

As metas da OMS para a diminuição das vítimas de trânsito

PÁGINA 4

Cadastro nacional de bons motoristas poderá começar a ser utilizado em 2022

PÁGINA 9

Trocar o carro pela bicicleta é uma alternativa sustentável e saudável!

PÁGINA 16

www.monatran.org.br

OMMO



o Monatran

JORNAL DO MONATRAN
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC - NOVEMBRO DE 2021 - ANO 11 - Nº 143

Governo Federal busca soluções para reduzir mortes no trânsito

PÁGINA 8

NÃO PODEMOS ESQUECER



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”. Aqui no Brasil, lamentavelmente, as ações referentes à data ainda são muito tímidas. (Leia mais nas páginas 3, 4 e 15).

KOERICH A NÚMERO 1 EM MÓVEIS **SE BEBER NÃO DIRIJA.**

PARE PARADA OBRIGATÓRIA **80** VELOCIDADE MÁXIMA km/h **PROIBIDO ULTRAPASSAR** **PROIBIDO MUDAR DE FAIXA DE TRÂNSITO**

EDITORIAL

A novela continua

Parece trama de novela mexicana, mas na verdade é só mais um capítulo do imbróglio envolvendo a nossa tão querida Ponte Hercílio Luz. Após rescindir o contrato com a então empresa responsável pela instalação da iluminação cênica da Velha Senhora, em Florianópolis, a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade relançou, no último dia 23, o edital para o serviço. A expectativa é que um dos principais pontos turísticos de Santa Catarina volte a ter o seu contorno iluminado em 2022. A obra está orçada em R\$ 8,5 milhões.

A iluminação será integralmente em tecnologia LED RGB (Red, Green, Blue), que é o padrão para esse tipo de obra. Os

equipamentos serão instalados por toda a estrutura: nas torres, as luminárias e projetores irão enfatizar os detalhes estruturais e o pórtico. Ao longo da ponte, outras lâmpadas irão realçar o contorno da Velha Senhora, reproduzindo o efeito da antiga iluminação antes da restauração, mas com tecnologia moderna.

Mas por que tanta demora?

Em novembro de 2020, o Governo do Estado rescindiu o contrato com a empresa Energiluz, então responsável pela instalação da iluminação cênica na Ponte Hercílio Luz. O motivo foi a divergência entre os equipamentos de iluminação adquiridos pela empresa (luminárias e projetores), que não

atendiam às especificações previstas no edital de contratação, conforme projeto executivo da obra.

Um ano depois, finalmente, o novo edital de licitação foi publicado no Diário Oficial do Estado. A entrega da documentação e das propostas deverá ser realizada até as 14h do dia 28 de dezembro de 2021 e a abertura dos envelopes com propostas e documentação será no mesmo dia, às 14h30.

Esperamos sinceramente que as coisas aconteçam dentro do esperado desta vez. O prazo para a execução da obra é de 6 meses, após assinatura da ordem de serviço. Isto é, se não acontecer nenhum evento inesperado.

NOTAS E FLAGRANTES

INFORMAÇÃO PRF

Quem tiver seu veículo roubado/furtado pode inserir a informação direto no site da PRF. www.prf.gov.br/sinal. Todos os PRF's num raio de 100 km receberão a mensagem em seu celular funcional. Comprovadamente, a probabilidade de recuperação de um veículo é maior nas primeiras horas após a ocorrência do fato. Assim, o Sistema Sinal supre uma importante necessidade, pois disponibiliza aos policiais rodoviários federais em todo o país, imediatamente após o registro, informações de ocorrências de furto/roubo de veículos, tornando-



do-se uma eficiente ferramenta no combate a esse tipo de crime.

IMPORTANTE: O registro no sistema Sinal da PRF não substitui a confecção do Boletim de Ocorrência na Polícia Civil. O registro no sistema Sinal da PRF também pode ser feito por telefone. Basta ligar para o número da Polícia Rodoviária Federal, o 191.

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



2025

A Azul anunciou no dia 2 de novembro planos de ter uma frota de “carros elétricos voadores” operando no Brasil a partir de 2025. Essa iniciativa será colocada em prática por meio de parceria com a Lilium, responsável pelo projeto da aeronave elétrica capaz de decolar e pousar na vertical (eVTOL).

O acordo entre a companhia aérea e a startup alemã pode ter



investimento total de US\$ 1 bilhão, incluindo a encomenda de 220 aeronaves eVTOL. Com a novidade, a Azul pretende aumentar a conectividade entre os principais centros econômicos do país.

O Monatran

Jornal do **Movimento Nacional de Educação no Trânsito**

Sede Nacional:
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis
Santa Catarina – CEP 88020-000
Fones: (48) 99981-1015
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.



Nosso dever é lembrar

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.

No Brasil, apesar das estatísticas mostram ligeira queda nesses números alarmantes nos últimos cinco 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.

Não podemos aceitar mais isso. Precisamos de um basta nos negligentes, nos imprudentes e nos imperitos. 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 brasileiros, não recebem o mesmo tratamento.

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”. Aqui no Brasil, lamentavelmente, as ações referentes à data ainda são muito tímidas.

Porém, mais do que incluir uma data no calendário, 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 de violência no trânsito 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 mais um domingo do ano, com famílias reunidas, com pais, filhos, amigos, vizinhos, colegas,

todos juntos, vivos e saudáveis.

Mas, por enquanto, diante da nossa realidade, quando há uma data como esta, devemos nos lembrar de todos aqueles que já perderam entes queridos em função de um sinistro de trânsito ou em função dele tiveram reduzida de alguma forma sua capacidade de locomoção ou outras sequelas que não deixam marcas aparentes na pele e nos ossos, mas sequelas psicológicas terríveis.

Estudos da Organização Mundial da Saúde (OMS) indicam que o sinistro de trânsito já é considerado uma grave doença social, e para reverter esse triste quadro, o remédio, o antídoto está nas mãos da sociedade, qual seja, seguir as regras de circulação e condutas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

A todos que perderam entes queridos, nossos sentimentos, e àqueles que de alguma forma foram vítimas ou sofreram as consequências de acidentes de trânsito, sejam também estandartes da bandeira de uma postura segura e responsável no trânsito.

FAKE NEWS

É FALSA a informação de que já teria iniciada a aplicação da multa “automática”, no momento da renovação da CNH, para exame toxicológico vencido, conforme artigo 26-B da Resolução do Contran n. 691/17, incluído pela Resolução n. 855/21: § 2º Não se aplica a penalidade prevista no parágrafo único do art. 165-B do CTB pela não realização do exame toxicológico periódico exigido no § 2º do art. 148-A do CTB ao condutor da categoria C, D ou E que exerce atividade remunerada ao veículo, cuja data de validade da CNH seja anterior a 12 de outubro de 2023.



MULTADO

O automobilista Lewis Hamilton foi penalizado pelos comissários da Fórmula 1 por soltar o cinto de segurança muito cedo depois da bandeirada no GP de São Paulo.

A FIA (Federação Internacional do Automobilismo) é rígida com as normas de segurança dos pilotos.

Com carro da Mercedes, o heptacampeão mundial será multado em 5 mil euros. Uma “multa suspensa” de 20 mil euros também foi aplicada, ou seja, o dinheiro será devolvido caso não ocorra outra penalidade deste tipo.

As metas da OMS para a diminuição das vítimas de trânsito

A Organização Mundial de Saúde – OMS tem uma grande preocupação com questões nevrálgicas das grandes cidades, que impactam diretamente a população mundial.

Um dos aspectos que merecem especial atenção é a segurança no trânsito, que vitimiza mais de 3,5 mil pessoas ao dia em todo o mundo.

Sensíveis com a possibilidade de evitar lesões graves e incapacitantes e mortes ocasionadas por sinistros de trânsito, a OMS baseada em questões técnicas, estabeleceu metas a serem alcançadas pelos países signatários.

O decênio entre os anos 2010 e 2020 também estabeleceu metas. Sobressai a seguinte pergunta: O que faltou para atingir a meta de 50% na década definida pela OMS de 2010 a 2020?

Por não alcançar os resultados esperados da meta proposta para 2010 a 2020, essas metas foram avaliadas e revisadas na conferência realizada em 28 de outubro de 2021, em Genebra, Suíça e a partir de então definiu-se quais os caminhos a serem seguidos para atingir os objetivos no novo decênio que se iniciou em 2021 e findará em 2030.

O primeiro decênio e a busca pela redução nas mortes no trânsito

O Plano Global da década para a segurança no trânsito foi elaborado pelas Comissões Regionais das Nações Unidas, fundamenta-se na busca pela implementação de sistemas de segurança, com a finalidade de reduzir as vítimas de acidentes.

A primeira década de aplicação das ações da segurança no trânsito iniciou-se em 2010, tendo como adesão os países signatários do acordo. No Brasil foi elaborado o Projeto Vida no trânsito, priorizando dois fatores de

risco: o consumo de bebidas e a direção e a velocidade acima dos valores permitidos no marco legal.

O Projeto Vida no trânsito tinha como meta a redução de 50% (cinquenta) vítimas fatais nas 26 capitais e 26 cidades brasileiras, através da implantação de políticas públicas de educação para o trânsito e a adoção de equipamentos de segurança.

No primeiro momento,

estradas, sendo elas: o comprometimento e a responsabilidade dos agentes públicos na implantação das políticas de segurança do trânsito; planejamento de estratégias e o cronograma de implantação delas; a implantação de infraestrutura rodoviária segura buscando a proteção de todos os usuários vulneráveis, sejam eles motorizados ou não, destacando-se a importante da sinalização

trânsito Metas Globais de Desempenho para a Segurança no Trânsito,

- Vias e mobilidade mais seguras,
- Veículos mais seguros;
- Usuários da via mais seguros;
 - Atenção após o acidente. Nessa segunda década, a OMS revendo os resultados, estabeleceu 11 novas metas a serem alcançadas até 2030, são elas:



buscou-se a alteração das normas de trânsito, num segundo momento a prioridade passou a ser a educação para a consciência no trânsito e no terceiro momento foi implantada a fiscalização da lei seca, que é um importante instrumento de combate aos sinistros de trânsito.

A meta ora estabelecida, foi alcançada somente em 5 (cinco) Estados até 2018, conforme dados do Ministério da Saúde.

