

Para serem habitáveis  
no futuro, cidades terão  
que banir o uso de carros.

PÁGINA 4

Brasileiro poderão usar  
documentos digitais de trânsito  
ao visitar Argentina e Paraguai

PÁGINA 6

Especialista em trânsito  
orienta que “o pedestre  
precisa ver e ser visto”

PÁGINA 13

www.monatran.org.br

# OMO

## o Monatran

JORNAL DO MONATRAN  
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO  
FLORIANÓPOLIS/SC - OUTUBRO DE 2021 - ANO 11 - Nº 142

Governo do  
Estado lança  
programa “SC  
Mais Mobilidade”

PÁGINA 9



## PONTES DE FLORIPA

O Governo do Estado de SC está investindo na manutenção das três pontes que dão acesso à Ilha de Santa Catarina com o objetivo de garantir uma maior longevidade para as estruturas. Após devolver a Ponte Hercílio Luz à população no fim de 2019, a atual gestão do Executivo estadual assinou um contrato de manutenção na Velha Senhora para os próximos três anos.

Além da Hercílio Luz, também está sendo feito investimento na conservação das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, que recebem mais de 90% do tráfego de entrada e saída de Florianópolis. (Editorial - página 2 e página 9)

Detran disponibiliza novo  
canal de comunicação para  
atender a população

PÁGINA 8

Desmistificando mais  
uma Fakenews

PALAVRA DO PRESIDENTE - PÁGINA 3

KOERICH  
Gente Nossa



SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.



PROIBIDO  
ULTRAPASSAR



VELOCIDADE  
MÁXIMA



RETORNO  
PROIBIDO

## EDITORIAL

## Finalmente!

Parece até piada de mal gosto, mas somente agora, quase dois anos depois da chamada “inauguração” da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, o Governo do Estado de Santa Catarina definiu a empresa que ficará responsável pela manutenção da Velha Senhora. Ainda, como já diria o ditado popular: “Antes tarde, do que nunca!”

Ainda assim, o contrato com a empresa que ficará responsável pela manutenção da estrutura - a Técnica de Engenharia Ltda - tem duração de apenas três anos. E, pela morosidade que é peculiar à administração pública, um novo contrato ou licitação já deveria começar a ser pensado.

O valor total do investimento é de R\$ 5,5 milhões. A empresa vencedora da licitação deverá manter a presença constante de equipes especializadas no local, além de material de trabalho e relatórios mensais.

Entre os serviços previstos, estão vistoria

e manutenção diárias, mensais e trimestrais, retoques na pintura, substituição de parafusos, substituição de defensas danificadas, colocação de novas tachas e delineadores de sinalização, colocação e substituição de itens das redes de segurança, substituição de componentes do sistema de iluminação e outros reparos, também na manutenção da iluminação funcional.

Não podemos negar os méritos da atual gestão. Certamente, o contrato de manutenção é um marco na gestão da infraestrutura, justamente para que não cheguemos ao ponto que interditou o nosso cartão postal por tantas décadas. O grande problema, porém, é a demora de cada processo.

Depois de 29 anos fechada, a Ponte Hercílio Luz comemora, em dezembro de 2021, dois anos de reencontro com os catarinenses. Mas só neste mês de outubro, foi definida a empresa que fará o serviço de manutenção.

Quanto tempo perdido!

Apesar disso, mais uma vez, afirmamos nosso contentamento pela atitude preventiva, embora tardia. Ademais, esperamos que os setores responsáveis fiquem atentos aos prazos e não abandonem mais nosso patrimônio a sua própria sorte.

Que a nossa Velha Senhora resista por longos anos e que a história da nossa gente possa permanecer gravada para as futuras gerações. Não há sensação melhor do que cruzar a Ponte Hercílio Luz, seja de carro durante a semana, ou a pé nos finais de semana, e sentir aquele orgulho santo por fazer parte da história de um dos símbolos catarinenses mais conhecidos no Brasil e no mundo.

Que possamos usufruir destes momentos por longos anos, assim como nossos filhos, netos e bisnetos. Que a história da Ponte Hercílio Luz seja diferente daqui pra frente e que sejamos exemplo para o restante do país.

## NOTAS E FLAGRANTES

## AUTOSSUFICIENTE

A startup holandesa Solar Team Eindhoven lançou seu primeiro motor home autossuficiente que é movido por energia solar, com uma autonomia de até 730 km em um dia ensolarado. O veículo, batizado de Stella Vita, é considerado o “maior e mais rico” em recursos entre os veículos já criados pela equipe da startup anteriormente. Para isso, foi preciso



desenvolver materiais leves e fortes, ao mesmo trazer um fornecimento de energia eficiente, capaz de gerar energia solar o suficiente para dirigir e para distribuir para os eletrodomésticos.

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



## O FUTURO JÁ COMEÇOU

A Embraer e a Bristow Group anunciaram há poucas semanas um acordo de intenção de compra de 100 unidades do carro voador Eve, desenvolvido pela fabricante brasileira. Além disso, as empresas trabalharão em conjunto para o desenvolvimento de novas modalidades de mobilidade aérea urbana (UAM), tanto para transporte de passageiros quanto de cargas.



Segundo a Embraer, a empresa deve realizar o voo do primeiro protótipo em tamanho natural ainda em 2021. As entregas das primeiras unidades de eVTOL estão programadas para 2026.

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





## Desmistificando mais uma Fakenews



Rafael Pires Jenei

### ÔNIBUS SOLAR

O ônibus solar da WEG, uma multinacional brasileira, em parceria com a UFSC já percorreu mais de 100 mil quilômetros sem utilizar nenhum combustível. O ônibus solar, também chamado de eBus, está sendo utilizado desde 2017, realizando um percurso de cerca de 50km entre o campus da UFSC e o Centro de Pesquisa e Capacitação em Energia Solar Fotovoltaica. Atualmente, mais de 30 mil passageiros foram transportados no ônibus solar, entre eles professores, alunos e também colaboradores da instituição.



Lucio Bernardo Jr/Agência Brasília

### BICICLETAS COMPARTILHADAS

Neste mês de outubro, a cidade de Brasília, no Distrito Federal, inaugurou um novo sistema de bicicletas públicas compartilhadas na entrada do Parque da Cidade. Neste primeiro momento, estarão à disposição dos usuários em 17 estações, 131 bicicletas, todas no Plano Piloto.

