de R\$ 825,00; Ultra-passar em faixa contínua ou local



proibido R\$ 3.915,00. Acabou a farra das multinhas de R\$ 68,00 – R\$ 485,00 – R\$ 925 (...) os novos valores já estão valendo!”

Nota de esclarecimento do Denatran

Em nota, o Denatran informa que não houve nenhum ajuste nos valores das infrações

de trânsito que vigoram atualmente.

A nota esclarece, ainda, que, no último mês de outubro, o presidente da República sancionou a Lei 14071/20, com algumas mudanças que passarão a vigorar em abril de 2021, mas nenhuma delas se refere à altera-

ção de valores.

O Denatran ressalta, também, que as infrações de trânsito são classificadas em quatro tipos: leves, médias, graves e gravíssimas, e que os valores das multas dependem do tipo de infração cometida.

Outros esclarecimentos

Sobre a troca do extintor de incêndio a Assessoria Especial de Comunicação do Ministério da Infraestrutura também enfatiza que é importante esclarecer que ainda segue em vigor a Resolução Contran nº 556, de 17 de setembro de 2015, que torna facultativo o uso do extintor

de incêndio para automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada, ou seja, nestes casos, os condutores destes veículos não podem ser autuados pelo equipamento vencido ou mesmo por não tê-lo.

Em relação à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), as regras para renovação do documento também não foram alteradas. A exigência do curso de atualização para renovação da CNH é apenas para as carteiras vencidas por mais de cinco anos. Antes disso, funciona o procedimento padrão.



O que pensa o prefeito reeleito de Florianópolis sobre a Mobilidade Urbana

Reeleito com 53,46% dos votos válidos, Gean Loureiro, do DEM, continuará a dirigir a cidade escolhida para sediar a entidade mantenedora deste periódico.

Em seu plano de governo, Loureiro destacou os desafios impostos à capital catarinense e mencionou as principais ações de sua primeira gestão:

“A mobilidade urbana em uma ilha é, por si só, um desafio. Quando esta ilha está na Capital do Estado e é um dos destinos turísticos preferidos do Brasil, os desafios são ampliados. Diversas medidas foram tomadas nesses últimos quatro anos, no sentido de melhorar a mobilidade urbana de Florianópolis.

No âmbito administrativo, voltou-se para a organização de uma super secretaria de mobilidade em atenção à transversalidade que o tema necessita. Efetivou-se a necessária articulação entre os temas: mobilidade, planejamento urbano, meio ambiente, infraestrutura e turismo. Assim, investiu-se no sistema de transporte público com ônibus mais modernos e acessíveis, disponibilização de aplicativo que permite o planejamento da viagem por parte do usuário, corredores exclusivos para ônibus e a diminuição inédita do preço da passagem.

O Asfaltação recuperou e levou pavimentação a quase 180 quilômetros de ruas, além de ter ampliado

80quilômetros de rota cicloviária na cidade, duplicando as vias existentes. A abertura da Ponte Hercílio Luz, sob gestão integrada do município, deu prioridade para o transporte coletivo e alternativo e, ainda, para veículos com duas ou mais pessoas, fazendo com que o cidadão ganhe preciosos minutos de seu dia.”

Depois desta breve apresentação, o atual prefeito confirmou sua intenção de continuar os investimentos nas medidas já estabelecidas e apresentou suas principais propostas para o próximo mandato:

- Melhorar o uso de tecnologia nas faixas exclusivas para o aprimoramento de sua utilização e aumento de sua eficiência;
- Integrar a rede de transporte municipal e metropolitana de modo a proporcionar conforto ao passageiro e redução do custo do deslocamento das pessoas entre cidades da Região Metropolitana e a Capital, tornando o transporte coletivo uma opção mais atrativa aos que trabalham na Ilha;
- Reconhecer a caminhada como um dos modais pertencentes ao Sistema de Transporte, garantindo investimentos e métricas como forma de ampliar o sistema viário para pedestres;

“Como já mencionamos em nosso artigo mensal, percebemos que o Gean não é do tipo que sai disparando promessas impossíveis de cumprir. Ao nosso ver, ele costuma ser bastante conciso e assertivo, apresentando propostas viáveis e agindo com eficácia que o possibilitam realizar o que prometeu. Qualidade tão escassa nos políticos do nosso país. Parabenizamos o prefeito pela reeleição e esperamos que ele vá ainda mais além”, destacou o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá.

Demandas - Em entrevista recente ao Portal NSC Total, ao ser questionado sobre o que pretendia fazer para reduzir a insatisfação de mais de 55% dos eleitores de Florianópolis, entrevistados pela pesquisa do Ibope, que apontou o transporte coletivo e a mobilidade urbana como problema, Loureiro respondeu que pretende avançar muito na questão dos corredores exclusivos para o transporte coletivos.

“Nós temos uma frota com média de cinco, seis anos, uma das frotas mais novas do país. A gente tem um conforto interno, com carregador de celular, câmera interna para dar segurança, um aplicativo que é referência nacional. Temos um preço justo. A redução de tarifa que fizemos no fim do ano, fez crescer o número de usuários. Parece pouquinho, R\$ 0,20, mas faz diferença. O que precisamos avançar é o tempo de deslocamento. É o que falta no tripé: conforto, preço justo e deslocamento”, destacou.

“Com 19 linhas na Ponte Hercílio Luz nós diminuimos de 15 a 30 minutos o tempo de deslocamento e teve uma ampliação de quase 30% nos usuários daquelas linhas. É possível fazer dessa forma. Você não consegue hoje tirar uma pista da Beira-mar e fazer exclusiva para ônibus. Mas se fizer uma nova, pode fazer só para ônibus ou priorizando o ônibus. A experiência da ponte foi muito positiva, quando tu tens o ganho de uma nova

via e prioriza o coletivo”, completou.

Outro destaque do prefeito foi para o *car pool* – iniciativa que permite a utilização da Ponte Hercílio Luz para carros de passei, desde que estejam com duas ou mais pessoas. “É uma mudança cultural. Eu vivi isso, meu cunhado mora em Seattle (EUA) e morava no Canadá. Podia circular em alguns caminhos com, no mínimo, três pessoas. Eles iam em cinco. Eles passavam pelas rodovias exclusivas de ônibus e chegavam em 15 minutos. Ele indo sozinho demorava em 45. Ali (na ponte Hercílio Luz) não foi tanto para ganhar tempo. Nossa estratégia foi primeiro não transferir um congestionamento para a ponte. Então vamos fazer uma experiência. Foi de sucesso, você não vê congestionamento, você estava levando milhares de carros que estavam no outro lado para ali.

Temos a dificuldade do piso, que para a moto é difícil. Se chover, então é muito mais arriscado para moto. Então vamos usar na característica que dá para usar a ponte e melhorar a mobilidade. Agora, que o carro compartilhado vai dar certo e daqui a pouco vai atingir outras regiões da cidade também. Então é mudança cultural da carona. Não avançamos tanto nisso (da carona) por conta da Covid, mas já sei de pessoas que iam para o Centro cada um com seu carro, pai, mãe e filho, que estão começando a ir no mesmo carro para pegar a ponte. É uma mudança gradativa do formato das pessoas pensarem que no meu ponto de vista vai se concretizar”, espera.