As campanhas de conscientização foram as principais políticas de enfrentamento a violência no trânsito, além das campanhas da “Lei Seca”, foram realizados também a campanha do “Maio Amarelo”, que busca chamar a atenção para o altos índices de sinistros de trânsito; bem como a realização da Semana Nacional de Trânsito, realizada em setembro em todo o país.

Na visão da ONU outras ações seriam necessárias para o aumento da segurança nas

adequada e da manutenção da malha rodoviária, que reduzem quantitativamente o número de acidentes.

Outra questão abordada no Projeto Vida foi a importância do resgate a da assistência aos acidentados que deve ser rápido e eficiente, buscando minimizar o agravamento dos traumas gerados no acidentado, bem como a imediata sinalização da estrada a fim de diminuir os riscos de novos acidentes.

Os caminhos a serem percorridos para alcançar as metas para o novo decênio 2021-2030

Para a buscar os resultados do Plano Global, em 28 de outubro de 2021 foi realizada uma nova conferência objetivando verificar o alcance das metas estabelecidas no decênio passado, verificando os indicadores de resultados da implantação das metas dentro dos países.

O Plano Global é pautado em 5 (cinco) pilares:

- Gestão da segurança no

- Os países deverão aderir a um ou mais instrumentos jurídicos da ONU direcionados a segurança viária;
- Aplicação de padrões através de normas técnicas de segurança nas novas vias e a classificação das vias existentes com 3 (três) estrelas ou mais nos quesitos de segurança dos usuários;
- Aumentar para 75% (setenta e cinco) de circulação em estradas que ofereçam padrões internacionais de segurança nas estradas;
- Alcançar 100% (cem) veículos em trânsito, novos ou usados, que atendam a padrões técnicos de segurança seguindo os parâmetros usados pela ONU;
- Reduzir pela metade o número de veículos circulando acima da velocidade permitida na legislação de trânsito;
- Aumentar para 100% (cem) o número de motociclistas trafegando com equipamentos de proteção

(capacetes padronizados) e sinalização;

- Aumentar para 100% (cem) dos ocupantes dos veículos utilizando o cinto de segurança ou sistemas de segurança de crianças;
- Diminuir em 50% (cinquenta) as mortes no trânsito decorrentes do consumo de álcool e drogas;
- Implantar em todos os países normas que proíbem a utilização de celulares ao dirigir;
- Regulamentar a jornada dos motoristas profissionais, bem como o intervalo entre as jornadas, ou aderir a norma internacional ou regional sobre a matéria;
- Todos os países devem estabelecer e alcançar metas nacionais para minimizar o intervalo de tempo entre a ocorrência de um acidente e a atenção emergencial profissional;

A questão sensível na implantação das metas é a necessidade de gestão nos diversos níveis, uma vez que existem estradas federais – BR, estaduais – (RJ, SP, MG, ...), e municipais que embora em perímetro urbano são vias de alta velocidade.

Tão relevantes são as questões de segurança no trânsito que foram incluídas nas metas 3.6 e 11.2 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável a serem cumpridos até 2030.

O período pós pandêmico reflete uma necessidade de adequação das políticas de segurança no trânsito para o novo decênio, uma vez que a cada dia os veículos têm motores mais potentes.

A busca da segurança no trânsito é um objetivo que ultrapassa os limites do Brasil e passa a ser uma discussão a níveis internacionais. As lesões e mortes no trânsito são evitáveis e a adoção de medidas preventivas são sempre necessárias.

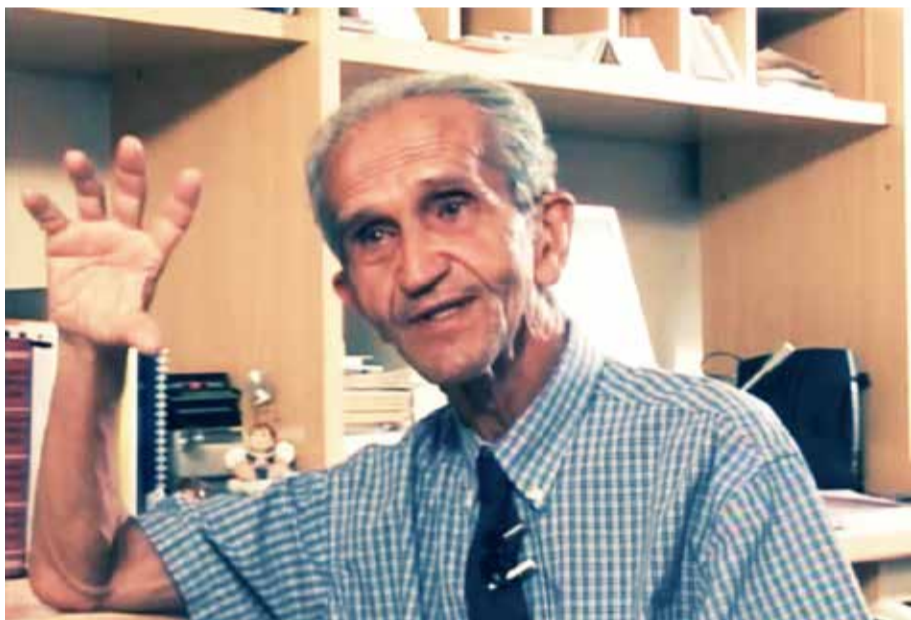


JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Construir Ferrovias é Salvar Vidas Homenagem à um visionário

Em 1988 quando o Brasil se preparava para as eleições presidenciais que ocorreriam um ano depois, realizou-se em São Paulo, no Centro de Convenções Rebouças, o “I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário”. Na época tive a honra de presidir o Instituto Ferroviário de Estudos Avançados – IFEA, e testemunhar um momento singular da vida brasileira.

Necessário se faz destacar algumas das conclusões do evento e entre as presenças ilustres, a de Raimundo Caramuru Barros (foto), cuja memória aqui se reverencia. Profissional da Empresa Brasileira de Planejamento em Transporte, GEIPOT e relator daquele evento nacional.



Em uma das mesas redondas que presidiu, Raimundo Caramuru Barros afirmou que, além de todos os conhecidos benefícios do transporte ferroviário, devia-se destacar um que normalmente fica a margem dos debates: a relação entre transporte ferroviário e acidentes rodoviários de trânsito.

O experimentado técnico do GEIPOT demonstrava que a expansão ferroviária viabilizaria a logística da produção brasileira, e simultaneamente retiraria das rodovias centenas de caminhões em desvio de finalidade, uma vez que, para ele, não caberia ao modal rodoviário o transporte de grandes cargas à grandes distâncias.

Afirmava o preclaro conferencista que a recuperação e ampliação da rede ferroviária destinaria os caminhões para sua finalidade precípua que é o transporte de cargas entre pequenas e médias distâncias. Para ele, isso significaria, acima de tudo, salvar vidas que precocemente são interrompidas pelo violento e desordenado trânsito.

O humanismo que marcou sua intensa vida pessoal e religiosa expressava-se, também, na sua vigorosa produção científica, colocando-o entre os destacados pensadores do setor de transportes.

Passaram-se 23 anos desde aquele evento histórico de 1998, até que o novel Ministério da Infra Estrutura, de forma

inédita, adotasse três das conclusões do Primeiro Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário, que são: concluir todas as obras iniciadas em governos anteriores, considerar o trânsito como o transporte em movimento, centralizando seus serviços na Infraestrutura, e dar prioridade ao transporte ferroviário.

O Ministro Tarcísio Gomes de Freitas, técnico jovem corajoso e não ideológico e nordestino como Caramuru, teve a fibra necessária para romper com os monopólios do antigo Ministério do Transporte e seus lobbies carcomidos e corruptos.

Assim, através do Decreto 10.788 de 6 de setembro de 2021 criou-se, no âmbito do Ministério da Infraestrutura, a Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN. Entre suas atribuições está criar procedimentos para aprendizagem e habilitação de condutores, o registro e licenciamento de veículos, além de campanhas educativas de trânsito.

Por outro lado, o ministro da Infraestrutura, assumiu concluir as obras pa-

radas antes de iniciar as novas, ou como afirmou recentemente à Gazeta do Povo, “não podemos reinventar o Brasil a cada quatro anos. Infraestrutura é uma questão de Estado, é uma questão de longo prazo”. Assim também cumpriu com outro dos postulados técnicos do I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário de 1998.

O transporte ferroviário, colocado no limbo da ferrugem nas últimas duas décadas, voltou de fato, a ser tratado como prioridade. Através da Medida Provisória 1065 editada em 2/9/21, tornou possível construir novas ferrovias por meio de autorização simplificada, sem leilões de concessão. Uma vez rompido os laços do atraso, o Ministério de Infraestrutura recebeu pedidos para a construção de 3,3 mil km de novas ferrovias, com investimentos previstos de R\$ 53 bilhões ao longo dos próximos anos.

As novas ferrovias atravessarão cidades de nove estados: Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná, Pernambuco, Piauí e São Paulo. O modelo é semelhante ao que já existe na exploração de infraestrutura em setores como telecomunicações, energia elétrica, portos e aeroportos. Além disso, outros trechos ferroviários, como os da Ferrovia Norte Sul, que fora motivo de acalorados debates em 1998, estão sendo concluídos

Finalmente, em homenagem póstuma a Raimundo Caramuru Barros, grifar o que dizia de que “construir ferrovias é também salvar vidas”.

* 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 – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.



Brasil é o 2º pior país do mundo para dirigir; veja o ranking

O Compare the Market Austrália, site de comparação de preços, analisou quais são os melhores (e piores) países para dirigir.

Foram observados, em 25 países ao redor do mundo, os seguintes aspectos: a qualidade das estradas, o nível de congestionamento, a proporção de despesas com carros e renda disponível e os acidentes de trânsito.

PIORES PAÍSES

A Rússia ficou em último lugar na classificação por ter a pior pontuação de qualidade das estradas dos países examinados, bem como uma das piores pontuações de congestionamento e uma alta taxa de mortalidade nas estradas.

O Brasil ficou em segundo lugar, com a maior taxa de mortalidade rodoviária entre as três nações com pior desempenho (16,05 por 100.000 habitantes). O país também tem altos custos de automóveis, níveis ruins de congestionamento e estradas de baixa qualidade, o que significa que foi classificado como o segundo pior país para dirigir.