O sistema de bicicletas compartilhadas, da empresa Tembici, vai funcionar 24 horas por dia. Os usuários que utilizam o bilhete do sistema de transporte para pagar o passe de ônibus poderão ativar o serviço de bikes com o cartão.

Circula no WhatsApp uma mensagem afirmando que câmeras de videomonitoramento - instaladas ao lado de semáforos - estariam sendo utilizadas para flagrar o uso do celular ao volante. Apesar de passar uma mensagem de conscientização, ao detalhar os perigos do uso do celular ao volante, a comunicação descreve uma situação inexistente na fiscalização de trânsito.

É importante destacar que, mesmo regulamentada pela legislação de trânsito brasileira, a fiscalização por câmeras de videomonitoramento é limitada para algumas infrações de trânsito. E, entre elas NÃO está dirigir usando o celular.

Apesar da Resolução nº 471/13 do Contran definir que são passíveis de autuação pelas câmeras de videomonitoramento, as infrações por descumprimento das normas gerais de circulação e conduta que tenham sido detectadas “online” por esses sistemas, uma decisão favorável a uma ação civil pública do Ministério Público Federal (MPF) alterou um pouco essa condição.

Na ação, já debatida neste espaço há alguns anos, o MPF questionava o uso do videomonitoramento para realizar a fiscalização no interior do veículo. Segundo o órgão, isso iria afetar o direito a privacidade das pessoas. O que consideramos um absurdo, visto que a pessoa está na via pública e que, da mesma forma que o agente de trânsito pode olhar dentro do carro na rua, ele deveria poder olhar dentro do carro quando está na central de monitoramento.

Mas fato é que, após a tramitação, a Justiça Federal de 1º grau deu sentença favorável à pretensão do MPF, entendendo que a fiscalização viola direitos fundamentais relativos à intimidade e

a vida privada.

Embora não concordemos, a verdade é que, de acordo com a decisão do poder judiciário, não se pode autuar as infrações constatadas no interior do veículo, como por exemplo, o uso do telefone celular e a não utilização do cinto de segurança. Enquanto a sentença destaca que em relação a motocicleta, como falta de capacete, é passível de punição pois o motociclista já está exposto.

Também não é possível a fiscalização por videomonitoramento de infrações que tenham regulamentação própria para fiscalização, como por exemplo, o avanço de sinal vermelho do semáforo. Outros exemplos de infrações que as câmeras de videomonitoramento não podem autuar são o excesso de velocidade, excesso de peso e a não utilização do farol baixo durante o dia.

Mais um contrassenso das normativas de trânsito do nosso país e que só faz reforçar a sensação de impunidade, visto à dificuldade em se fiscalizar, especialmente, pela falta de efetivo.

De qualquer forma, apesar de não ser passível de autuação por câmeras de videomonitoramento, a atitude do condutor de utilizar o celular – tanto para falar como mandar mensagens – coloca em risco a segurança de todos os usuários do trânsito.

As pesquisas mostram claramente que há uma correlação alta entre acidentes muito violentos com o uso do celular. Ainda assim, diariamente, continuamos a ver motoristas descumprindo o que determina a legislação vigente.

Todavia, não há como negar que, apesar de toda a “boa intenção”, a mensagem que circula nas redes sociais é falsa e precisa ser esclarecida.



# 10 tendências de mobilidade para 2022

Segundo estudo publicado pela “Liga Insights Mobilidade”, daqui a nove anos, o Brasil terá 225 milhões de habitantes e 90% da população estará concentrada em áreas urbanas. Estima-se que até 2030, o mercado global de mobilidade crescerá cerca de 75% e atingirá um valor de US\$ 26,6 trilhões.

Pensando nos próximos passos da mobilidade urbana, a partir de um conceito pautado na priorização de um transporte público que seja mais eficiente e com menos automóveis e mais sustentável, a especialista Luisa Peixoto listou 10 tendências de mobilidade para o próximo ano:



Luisa Peixoto

## 1. Repensar o desenvolvimento das cidades

Planos diretores eficientes que priorizem as pessoas, e a qualificação de áreas urbanas que atraiam o uso do espaço público e as trocas comerciais. Bem como, maior interação entre a oferta de moradia e a infraestrutura de transporte, como terminais de integração, linhas de metrô, e corredores de ônibus. A ampliação de bicicletários e ciclofaixas para a promoção da mobilidade sustentável e a despriorização do automóvel são essenciais para a garantir a promoção de uma sociedade mais igualitária.

## 2. Informações em tempo real

Outra das tendências de mobilidade está nas informações em tempo real sobre localização do veículo e lotação aumentam a confiabilidade no sistema de transporte e otimizam as opções de rotas para os usuários. Por exemplo, as informações atualizadas em tempo real sobre lotação ajudam a reduzir a aglomeração nos veículos. Os dados abertos podem abrir caminho para soluções mais estratégicas e democráticas.

## 3. Integração de diferentes modais

Em grandes cidades, já é comum ver bicicletários ou estações de bicicletas compartilhadas próximos às estações de metrô ou terminais de ônibus. Combinar diferentes modais, coletivos e individuais, amplia o acesso da população ao sistema de transporte urbano e pode ser a solução para diversas pessoas otimizarem seus deslocamentos.

## 4. Menos tempo no transporte

Incentivar um acesso maior a dados abertos, rotas, previsibilidade e modais diferentes, ajudam a otimizar e reduzir o tempo de deslocamento na cidade (espera e percurso). Além disso, reduzir o tempo de deslocamento significa promover qualidade de vida e igualdade territorial, abrindo espaço na agenda das pessoas vivenciar a oportunidade existentes no espaço urbano.

## 5. Incentivar a segurança no transporte coletivo

No contexto covid-19, é essencial reduzir as lotações do transporte coletivo para garantir a saúde dos usuários. Além de seguir rigidamente os protocolos sanitários, é importante a garantia da frequência necessária dos veículos. Assim como, a integração com modos individuais como patinetes e bicicletas pode ajudar a equilibrar o volume de passageiros. Além disso, roubos e assédio são uma realidade no transporte público ou no trajeto até o ponto. E para ajudar a minimizar tal problema, a Quicko já conta com a funcionalidade do report de assédio.