Prefeito reeleito - Gean Loureiro é formado em Direito, Administração e mestre em Engenharia de Produção. Ele foi vereador por cinco mandatos consecutivos e, em 2011, assumiu o cargo de deputado federal. Loureiro foi também presidente da Fundação do Meio Ambiente e eleito deputado estadual em 2014.

Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito completa 25 anos

*Campanha do Observatório Nacional de Segurança Viária
para o Dia Mundial em Memória às Vítimas de Trânsito*



RESPEITAR AS
LEIS DE TRÂNSITO
VAI ALÉM DE
PROTEGER A TODOS.

É UM EXEMPLO
PARA A MUDANÇA
QUE QUEREMOS
PARA AS FUTURAS
GERAÇÕES

DIA MUNDIAL
EM MEMÓRIA
ÀS VÍTIMAS
DE TRÂNSITO.

OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

maio amarelo
ATENÇÃO PELA VIDA

Há 25 anos, um dia dedicado a lembrar as vítimas do trânsito começou a ser observado internacionalmente. Nos primeiros dez anos pela Federação Europeia de Vítimas do Trânsito Rodoviário (FEVR) e suas várias organizações membros, incluindo RoadPeace (Reino Unido), que introduziu o dia em 1995.

Com forte apoio da Organização Mundial de Saúde (OMS) e do UN-RSC, os Estados Membros da ONU convocaram em 2005 o Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito, no terceiro domingo do mês de novembro, como um “reconhecimento apropriado para vítimas de acidentes de trânsito e suas famílias”.

Os objetivos das ações em 2020 são ajudar a sociedade a se lembrar de todas as pessoas mortas e gravemente feridas nas estradas, além de reconhecer o trabalho crucial dos serviços de emergência, chamar a atenção para a resposta legal, geralmente aquém às mortes e ferimentos culposos nas estradas, bem como advogar por um melhor apoio às vítimas de trânsito e às famílias das vítimas, promovendo ações baseadas em evidências para prevenir e, eventualmente, impedir mais mortes e ferimentos no trânsito.

Os acidentes de trânsito matam

mais 1,3 milhão de pessoas a cada ano.

De acordo com as Nações Unidas, o risco de morte nas ruas e estradas continua sendo três vezes maior nos países de baixa renda do que nos países de alta renda e esses acidentes são a principal causa de morte entre jovens com idades entre 15 e 29 anos.

Quase metade das mortes no trânsito ocorre entre pedestres, ciclistas e motociclistas. O chefe da ONU destacou, no Relatório Mundial sobre a Situação da Segurança no Trânsito 2018, que “salvar vidas melhorando a segurança no trânsito é um dos vários objetivos da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”.

Ele fez um apelo para que todos “se unam para enfrentar a crise global de segurança no trânsito”.

No Brasil, apesar das estatísticas mostrarem queda nesses números alarmantes nos últimos quatro anos, continuamos a perder cerca de três pessoas a cada hora, ou seja, mais de 70 famílias todos os dias recebem a pior notícia: alguém da sua convivência morreu porque estava indo ou vindo.

Ações no Brasil

Aqui no Brasil, alguns eventos marcaram o dia que, excepcional-

mente nesse 2020, coincidiu com as eleições municipais em todo o País.

Com o intuito de discutir, alertar e conscientizar sobre a importância de comportamentos seguros no trânsito, o Observatório de Segurança Viária de Fortaleza (OSV) decidiu gravar uma série de podcasts, chamado “Transitando”, que podem ser ouvidos no Spotify e no Google Podcast.

Os episódios têm temas variados, mas todos envolvendo segurança viária. O primeiro: “O que é Segurança Viária e o que eu tenho a ver com isso?”, é uma espécie de introdução sobre o conceito de segurança viária e como o tema está presente no cotidiano da população.

Segundo o especialista em trânsito e diretor da Perkons, Luiz Gustavo Campos, para resultados efetivos de redução de acidentes e mortes são necessárias ações integradas de engenharia, educação e fiscalização, através do uso adequado da sinalização e de equipamentos medidores de velocidade. “Tecnologias para a segurança no trânsito devem ser entendidas como um meio de proporcionar melhor qualidade de vida para as pessoas. A cada lombada eletrônica instalada, evita-se 3 mortes e 34 acidentes por ano. Precisamos nos

conscientizar como sociedade que nenhuma vida perdida no trânsito é aceitável e que só esforço somado vai reduzir os números dessa violência”, conclui.

Precisamos de um basta nos negligentes, nos imprudentes e nos imperitos. É inconcebível que alguém se machuque porque está indo de um lugar para o outro. É inaceitável essa pasma social referente as ocorrências de trânsito. Não se trata de um vírus ou uma doença letal. No trânsito, é gente matando gente.

São tantos os caminhos, são tantas discussões, são tantas vertentes. Assim é o trânsito, a mobilidade, o ir e vir de pessoas e veículos. Por isso, conquistar segurança nessa área também é um trabalho complexo e requer vários especialistas de diferentes ramos de atividades, para que uma sociedade alcance a tão sonhada cultura da segurança viária.

Porém, há uma situação em que todos são unânimes: a dor da perda de alguém querido por uma ocorrência de trânsito é imensurável. E, desde 2008, o mundo todo é alertado anualmente pelas autoridades da Organização Mundial de Saúde (OMS) sobre os números exorbitantes de mortos e feridos em decorrência dessas ocorrências.



BHTrans pode aplicar multas de trânsito, decide Plenário

Por maioria, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que é constitucional a delegação da atividade de policiamento de trânsito à Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte – BHTrans, inclusive quanto à aplicação de multas.

O caso concreto discutia se a BHTrans, sociedade de economia mista (pessoa jurídica de direito privado), pode exercer poder de polícia de trânsito. O Superior Tribunal de Justiça (STJ) havia decidido que a empresa não tinha competência para aplicar multas de trânsito. O STF, no entanto, reconheceu a compatibilidade constitucional da delegação da atividade sancionatória.

DELEGAÇÃO

A maioria do Plenário seguiu o voto do relator, ministro Luiz Fux. Ele afirmou que a Constituição Federal, ao autorizar a criação de empresas públicas e sociedades de economia mista que tenham por objeto exclusivo a prestação de serviços públicos de atuação típica do Estado, autoriza, conseqüentemente, a delegação dos meios necessários à realização do serviço delegado, sob pena de inviabilizar a atuação dessas entidades.

Na sua avaliação, mais relevante do que restringir os possíveis órgãos estatais com competência para o exercício



do poder de polícia e, por conseguinte, para a aplicação de sanções, é identificar caminhos para melhor racionalização e sistematização do direito punitivo estatal, que também se materializa por meio desse poder da administração. “O papel ordenador, regulatório e preventivo do poder de polícia é que deve ganhar o devido destaque no cenário atual, ainda que exercido por pessoas integrantes da administração pública e constituídas sob o regime de direito privado”, assinalou.