Veja abaixo o ranking:

- 1º – Rússia
- 2º – Brasil

- 3º – México
- 4º – África do Sul
- 5º – Irlanda
- 6º – Grécia
- 7º – Hungria
- 8º – Polônia
- 9º – Chile
- 10º – República Tcheca

MELHORES PAÍSES

A Dinamarca é o melhor país para os motoristas. Embora não tenha necessariamente a melhor relação entre despesas de automóveis e renda disponível, o congestionamento do país e a qualidade das estradas estão acima da média. A Dinamarca também tem uma das taxas de mortalidade rodoviária mais baixas, 3,70 por 100.000 pessoas.

Em segundo lugar estão os Estados Unidos, apesar de ter uma das maiores pontuações de mortalidade rodoviária da lista, 12,67 por 100.000 pessoas. As despesas são acessíveis para os americanos, os baixos níveis de congestionamento e a boa qualidade das estradas ajudaram o país a ficar em segundo lugar.

Confira a lista abaixo:

- 1º – Dinamarca
- 7º – Canadá
- 8º – Suécia
- 9º – Alemanha
- 10º – Austrália

Internações de crianças e adolescentes por atropelamentos sobe em 2021

Um dos grupos mais vulneráveis aos sinistros de trânsito, o público infantil exige um cuidado especial nas ruas e estradas. Entre janeiro e agosto de 2021, o índice de internações por atropelamentos de crianças e adolescentes entre zero e 19 anos, na condição de pedestres ou ciclistas, cresceu 9% – em comparação ao mesmo período no ano passado. No total, mais de seis mil delas foram hospitalizadas em estado grave em todo o País e quase 500 foram a óbito no local onde foram atropeladas.

Os dados, divulgados no Mês das Crianças, fazem parte de um estudo conduzido pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), com o suporte da agência 360º CI, que mapeou os índices de morbimortalidade infantojuvenil no Sistema Único de Saúde (SUS) provocados por atropelamentos.

“O levantamento reacende o alerta de que a segurança das crianças e adolescentes depende da conscientização de todos. Esses atropelamentos, na sua maioria, não são acidentais, mas sim resultados da não observância de medidas voltadas para o controle de riscos, quer por parte de condutores, quer por parte de pais e responsáveis pelas crianças”, ressalta Antônio Meira Júnior, presidente da Abramet. “Nesse momento de retorno às aulas presenciais e maior circulação das crianças nas ruas, precisamos reforçar o alerta aos pais, educadores e também provocar as autoridades para que invistam em políticas públicas voltadas à educação para o trânsito”, afirma.

Panorama nacional – Para avaliar o aumento das internações motivadas por atropelamentos durante 2021, o mapeamento considerou os registros do Sistema de Informações Hospitalares do SUS, do Ministério da Saúde. Na análise por Regiões, a Abramet identificou aumento mais significativo no Centro-Oeste e Sudeste, com alta de 45% e 14%, respectivamente, em relação ao mesmo período do ano anterior. Já o Nordeste (-7%) e Norte (-14%) registraram queda nos índices; e Sul foi a única região que não apresentou variação no período analisado.

Apesar do primeiro recorte sugerir que os atropelamentos são uma questão regional, na análise por Estado é possível observar que o problema se alastra por todo o País. Goiás lidera o ranking com um aumento de 94% nas internações. Na sequência, Tocantins (88%) e Rio de Janeiro (58%) registraram os índices mais alarmantes, seguidos por Rondônia (23%), Paraíba (22%) e Minas Gerais (18%).

Segundo o diretor científico da Abramet, Flavio Adura, a visualização das localidades mais afetadas permite a elaboração e implementação de estratégias específicas para promover a educação no trânsito e cumprimento das leis para uma mobilidade urbana mais saudável e segura para as

crianças e adolescentes. “As estratégias de educação devem abranger todos os públicos. Além dos próprios condutores, que devem respeitar sempre os pedestres – sobretudo nas proximidades de escolas –, pais, responsáveis, comunidade e as próprias crianças precisam incorporar essa cultura de segurança”, disse.

Perfil – Nos primeiros oito meses de 2021, o aumento mais expressivo, em termos percentuais ocorreu no grupo de crianças com idade entre 10 e 14 anos. Nesta faixa, o aumento nas hospitalizações foi de 17%, seguidos por adolescentes de 15 a 19 anos (10%) e crianças entre 5 e 9 anos (8%). Entre os menores de 5 anos houve queda nos atropelamentos. Dos pacientes internados no período, os meninos representam 76% das vítimas. Com 4,6 mil hospitalizações em 2021, aumento de 12% em relação ao ano anterior.



Desafio frequente – A pesquisa demonstra ainda que a questão não é recente. No estudo da série histórica, foi demonstrado que na última década cerca de 120 mil crianças e adolescentes foram hospitalizados no SUS e mais de 8,6 mil morreram vítimas de atropelamentos.

“É característico da criança o não conhecimento do risco, a constante exposição ao perigo, condição que coloca sua saúde e sua vida sob constante ameaça. Trazer as regras do trânsito para uma linguagem compreensível para esse público é um desafio que a sociedade tem que enfrentar se quiser evitar ou atenuar essa dolorosa realidade”, pontua o José Montal, diretor da Abramet. Para ele, é fundamental que os adultos sejam o exemplo que ajudará a criança a tornar-se cidadã apta para o convívio pacífico, em respeito à vida.

Nesse contexto, o especialista também reforça o papel dos familiares e responsáveis para supervisionarem as crianças na travessia pelas ruas e orientá-las sobre as regras e sinais de trânsito; a importância de utilizar a faixa de pedestre e olhar para os dois lados ao atravessar; nunca correr pela rua ou entre veículos; e outros ensinamentos que podem ser passados no dia a dia em conversas e brincadeiras.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Férias sim, sinistros não. “Vá e Volte”.

Os riscos na direção veicular são constituídos pelos “atos inseguros” e “condições inseguras”. Participam desse elenco a negligência, imprudência e imperícia.

O homem é o ator principal no sinistro e o motorista é o responsável pela segurança de todos que estão dentro e fora do veículo.

Risco é tudo aquilo capaz de tirar a atenção, concentração, percepção, vigilância, visão, audição, reduzir os reflexos e sensibilidade tátil como também o não uso dos equipamentos de proteção, a deficiência na manutenção de equipamentos e máquinas, tudo concorrendo para produzir sinistro e doença.

Ato Inseguro - é todo aquele ato produzido pelo indivíduo que pode levá-lo a um sinistro ou doença.

Condição Insegura - é tudo que se encontra no ambiente de operação que pode levar ao sinistro ou doença.

Confira alguns exemplos abaixo:

Atos inseguros:

- **Esticar-se para mexer no porta-luvas** - Ato muito comum e que é causa de acidentes. Para fazer tal movimento consumimos em média 4 segundos. A 100 Km/h teremos percorrido nesses 4 segundos aproximadamente 110 metros
- **Tirar as mãos do volante** - Um veículo sem balanceamento, alinhamento, com pneus desgastados ou mesmo problema mecânico de rodas não manterá a direção quando tiramos as mãos do volante.
- **Acender cigarros e fumar** - São riscos que o fumante não considera, mas acender um cigarro com isqueiro à noite produz, pela claridade, contração das pupilas, reação de ofuscamento que precisamos em média de 3 a 4 segundos para que a pupila volte a posição anterior.

Com o fósforo o risco é somado à possibilidade de fragmentos de fósforo incandescente saltarem sobre o rosto ou corpo produzindo queimaduras e reação espontânea de autoproteção, o que poderá ser causa de acidente.

- **Uso do Celular** - Ninguém se sente tranquilo ao escutar o celular tocar, a reação instintiva é levar a mão ao aparelho em qualquer situação.

Ao acioná-lo existem expectativas, tensão e com isso desvia-se a atenção totalmente e passa-se a dirigir mecanicamente. Deixamos de mensurar riscos, distâncias e passamos a viver emoções do que é conversado.

- **Colocar o cinto de Segurança com o Veículo em Movimento** - Na afobação para sair com o veículo coloca-se o cinto de segurança com o veículo em movimento, o que vai produzir 3 a 4 segundos de desatenção.
- **Dar a ré sem voltar-se para trás** - Os pontos cegos na direção veicular estão presentes. Usando-se somente os espelhos retrovisores para praticar esta manobra conseguimos delimitar os pontos fixos, não temos medida de profundidade e não visualizamos estruturas em deslocamento como no caso de pedestres, animais etc.
- **Não uso do cinto de segurança** - Este é um equipamento indispensável, dá ótima proteção quando de três pontos numa desaceleração brusca ou colisão protegendo traumas de quadril (100%), Coluna (60%), face e crânio (56%), tórax (5%) e abdome (40%).
- **Colocar braço para fora da janela** - Este é um hábito comum. As mãos devem estar permanentemente ligadas ao volante.
- **Uso inadequado da buzina, faróis e pisca alerta** - A buzina no trânsito é agente de estresse. Farol alto ofusca, leva 3 a 4 segundos para adaptação, o tempo suficiente para o sinistro. O pisca alerta é um sistema para dar segurança quando temos que parar devido à pane do veículo ou em situações de risco de acidente. Jamais devemos usá-lo com o veículo em movimento.
- **Não manter a distância entre veículos** - A importância de manter-se distante do veículo da frente 10 a 20 metros é necessária para que se tenha tempo hábil de se breicar ou fazer manobra brusca em condições anormais.

Condições inseguras

- **Manutenção precária da Máquina** suspensão, amortecedores, freios etc. Esta é uma preocupação permanente de quem assume a direção de um veículo.
- **Lanterna e faróis não funcionam** - No período diurno e noturno o sistema luminoso do veículo tem que estar perfeito. Uma lanterna ou um farol queimado gera situação de risco.
- **Pneus em mau estado**, alinhamento, balanceamento e calibragem irregular. Nestas condições a frenagem fica prejudicada, muitas vezes por falta de aderência. A aquaplanagem, derrapagem e outras situações serão mecanismos

desencadeadores de sinistros.