## 6. Tecnologia como aliada no pagamento

Para que a integração aconteça efetivamente, as tecnologias de pagamento e bilhetagem devem ser compatíveis e interoperáveis. Assim como os sistemas de comercialização devem ser abertos. Além disso, a integração dos serviços em uma só plataforma, recarga, bilhete eletrônico e desbloqueio de catraca, aumenta a qualidade do serviço.

## 7. Infraestrutura para entregas

Com a pandemia, viu-se aumentar a demanda de serviços de delivery. Ou seja, precisamos pensar em uma cidade com infraestrutura para essa dinâmica de deslocamento. Bem como, com mais pontos de carga e descarga, áreas de descanso para entregadores e até mesmo pontos de coleta. Justamente para comportar e qualificar o serviço de entregas.

## 8. Cooperação entre governo e setor privado

As discussões de cooperação entre governo e setor privado são fundamentais para que a tecnologia se integre mais rapidamente ao sistema de transporte urbano. Do mesmo modo, as políticas públicas e incentivos podem fomentar o surgimento de serviços que melhorem a qualidade de vida nas cidades e o melhor fluxo de pessoas.

## 9. Menos incentivo à compra de carros

Retirar da centralidade do discurso de mobilidade o automóvel, é essencial para chegarmos a um conceito de cidade inteligente. Mas isso não significa que os carros deixarão de existir. É necessário, por exemplo, priorizar as políticas que estimulem o transporte coletivo ou ativo (caminhada e bicicleta).

## 10. Sustentabilidade

É impossível pensar em uma cidade inteligente sem falar da sustentabilidade e otimização do uso dos recursos da cidade. Nesse sentido, a mobilidade como um serviço, prioriza a promoção da eficiência nos deslocamentos e a redução do uso dos automóveis privados, priorizando os espaços urbanos para seu uso social, ampliando o acesso das pessoas ao sistema de transporte e emissões de poluentes.



## Estudo: para serem habitáveis no futuro, cidades terão que banir o uso de carros

Não há outra saída, afirma um grupo de urbanistas e ambientalistas, para que as cidades sejam habitáveis no futuro será preciso extinguir o uso de carros. Essa é a conclusão de um estudo publicado em artigo científico, publicado na Open Science, por pesquisadores da Universidade College de Londres.

De acordo com o grupo, globalmente, o número de carros produzidos está aumentando mais rapidamente do que a população. Foram 80 milhões de carros produzidos em 2019, enquanto a população aumentou em 78 milhões.

Tais dados exigem não apenas uma mudança no comportamento coletivo, como também um planejamento urbano visando a redução da dependência de carros. Dessa forma, promovendo menos viagens e viagens mais curtas, e encorajando caminhadas e ciclismo como principais meios de transporte local, avaliam os pesquisadores.

Ainda segundo o estudo, é necessário incentivar o uso do transporte público para viagens mais longas, e utilizar os carros apenas em emergências ou ocasiões especiais.

O autor principal, Dr. Rafael Prieto Curiel (Centro de Análise Espacial Avançada da UCL) argumenta que a cidade do futuro, com milhões de pessoas, não pode ser construída em torno de carros e sua infraestrutura

para. “Em algumas décadas, teremos cidades com 40 ou 50 milhões de habitantes, que podem se assemelhar a estacionamentos com 40 ou 50 milhões de carros. A ideia de que precisamos de carros vem de uma indústria muito poluente e de um marketing muito caro”, diz.

## CAOS PARA O TRÂNSITO E PARA O BOLSO

No modelo matemático de uso de automóveis, desenvolvido pelos pesquisadores, os residentes tiveram que usar o carro diariamente ou o transporte público, sendo que o principal fator de decisão – usar ou não o carro – foi o tempo que as viagens demoravam.

A metodologia permitiu testar cenários extremos, como o de uma cidade com 50 milhões de habitantes e 50 milhões de carros. Nesse exemplo, todos os moradores usam o carro diariamente para tentar minimizar o tempo de deslocamento. Além dos custos de infraestrutura, como avenidas, pontes e estacionamentos, eles registraram que a cidade teste literalmente trava com congestionamentos.

Diante dos dados, o relatório indica que melhorar a infraestrutura de transporte público melhoraria os custos básicos de tempo. Sendo assim, mais pessoas optariam por este meio de transporte em vez de dirigir o próprio carro.





JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## Universidade Corporativa da Polícia Rodoviária Federal A vida como ela é . . .

A velha imprensa deixou de lado os fatos reais- a vida como ela é - para se transformar em um veículo de divulgação quase que exclusivamente opinativo. Não tendo mais leitores em número suficiente, mudou até o formato de suas edições.

ideológica em um país que oficialmente tem 33 partidos políticos registrados. É difícil entender tamanha diversidade partidária de um lado, e de outro uma máquina monolítica de informação.

Fica-se com a impressão, que por motivos outros, as empresas jornalísticas deixaram de lado a saudável concorrência de seus negócios para apoiarem um único lado do espectro ideológico, negando à sociedade o direito de conhecer os fatos na sua inteireza, sem filtros ou peneiras de qualquer natureza.

Assim, certos acontecimentos passam em branco ou são levados para o rodapé da notícia, onde, muitas vezes, são jocosamente comentados.

Entre os fatos que engrandecem e dignificam o País destaca-se o curso de formação profissional 2021 da **Universidade Corporativa da Polícia Rodoviária Federal - UniPRF localizada** em Florianópolis, na praia de Canasvieiras, no norte da Ilha.

Fundada em 2014 chamava-se inicialmente Academia Nacional da Polícia Rodoviária Federal e desde

aquela época responde pela formação e aperfeiçoamento profissional dos policiais rodoviários federais.

Importante salientar que os policiais rodoviários são considerados pela sociedade como os verdadeiros protetores da vida. Talvez esteja aí a forte empatia e o respeito que estabelecem com os usuários das estradas brasileiras.

A formação desse tipo de profissional exige uma formação ampla que vai muito além do policiamento e da fiscalização do trânsito. As rodovias são as veias abertas de uma nação onde tudo circula, isto implica em uma gama de domínios como legislação de trânsito, direitos humanos, prática de tiro, condução veicular, defesa pessoal, combate ao narcotráfico, primeiros socorros, relações

públicas e muitos outros conhecimentos que os habilitam a exercer a profissão com altivez, dignidade e respeito.