PODER DE POLÍCIA

O relator destacou que, no julgamen-

to do RE 658570, o STF decidiu que o poder de polícia não se confunde com segurança pública. Assim, seu exercício não é prerrogativa exclusiva das entidades policiais. Segundo ele, a fiscalização do trânsito com aplicação de sanções administrativas constitui mero exercício de poder de polícia. “Verifica-se que, em relação às estatais prestadoras de serviço público de atuação própria do Estado e em regime de monopólio, não há razão para o afastamento do atributo da coercibilidade inerente ao exercício do poder de polícia, sob pena de esvaziamento da

finalidade para a qual aquelas entidades foram criadas”, concluiu.

CONCORRÊNCIA

De acordo com o presidente do Supremo, não há motivo para afastar a delegação com o argumento do perigo de que uma função tipicamente estatal seja desviada para aferição de lucro por pessoas jurídicas de direito privado exploradoras de atividade econômica, pois as estatais prestadoras de serviço público de atuação própria do Estado não exploram atividade econômica em regime de concorrência. “A razão é óbvia: a atuação típica do Estado não se dirige precipuamente ao lucro. Se a entidade exerce função pública típica, a obtenção de lucro não é o seu fim principal”, finalizou o ministro.

Ficaram vencidos os ministros Edson Fachin e Marco Aurélio.

TESE

A tese de repercussão geral fixada foi a seguinte: “É constitucional a delegação do poder de polícia, por meio de lei, a pessoas jurídicas de direito privado integrantes da Administração Pública indireta de capital social majoritariamente público que prestem exclusivamente serviço público de atuação própria do Estado e em regime não concorrencial”.

STF afasta restrições impostas por lei municipal ao trabalho de mototáxi

Por maioria de votos, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) declarou a inconstitucionalidade de dispositivos de lei do Município de Formosa (GO) que disciplina o serviço de mototáxi na cidade e exige filiação a entidade associativa para fins de exercício da profissão de mototaxista, com cobrança de contribuição. Prevalceu o voto do relator, ministro Luiz Fux, no sentido de que a norma municipal criou uma reserva de mercado no âmbito do serviço de mototáxi, ao destinar a quase totalidade das autorizações para pontos fixos, titularizados por Empresas Prestadoras de Serviços de Mototáxi (EPS), às quais os trabalhadores deveriam se associar.

A Lei municipal 491/2018 foi questionada no STF pelo Partido Democrático Trabalhista (PDT) na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 539. A norma prevê um total de 318 autorizações para mototaxistas, sendo 280 para pontos

fixos, 28 para condutores autônomos e 10 para triciclos, e limita a 10 o número de empresas prestadoras de serviço detentoras dos pontos fixos. Também estabelece que os autorizatários deverão se organizar nessas empresas ou em cooperativas regulares junto ao órgão gestor e devem pagar contribuições às empresas detentoras dos pontos fixos.

Segundo o PDT, a norma trata de

matéria de competência legislativa privativa da União (trânsito e transporte) e ofende as liberdades associativa e de exercício profissional.

NORMAS UNIFORMES

Em seu voto, o ministro Fux ressaltou que, de acordo com a jurisprudência do STF, cabe à legislação federal disciplinar o serviço de mototáxi, em razão da necessidade de estabelecimento de

normas uniformes sobre segurança e saúde pública. No exercício dessa competência, foi editada a Lei federal 12.009/2009, que regulamenta o exercício das atividades profissionais em transporte de passageiros, ‘mototaxista’, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e ‘motoboy’, com o uso de motocicleta.

Embora sejam admitidas regulamentações complementares para atender às peculiaridades locais, no que se refere à delegação do serviço, condições de sua execução e exercício do poder de polícia sobre os delegatários, essas normas devem observar as disposições gerais nacionais, à semelhança do que ocorre com o serviço de táxi tradicional. Não foi, porém, o que ocorreu em Formosa, cuja legislação criou restrições ao exercício profissional para os que preenchem os requisitos da legislação federal.

Ficou vencido o ministro Edson Fachin.



Atropelamento de cães e gatos poderá ter punições, prevê projeto



Quem atropelar cães e gatos pode ser obrigado a dar socorro imediato ao animal atingido. É o que propõe projeto do senador Jorge Kajuru (Cidadania-GO). O PL 4.786/2020 altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB — Lei 9.503, de 1997), com objetivo de responsabilizar o condutor do veículo que causar o acidente com animal.

Atualmente não existe norma que puna o atropelamento de cães e gatos. Com a proposta, a pena para o responsável será de detenção de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição para dirigir veículo automotor.

PUNIÇÃO

A punição poderá aumentar se o condutor não possuir carteira de habilitação, omitir socorro quando for

possível fazê-lo sem risco pessoal. Além disso, se conduzir veículo de transporte de passageiros no exercício de profissão ou atividade e dirigir sob a influência de álcool ou de outra substância psicoativa que cause dependência. Em caso de lesão grave ou de morte do animal a pena será maior. Está prevista a detenção de dois a quatro anos, sem prejuízo da aplicação da causa de aumento de pena prevista.

“Com a tipificação desse crime, pretendemos reduzir o número de atropelamento de cães e gatos no país. Isso desestimulará condutores de veículos automotores a agirem com indiferença quando verificarem a presença desses animais nas vias públicas”, argumenta o senador na justificativa do projeto. (As informações são da Agência Senado)

Deputado propõe dispensar veículos de aplicativo de TRANSPORTAR CRIANÇAS EM CADEIRINHA

Acabar com a exigência de dispositivos de retenção para crianças no transporte individual de passageiros por meio de aplicativo. Esse é o tema do PL 5105/2020 que está tramitando na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Guiga Peixoto (PSL/SP), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para determinar que as exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com idade inferior a 10 anos de idade que não tenham atingido 1,45 m (um metro e quarenta e cinco centímetros) de altura, não se aplicariam aos veículos de transporte remunerado individual de passageiros, através de aplicativo ou de outras plataformas de comunicação em rede.

Conforme o PL, se aprovada, a regra só se aplicará aos veículos quando estiverem exercendo esse tipo de transporte.

Para Peixoto, a obrigatoriedade do uso do bebê-conforto, cadeirinha ou assento de elevação no transporte de crianças acompanhados de seus respectivos responsáveis, tem ocasionado a recusa de viagens por parte de motoristas de transporte de aplicativo. “É imperioso observar a carga econômica

que recai sob o condutor de aplicativo. Se tiver que possuir os três objetos levaria a um custo considerável ao motorista”, explica o deputado.

Ainda, segundo o deputado, seria impossível para o motorista saber qual tipo de criança irá transportar e, principalmente, como ter fácil acesso aos distintos tipos de cadeiras.

“Vale lembrar que eles atuam por localização em tempo-real e, em muitos casos, não possuem espaço nos próprios carros para ter os itens. Podem também se deparar com mais de uma criança, sendo necessários assim, dois equipamentos ou mais”, argumenta em sua justificativa.

Conforme a norma em vigor atualmente, os veículos de transporte por aplicativo como Uber, Cabify, 99, entre outros, são obrigados a transportar crianças em cadeirinhas, assim como os veículos particulares. Os táxis, porém, por serem veículos de aluguel, estão isentos dessa obrigatoriedade.