- **Não sinalizar para a mudança de rumo ou pista.** É essencial que sinalizemos para avisar que vamos mudar de pista ou virar à direita ou esquerda.
- **Deixar de sinalizar quando houver enguiço.** Ao parar na pista ou no acostamento por uma pane ou acidente devemos proceder a sinalização para segurança de todos. O uso do pisca alerta, o triângulo à distância de aproximadamente 20 metros para trás do veículo no sentido do fluxo serão elementos importantes na prevenção de sinistro. Pode-se valer também de galhos de árvores e pessoas que possam de maneira segura, usando uma camisa, por exemplo, sinalizar.
- **Falta do apoio para a cabeça.** Na desaceleração brusca é comum ocorrer o “efeito chicote”, que é o movimento brusco da cabeça para frente e em seguida jogada para trás, produzindo lesões na coluna cervical e muitas vezes do canal medular, podendo levar a morte imediata por parada respiratória seguida de parada cardíaca ou levar o indivíduo a ficar tetraplégico.
- **Ruas esburacadas e sem sinalização.** A falta de manutenção e sinalização das vias públicas são condições inseguras que vão gerar sinistros.
- **Falta de manutenção do ar refrigerado.** A manutenção permanente desse equipamento é essencial para prevenção de doenças respiratórias (infecções, alergias etc.).
- **Em caso de sinistro.** Se tiver condição de locomoção deixe o veículo, sinalize vinte metros para trás e para frente se a via é de mão dupla. Veja se existe vítima, tente tranquilizá-la, colocá-la em posição de conforto sem mobilizá-la. Entrar em contato com o resgate da rodovia.

Combater ato inseguro e condição insegura constitui atitude essencial na área de segurança veicular e conseqüentemente na redução dos sinistros de trânsito.

“Vá e volte”...

* 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.

Governo Federal BUSCA SOLUÇÕES para reduzir mortes no trânsito

6º Encontro Nacional de Educadores do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) discutiu ações para reduzir mortes e lesões no trânsito.

O evento, realizado em Brasília entre os dias 10 e 12 de novembro, reuniu educadores de trânsito de todo o país para discutir medidas para reduzir pela metade as mortes no trânsito nos próximos 10 anos.

Durante o evento, coordenadores da área de educação de trânsito dos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) como Polícia Rodoviária Federal (PRF), Detrans dos estados e o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), participaram de palestras, oficinas e conheceram experiências adotadas em outros países para reduzir a mortalidade no trânsito.

Entre as ações educativas marcadas para 2022 e debatidas no encontro está a campanha nacional Juntos Salvamos Vidas, do Conselho Nacional de Trânsito, que começa em 1º de janeiro do ano que vem.

De caráter educativo, a iniciativa é parte da estratégia formulada pelo Governo Federal para reduzir em 50% o total de mortes de trânsito no país nos próximos 10 anos.

Com o Juntos Salvamos Vidas, as campanhas educativas de trânsito para 2022 vão subsidiar todas as ações voltadas para a segurança viária encampadas pelos órgãos do Sistema Nacional



de Trânsito (SNT). A nova mensagem deve ser veiculada nos meios de comunicação, obrigatoriamente a partir do primeiro dia do próximo ano.

“Nos Pnatrans estão as ações necessárias que identificamos para que consigamos até o final dos próximos 10 anos reduzir mortes no nosso trânsito. Bem como salvar 86 mil vidas, o gran-

de desafio. Todos nós somos responsáveis por isso”, ressaltou o diretor do Departamento de Segurança no Trânsito da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura, Daniel Mariz Tavares.

O encontro é promovido pelo Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e ocorre anual-

mente.

A iniciativa busca promover a troca de experiências entre profissionais e instituições que realizam trabalhos voltados à educação para o trânsito no Brasil, atendendo às diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), previsto na Lei 13.614/2018.

“Acreditamos que a atuação integrada é o caminho para termos um trânsito mais seguro. Aqui vejo grandes parceiros da PRF em busca de mudanças na realidade do trânsito brasileiro. Aqui eu vejo parceiros que comungam da mesma ideia. A educação é a ferramenta que pode fazer a diferença num trânsito de paz”, disse a chefe da Divisão de Prevenção de Acidentes da PRF, Virginia Velame de Oliveira.

Integração com órgãos de trânsito ajuda na promoção da segurança viária no país, diz secretário

No encerramento de encontro nacional de educadores de trânsito, Frederico Carneiro adiantou que Senatran vai visitar as 27 unidades da Federação para fomentar difusão de conhecimento.

A integração de todos os órgãos de trânsito em um país de dimensões continentais como o Brasil é fundamental na promoção da segurança viária. Esta avaliação, do secretário nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura (Senatran/MInfra), Frederico Carneiro, ocorreu no encerramento do 6º Encontro Nacional de Educadores do Sistema Nacional de Trânsito, que ocorreu na semana passada em Brasília.

“O Brasil é grande demais, o trabalho é grande demais. Nós temos milhares de alunos que precisam receber esse conteúdo e outros milhões



de condutores que estão em processo de habilitação ou já habilitados e precisam ser constantemente capacitados. Essa integração é importante para um dar a mão para o outro, para levar conhecimento e educação e assim, alcançarmos a segurança da melhor ma-

neira possível em todo país”, afirmou. **EDUCAÇÃO**

Para manter o diálogo aberto com todas as entidades de trânsito, foi criado o projeto Senatran Itinerante. A ideia é que os departamentos locais de trânsito tenham um momento

de abertura para tratar dos principais assuntos da região.

“Nós vamos visitar todas as 27 unidades da federação. Isso é um compromisso”, disse Carneiro, lembrando que estados como Paraná e Rio de Janeiro já aderiram ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).

No encontro, houve três dias de oficinas, debates e palestras, além dos temas para as campanhas de educação no trânsito de 2022, atendendo às diretrizes do Pnatrans, instituído pela Lei nº 13.614/2018. Além de uma

visita técnica junto à Escola Vivencial de Trânsito – Transitolândia, mantida pelo Departamento de Estradas e Rodagens do Distrito Federal (DER-DF). (As informações são da Assessoria Especial de Comunicação do Ministério da Infraestrutura)

Cadastro nacional de bons motoristas poderá começar a ser utilizado em 2022

O Secretário Nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, disse no dia 4 de novembro à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados que o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), também chamado de cadastro de bons motoristas, poderá começar a ser utilizado no País em março de 2022.

Carneiro informou, durante a audiência pública, que o órgão já trabalha no sistema que vai reunir informações do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf). Ele destacou, porém, que a regulamentação do RNPC será feita por meio de resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). É a norma que vai definir quem poderá ser incluído no cadastro e a quais benefícios terá direito.

“Creio que, até o primeiro trimestre de 2022, a gente já tenha isso disponível na Carteira Digital de Trânsito. Bem como, no sistema para órgãos públicos e entidades privadas que quiserem fazer uso dessas informações para beneficiar o condutor”, afirmou.

Carneiro considera que o cadastro, criado no ano passado com a Lei 14071/20, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), torna possível premiar os motoristas que respeitam as leis de trânsito, concedendo a eles, por exemplo, descontos em tributos, pedágios e nos valores de locação e seguro de veículos, entre outros benefícios.

Por fim, ele frisou que a adesão ao cadastro será voluntária.

“Além da necessidade de manifestação expressa do condutor para ele entrar no RNPC,

vamos colocar um termo de consentimento para que ele autorize o compartilhamento das informações com seguradoras, empresas de locação, órgãos de trânsito e secretarias de fazenda.”

Relator do projeto de lei (PL 3267/19) que deu origem ao RNPC, o deputado Juscelino Filho (DEM-MA) lembrou que o cadastro entrou em vigor em abril deste ano. Agora, ele precisa de regulamentação.

“É justo e merecido que os bons motoristas sejam, sim, premiados com tratamento compatível com o histórico exemplar”, declarou.

Assessor jurídico da Associação Nacional dos Detrans (AND), Luis Pazetti sugeriu que o Contran, ao regular o assunto, defina diretrizes gerais. Além disso, abra espaço para que os Detrans possam inovar com regras específicas.

“Cada estado tem uma realidade diferente. Existe uma plataforma no Detran de São Paulo que prevê um sistema de telemetria. Ou seja, essa plataforma irá analisar a forma segura ou insegura de condução do condutor a partir de dados de telemetria. Por exemplo, como a velocidade média”, exemplificou.

Representantes da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) e da Federação Nacional das Empresas Locadoras de Veículos (Fenaloc) apontaram pontos positivos do uso do RNPC, que, segundo a lei, poderá ser consultado por qualquer cidadão. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*



Exame toxicológico: entenda o que é e quando será aplicada a multa automática ou “multa de balcão”

Muitos condutores estão preocupados com a multa automática ou “multa de balcão” para quem não realizar o exame toxicológico periódico. Entenda a situação.

A legislação é clara. Desde 2016, é obrigatório o exame toxicológico na obtenção e renovação das categorias C, D e E, bem como a cada 2 anos e 6 meses, independente se o condutor exerce atividade remunerada ou não. A nova lei de trânsito, que entrou em vigor em abril, manteve essa obrigatoriedade e passou a prever uma penalidade para quem não realizar o exame toxicológico entre as renovações.

A fiscalização deveria ter começado em 12/04/2021, porém o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) decidiu pela prorrogação devido aos impactos da pandemia do Covid-19. O novo calendário teve o seu escalonamento conforme o vencimento da CNH e já está em vigor.

O QUE É E COMO FUNCIONA A MULTA AUTOMÁTICA

Uma das questões mais polêmicas que envolvem a fiscalização do exame toxicológico é sobre a multa automática ou “multa de balcão” como alguns a denominam. Ela é conhecida dessa forma pois é uma multa administrativa que não está relacionada a direção do veículo.

No caso do exame toxicológico, pode ser aplicada no ato da renovação da CNH, apenas para motoristas que exercem atividade remunerada. Nesse caso, se o condutor não realizou o exame toxicológico periódico obrigatório entre as renovações do documento.

Sobre o assunto, o Contran também aumentou o prazo de regularização para aplicação da multa de balcão. Quem explica é Julyver Modesto, especialista em legislação de trânsito.

“De acordo com a Resolução 843/21 que alterou a 691/16, não se aplica a penalidade prevista no § 2º ao condutor da categoria C, D ou E que exerce atividade remunerada ao veículo pela não realização do exame toxicológico periódico exigido no § 2º do art. 148-A do CTB cujo prazo de vencimento tenha se expirado antes de 12 de abril de 2021”, explica. “Já de acordo com a Res.855/21 do Contran, que também alterou a Res.691/16, somente serão aplicadas as penalidades para condutores com CNHs que tenham vencimento

a partir de 12 de outubro de 2023. Dessa forma, estes condutores têm até 30 de novembro para regularizar a situação, caso estejam com o exame periódico atrasado”, complementa.