É isso que a **Universidade Corporativa da Polícia Rodoviária Federal - UniPRF** propicia, visando transformar homens e mulheres em policiais altivos, honrados, defensores da vida, da sociedade e da Pátria.

O ingresso na Polícia Rodoviária Federal se faz através de um concurso público e é imprescindível ter uma formação superior. No último ano participaram 304 mil candidatos, sendo que 1.500 foram classificados e estes, durante 3 meses, estão vivendo em Canasvieiras, no Norte da Ilha da cidade de Florianópolis.

O salário inicial de um policial rodoviário federal é de quase dez mil reais e durante o curso recebem cerca de cinco mil para bancar as despesas durante o curso, inclusive de alojamento. A lotação que irão ocupar depende da classificação geral no concurso.

A jornada é dura, com aulas nos 3 períodos e nos 7 dias da semana. A frequência exigida é de 100% e assim se preparam para exercer sua atividade nos rincões mais distantes, onde farão prevalecer a Lei e a Ordem em benefício da cidadania, tornando o trânsito mais seguro com as suas presenças nas pistas.

Esta é a vida como de fato é, tipo de coisa que os profetas do caos escondem nas páginas e nas telas do velho jornalismo, talvez por essa razão estejam cada vez mais capengas, nanicos, ranzinzas, persecutórios e abandonados por seus leitores, ouvintes e telespectadores.



Um grande jornal paulistano adaptou sua configuração ao perfil de sua redação e não se importou, nem ao menos, com a sua aparência que durante décadas o tornaram conhecido por um apelido carinhoso e superlativo. Hoje no diminutivo, virou um pasquim, de corpo e alma.

A mídia brasileira, que no passado teve uma importância fundamental na luta pelo direito à liberdade de expressão, não traça uma única linha em defesa do jornalista Alan dos Santos o qual pejorativamente é chamado de *blogueiro*, pelo simples fato de seu matiz ideológico não coincidir com o dos que pensam em bloco.

É estranho que uma sociedade seja informada praticamente por uma única versão

\* 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.

# Brasileiros poderão usar documentos digitais de trânsito ao visitar Argentina e Paraguai

*Brasileiros que visitem Paraguai ou Argentina deverão ter aceitos os documentos digitais de trânsito- de habilitação e do veículo- assim como acontece no Brasil.*

O secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, afirmou, em encontro com representantes da Argentina e Paraguai, em Foz do Iguaçu, no Paraná que os aplicativos de documentos digitais de trânsito devem valer para brasileiros que vivem, trabalham ou fazem turismo em municípios da região de fronteira com esses dois países.

Desde a substituição dos documentos de veículos impressos em papel-moeda e a implantação do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT), no qual ficam armazenados os documentos de veículos e habilitação, muitas pessoas sentiram dificuldades em cruzar as fronteiras portando apenas os documentos em seus celulares.

Para sanar a questão, o secretário apresentou os aplicativos CDT e o Vio,



que é usado somente pelos agentes fiscalizadores para verificar os QR Codes presentes nos dois documentos.

O encontro tornou-se uma espécie de oficina, pois os agentes da Polícia Rodoviária Federal (PRF) puderam mostrar, na prática, como funcionam os dois aplicativos. Além disso, como estas soluções são seguras para a autenticação e verificação de legitimidade.

“Foi um encontro muito produtivo. Os dois países se mostraram interessados e abertos em aceitar e até adotar estas mesmas medidas para a sua população”, afirmou Carneiro.

O secretário disse, ainda, que deixaria a tecnologia do aplicativo Vio à disposição dos dois países.

Nesse sentido, todos se comprometeram a aceitar os documentos digitais

apresentados pelos cidadãos brasileiros em suas fronteiras.

## DOCUMENTOS DIGITAIS

Os documentos digitais de trânsito- a CNH e o CRLV eletrônicos- tem o mesmo valor dos documentos impressos e são aceitos por todos os órgãos fiscalizadores do Sistema Nacional de Trânsito. É possível baixá-los através do aplicativo CDT e ficam acessíveis mesmo quando o proprietário está sem internet.

Além de armazenar os documentos de porte obrigatório no trânsito em formato digital, a Carteira Digital de Trânsito avisa sobre o vencimento do documento. Bem como, permite a visualização de infrações cometidas e o pagamento de multas emitidas pelos órgãos autuadores de todo o país.

O aplicativo ainda permite ao condutor, por exemplo, receber notificações de recall e mensagens de campanhas educativas oficiais do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

## Senado cria Frente Parlamentar pela Segurança de Crianças e Adolescentes no Trânsito

A frente parlamentar pela segurança de crianças e adolescentes no trânsito tem entre seus objetivos promover a educação e a conscientização para o trânsito seguro, especialmente em escolas.

O Plenário do Senado aprovou no dia 21 de outubro o projeto de resolução que cria a Frente Parlamentar pela Segurança de Crianças e Adolescentes no Trânsito (PRS 52/2021). O projeto segue agora para promulgação.

De acordo com o autor da proposta, senador Lasier Martins (Podemos-RS) (foto), a frente deverá ser um canal permanente para a promoção e o debate sobre segurança no trânsito. Ele também destacou que esse grupo de parlamentares deve buscar uma maior participação da sociedade civil na construção e na execução de políticas públicas para tentar reduzir o número de mortos em acidentes viários.

O relator da matéria, senador Fabiano Contarato (Rede-ES), afirmou que a criação da frente merece “todo o nosso apoio pela urgência e pela necessidade da participação dos parlamentares em

prol da redução de acidentes que vitimam nossas crianças e adolescentes”.

Segundo Contarato, o Brasil ocupava na última década o 5º lugar em um ranking de mortes por acidentes de trânsito no mundo, e que cerca de 30% das vítimas no país tinham entre 15 e 29 anos de idade.

Ele disse que os acidentes trazem muitos prejuízos, mas ressaltou que nenhum dinheiro é capaz de pagar a perda das vidas humanas.

“Não podemos nos acostumar com tais números. Reduzir acidentes no trânsito é uma preocupação mundial. A segurança do sistema viário é uma pauta que eu sempre vou defender”, declarou Contarato.

O senador Carlos Viana (PSD-MG) elogiou a iniciativa. Ele salientou que as estatísticas assustam, mas também lembrou que há histórias e vidas por trás dos números. Viana frisou que a frente será importante para a luta por mais segurança no trânsito. O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, também elogiou a iniciativa de Lasier Martins e a qualidade do relatório apresentado



por Contarato.