TRAMITAÇÃO

O PL está aguardando despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

LEGISLATIVO



Senador propõe avaliação médica e psicológica para condutor reincidente em infração por dirigir embriagado

Condicionar a devolução da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ao condutor reincidente em infração por dirigir embriagado, à realização de avaliação médico-psicológica. Que também poderá culminar na necessidade de participação em programa educativo sobre álcool e outras drogas e na participação em tratamento médico-psicológico. Esse é o tema do PL 1612/2019 que está tramitando no Senado Federal.

De autoria do senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN), que já participou da Live Portal Convida, o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para impor penalidades e gravames à regularização da situação do condutor pego sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa.

Conforme o PL, a devolução da CNH do condutor, em caso de reincidência nessas condições dentro de um período de um ano, ficará condicionada à avaliação médica-psicológica.

O texto da proposta prevê ainda que após a avaliação médico-psicológica, havendo a recomendação do profissional, a autoridade de trânsito poderá ainda determinar a necessidade de participação do condutor em curso ou programa educativo sobre álcool e outras drogas. Ou, ainda, a

participação do condutor em tratamento médico-psicológico.

Para Valentim, além desses problemas provados pelo consumo do álcool e outras drogas no trânsito, o consumo de bebidas alcoólicas pode potencialmente diminuir a produtividade do cidadão. Dessa forma, provocando faltas ao trabalho e consequentemente maior custo aos empregadores e ao Estado. “Ademais, no que tange à família, o uso de bebidas alcoólicas e drogas estão associados às consequências negativas. Tanto daquele que seja dependente quanto de seu companheiro e filhos”, explica.

Ainda segundo o Senador, fica claro que o uso de álcool e drogas está associado a diversas consequências sociais.

“Essa observação reforça a tese de que essas medidas, tomadas na área do trânsito, poderão trazer benefícios em diversos aspectos da vida social. Na medida em que desencadearão ações na prevenção e no tratamento de uma provável dependência química do cidadão, motivando-o a submeter-se a tratamento especializado”, justifica.

TRAMITAÇÃO

O PL está pronto para pauta na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado Federal e tem como relator o senador Fabiano Contarato (REDE-ES).



Projeto destina 30% das multas de trânsito a tratamento de vítimas de acidentes

O Projeto de Lei 4921/20 destina 30% da arrecadação de qualquer multa de trânsito para um fundo a ser criado com a finalidade de custear o tratamento de acidentados de trânsito, inclusive em clínicas e hospitais particulares, se assim o acidentado ou seus familiares preferirem.

O texto denomina o fundo de Fundo de Assistência Hospitalar a Vítimas de Acidentes de Trânsito (Funaht). A proposta é do deputado Luis Miranda (DEM-DF) e tramita na Câmara dos Deputados.

“O objetivo é ampliar as fontes de financiamento para o atendimento da população nos hospitais e clínicas, sabendo-se que

uma grande parcela deste atendimento está associada ao tratamento de vítimas de acidentes de trânsito, o que contribuirá para reduzir a pressão sobre o Sistema Único de Saúde”, argumenta o parlamentar.

CÓDIGO DE TRÂNSITO

O texto altera o Código de Trânsito Brasileiro, para vincular os 30% dos recursos das multas que serão destinadas ao Funaht. Atualmente, o código estabelece que a receita arrecadada com as multas seja aplicada em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Do montante de todas as multas, 5% já devem ser repassados hoje ao Fundo

Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.

“Podemos observar que 65% de todas as multas de trânsito continuarão sendo aplicadas nas respectivas esferas que lançaram as multas de trânsito, o que certamente será suficiente para atender as demandas a que se refere a legislação de trânsito”, pondera Luis Miranda.

TRANSPARÊNCIA

Ainda pela proposta, as receitas do Funaht e os valores repassados a hospitais e clínicas serão divulgados no Portal da Transparência. Hospitais e clínicas também prestarão contas ao órgão gestor do fundo. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)



Dia da Gentileza: Portal dá dicas para exercer essa atitude no trânsito

Quem convive diariamente no trânsito precisa empenhar-se para proporcionar um ambiente de qualidade e, mais do que exigir dos outros, deve comprometer-se a fazer a sua parte. Isso depende de uma ação pessoal consciente e determinada.

Para Eliane Pietsak, pedagoga especialista em trânsito, as pessoas devem questionar continuamente suas ações e autoavaliar suas atitudes. “Além disso, verificar o próprio desempenho em cada nova situação à qual for exposto e corrigindo-o quando necessário”, explica.

Conforme a especialista, quando acontecem os conflitos no trânsito, é preciso parar e refletir. “Apesar da tendência que temos de culpar os outros, é provável que os verdadeiros motivos estejam em nós mesmos”.

Estar no trânsito exige comprometimento, responsabilidade, atenção e uma boa dose de gentileza. E no dia 13 de novembro, é comemorado o Dia da Gentileza.

Por esse motivo, o Portal do Trânsito separou algumas dicas para os cidadãos colocarem em prática atitudes que valorizam o bom comportamento e a paz no trânsito.

Não participar de brigas e discussões

O “bate-boca” não resolve, porque ninguém mais está escutando. O ideal é não participar de desentendimentos desse gênero. O participante mais capaz e inteligente procura acalmar os ânimos para voltar ao diálogo.

Ver o lado positivo

É preciso compreender certas atitudes incorretas dos outros motoristas, pois provavelmente não tiveram a oportunidade de analisar suas atitudes e melhorar seu comportamento no trânsito. Jamais reagir, pois um erro não justifica o outro.

Agir com bom senso

No trânsito, atitudes refletidas e bem pensadas podem fazer a diferença em momentos de tensão ou em situações críticas. O condutor consciente é aquele que, em uma situação delicada, pensa antes de agir, procura analisar os dois lados e ser justo em palavras e decisões

sem ficar nervoso, principalmente se o errado for ele mesmo.

Mensagens simples e diretas

A comunicação entre os usuários do trânsito deve ser simples e objetiva, para que não dê margem para má interpretação. Mensagens curtas e rápidas facilitam a compreensão entre condutores e pedestres, contribuindo para a boa fluência do trânsito e evitando acidentes.

Saber distinguir o momento oportuno

Congestionamentos, incidentes e situações tensas geram irritação e desconforto. Nestas circunstâncias, é preciso manter a cabeça fria e escolher o momento ideal para agir, pois qualquer gesto ou atitude imprópria pode gerar confusão e até acidentes.

Usar o veículo para a finalidade correta

Utilizar o veículo para demonstrar nível social, para compensar sentimentos de inferioridade e insegurança, bem como usar o tamanho e a potência para intimidar os outros, são atitudes socialmente reprováveis.

Comunicação face a face: como agir?

No trânsito, algumas ocorrências provocam comunicação “cara a cara”. Nessas “conversas”, comuns em incidentes, geralmente são transmitidas várias outras “impressões” além da mensagem que está sendo falada. É preciso tomar cuidado com entonação de voz e expressões utilizadas, que podem complicar a situação, ao invés de resolvê-la.