IMPORTÂNCIA DO EXAME TOXICOLÓGICO

Apesar de muitos questionamentos, como, por exemplo, formato e valor do exame e exigência para categorias de habilitação específicas, é consenso entre os especialistas que o uso de drogas ao volante compromete a segurança do trânsito. Nesse sentido, o exame toxicológico ainda é a única forma de fiscalizar o uso de drogas por motoristas.

Em entrevista recente ao Portal do Trânsito, Rodolfo Rizzotto, coordenador do SOS Estradas, defendeu que o papel do exame toxicológico é de prevenção e não de fiscalização.

“O objetivo do exame toxicológico de larga janela é identificar o usuário regular de drogas. Nesse sentido, o laudo aponta os tipos de drogas utilizados e grau da presença no organismo. Quando ele é positivo significa que o indivíduo utiliza com tanta frequência que está inabilitado para dirigir com segurança mesmo quando em abstinência de alguns dias”, explicou.

Para o Dr. Flávio Emir Adura, médico especializado em medicina do tráfego e Diretor Científico da Abramet, dados da Polícia Rodoviária Federal mostram que nos seis primeiros meses de exigência do exame toxicológico de larga janela, houve queda de 38% nos acidentes em rodovias federais. “E no primeiro ano de vigência da Lei 13.103/15, uma economia de mais de R\$ 70 bilhões aos cofres públicos. Os dados são da Escola Nacional de Seguros”, conclui.

Conforme levantamento exclusivo do SOS Estradas, diferente do que muitos imaginam, a cocaína- e não o rebite- é a droga mais utilizada por motoristas profissionais.

Em mais de 200 mil testes positivos analisados, a cocaína esteve presente em 50,6% dos casos dos condutores habilitados na categoria C (caminhão). Bem como, em 66,3% na D (van e ônibus) e 67,1% na categoria E (carretas). Ao mesmo tempo, as anfetaminas, o popular ‘rebite’, representou respectivamente 7,0% (C), 4,4% (D) e 8,3% (E).



JUDICIÁRIO

Fux restabelece decisões que impedem obstrução de rodovias federais por caminhoneiros

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Luiz Fux, restabeleceu a validade de decisões judiciais que impedem a ocupação e a obstrução de rodovias federais em decorrência de movimento de paralisação de caminhoneiros. O ministro atendeu a pedido da União e suspendeu os efeitos de decisão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1) que havia cassado tutelas provisórias da primeira instância da Justiça Federal que proibiam a obstrução das vias.

Paralisação

Na Suspensão de Tutela Provisória (STP) 830, a União disse que o TRF-1 afastou decisões proferidas em uma série de ações possessórias (interditos proibitórios) que ajuizara contra a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística, a Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotivos (Abrava) e o Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas, com o objetivo de impedir a ocupação e a obstrução de rodovias federais em diversos estados no âmbito



de movimento de paralisação de caminhoneiros anunciado para ocorrer na última segunda-feira (1º/11).

Ao acolher recurso apresentado pela Abrava, o TRF-1 entendeu que as decisões contrariam a Súmula Vinculante (SV) 23 do STF, que atribui à Justiça do Trabalho a competência para processar e julgar ação possessória ajuizada em decorrência do exercício do direito de greve pelos trabalhadores da iniciativa privada.

No STF, a União alega, entre outros pontos, que o transporte rodoviário de cargas tem natureza comercial e que a atividade é exercida por trabalhadores autônomos, empresas de transporte rodoviário e cooperativas, não se aplicando a eles o regime trabalhista.

Competência da Justiça Federal

Ao suspender a decisão do TRF-1, Fux verificou a competência da Justiça Federal para o julgamento dessas ações possessórias. Ele destacou que a ministra Cármen Lúcia, ao negar seguimento, no sábado (30/10), à Reclamação (RCL) 50217, ajuizada pela Abrava contra as

mesmas decisões, declarou a não aplicação da SV 23 às liminares de primeira instância nas ações possessórias.

De acordo com o ministro, como já houve decisão do STF sobre o tema, fica caracterizada a incorreção da decisão do TRF-1. Fux assinalou, ainda, o evidente perigo de grave risco à ordem e à economia públicas, caso ela fosse mantida.

Impedimento ao livre trânsito

O presidente do STF também acolheu o argumento da União de que a eventual ocupação de rodovias federais representa grave risco de prejuízos econômicos generalizados, por impedir “o livre trânsito de bens e pessoas de que depende fundamentalmente a economia nacional”.

Risco à ordem e à saúde pública

Fux verificou, ainda, a existência de risco à ordem e à saúde públicas, diante da possibilidade de desabastecimento de gêneros alimentícios e outros de primeira necessidade decorrente da obstrução das interligações entre áreas de produção e de consumo.

Multa civil por excesso de peso em caminhões

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleo Vegetais (Abiove) ajuizou, no Supremo Tribunal Federal (STF), a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 888, com pedido de declaração da inconstitucionalidade de decisões do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que estabelecem que o Poder Judiciário é competente para fixar multa civil e determinar outras medidas às empresas embarcadoras e transportadoras nos casos de transporte de carga com excesso de peso. A ação foi distribuída ao ministro Alexandre de Moraes.



De acordo com a associação, o conjunto de decisões do STJ reconhece, também, a possibilidade de determinar medidas inibitórias e estabelecer a responsabilidade civil das empresas por danos patrimoniais causados às rodovias federais e por dano moral coletivo decorrente do agravamento dos riscos à saúde e à segurança. Essas medidas, a seu ver, não têm previsão no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A entidade argumenta que o STJ “não resolveu o problema, mas ampliou sua complexidade”, com efeitos negativos e estruturais na cadeia produtiva do agronegócio e aumento do passivo judicial e financeiro, “em quadro insustentável para o país e para o desenvolvimento da atividade agrícola e seu escoamento”. Alega, também, que vários fatores prejudicam a precisão da pesagem dos veículos e que, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, apenas 26,1% dos 215 mil acidentes ocorridos entre 2018 e 2021 envolviam caminhão e 0,5% era infração ligada ao excesso de carga.

Pedidos

A Abiove requer medida liminar para suspender a tramitação, no STJ, de recursos especiais que tratam da questão, para evitar o julgamento de mérito do Tema Repetitivo 1.104 naquele tribunal. Pedes, ainda, o encaminhamento da ADPF ao Centro de Mediação e Conciliação (CMC) do Supremo ou, alternativamente, a convocação de audiência de conciliação.

Pesquisa Pronta destaca dano moral por defeito em carro zero

Produzida pela Secretaria de Jurisprudência, a página da Pesquisa Pronta disponibilizou entendimento do Superior Tribunal de Justiça (STJ) sobre a configuração de dano moral nas hipóteses em que o consumidor precisa levar carro novo com defeito à concessionária diversas vezes.

O serviço tem o objetivo de divulgar as teses jurídicas do STJ mediante consulta, em tempo real, sobre determinados temas, organizados de acordo com o ramo do direito ou em categorias predefinidas (assuntos recentes, casos notórios e teses de recursos repetitivos).



DIREITO CIVIL

– RESPONSABILIDADE CIVIL

Responsabilidade civil. Veículo novo. Defeitos. Retornos constantes à concessionária. Dano moral?

“A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça entende configurado o dano moral, quando o consumidor de veículo zero-quilômetro necessita retornar à concessionária por diversas vezes para reparar defeitos apresentados no veículo adquirido.”

AgInt no AREsp 1844433/SP, Rel. Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, julgado em 20/09/2021, DJe 15/10/2021.

LEGISLATIVO



Aprovada multa para quem estacionar em frente guia rebaixada para cadeirantes

A Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência da Câmara dos Deputados aprovou o PL que prevê multa para quem estacionar veículos onde houver acesso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A infração será considerada média e poderá levar à remoção do veículo.

Atualmente, são multados apenas os veículos estacionados onde houver faixa de pedestre ou guia de calçada rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos. A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro.

O texto aprovado é o substitutivo do deputado Felipe Rigoni (PSB-ES) ao Projeto de Lei 4937/20, do Senado. A proposta ainda permite usar recursos das multas de trânsito em obras de acessibilidade. Atualmente, a receita que se arrecada com multas de trânsito é aplicada exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Acessibilidade

De acordo com o substitutivo, pelo menos 10% dos recursos serão prioritariamente destinados a projetos e a investimentos em instrumentos tecnológicos

referentes a segurança e acessibilidade no trânsito, preferencialmente no transporte não motorizado, para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

“Entendemos ser mais prudente dar preferência para o uso dos recursos no transporte não motorizado, porque ele engloba várias questões que são caras às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida”, argumentou Felipe Rigoni.

Tramitação

A proposta ainda passará por análise nas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, antes de seguir para o Plenário. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)



Pessoas com deficiência auditiva poderão conseguir o direito de ter CNH em todas as categorias

Conforme o PL, a deficiência auditiva não poderia ser motivo para negativa da concessão da CNH em qualquer das categorias previstas no CTB.

O senador Romário (PL/RJ), apresentou no último mês de agosto o Projeto de Lei nº 2.634/2021, que pretende conceder às pessoas surdas ou com deficiência auditiva a habilitação em todas as categorias da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

De acordo com o texto, a deficiência auditiva não poderá ser motivo para negativa da concessão do documento de habilitação em qualquer das categorias previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

“Conforme enfatiza a Federação Mundial de Surdos – WFD, em sua Declaração sobre o Direito dos Surdos de Dirigir um carro ou outros veículos, a surdez não limita de forma alguma a capacidade de uma pessoa de dirigir um carro ou outros veículos, de forma que um motorista surdo não constitui um risco para o trânsito seguro”, justificou o Senador.

Exclusão de direitos

Na ocasião, Romário também ressaltou que ao haver impedimento para que os motoristas surdos obtenham a CNH C, D ou E, configura-se como uma retirada de direitos. Além disso, sem nenhum ganho para a sociedade.

O PL enfatiza ainda o fato de não haver estudos que possam comprovar, de alguma forma, que a surdez seja uma ameaça à segurança do trânsito. “Não há relatos conhecidos de que motoristas surdos sejam uma ameaça para outros usuários da estrada nos países onde pessoas surdas podem obter carteira de motorista, ou de que eles estejam envolvidos em mais acidentes de trânsito ou lesões do que a população em geral. Ao contrário, segundo estudos realizados em diversos países, é fato bem conhecido que os motoristas surdos se envolveram em acidentes de carro menos do que a média dos motoristas”, reforçou.