### Objetivos

A frente parlamentar, que será composto por senadores e deputados federais, tem entre seus objetivos promover a educação e a conscientização para o trânsito seguro, especialmente em escolas. Bem como, deverá acompanhar e fiscalizar programas, ações e políticas públicas governamentais relacionadas ao assunto no Executivo, no Legislativo e no Judiciário. O projeto ainda estabelece que o grupo poderá levar informações a iniciativas legislativas que tenham impacto sobre a segurança de crianças e adolescentes no trânsito.

Conforme Lasier, dados da Organização Mundial de Saúde (OMS) indicam que as lesões no trânsito são a principal

causa de morte de pessoas com idade entre 5 e 29 anos. De acordo com o Datasus, as crianças de 0 a 14 anos têm no trânsito a sua principal causa externa (“não natural”) de morte. Esses dados, ressaltou ele, mostram a importância da criação da frente, “trazendo um olhar mais atento a essa faixa etária tão vulnerável”.

### Esforço

Além disso, Lasier Martins destaca a importância de se propor políticas públicas com foco em crianças e adolescentes. Tanto por serem usuários mais vulneráveis como por estarem em uma fase de formação, passíveis, portanto, de se tornarem cidadãos mais conscientes e responsáveis. *(As informações são da Agência Senado)*





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

## Nova Década Para o Trânsito (2021 – 2030)

Por não ter sido atingido a redução de 50% dos óbitos que ocorrem em decorrência dos sinistros de trânsito, a ONU prorrogou por mais dez anos (2021 a 2030) o proposto, para que se alcance a redução recomendada.

Já sabemos o que fazer de longa data, mas não vemos entusiasmo das autoridades para colocar em execução os planos apresentados por aqueles que indiretamente mostram o que fazer.

Coisas a curto, médio e longo prazo precisam ser implantadas para termos a redução do trânsito selvagem que vivemos nas áreas urbanas e rodovias.

A todo momento mostramos a vacina a ser implantada na prevenção da epidemia no trânsito, caracterizada pelo que chamamos doença do trânsito. Essa doença mata mais do que a Dengue, incapacita milhares de pessoas, produz grandes prejuízos ao estado, à família e à sociedade. Quantas famílias já viveram a triste notícia da perda de ente querido ou tê-lo sob uma cadeira de rodas ou numa cama altamente dependente.

Está havendo uma desvalorização à vida, o sentimento deixado quando vemos na via pública um corpo jogado ao chão ou no noticiário, parece não existir. A sensibilidade parece fluir, o pensamento de solidariedade se esvaí, prestação de socorro é ínfima, parecendo que estamos vivendo solitários num mundo de tantas agressões.

Condutores malformados, muitos

ignorando regras de trânsito, transgredindo sinais de solo, verticais, conduzindo anarquicamente comprometendo a segurança dele e de terceiros.

Não há dúvida que a vacina está disponível, o que falta é aplicá-la e se aplicada estou convicto que caminharemos para o sinistro zero.

Os ingredientes da vacina precisam ser entendidos como prioritários, aplicados a curto prazo como a educação, fiscalização e punição em seus vários segmentos como:

- Educação familiar na formação do caráter, personalidade, conceitos, respeito e cidadania.

- Educação escolar desde a pré-escola à universidade, formação do condutor com profundidade e educação continuada.

A que se fazer treinamento nas várias situações de risco na área urbana, na rodovia, no piso escorregadio, de dia, à noite, na ultrapassagem de veículo longo, em velocidade como evitar a colisão com um obstáculo, ter conhecimento do que é energia do movimento (energia cinética), como se conduzir num sinistro e por aí vai.

- Fiscalização, além da eletrônica, a presença do policial de trânsito ou agente de trânsito como fator inibitório, sendo uma barreira para o transgressor bem como de educá-lo.

- Multa, outra forma de educar, mostrando a infração cometida o que vai sensibilizá-lo levando ao respeito

as regras.

Tudo isso é prioritário e emergencial, mas outras, muitas outras compõem o kit extraordinário como complemento da vacina.

O envolvimento dos pais, da sociedade seria fator essencial para combatermos a masculinidade tóxica que é parte integrante dos distúrbios comportamentais do homem enquanto condutor. Ele é mais agressivo, impetuoso, enfrenta riscos, não tem medo, não leva desaforo para casa, só ele sabe dirigir, é o que tem razão, verdadeiro dono da rua. Tudo isso é colocado na cabeça do menino de maneira patriarcal e estimulada e cobrada pela sociedade.

A implantação da terapia vacinal, a curto prazo, mostrará a redução desse percentual absurdo de vítimas de trânsito.

Temos que observar que educando a criança ela chamará atenção do condutor para as incorreções cometidas, sendo uma educadora passiva.

Bem queremos que a nova Secretaria de Trânsito inicie seus trabalhos com metas colossais, dando a mobilidade humana, cidadania, gentileza, melhor pedagogia e respeito à vida.

\* 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.

## Encontro Nacional de Detrans: SC é exemplo de adequação à Lei Geral de Proteção de Dados

Santa Catarina foi destaque no 70º Encontro Nacional dos Detrans com a apresentação das adequações à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) que estão sendo implantadas no Estado. O evento ocorreu nos dias 30 de setembro e 1º de outubro, em Palmas, no Tocantins, contou com a presença da diretora do Detran catarinense, Sandra Mara Pereira, do presidente da comissão no Detrans-SC para ajustes à LGPD, Thael Rosa e os dirigentes dos órgãos estaduais de trânsito do Brasil, além de especialistas e colaboradores.

A diretora Sandra Mara destacou

que as adequações à Lei vão oferecer qualidade de serviços aos cidadãos, repre-



sentam o aumento de segurança de dados pessoais e sensíveis, além de prevenir o vazamento de informações dentro do sistema do Detran, o qual é gerenciado pelo Centro de informática e Automação do Estado (Ciasc).

O presidente da comissão no Detran apresentou as ações práticas feitas no Estado. Thael explicou todos os passos para implantação das adequações em Santa Catarina, como a identificação de fontes potenciais de

vazamento externo, grupo de trabalho multidisciplinar, termos de confiabilidade e sigilo, divulgação de meios de comunicação do cidadão específicos em relação à LGPD, melhoramento contínuo do serviço Detran Digital entre outras.