Atitudes gentis no trânsito

Algumas atitudes que colocam a gentileza no trânsito em prática:

- Aguardar a travessia de pedestres na faixa com calma;
- Não fechar um cruzamento;
- Dar passagem a outro motorista que está sinalizando a intenção de mudar de faixa;
- Não gritar com os demais usuários do trânsito;
- Pedir desculpas quando errar;
- Relevar atitudes erradas dos outros;
- Dar espaço e aguardar, sem pressionar, o motorista do veículo da frente estacionar;
- Ter mais paciência com idosos e condutores sem experiência.

O que fazer após a pandemia com as multas de trânsito acumuladas?

O Coronavírus fez com que algumas rotinas mudassem, e uma delas foi deixar de ir ao trabalho e ficar mais tempo em casa. Como consequência, o carro passou mais tempo na garagem.

Apesar disso, não significa que multas de trânsito deixaram de ser aplicadas, mesmo os motoristas não recebendo as notificações em algumas localidades, como é o caso da cidade de São Paulo. Por lá já são mais de 4,5 milhões de notificações de trânsito paradas por conta da pandemia.

Mesmo o condutor não tendo recebido a notificação, não significa que está isento dela e as resoluções do Contran apenas mudaram os prazos.

A PANDEMIA COM AS MULTAS DE TRÂNSITO E SUAS QUEDAS

Com menos veículos circulando pelas ruas devido ao isolamento social, a tendência era de que as multas de trânsito em todo o país diminuíssem e isso realmente aconteceu.

A multa mais comum, por excesso de velocidade, registrou queda. Enquanto em março foram 1,3 milhões de infrações, nos meses seguintes esse número caiu para 363 mil multas em abril, 300 mil em maio e 100 mil em junho.

Todavia, na contramão dessa redução, algumas localidades têm registrado aumento dos números.

COMO RESOLVER AS MULTAS DE TRÂNSITO ACUMULADAS?

As multas não deixaram de ser aplicadas durante a pandemia, como os números indicam, porém, muitos motoristas não estão recebendo as notificações. Isso ocorreu porque uma resolução do Contran em março permitiu que o prazo de alguns serviços fossem interrompidos.

Com a interrupção dos prazos, significa que os órgãos de trânsito têm a obrigação de registrar as multas, porém, não de enviar o comunicado aos infratores. Como resultado, muitos condutores não têm conhecimento sobre as multas, apesar de em alguns casos ser possível fazer a consulta por meios digitais.

Se por conta da pandemia, com as multas de trânsito acumuladas, os motoristas quiserem resolver a situação, isso é possível. Quando as medidas que interrompem os prazos forem revogadas começam a contabilizar os tempos para resolver a situação.

A Notificação de Autuação por Infração voltará a ser enviada aos condutores e esses terão prazos para recorrer, indicar o condutor infrator ou fazer o pagamento.

Para quem já está recebendo as multas não é preciso aguardar elas acumularem ou que a resolução do Contran seja revo-

gada. Alguns órgãos estão oferecendo os serviços online que permitem recorrer das multas ou efetuar os pagamentos. Para isso é preciso entrar no site do Detran estadual e verificar o procedimento para realizar o serviço que deseja.

DESCONTO

Quem opta por pagar o valor da infração à vista, pode conseguir descontos de 20%. Se o pagamento for pelo Sistema de Notificação Eletrônica, o desconto pode chegar a 40%.

Outra possibilidade para quem teve multas de trânsito acumuladas durante a pandemia e não possui o valor total para pagar os débitos é verificar se o Detran do seu estado já aderiu a possibilidade de parcelamento. Vale lembrar que nesse caso podem ser aplicados juros e multas que deixarão o valor final mais alto.

Quem deseja resolver a situação ou pelo menos se atualizar sobre ela, deve fazer a consulta online e não esperar pelas consequências de ter multas em atraso.

CONSEQUÊNCIAS

Mesmo que a pandemia tenha suspenso o prazo para alguns procedimentos relativos às multas de trânsito, não significa que os motoristas não precisem se preocupar com elas.

No momento está suspensa também a necessidade de renovação da CNH, apesar do procedimento já ter retornado em alguns estados. Entretanto, o condutor que possui infração pode encontrar dificuldade, principalmente no que diz respeito ao veículo.

Para que ele possa andar com a documentação regular deverá fazer o licenciamento e, para que isso seja feito, não podem existir débitos relativos ao carro. Ou seja, se não regularizar as notificações, quando tudo voltar ao normal não conseguirá obter o documento do veículo.

Essa irregularidade pode resultar em uma nova notificação e retenção do veículo que geram mais custos ao proprietário.

Além disso, as multas podem ser um empecilho para contratar um seguro auto, pois o motorista não terá a documentação do carro regular. Quem já possui o serviço pode ter dificuldade para receber a indenização em caso de sinistro.

Assim, quem não quer ter problemas deve consultar online se existe alguma notificação e não esperar passar a pandemia com as multas de trânsito para tentar resolver a situação. O que puder ser feito online deve ser adiantado, pois, com tantas multas acumuladas poderá haver demora quando o funcionamento dos processos se regularizarem.

Maior INCIDÊNCIA DE ACIDENTES envolvendo pedestres, ciclistas e motociclistas acontece à noite

A condição adversa de luz, algumas vezes, é determinante em casos de acidentes, principalmente quando envolvem os elementos mais frágeis do trânsito.

Dados do levantamento realizado pela Seguradora Líder, responsável pelo seguro DP-VAT, apontam que no Brasil, a maior incidência de acidentes indenizados em 2019 ocorreu no período do anoitecer, entre 17h e 19h59, representando 23% das indenizações – números que se repetem em anos anteriores.

Notadamente, tais acidentes envolvem, na maioria das vezes, pedestres, ciclistas e motociclistas. Eles acontecem devido à falta de visibilidade, luz alta de outro veículo em sentido contrário, pôr do sol causando ofuscamento, excesso de velocidade devido à ansiedade de chegar logo ao seu destino ao final do dia e atenção voltada a outras coisas e não ao trânsito. Além disso, fatos de imprudência, imperícia e negligência, como beber e dirigir, cansaço, fadiga, irritação, alimentação inadequada, desrespeito às leis de trânsito e falta de empatia.

Quem pontua essas situações é Claudia Rübenich, pedagoga, examinadora de trânsito e diretora geral e de ensino de Centro de Formação de Condutores. Claudia também é docente dos cursos de formação de profissionais que atuam em CFC's, em renomadas Instituições de ensino superior conveniadas pelo DETRAN/RS, entre elas o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial – SENAC.

A especialista ressalta que, antes de tudo, é preciso diferenciar quem é o ciclista de quem é o andador de bicicleta, assim como, quem é motoqueiro de quem é motociclista.

De acordo com ela, o ciclista e o motociclista são os pilotos responsáveis, que circulam dentro de regras e normas estabelecidas, sem colocar em risco demais usuários.