O projeto ainda precisa passar por toda a tramitação no Senado, antes de ser enviado à Câmara dos Deputados.



Novo PL pretende permitir ao jovem tirar a CNH aos 16 anos

Garantir ao maior de 16 anos o direito de conduzir veículo automotor. Esse é o tema do PL 3777/21 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Darci de Matos (PSD/SC), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para permitir a emissão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ao maior de 16 anos nas categorias A e B.

Nesses termos, altera-se o art. 140 do CTB, a fim de substituir a expressão “ser penalmente imputável” por “ser maior de dezesseis anos” como requisito para se habilitar a conduzir veículo automotor.

Além disso, o PL prevê que aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, serão aplicadas as normas gerais do Código Penal, do Código de Processo Penal, da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber, e da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, naquilo que for aplicável ao condutor menor de dezoito anos de idade.

Conforme o deputado, muitos países autorizam a emissão da habilitação para conduzir veículos automotores antes dos condutores completarem a maioridade. É o caso, por exemplo, dos Estados Unidos (16 anos); Japão (atinge-se a maioridade aos 20 anos, habilitação aos 18); Inglaterra (17 anos); e Irlanda (17 anos).

“No ordenamento jurídico brasileiro há o Estatuto da Criança e Adolescente – ECA no qual reserva inúmeros direitos e garantias aos menores, assim como disciplina as responsabilidades em que os menores de idade são submetidos diante do cometimento de infrações

penais. Desse modo, não faz sentido criar uma restrição dessa natureza aos jovens que detêm as condições de dirigir um veículo automotor”, argumenta.

Imputabilidade penal

Ainda de acordo com Matos, a proposta é também alterar o art. 291 do CTB para inserir a aplicação da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 (Estatuto da Criança e Adolescente – ECA) nos casos de cometimento de crimes de trânsito. “Como as responsabilidades penais estão bem delineadas na legislação não faz sentido manter como requisito a imputabilidade penal para fins de habilitação”, diz.

Processo de habilitação para o candidato que pretender tirar a CNH aos 16 anos

O PL prevê, ainda, que o candidato que pretender tirar a CNH aos 16 anos deverá se submeter aos mesmos exames e exigências estabelecidas àqueles que têm maioridade, como saber ler e escrever; possuir documento de identidade; realizar exame de aptidão física e mental; submeter-se a exame escrito sobre legislação de trânsito, noções de primeiros socorros e teste de direção veicular. “Somente se concederá a CNH definitiva após um ano de direção, desde que o condutor não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima. Além disso, não pode ser reincidente em infração média”, conclui o deputado.

Tramitação

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

Uso do pisca-pisca: quando é obrigatório e porque muitos esquecem

Dentre as formas de comunicação e segurança no trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que, antes de qualquer manobra, o condutor deve verificar as condições do trânsito à sua volta, certificando-se de não criar perigo para os demais usuários. Além disso, deve posicionar-se corretamente na via e sinalizar suas intenções com antecedência, com o uso do pisca-pisca.

A questão é que ainda é alto o número de condutores que esquecem essa última parte. Nesse sentido, deixam de utilizar a luz indicadora de direção, o famoso pisca-pisca, ou a seta, como conhecido em algumas regiões.

No entanto, essa comunicação é fundamental para a segurança do trânsito. Isso porque ao visualizar as indicações dos motoristas ao redor, é possível prever e evitar determinadas ações como freadas bruscas, pequenas colisões e até mesmo grandes acidentes.

Diante deste cenário, a equipe do Portal do Trânsito foi às ruas para entender por que muitos condutores esquecem de usar a sinalização do veículo. E, em paralelo, conversou com o especialista em Direito de Trânsito, Gleydson Mendes, sobre o uso do pisca-pisca.

Portal do Trânsito – Para que serve o uso do pisca-pisca (seta)?

Gleydson Mendes – É a luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

Portal do Trânsito – Qual é a diferença entre o pisca-pisca e o alerta?

Gleydson Mendes – A depender da região do Brasil podem até ser sinônimos populares do pisca-alerta, mas há diferenças na legislação. O “pisca-pisca” é a luz indicadora de direção, também chamada popularmente de seta. Já o



“alerta” é o pisca-alerta que possui sua utilização prevista no inciso V do art. 40 do CTB.

Portal do Trânsito – De forma resumida, o que diz a legislação brasileira sobre o uso do pisca-pisca?

Gleydson Mendes – De acordo com o art. 35 do CTB, antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência. Essa indicação é feita por meio da luz indicadora de direção de seu veículo.

Portal do Trânsito – Quais são as situações em que o uso do pisca-pisca é obrigatório?

Gleydson Mendes – Sempre que for necessário realizar algumas manobras de deslocamento lateral, a exemplo da transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.

Portal do Trânsito – Alguns motoristas esquecem de ligar a seta durante o trajeto. O que poderia ser feito para melhorar essa situação?

Gleydson Mendes – Tudo é questão de hábito e por vezes o condutor só liga a seta quando vai mudar de direção e percebe que outro veículo o segue ou se houver fiscalização no trecho. O correto é que o condutor utilize em todas as situações em que precisar sinalizar.

Mesmo se não houver nenhum veículo, pois assim a utilização será algo natural. Com o tempo e o hábito, o condutor fará até sem perceber.

Portal do Trânsito – O que acontece legalmente quando o condutor não usa o pisca-pisca durante a condução de um veículo?

Gleydson Mendes – De acordo com o art. 196 do CTB, deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção do veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação é infração de natureza grave. Além disso, há adição de 5 pontos no prontuário do infrator e multa de R\$ 195,23.

Portal do Trânsito – O que explica o comportamento dos condutores em dirigir sem acionar o pisca-pisca?

Gleydson Mendes – Na maioria das vezes a impressão é de desleixo, é o condutor acreditar ser desnecessária a utilização da seta, que os demais perceberão com naturalidade sua manobra e isso não implica em risco, o que na prática não é bem assim.

Portal do Trânsito – Podemos dizer que existe um perfil específico de condutores que agem dessa forma? Se sim, qual, quais?

Gleydson Mendes – Particularmente não consigo enxergar um perfil

específico de condutores que agem dessa forma, pois até mesmo aqueles mais atentos podem acabar deixando de sinalizar sua intenção com antecedência em algum momento. No entanto, como disse anteriormente, é questão de hábito. Utilizando mesmo em situações em que pareça desnecessário, faz com que o condutor passe a utilizar de forma natural.

Portal do Trânsito – De que forma os CFCs, órgãos do trânsito, prefeituras, e até mesmo as montadoras de veículos poderiam contribuir para que o uso da referida ferramenta de comunicação no trânsito não fosse esquecida de ser usada pelos motoristas?

Gleydson Mendes – As campanhas educativas para o uso do pisca-pisca são fundamentais nesse processo, além de uma formação qualificada com foco na segurança viária. Se todos aqueles que estiverem ligados ao trânsito fizerem sua parte, certamente uma atitude simples, como ligar a seta será respeitada. Em outras palavras, quem ganha com isso é a coletividade.

Portal do Trânsito – Quais são as suas considerações finais sobre o uso do pisca-pisca?

Gleydson Mendes – Por fim, gostaria de dizer que pode parecer um tanto severa a punição pela não utilização da seta, pois se a infração for cometida por um condutor que possua Permissão para Dirigir – PPD, a título de exemplo, a consequência pode ser a perda do documento e o reinício do processo, já que se trata de infração de natureza grave. No entanto, a quantidade e por vezes a gravidade dos sinistros de trânsito que ocorrem pela não utilização da seta do veículo justificam plenamente a punição. E esta, pode ser perfeitamente evitada caso os condutores se habituem a algo simples e que proporcionará segurança a todos.

Confira algumas dicas para economizar combustível

A perda do poder aquisitivo causada pela inflação, na prática, exige que sejamos mais cuidadosos em como gastamos nosso dinheiro. É preciso controlar os gastos e economizar em quase tudo, inclusive nos combustíveis que estão em alta. Confira algumas dicas abaixo:

- Arrancar suavemente e manter “pé-de-pluma” no acelerador. Arrancadas rápidas exigem “pé-no-fundo”, aumentando o consumo.
- Evitar acelerações e frenagens bruscas. Há uma maneira de dirigir, acompanhando o fluxo, que evita ter que ficar acelerando e freando constantemente.
- Mantenha os pneus calibrados corretamente. Pneus com pressão insuficiente aumentam o consumo. Sempre calibrar na hora de abastecer é um bom hábito.
- Acione o ar-condicionado somente quando necessário.
- Não transporte peso extra desnecessariamente. Livrese dos objetos que nem você sabe por que estão no porta-malas.

Cuidados com o motor:

- A vida útil do filtro do purificador de ar do motor é relativamente curta. Um motor 1.0 “suga” mais de 60 mil litros de ar por hora, quando está em marcha lenta. Todas as impurezas, principalmente poeira e fuligem, ficam retidas no elemento de papel do purificador, e o acúmulo dificulta a passagem do ar, tirando potência do motor.
- As velas do motor são responsáveis pela completa queima de combustível, e isso só acontece enquanto elas estiverem em bom estado.
- Não espere o nível de combustível chegar na reserva para abastecer. As impurezas se concentram no fundo do tanque.

Nas estradas

- Quanto maior a velocidade, maior o consumo. A resistência do ar cresce com o aumento da velocidade, porém, de forma desproporcional. Por exemplo, quando um carro aumento sua velocidade de 110 para

140 km/h, o que representa um aumento de 27%, no entanto, nessas mesmas condições, a resistência do ar aumenta em 67%.

- Esse aumento na resistência do ar precisa ser vencido com maior dispêndio de energia e de combustível.
- Mantenha as janelas do veículo fechadas. Trafegar em velocidade com as janelas abertas causa uma turbulência que provoca maior arrasto aerodinâmico, e maior consumo de combustível.
- O correto em relação à velocidade para se transitar em estradas é estabelecer uma velocidade de cruzeiro econômica e segura, bem como tentar manter essa velocidade da forma mais estável possível.
- Evite transportar objetos fora em cima do teto do veículo, pois esse tipo de carga aumenta o arrasto aerodinâmico, piorando o consumo de combustível.
- Controlar o consumo, calcular e anotar as médias a cada abastecimento certamente é um bom hábito.