“A LGPD é um tema novo e foi um assunto muito importante para discutirmos no encontro. A experiência pioneira em SC foi demonstrada e elogiada, despertando interesse nos outros Detrans, especialmente diante da necessidade de implantação de medidas semelhantes nos seus respectivos estados”, informou Thael.

## Detran disponibiliza novo canal de comunicação para atender a população

Para facilitar e tornar mais ágil o contato com a comunidade, o Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran) passa a disponibilizar um número de WhatsApp. O novo canal de comunicação vai fornecer informações sobre procedimentos relacionados a veículos e habilitação ou outros referentes ao trabalho do órgão. O usuário deve enviar uma mensagem para o número (48) 3664-1902.

“Muitos foram os avanços do Detran nestes últimos dois anos, agora o atendimento pelo WhatsApp é mais uma forma de nos aproximar da comunidade e garantir uma resposta rápida às demandas. Trabalhamos para facilitar a comunicação e oferecer o melhor atendimento à população catarinense”, disse a diretora do Detran, Sandra Mara Pereira.

A Gerência de Informática e Estatística de Trânsito será respon-

sável por receber as demandas. O gerente do setor, Raphael Schlindwein, destacou que o atendimento via WhatsApp é exclusivamente de segunda a sexta-feira, das 8h30 às 18h30. Mas além da nova ferramenta, o usuário pode ter acesso a serviços do Detran através do portal do órgão. O serviço pelo [centraldeinformacoes@detran.sc.gov.br](mailto:centraldeinformacoes@detran.sc.gov.br) também continua em operação com resposta em poucos minutos.

“Os smartphones fazem parte do cotidiano das pessoas e enviar os questionamentos por meio de uma plataforma tão difundida garante conforto ao usuário. A chegada dessa nova modalidade de atendimento traz uma evolução, sendo que muitas das demandas podem ser resolvidas de forma online. É importante também frisar que os demais canais de comunicação do Detran continuam ativos e à disposição da comunidade”, informou Schlindwein.

**CENTRAL DE INFORMAÇÕES**  
**DETRAN**  
SANTA CATARINA

Atendimento *facilitado*  
via **WhatsApp**

**(48) 3664-1902**

Contate-nos também em:  
[centraldeinformacoes@detran.sc.gov.br](mailto:centraldeinformacoes@detran.sc.gov.br)

## SC padroniza advertência por escrito de acordo com a nova lei de trânsito

A resolução do Cetran/SC tem como objetivo padronizar os procedimentos para a aplicação da penalidade de advertência por escrito pela autoridade de trânsito competente.

A Lei 14071/20, que entrou em vigor dia 12 de abril deste ano e alterou o Código de Trânsito, mudou a regra em relação à conversão de multa em advertência por escrito.

Antes, a penalidade era imposta aos condutores que cometessem infração leve ou média, desde que o infrator não fosse reincidente, na mesma infração, nos últimos doze meses. Além disso, a penalidade poderia ser imposta se a autoridade de trânsito entendesse esta como a providência mais educativa. Isso quer dizer, a escolha era do órgão de trânsito.

Com a entrada da nova lei a conversão da multa em penalidade de advertência por escrito não depende mais da decisão da autoridade de trânsito. De acordo com o texto da Lei 14071/20, a penalidade de advertência por escrito deverá ser imposta à infração



de natureza leve ou média. Da mesma forma, a penalidade será imposta caso o infrator não tenha cometido nenhuma outra infração nos últimos doze meses.

### PADRONIZAÇÃO EM SANTA CATARINA

Para se adequar às novas regras, o Conselho Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Cetran/SC) publicou no fi-

nal de setembro a Resolução 17/2021. Ela tem como objetivo padronizar em todo o estado os procedimentos para a aplicação da penalidade de advertência por escrito pela autoridade de trânsito competente.

De acordo com a norma, o órgão aplicará a penalidade de advertência por escrito para todas as infrações de natureza leve ou média, lavradas a partir

do dia 12/04/2021, caso o responsável não tenha cometido nenhuma outra infração nos últimos doze meses.

Ainda conforme a resolução, é nula a penalidade de multa. Bem como, as pontuações e demais penalidades decorrentes, imposta quando o infrator atender os requisitos para aplicação da penalidade de advertência por escrito.

“A nulidade prevista deverá ser reconhecida em qualquer fase recursal, com o respectivo deferimento do recurso e arquivamento da penalidade”, padroniza a Cetran.

A regulamentação cita ainda que a notificação da aplicação da penalidade de advertência deverá conter mensagem educativa advertindo o condutor penalizado, com vistas à sua conscientização.

### PROPRIETÁRIO DE VEÍCULO PESSOA JURÍDICA

A resolução determina ainda situação específica no caso de proprietário pessoa jurídica. Para as infrações de responsabilidade do proprietário, o órgão irá analisar o histórico do CNPJ na base Estadual e na base RENAINF. Nesse sentido, haverá análise do histórico de infrações para todas as placas vinculadas ao CNPJ em que já encerrou a instância administrativa. Se para aquele CNPJ não existir nenhuma outra infração nos últimos 12 meses, a advertência por escrito poderá ser aplicada.



# Governo do Estado lança programa “SC Mais Mobilidade”

O Governo do Estado de Santa Catarina lançou, no dia 8 de outubro, o SC Mais Mobilidade, um programa integrado de ações para resolver gargalos, facilitar conexões, encurtar distâncias e integrar as regiões. O planejamento inclui iniciativas em diferentes estágios e em todos os modais de transporte.

“Santa Catarina cresce muito além da média nacional e precisa de uma infraestrutura à altura dos estágios de desenvolvimento econômico e social que queremos atingir. Pela primeira vez, estamos pensando nas rodovias, ferrovias, aeroportos e portos de forma integrada, aproximando as regiões e melhorando a vida das pessoas”, afirma o

governador Carlos Moisés.

De acordo com o secretário de Estado da Infraestrutura, Thiago Augusto Vieira, o SC Mais Mobilidade se baseia em pilares como a intermodalidade, acessibilidade universal, a segurança no deslocamento das pessoas, a responsabilidade ambiental e a humanização do transporte.