Já o andador de bicicleta é o que anda nas calçadas, em sentido contrário ao fluxo, desobedecendo semáforo, entre outros comportamentos inadequados. “O motoqueiro é a visão distorcida do profissional

motofretista. Motoqueiro é o que faz zigue-zague, desrespeita sinalização, anda em excesso de velocidade, tira fininhos, enfim, possui conduta inadequada e irresponsável perante os demais usuários da via”, explica.

Já o pedestre é aquele que nem sempre conhece os riscos e regras de trânsito, complementa.

“A direção defensiva já coloca que: o maior cuida do menor. No

segurança, pois é essencial para vermos e sermos vistos, seja pela iluminação natural ou artificial. No entanto, a luz torna-se uma condição adversa quando está em falta – penumbra, ou em excesso – ofuscamento, tornando-se prejudicial aos usuários por atrapalhar a visibilidade por alguns segundos que podem ser fatais.

Em algumas cidades, a ilu-

de ‘vermos e sermos vistos’, o risco aumenta sensivelmente”, acrescenta.

MUDANÇA DE RESULTADO REQUER MUDANÇA DE PROCEDIMENTOS

Na opinião da especialista, o maior responsável pelos acidentes de trânsito é o homem, seguido, em menor escala, pelo veículo e pela via, já que um veículo sozinho não representa

não quer. A engenharia possui subsídios necessários para fazer a sua parte, garantindo segurança e fluidez nas vias públicas por ela desenhadas. A educação é fundamental em todas as ocasiões e é assunto discutido diuturnamente pelos canais responsáveis. A responsabilidade é de todos nós”, acredita.

CAMPANHAS EDUCATIVAS

“Ver e ser visto no trânsito é o princípio fundamental para a circulação ocorrer com segurança e fluidez. Onde este falha, o risco de envolvimento em acidentes é muitas vezes maior. Por isso, considero louváveis as campanhas feitas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito utilizando imagens, frases de efeito, bordões, vídeos, enfim. Porém, algumas não surtem o efeito necessário na população. Nossas campanhas são brandas, com imagens que simulam situações. No meu entendimento deveriam ser mais fortes. Inserindo algumas imagens reais, para que a população visse que pode, sim, aquela situação acontecer com ela, seus familiares e conhecidos. Precisamos mudar a cultura de que ‘acidente só acontece com os outros’, considera.

Neste sentido, no início do segundo semestre, o Contrans divulgou o cronograma das campanhas educativas. Dentre elas, a que aponta para a importância de ver e ser visto no trânsito, com enfoque especial nos motociclistas, ciclistas e pedestres. Esse fato atende uma exigência prevista no Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de padronizar todas as ações educativas promovidas pelos órgãos de trânsito em todo o país. A informação é do diretor-geral do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, Frederico Carneiro.

“Desta forma, é possível transmitir a mesma mensagem e conscientizar o maior número de pessoas no trânsito, de modo a evitar a ocorrência de acidentes”.

Ele esclarece que as campanhas têm sido promovidas no sentido de orientar os pedestres, ciclistas e motociclistas a utilizarem roupas e elementos que permitam a melhor visualização pelo condutor, principalmente no período da noite.



entanto, nem todos os pedestres são condutores e possuem Carteira Nacional de Habilitação, logo, sofrem sempre a maior pena, pois estão desprotegidos. Embora existam penalidades para pedestres, até hoje não foram regulamentadas devido a dificuldades operacionais”, afirma.

Outra questão é a utilização da palavra acidente. Segundo ela, ao analisarmos a definição que está no glossário do DETRAN/RS, acidente é um evento não premeditado, logo, não se trata de uma fatalidade. “Os acidentes ocorrem pela deficiência na conservação de veículos, estradas e são provocados por falhas humanas de pedestres e condutores”, esclarece.

LUZ: CONDIÇÃO ADVERSA OU DE SEGURANÇA?

Mas, há também um outro fator que interfere nas possibilidades de ocorrência de acidentes, sobretudo no período noturno, em que há maior risco de acidentes envolvendo os usuários, vulneráveis pela dificuldade de visibilidade.

Logo, a luz é um fator de

minação das vias urbanas ainda é aquela de tom amarelado, com clareza duvidosa, enquanto a luz branca, além de ser mais econômica, permitiria maior visibilidade aos obstáculos, detalha Rübenich.

“Também, existe a manutenção e poda de árvores, arbustos e folhagens que atrapalham a visão em pontos específicos. Outro ponto de atenção é cuidar onde são colocados outdoors e vigiar sua luminosidade. Muitas vezes nos deparamos com algo muito chamativo visualmente, que pode distrair nossa atenção. Fiscalização mais efetiva do sistema elétrico dos veículos em circulação, iluminar as rodovias em geral e, principalmente, se o condutor possuir dificuldade de visão noturna, dobrar a atenção, ou até não dirigir nem pilotar nestes horários. Algumas coisas se resolvem com bom senso”, avalia.

Há, ainda, os casos de indivíduos que possuem acuidade visual reduzida, apresentando dificuldade de dirigir à noite. “Quando não contemplamos a regra da direção defensiva

risco algum.

Logo, a redução do número de acidentes e a segurança no trânsito está ligada à mudança de comportamento, e isso requer conscientização, educação, comprometimento e responsabilidade de todos os envolvidos no processo. Seja ele condutor, pedestre, ciclista, motociclista, autoridades, governantes, instrutores de autoescola, enfim, todos aqueles que fazem parte do complexo trânsito.

“O veículo é apenas uma peça metálica que, no momento em que está sendo guiado, passa a ter o estilo, a característica e o comportamento de quem o está dirigindo. Portanto, aqui cabe uma frase que certa vez ouvi e passei a usá-la, que diz o seguinte: ‘Para mudarmos o resultado, temos que mudar os procedimentos’. Assim sendo, é possível a redução da acidentalidade e sinistralidade, porém, cada um deverá repensar e mudar seu comportamento no trânsito. As leis e normas foram feitas para organizar o trânsito e elas são de conhecimento público, à disposição de todos – não cumpre quem



CARTAS

R\$ 132 BILHÕES

É muito dinheiro! Como bem destacado no editorial, não bastasse a dor avassaladora que as mortes no trânsito provocam, o relatório divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) escancara mesmo em reais o prejuízo econômico da tragédia para o Brasil. Essa informação é extremamente importante e espero que pelo menos a dor no bolso, ou melhor, nos cofres públicos, sensibilize nossos governantes.

Júlia Nemer – Brasília/DF

WHATSAPP

Adorei a ideia dos canais disponibilizados pelas cidades de Sorocaba (SP) e Niterói (RJ), onde o cidadão pode denunciar situações irregulares no trânsito através do WhatsApp. Sabemos que a falta de efetivo é uma grande dificuldade das corporações e essa participação da população certamente vai contribuir com uma melhor fiscalização.

Jean Costa – São Paulo/SP

PRA INGLÊS VER

Lamentavelmente, parece que já faz parte da praxe dos nossos gestores públicos tentar ludibriar a população com “inaugurações” antes da obra estar de fato concluída. Além de tentar disfarçar os recorrentes atrasos, ainda possibilita promover dois ou mais eventos, dando a impressão de um volume maior de trabalho. Fazem inúmeras solenidades de uma mesma obra.