Combustíveis em alta: entenda como isso pode afetar a sua vida

A alta dos combustíveis, que estamos vivendo, tem causas e consequências, como tudo na vida.

As principais causas são:

Os países produtores de petróleo reduziram a produção, por conta da queda de demanda provocada pela pandemia. Hoje estamos em plena retomada da economia mundial, com crescimento de demanda por combustíveis, no entanto, os países produtores aproveitaram para restringir a oferta, e forçar um aumento nos preços do petróleo bruto.

O petróleo internacional é cotado em dólar, moeda que está bem valorizada no Brasil.

A Petrobras, atualmente, tem plena autonomia para definir seus preços, que seguem em paridade com os preços internacionais, o que é correto do ponto de vista econômico.

Isso explica, pelo menos parcialmente, o preço dos derivados do petróleo, mas o que justifica a alta do etanol?

Bem, em primeiro lugar, a produção da cana de açúcar depende de derivados de petróleo, principalmente do diesel. Além disso, os usineiros estão preferindo produzir o açúcar, que está em alta no mercado internacional, ao invés de produzir etanol.

O aumento dos combustíveis reflete direta ou indiretamente nos custos de produção e de transporte, inflacionando os preços finais da maioria dos produtos. Para que a inflação não fuja do controle, o Banco Central intervém, aumentando gradativamente a taxa básica de juros, e por aí vai.

A perda do poder aquisitivo causada pela inflação, na prática, exige que sejamos mais cuidadosos em como gastamos nosso dinheiro. É preciso controlar os gastos e economizar em quase tudo, o que, muitas vezes, implica em uma mudança de hábitos.

O automóvel, por si só, é um impor-

tante gerador de despesas, começando pelo alto investimento de aquisição.

Durante a pandemia, alguns componentes eletrônicos usados na fabricação de automóveis tiveram sua oferta reduzida, limitando a produção das montadoras, o que fez o preço dos automóveis disparar. Poucas pessoas chegam a fazer a conta de quanto custa ter e manter um veículo. A lista é longa: juros, depreciação, seguro, impostos e taxas, revisões, itens de reposição, como pneus, por exemplo, limpeza e manutenção, estacionamento, garagem, combustível, etc.

Em função disso, é crescente o número de pessoas que está desistindo de ter seu próprio veículo.

Outros, passaram a utilizá-lo de maneira mais racional. Além disso, o transporte por aplicativo trouxe uma praticidade que antes não havia. A adoção de outros hábitos, como fazer os pequenos trechos a pé, ou utilizar outro meio de transporte, como a bicicleta, por exemplo, além de muito mais econômico, é também muito mais saudável e sustentável ecologicamente.

Quanto à economia de combustíveis, a indústria está fazendo o dever de casa. A oferta de modelos híbridos – aqueles que combinam motor à explosão com motores elétricos – bem como de modelos totalmente elétricos tem crescido gradativamente. Algumas marcas já anunciaram que deixarão de fabricar motores à explosão, dentro de alguns anos. Essa é uma tendência considerada irreversível pelos especialistas.

Porém, embora seja inegável que a tecnologia está deixando os veículos potencialmente mais econômicos, um importante fator de economia de combustível – ou de excesso de consumo – está na maneira de dirigir. Por isso confira as dicas de como economizar combustíveis na página 12. (Fonte: artigo de César Bruns - diretor-presidente da Tecnodata Educacional)

Número de conversões para gás natural veicular quase dobra em 9 meses no Brasil

O aumento no preço de combustíveis como o álcool e a gasolina – que em alguns estados ultrapassou o valor de R\$ 7 por litro no início de outubro – impulsionou a procura pela conversão para gás natural veicular (GNV) em todo o Brasil.

De acordo com dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) – antigo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), nos nove primeiros meses deste ano, mais de 160 mil veículos foram convertidos para gás natural veicular, uma alta de 88,5% em comparação com o mesmo período do ano passado, quando 86.518 veículos passaram pela conversão.

VANTAGENS DO GNV

De acordo com Everton Pedroso, presidente da Federação Nacional da Inspeção Veicular – FENIVE, em recentes pesquisas feitas em postos de combustíveis em todo o Brasil, utilizando a base de dados dos Organismos de Inspeção, constatou-se que cerca de 40% dos veículos que abasteceram estavam irregulares.

“O GNV é a alternativa mais barata e que apresenta rendimento superior ao da gasolina e do etanol. Isso representa uma economia no bolso dos motoristas, pois o preço dos outros combustíveis subiu muito”, acrescenta.

Além de ser mais barato e menos poluente, o GNV também oferece maior autonomia ao automóvel. O gás natural veicular tem rendimento médio de 13,2 km/m³, enquanto a gasolina costuma render cerca de 10,7 km/l e o etanol 7,5 km/l, conforme uma simulação feita pela Fiat.

Outra vantagem é que alguns estados, como Rio de Janeiro, Paraná e Mato Grosso, oferecem descontos em tributos para os veículos movidos a gás natural veicular, como o Imposto sobre Propriedades de Veículos Automotores (IPVA).

LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA

No entanto, a FENIVE alerta para o fato de que, apesar das vantagens e

dos dados oficiais, a comercialização do GNV ainda precisa de um maior rigor nas legislações estaduais, como já acontece nos estados do Paraná, Santa Catarina, Rio de Janeiro, São Paulo, Espírito Santo e Goiás, que contam com legislações específicas tornado obrigatório ao motorista, a apresentação do Selo GNV para abastecer o veículo.

O objetivo desse tipo de fiscalização é evitar acidentes que possam colocar em risco a vida das pessoas, ressalta o presidente da FENIVE.

“É muito comum, quando ocorre uma explosão envolvendo um carro abastecido a GNV, verificar irregularidades na documentação do veículo. Ou a instalação do kit GNV era clandestina ou a inspeção veicular não estava sendo realizada com a frequência exigida pela legislação federal”, justifica.

Pedroso reforça ainda que apesar de não existirem números oficiais sobre a frota clandestina de GNV, em alguns estados brasileiros é possível estimar que os veículos circulando com esse tipo de combustível sejam o dobro do que se entende como números oficiais, tomando por base o volume de gás comercializado pelas distribuidoras estaduais e a média de consumo da frota circulante.

OBRIGATORIEDADE DO SELO DE SEGURANÇA

Daniel Bassoli, diretor-executivo da FENIVE, explica que, com a conversão para GNV, o veículo passa por um processo de alteração de suas características de fábrica, por isso, a necessidade de um novo CRV. “Para que esse processo de conversão para gás natural veicular ocorra de forma adequada, o proprietário do veículo precisa estar atento a três questões: produtos certificados pelo INMETRO; oficinas registradas para a conversão e a verificação de segurança do veículo em um organismo de inspeção veicular acreditado pelo Instituto de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO)”, alerta.





CARTAS

MANUTENÇÃO

Incrível o quanto demoraram para definir a empresa responsável pela manutenção da Ponte Hercílio Luz. Mas, verdade seja dita, pelo menos esse governador contratou alguém. Diferente dos que o antecederam e deixaram a ponte sucumbir à própria sorte. Espero que a partir de agora, essa manutenção seja uma constante e possamos aproveitar o nosso patrimônio por muitos anos.

Selma Callado – Florianópolis/SC

AUTOSSUFICIENTE

Um sonho de consumo um motorhome autossuficiente desse criado pela startup holandesa. Autonomia de até 730 km em um dia ensolarado é de se invejar no bom sentido. Pena que tudo isso é tão fora da realidade de nós brasileiros. Comprar um carro elétrico já é inviável. Imagina um motorhome desses.

Sandro Freitas – Brasília/DF

FAKENEWS

É incrível como que as pessoas gostam de disseminar uma fakenews. Se bem que no caso, abordado pelo presidente do Monatran, seria muito bom se fosse verdade! É ridículo não ser permitida a fiscalização da utilização do celular ao volante pelas imagens das câmeras de vídeo-monitoramento. Privacidade a gente tem dentro de casa. No carro, nem mesmo o insulfim muito escuro é permitido.

Jéssica Linhares – São Paulo/SP

TENDÊNCIAS

Achei muito interessante a matéria sobre as tendências da mobilidade para 2022. Todavia, não sei até que ponto os administradores públicos estão alinhados com essas ideias. Seria perfeito se fosse uma visão unânime. Porém, ainda mais em ano eleitoral, minha sensação é que tudo o que foi exposto passará apenas como retórica.

Mônica Albuquerque – Rio de Janeiro/RJ

PRF

A nossa Polícia Rodoviária Federal é realmente um motivo de orgulho para todos nós brasileiros. É impressionante tudo o que fazem apesar das condições a que estão submetidos. Fiquei muito feliz com o belo artigo do Dr. José Roberto Dias, escrito em homenagem destes que não poupam esforços para defender a vida da sociedade e da pátria. Parabéns a todos os envolvidos! E muito obrigado a cada policial nas estradas deste nosso Brasil!

Fernando Seixas – Florianópolis/SC

DETRAN/SC

Muito bom o serviço do Detran/SC pelo WhatsApp! Acho louvável esse passo em direção à facilitação da vida do consumidor. Hoje em dia todo mundo tem a vida no celular e nada melhor do que os órgãos públicos se adequarem a essa nova realidade. Só espero que funcione de fato como o prometido.

Leandro Reis – São José/SC

REDES SOCIAIS

Parabéns aos deputados que aprovaram o projeto que proíbe a divulgação em redes sociais ou em quaisquer outros meios digitais de fotos ou vídeos da prática de infração de trânsito de natureza gravíssima! Lamentavelmente, tem muita gente que comete barbaridades e ainda fica se achando por ficar “famoso” na internet. Precisam ser punidos já!

Rodrigo Ale – Cuiabá/MT

FRENTE PARLAMENTAR

Espero que esta frente parlamentar pela segurança de crianças e adolescentes no trânsito cumpra mesmo com os seus objetivos de promover a educação e a conscientização para o trânsito seguro, especialmente em escolas. Sem dúvida alguma, nossa única esperança está na correta educação das futuras gerações.

Juliano Burigo – Brasília/DF

NOVA DÉCADA

Sensacional o artigo de autoria do Dr. Dirceu Rodrigues! Tenho vontade de enviar uma cópia a cada gestor público do país. Incrível como existem tantas coisas a fazer em prol de um trânsito mais humano e seguro. Educar as crianças para serem educadoras das gerações mais antigas é uma estratégia super eficaz. Tenho uma fiscal do trânsito de 6 anos aqui em casa.