“Quando chegamos, Santa Catarina tinha 74% da malha esburacada, oito aeroportos interditados e nenhum planejamento ferroviário. Agora, a infraestrutura passou a ser prioridade dentro do Governo, de fato, pela primeira vez. Colocamos o pé no acelerador e Santa Catarina virou um canteiro de obras”, avalia Vieira.

## Serviços de manutenção vão evitar novas interdições das pontes de acesso a Florianópolis

O Governo do Estado está investindo na manutenção das três pontes que dão acesso à Ilha de Santa Catarina com o objetivo de garantir uma maior longevidade para as estruturas. Após devolver a Ponte Hercílio Luz à população no fim de 2019, a atual gestão do Executivo estadual assinou um contrato de manutenção na Velha Senhora para os próximos três anos que inclui vistorias e manutenção diárias, mensais e trimestrais, retoques na pintura, substituição de parafusos, substituição de defensas danificadas, colocação de novas tachas e delineadores de sinalização, colocação e substituição de itens das redes de segurança, substituição de componentes do sistema de iluminação e outros reparos. O custo é de R\$ 5,5 milhões e a empresa vencedora da licitação foi a Técnica de Engenharia Ltda.

Segundo o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira, a Ponte Hercílio Luz representa um patrimônio dos catarinenses e necessita ser preservada.

Ele ressalta que o trabalho de prevenção a danos na estrutura representa um custo até cinco vezes menor do que a necessidade de uma recuperação estrutural futura. O Governo aposta em prevenção para evitar gastos elevados com restaurações e interdições de equipamentos públicos.

“Precisamos ter zelo com o patrimônio dos catarinenses. Investir em manutenção representa nunca mais ter uma interdição da Ponte Hercílio Luz. Esse é um compromisso da atual gestão. Investir em prevenção atende os critérios técnicos. Temos uma ponte pênsil, única no mundo, que necessita de cuidados por conta de suas especificidades. Com a manutenção, ela nunca mais vai deixar de estar conosco”, salienta o secretário.

Engenheiro responsável pela fiscalização da obra de reforma da Hercílio Luz, Abel Silva conta que o contrato vai prever lavações periódicas da ponte com água doce. Ele ressalta que a ação é necessária por conta do contexto local de



### Governo regulariza transporte coletivo intermunicipal

Na ocasião, o Governo do Estado também formalizou a regularização do transporte coletivo intermunicipal de passageiros rodoviário, aquaviário e semiurbano. A medida é inédita e soluciona um problema histórico, garantindo estabilidade dos serviços oferecidos

aos catarinenses e segurança jurídica para as empresas.

A medida é resultado de um acordo com o Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) e do diálogo com 70 representantes de empresas que operam o transporte intermunicipal.

“O acordo técnico permitirá ao Estado fazer contrato com as empresas operadoras e avan-

çar na qualidade do transporte intermunicipal de passageiros”, projeta Vieira.

Com a formalização do acordo, as empresas terão um prazo de três anos para fazer ajustes operacionais, com apoio da equipe técnica do Governo do Estado. Inicialmente, serão assinados Termos Temporários, que terão validade até a definição das concessões para operar em Santa Catarina, a serem realizadas por meio de licitações.

A etapa seguinte será o trabalho para a implementação do sistema de bilhetagem eletrônica, que integrará todos os operadores intermunicipais, permitindo também a implantação da política de gratuidade e subsídios.



tratar-se de uma ponte de metal sujeita aos efeitos da maresia.

“A ponte precisou ser interditada lá atrás porque nunca foi realizada a manutenção. O contrato prevê uma série de serviços que garantirão uma vida longa à Ponte Hercílio Luz, que é um orgulho de todos os catarinenses”, diz Abel.

### Reabertura

Depois de 29 anos fechada, a Ponte Hercílio Luz comemora, em dezembro de 2021, dois anos de reencontro com os catarinenses. Devolvido à população no dia 30 de dezembro de 2019, o cartão-postal revitalizou a conexão entre Ilha e Continente e já faz parte do dia a dia de Florianópolis.

Desde maio, o tráfego está liberado para os veículos de passeio, independente do número de ocupantes e sem restrição de horário. A velocidade permitida para trafegar na estrutura é de 40 km/h. Por ques-

tões de segurança, o tráfego de motocicletas segue proibido.

Aos sábados e domingos, o uso é exclusivo para pedestres.

### Governo também investe nas pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles

Além da Velha Senhora, o Governo do Estado também está investindo na conservação das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, que recebem mais de 90% do tráfego de entrada e saída de Florianópolis. Ainda no início de seu mandato, o governador Carlos Moisés deu a ordem de serviço para a primeira grande reforma das estruturas desde a sua inauguração. A ponte Colombo Salles foi entregue na metade da década de 1970, enquanto a Pedro Ivo Campos foi aberta aos carros no começo da década de 1990.

A engenheira Lis Marie Veiga é a responsável pela

fiscalização da obra. Ela conta que o trabalho deve ser concluído ainda neste ano. O custo total está na casa dos R\$ 30 milhões. Além desta reforma de manutenção mesoestrutural, também foi realizado um segundo contrato para reforço estrutural em seis blocos – três na Pedro Ivo Campo e três na Colombo Salles - que estavam em estado crítico e ameaçavam até mesmo provocar um colapso das estruturas. O trabalho foi concluído há pouco menos de um ano, a um custo de quase R\$ 7 milhões.

Agora, o Governo está preparando um edital para a recuperação estrutural dos demais doze blocos. Segundo Lis Marie, por muito tempo as pontes de Florianópolis não receberam qualquer tipo de manutenção, e os atuais trabalhos garantirão mais segurança e tranquilidade para os motoristas.





## JUDICIÁRIO

### Mantido em cela comum advogado que atropelou servidora em Brasília

O ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ) Sebastião Reis Júnior (foto) negou liminar para que Paulo Ricardo Moraes Milhomem fosse transferido a uma cela especial, em razão de ele ter perdido essa prerrogativa pela suspensão da sua inscrição como advogado. Milhomem foi preso em flagrante em 25 de agosto, acusado de tentativa de homicídio qualificado após atropelar uma servidora pública em frente à casa dela no bairro Lago Sul, em Brasília, devido a uma briga de trânsito.