Jackson Fortes – Florianópolis/SC

ANTI-COVID19

Achei bem interessante a chamada “tecnologia anti-Covid-19”, empregada nos micro-ônibus que realizam a linha circular Ponte Viva, em Florianópolis. Aliás, acho que deveria ser obrigatória a utilização destes meios em todos os transportes públicos. Afinal, todos estão sujeitos à contaminação.

Kleber Souza – São José/SC

HERÓIS ANÔNIMOS

Como bem frisou o Dr. José Roberto Dias, sem dúvida alguma, os motoboys também se revelaram heróis anônimos neste tempo de pandemia. Espero de coração que eles tenham seus direitos garantidos e não fiquem largados à própria sorte, sem suficiente resguardo jurídico e social, expondo suas vidas em jornadas de trabalho infundáveis.

Beatriz Morinigo – Campo Grande/MS

TRÂNSITO E SAÚDE

Sempre esclarecedores os artigos do Dr. Dirceu Rodrigues. A visão de um médico no trânsito é sempre mais macro e podemos perceber com profundidade como são provocadas as lesões no trânsito. Como bem informado pelo articulista, quanto mais velocidade maior é a dificuldade de frenagem, maior a possibilidade de colisão de alta energia e maior a possibilidade de óbito e lesões graves. Por isso sou completamente a favor dos dispositivos de controle de velocidade.

Cidnei Bastos – Rio de Janeiro/RJ

**CANDIDATOS
À PREFEITURA**

Muito bom ter acesso às propostas dos candidatos à Prefeitura de Florianópolis em prol da mobilidade. Esta análise deveria ser uma constante antes da escolha do voto. Todavia, infelizmente, a maioria dos eleitores não para refletir sobre suas decisões e acaba por escolher o candidato indicado por algum amigo ou familiar, sem se preocupar com as propostas.

Mariana Freitas – Florianópolis/SC

CRIANÇAS

Sempre assertivo em suas colocações, o especialista J. Pedro Corrêa mais uma vez deu uma aula de sabedoria. De fato, o custo de NÃO desenvolver a educação para o trânsito no Brasil é muito maior do que o de desenvolver. Já passou da hora de alguém se preocupar com a sorte das nossas crianças no nosso país.

Jéssica Flores – Cuiabá/MT

SAÚDE E TRÂNSITO

Assustadores os dados divulgados pelo DATASUS, que mostram a queda dramática das cirurgias de catarata realizadas pelo SUS (Sistema Único de Saúde) no Brasil. Um déficit de mais de 100 mil cirurgias somente no período de março e agosto. Imagina quantas pessoas podem estar dirigindo sem a mínima condição de visibilidade?!

Cleiton Prado - Porto Alegre/RS



Como as tecnologias educacionais podem contribuir na diminuição das mortes no trânsito?

O Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DataSUS) divulgou recentemente dados que mostram uma redução anual de 43 mil para 30 mil mortes ocasionadas por acidentes no trânsito no Brasil nos últimos quatro anos.

Apesar da diminuição, os números ainda estão longe de serem positivos.

“Para mudar esse cenário, é preciso incentivar a mudança na atitude, através de ações de conscientização e cursos de capacitação. Esse engajamento deve estar a cargo não só do governo, mas sim intrínseco na cultura organizacional das empresas, principalmente as que possuem frota. É uma maneira de promover a responsabilidade social inteligente, além de garantir que os colaboradores que se arriscam no trânsito a serviço ou no deslocamento até o trabalho

voltem com segurança para suas famílias”, enfatiza Claudia de Moraes, CEO da Younder — empresa especializada em treinamentos corporativos. A Younder, inclusive, acaba de lançar o Seminário on-line: Mitigando o comportamento de risco. O foco é a educação de times empresariais sobre ações corretivas e preventivas de acidentes nas estradas.

FROTA CIDADÃ

No Seminário on-line são utilizadas técnicas de gamificação. Nela o instrutor Younder, ao vivo, usa ferramentas interativas, como nuvem de palavras, votações, vídeo cases e outras que permitem ao aluno investigar, criar, colaborar e compartilhar conhecimentos em tempo real.

“A proposta é oferecer uma experiência educativa diferenciada, onde os participantes

interagem diretamente com o professor, tornando o conteúdo mais humanizado. Esses recursos proporcionam melhor compreensão do que é ensinado, aumentando as chances de o aluno fixar um pensamento positivo de cidadania”, afirma Claudia de Moraes.

Com dois planos diferentes, sendo uma com duração de 1 hora e a outra com 2 horas, a primeira modalidade do seminário aborda direção defensiva e econômica. A segunda parte inclui assuntos como o estado físico e mental do condutor. Além também da ingestão de álcool e substâncias psicoativas, sonolência e fadiga, perigos da direção noturna e tomada de decisão.

Para as empresas interessadas em conscientizar os colaboradores sobre os riscos no trânsito, basta procurar a Younder acessando o link <https://younder.com.br/>

seminário-on-line-mitigando-o-comportamento-de-risco/. Os planos incluem até 300 funcionários.

SEGUROS MAIS BARATOS

No exterior o incentivo a treinamentos de direção acontece de forma bastante atrativa para o bolso do condutor.

“Uma prática muito comum em New York, por exemplo, é o apoio das seguradoras de carro aos motoristas que comprovam cursos extras de direção defensiva. Quem participa recebe desconto sobre o prêmio líquido do seguro do automóvel, obrigatório no estado. No Brasil, modelo semelhante de dedução está começando a ser adotado, porém com algumas restrições de público e com limitação de faixa etária”, conclui a especialista.

ESPAÇO LIVRE

J. Pedro Corrêa *



Lições do Visão Zero

Foram várias e importantes ideias mencionadas pelo sueco Matts-Åke Belin, líder do Projeto Visão Zero (VZ), do Governo Sueco na sua palestra de quarta-feira, 28 de outubro, no Fórum de Segurança Viária da Raizen e Trimble pela Internet. O objetivo era despertar interesse das mais de 1.200 pessoas que assistiram o evento por um modelo de ação de segurança no trânsito que pudesse ser implementado no Brasil ao longo do tempo.

Quem conhece um pouco sobre o projeto sueco sabe bem que o Brasil não tem condições de copiar ou adaptar um programa deste por aqui. O que pode, contudo, é utilizar conceitos dele para aplicar paulatinamente pelo país usando o bom senso como base, o exemplo como estímulo e a determinação como evidência da vontade política.

Uma visão otimista como esta é apoiada pelas promessas do Secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Marcello Costa que as explicitou na abertura do mesmo Fórum. Mostrou possuir um plano de ação consistente, apoiado por estudos de competência indiscutível e que, pode, sim, modificar a realidade da infraestrutura viária nacional. Ademais, mostrou alinhamento com os objetivos da Segunda Década Mundial de Ações de Trânsito da ONU e da OMS que preconiza uma redução de fatalidades no trânsito até 2030 da ordem de 50%. O Minfra, por sinal, assinou dia 25 de setembro, um convênio de cooperação com a embaixada sueca em Brasília justamente para absorver conhecimento e experiências práticas do Visão Zero.