Caroline Ramos – Biguaçu/SC

SEM CARROS

Apesar de não acreditar que isso ocorra algum dia, seria um sonho viver em uma cidade sem carros. É óbvio que o ideal seria viver sem eles, até pela questão ambiental da poluição e a questão da saúde em nos exercitarmos indo de bicicleta e a pé. Mas a verdade é que sem o empenho dos governos em incentivar essas práticas, fica totalmente inviável.

Marco Colerman – Campo Grande/MS

DOCUMENTOS DIGITAIS

O digital veio mesmo para ficar! Acho maravilhoso que, finalmente, brasileiros que visitem Paraguai ou Argentina terão aceitos os documentos digitais de trânsito- de habilitação e do veículo- assim como acontece no Brasil. Era ridículo ainda haver resistência quanto a isso. Gente! Fazemos todos parte do Mercosul e tenho certeza de que o sistema brasileiro é muito mais organizado do que outros países da região.

Simone Frias – Porto Alegre/RS

TOXICOLÓGICO

Morro de medo de pegar a estrada que tem trânsito pesado de caminhões justamente por saber que grande parte dos seus motoristas está viajando a base de muita cocaína. Não vejo a hora das novas regras do exame toxicológico estarem funcionando justamente para me sentir mais seguro.

Douglas Nemer – Belo Horizonte/MG

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)**CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:**

Art 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:
 Infração - gravíssima;
 Penalidade - multa;
 Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Operação da Polícia Civil mira corrupção em atividades no Detran-MG

Uma das maiores ações de combate à corrupção em atividades executadas pela Corregedoria-Geral da Polícia Civil sobre irregularidades praticadas no âmbito do Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais (Detran-MG). A operação Seca Fonte foi realizada no dia 12 de novembro, em Belo Horizonte, Contagem, Vespasiano, Santa Luzia, Igarapé e Guaxupé, no Sul de Minas, com o cumprimento de 58 mandados de busca e apreensão e 15 de prisão, entre os quais, nove expedidos contra policiais e servidores administrativos da instituição.

A corregedora-geral de Polícia Civil, delegada Ana Paula da Silva y Fernandez, explica que as investigações iniciaram em março de 2019, após a veiculação pela im-

prensa de áudios em rede social relacionados a irregularidades no Detran-MG. “Os crimes que estão em investigação são corrupção ativa, corrupção passiva, falsidade ideológica, ocultação de valores e organização criminosa, sem prejuízo da tipificação de novas condutas no decorrer da investigação”, pontua.

De acordo com o sub-corregedor-geral da PCMG, Flavio Avellar Silva Freitas, a operação foi bastante proveitosa. Conseguimos arrecadar quantias em dinheiro e em cheques, e também vários documentos relacionados às notícias investigadas por meio do inquérito policial. Acreditamos que teremos condições de fornecer ao Ministério Público elementos de informação bastante significativos”, avalia.



PCMG CONTRA A CORRUPÇÃO

A chefe de gabinete da PCMG, Águeda Bueno Nascimento Homem, ressalta que a operação contou com o apoio irrestrito da chefia da PCMG e do governador do Estado. “Essa operação demonstra a nossa seriedade no combate à corrupção e no

combate ao desvio de conduta na instituição”, destaca.

O diretor-geral do Detran, Eurico da Cunha Neto, também aproveitou para reforçar o apoio do Detran às investigações. “Estamos dando apoio total e irrestrito à Corregedoria para que as investigações ocorram da melhor forma e mais proveitosa

possível”, afirma.

Representando o Ministério Público de Minas Gerais (MPMG), por meio do Grupo de Atuação Especial de Repressão ao Crime Organizado (Gaeco), o promotor Gabriel Pereira de Mendonça pontuou que o órgão vem acompanhando as investigações conduzidas pela Corregedoria da PCMG e destacou a importância do trabalho integrado em ações envolvendo as forças de segurança pública.

“As investigações correm em sigilo de Justiça, e continuarão em tramitação na Corregedoria-Geral de Polícia, com acompanhamento do Gaeco e da Promotoria da Vara de Inquéritos Policiais”, finaliza a corregedora da PCMG.

ESPAÇO LIVRE

Paulo Roberto Ramires*



Uma ferida que jamais cicatriza

Desde 1995, o terceiro domingo de novembro é dedicado à Memória das Vítimas de Acidentes de Trânsito, data criada pela Organização das Nações Unidas (ONU) para alertar sobre essa dura realidade. Quem perdeu alguém em razão de acidente sabe que a lembrança e a saudade não precisariam de uma data, pois a dor está presente todos os dias das suas vidas. Manifesto toda minha solidariedade às famílias e à memória das vidas que perdemos neste ano em Porto Alegre. Por isso serei firme e direto.

No início de novembro, ultrapassamos o número de mortes registrado em todo ano passado na Capital. É com muita tristeza que divulgo essa informação. De janeiro até hoje, 66 pessoas perderam a vida em acidentes de trânsito, ano passado foram 64. Mesmo que 2020 tenha sido um ano em que houve extenso período de isolamento social, trabalhamos incansavelmente

para seguir com a tendência de queda. Isso porque não são apenas números. São vidas. São filhos, pais, mães, irmãs, amigos que não vamos mais encontrar. É uma ferida que jamais vai cicatrizar.

Os acidentes de trânsito são resultado de uma soma de fatores. O principal deles é o fator humano. Ou seja, com conscientização essas tristes ocorrências poderiam ser evitadas. Dados do Programa Vida no Trânsito (PVT), coordenado em Porto Alegre pela EPTC, que analisa cada acidente que resulta em morte, apontam que em 20% deles o álcool está presente entre as causas, em 27% a velocidade excessiva ou inadequada e, pela primeira vez desde o início deste programa, a falta de CNH ocupa o primeiro lugar entre os fatores como uma das causas de 34% das ocorrências.

Falem sobre isso com seus filhos, netos, amigos e em suas redes. Peça para quem você gosta que não beba se vai dirigir, que não corra – chegar cinco mi-

nutos antes pode custar a vida de alguém ou a sua própria. Faço um clamor para cada cidadão de Porto Alegre. Que faça a seguinte pergunta: vale a pena? Será mesmo que vale a pena? Cuide dos seus, de você e do próximo. A conscientização e o autocuidado no trânsito são comportamentos que nos permitem mudar essa dura realidade. (Artigo publicado no jornal Zero Hora, edição de sábado, 20, e domingo, 21. Reprodução autorizada pelo autor.)

* Diretor-presidente da EPTC*
eptc@eptc.prefpoa.com.br

*A Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, órgão que faz parte da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU), gestora do trânsito e transporte na Capital gaúcha, tem como missão gerir e qualificar a mobilidade urbana, além de conscientizar os motoristas sobre boas práticas para a redução da acidentalidade através de ações educativas, fiscalização e engenharia de tráfego, e assim fortalecer a cultura da mobilidade segura e responsabilidade no trânsito.



Trocar o carro pela bicicleta é uma alternativa sustentável e saudável!

Trabalhar de bicicleta, não só é uma ótima oportunidade para praticar uma atividade física, como também, significa contribuir para o meio ambiente.

Você trabalha perto de sua casa? A quantos quilômetros de distância? Já considerou ir trabalhar de bicicleta?

Pois é, muito além de uma enorme economia, ainda mais em tempos de combustíveis com preços lá nas alturas, ir trabalhar de bicicleta, não só é uma ótima oportunidade de usar esse tempo para praticar uma atividade física, como também, significa contribuir para o meio ambiente.

Certamente, você já deve ter ouvido falar sobre sustentabilidade e práticas que colaboram com a preservação do meio ambiente e de seus recursos naturais. E por ajudar a reduzir os níveis de CO₂ nas cidades, vem sendo incentivado, cada vez mais, o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável.

Assim, ao aderir a essa prática, você não só estará contribuindo com o meio ambiente, como fazendo economia e colaborando para sua saúde e bem-estar.

Então, que tal começar a fazer da bike seu meio de transporte para trabalhar? Claro, desde que o mesmo não fique tão distante.

O ideal, em termos de praticidade, é que você leve uns 30 minutos entre o trabalho e sua casa. O que, em termos de distância, significa, mais ou menos, 10 km de distância.

CARROS E SUSTENTABILIDADE

Se levarmos em conta que a situação da mobilidade humana acumula diversos problemas, no que diz respeito ao meio ambiente, o uso da bicicleta, portanto, surge como uma alternativa sustentável.

Mesmo em tempos de pandemia, com parte da população trabalhando ainda no sistema home Office, o número de carros circulando pela cidade é impressionante.

Sem dúvida, os automóveis são fontes de emissão de gás carbônico, contribuindo, portanto, com a poluição e, claro, com os danos ao meio ambiente.

Isso sem falar que a adoção da bicicleta como meio de transporte pode significar uma alternativa bastante interessante para quem deseja fugir dos congestionamentos caóticos das grandes cidades.

BENEFÍCIOS PARA A SAÚDE E O BEM-ESTAR

Nem é preciso ressaltar os benefícios das pedaladas à saúde física e mental, com muitas vantagens ao bom funcionamento do corpo e da mente.

Ao adotar essa prática, por exemplo, a falta de tempo, que para muitos é um grande empecilho para a realização de atividades físicas, nesse caso, não será mais.

Tonificar os músculos, ajudar a perder peso, melhorar a respiração e a circulação, turbinar a disposição, são só algumas, entre as muitas, vantagens de aderir às pedaladas.

Mas, ao ir pedalando para o trabalho, além de cuidar da saúde física, estará cuidando, também, da saúde mental, pois pedalar ajuda a liberar substâncias que garantem sensações de bem-estar, relaxamento e felicidade.

Claro, com isso, o organismo acaba estimulando a circulação e a irrigação de sangue para o cérebro. Dessa forma, acaba garantindo boas noites de sono, melhoras no humor e, por outro lado, combatendo a ansiedade e depressão.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Nosso dever é lembrar Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Construir Ferrovias é Salvar Vidas Homenagem à um visionário

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Férias Sim, Sinistros Não. "Vá e Volte".

PÁGINA 7

PAULO ROBERTO RAMIRES



Uma ferida que jamais cicatriza

PÁGINA 15