Quanto as “lições que o Visão Zero pode oferecer ao trânsito brasileiro”, tema da palestra do diretor sueco, anotei algumas delas que divido com você:

ÉTICA

VZ é a expressão do imperativo ético de que não pode ser aceitável que alguém morra ou se fira gravemente no trânsito.

MUDANÇA DE PARADIGMAS

Foi grande o esforço inicial para quebrar antigos

conceitos relacionados com a velha política de trânsito e transportes. Vejamos:

Pelos velhos paradigmas, o problema do trânsito eram os acidentes e colisões. VZ reformula e diz que são as fatalidades e as lesões sérias:

A causa, na visão antiga, eram os erros humanos, mas VZ sustenta que humanos cometem erros e são frágeis (e por isso não podem pagar com a vida);

A responsabilidade pelos acidentes era dos usuários do trânsito; VZ defende que ela deve ser compartilhada pelos designers do sistema trânsito, (aqueles que projetam o sistema viário, os veículos, a legislação, enfim, tudo aquilo que diz respeito ao universo do trânsito);

A voz comum dos então gestores e executivos era de que as pessoas não querem segurança no trânsito, mas VZ desmontou o argumento e mostrou que querem;

Quando se perguntava quais deveriam ser os objetivos de programas de segurança, as respostas mencionavam “números aceitáveis de fatalidades”; VZ é categórico: a meta tem de ser zero fatalidade e de acidentes graves.

ESTRADAS 2+1

Causa de grande número de acidentes nas rodovias suecas, as colisões frontais foram quase eliminadas por VZ com solução simples, criativa e barata: uma cerca de separação de pistas a cada trecho de 1 a 3 km.

EDUCAÇÃO

Educação básica é essencial mas deve abranger todo mundo a começar por aqueles que trabalham pelo trânsito. Estatísticas mostram que 99% dos motoristas suecos dirigem sóbrios, o que é importante, mas não é tudo.

MEIO AMBIENTE

Desempenha papel essencial. Espanha trabalhou muito na mudança de comportamento dos usuários mas fez grandes investimento no sistema viário; uma infraestrutura bem feita influencia o comportamento das pessoas. É preciso entender o papel do meio ambiente.

DIÁLOGO

Incrementar o diálogo entre os atores do trânsito é o começo; todos devem estar comprometidos com o objetivo final; haverá reações, mas também muita aprovação.

BIOMECÂNICA

Enfrentar o problema da velocidade é básico; controlar a energia perniciosa, a energia cinética é fundamental; precisamos entender os limites de resistência biomecânica do homem num acidente e, tão importante quanto, é comunicar isto aos usuários.

VELOCIDADE

Estabelecer velocidades adequadas é também forma de educar os motoristas; nas estradas, elas podem variar, mas nas cidades também; há muito tempo, em zonas residenciais a velocidade aqui é 30 km/hr que é a mais adequada para proteger os pedestres.

CUSTOS

Quando VZ começou, críticas preconizavam custos elevadíssimos mas provamos justo o contrário: obras baratas, eficazes e de grande aceitação. Este é outro paradigma a ser quebrado: é possível melhorar a infraestrutura do trânsito com pouco dinheiro.

EMPRESAS

Setor privado também é responsável pela segurança e deve se envolver. Quem tem de controlar seus motoristas deveria ser a empresa, não a polícia rodoviária. Isto vai ajudá-la a controlar seus gastos, baixar a acidentalidade, aumentar sua eficiência operacional. Os benefícios serão dela.

VZ NO BRASIL

Claro que podemos começar a trabalhar num programa de longo prazo. Há princípios que são globais, aplicáveis a qualquer país, independente do seu nível atual. Essencial é ter um plano de ação, treinar uma equipe, disponibilizar recursos e partir para o trabalho.

* J. Pedro Corrêa é especialista e consultor em programas de segurança no trânsito, autor de diversos livros na área e fundador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito



Novas regras para fiscalização de velocidade já estão valendo

Entraram em vigor no primeiro dia de novembro as novas regras para fiscalização eletrônica de velocidade no Brasil. A Resolução 798/20, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques.

De acordo com a norma publicada em setembro, os radares fixos só podem ser instalados em locais onde houver placas de sinalização indicando o limite máximo de velocidade da via.

Nos locais onde houver redução do limite de velocidade, placas deverão indicar a gradual redução. Além disso, passa a ser proibida a instalação de radares em locais onde haja obstrução da visibilidade por placas, árvores, postes, passarelas, pontes etc.

Conforme o presidente do Contran e diretor-geral do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Frederico Carneiro, o propósito das mudanças é fazer com que o condutor seja alertado do limite de velocidade da via, perceba os riscos, reduza a velocidade do veículo e, com isso, reduza as chances de sofrer acidentes.

“O que se pretende é fazer com que os limites de velocidade sejam obedecidos em vez de simplesmente

multar o condutor. A fiscalização ostensiva e educativa fortalece medidas preventivas e de segurança, evitando violações de normas”, afirmou.

CONSCIENTIZAÇÃO

Para Rene Dias, que é advogado, especialista em trânsito, porém, o efeito pode não ser esse. “Assim como para muitos motoristas independe a “colocação do radar”, outros tantos somente se comportam bem ao passar pelo equipamento e ao se “acostumarem” com ele reduzem a velocidade naquele exato ponto”, explica.

O advogado acredita ainda que a medida traz mais traços de “satisfazer a vontade do cidadão” do que dar-lhe a oportunidade de conscientizar-se da sua segurança.

“Tecnicamente, o maior problema está no respeito à sinalização e não somente na localização do equipamento. Sabemos que, sem mudar sua prática e atitude ao imprimir velocidade, o próprio condutor “migrará” a área de perigo existente hoje para um local “antes” ou “depois” do trecho da instalação do radar”, afirma.

Segundo o especialista, muitos motoristas acreditam realmente

que seus comportamentos individuais são inofensivos, contudo, comprovadamente muitos desses geram perigos e constrangimentos à coletividade. A velocidade, juntamente com o uso do celular e do álcool, é um deles. “Não dá para confiar nas “regras informais” (costumes) e ter a fiscalização da velocidade como “suporte do caráter educativo” conforme alega a gestão do Contran. Isso é extremamente temeroso”, conclui.

OUTRAS DETERMINAÇÕES

Entre as modificações aprovadas, também estão a proibição do uso de equipamentos sem dispositivo registrador de imagem. Além disso, a restrição ao uso do radar do tipo fixo redutor em trechos críticos e de vulnerabilidade de usuários da via, especialmente, pedestres, ciclistas e veículos não motorizados. A relação dos trechos e locais aptos a serem fiscalizados deverá ser divulgada nos sites da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

As regras já estão em vigor e valem para os medidores de velocidade novos ou que forem reinstalados em local diverso do que se encontram. Para os radares já existentes, há o prazo de doze meses para adequação.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Palavra do Presidente
Eleições e a
mobilidade urbana**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Thanksgiving Day
É tempo de agradecer**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Comportamento do homem e
da mulher na direção veicular**

PÁGINA 7

J. PEDRO CORRÊA



Lições do Visão Zero

PÁGINA 15