A prisão foi convertida em preventiva pelo juízo de primeiro grau. Em setembro, após a suspensão do seu registro como advogado, ele foi transferido da sala de estado maior do 19º Batalhão da Polícia Militar do DF – onde ficam presos ex-militares e ex-bombeiros – para o Complexo Penitenciário da Papuda.

A Ordem dos Advogados do Brasil do Distrito Federal (OAB-DF), com base no artigo 7º, inciso V, da Lei 8.906/1994, ajuizou habeas corpus com pedido de liminar no Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT), requerendo o recolhimento do advogado em sala de estado maior, mas não obteve êxito.

Em novo habeas corpus com pedido de liminar, dirigido ao STJ, a OAB-DF alegou constrangimento ilegal na prisão em cela comum, pois, como advogado, o preso teria o direito de ficar em sala especial até o trânsito em julgado de eventual sentença condenatória.

#### Suspensão de registro também suspende prerrogativas

Relator do caso, o ministro Sebastião Reis Júnior mencionou precedente de sua relatoria segundo o qual a inexistência de sala de estado maior não basta para tornar ilegal a prisão



de advogado, nem autoriza a concessão automática de prisão domiciliar, “sendo imprescindível a demonstração de que o local não possui instalações e comodidades dignas”.

De acordo com o ministro, o TJDFT indeferiu o pedido tendo em vista que o Tribunal de Ética da OAB-DF, em 31 de agosto, suspendeu o registro do advogado por 90 dias, em razão do “dano à dignidade coletiva da advocacia”. Nesse contexto, destacou, a corte distrital concluiu que, além do impedimento de exercer a profissão, a suspensão do registro fez o advogado perder temporariamente as prerrogativas inerentes à função – entre elas, o recolhimento em cela especial.

Segundo Sebastião Reis Júnior, o STJ entende que o advogado só faz jus a essa prerrogativa se estiver no livre exercício da profissão.

#### Caso será analisado pela Sexta Turma

Além disso, o relator verificou que o conteúdo da liminar se confunde com o pedido principal do habeas corpus, razão pela qual o caso deverá ser analisado mais detalhadamente quando da sua apreciação e julgamento definitivo pela Sexta Turma.

Ao negar a liminar, o magistrado solicitou informações, no prazo de 20 dias, ao TJDFT e à Vara de Execuções Penais do DF quanto às alegações no habeas corpus, sobretudo acerca da atual situação do advogado.

### Terceira Turma afasta responsabilidade de estacionamento por roubo de relógio de luxo de mensalista

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), reconhecendo a existência de fortuito externo, afastou a responsabilidade de uma empresa de estacionamento pelo roubo do relógio de luxo de um mensalista, ocorrido dentro da área de garagem. Para o colegiado, o crime foi um ato ilícito exclusivo de terceiro, o que afasta o nexo de causalidade com os serviços prestados pela empresa.

“A despeito da consumação do crime no interior do estacionamento, não seria mesmo possível ao referido estabelecimento – nem constituía ônus que lhe pudesse ser atribuído em virtude da natureza da atividade comercial ali desenvolvida – impedir o roubo do relógio, especialmente porque o bem foi subtraído diretamente da vítima e o delito foi praticado mediante o emprego de arma de fogo, situação que caracteriza o fortuito externo, causa excludente de responsabilidade”, apontou o relator do recurso do mensalista, ministro Villas Bôas Cueva.

De acordo com o processo, ao estacionar o veículo na garagem do prédio em que tinha um escritório de advocacia, o mensalista foi surpreendido por um motociclista armado, que levou seu relógio, avaliado em mais de R\$ 50 mil.

Em primeiro e segundo graus, o pedido de indenização por danos morais foi negado pela Justiça de São Paulo. No recurso ao STJ, a vítima alegou que, nos termos do Código de Defesa do Consumidor, houve falha na prestação do serviço, pois as câmeras de monitoramento não estavam funcionando e não havia uma cancela na entrada do estacionamento para aumentar a segurança dos usuários.

#### Segurança privada não é atribuição do estacionamento

O ministro Villas Bôas Cueva apontou que, ao contratar o serviço de estacionamento privativo, o mensalista tinha conhecimento da ausência de cancelas no local. Em relação ao problema das câmeras de segurança, ele destacou que, de acordo com os autos, esse fato não foi determinante para a ocorrência do roubo.

O magistrado também enfatizou que a segurança pessoal privada e a responsabilização por bens pessoais – com exceção do veículo sob guarda – são elementos que fogem aos riscos assumidos pelo estacionamento particular.

Além disso, Villas Bôas Cueva ressaltou que a situação do processo não se enquadra na Súmula 130 do STJ – segundo a qual a empresa



Ministro Villas Bôas Cueva

responde, perante o cliente, pela reparação de dano ou furto de veículo ocorridos em seu estacionamento –, exatamente porque não houve subtração ou avaria do carro, mas o crime de roubo de um relógio, praticado com o emprego de arma de fogo – o que evidencia o caráter inevitável do evento danoso.

#### Distinções entre o processo e casos semelhantes

Em seu voto, o relator ainda apresentou distinções do recurso julgado em relação a outros casos de empresas que exploram especificamente o serviço de estacionamento – nos quais o STJ, em situações de dano, tem considerado a configuração de fortuito interno – e a casos de danos em estacionamento de hipermercados ou shopping centers – nos quais o tribunal tem entendido que há a assunção voluntária do risco pelo empreendedor.

“No caso concreto, nenhuma dessas circunstâncias se faz presente. Afinal, pelo que se pode facilmente colher dos autos, o autor foi vítima de assalto na área de estacionamento, desprovido de controle de acesso, cercas ou de qualquer aparato que o valha, circunstâncias que evidenciam que nem sequer se poderia afirmar ser o estabelecimento recorrido responsável por eventual expectativa de segurança eventualmente criada pelo consumidor”, concluiu o ministro ao negar provimento ao recurso.



## LEGISLATIVO



## Câmara aprova punição para quem divulgar imagens que promovam violência no trânsito

A Câmara dos Deputados aprovou 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 (PL 130/20). O texto foi aprovado na forma do substitutivo do relator, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), e seguirá para o Senado.



O projeto foi apresentado pela deputada Christiane de Souza Yared (PL-PR). A proibição se estende ainda à divulgação, publicação ou disseminação de condutas que coloquem em risco a integridade física própria e de terceiros ou que configurem crime de trânsito e à divulgação em meios eletrônicos e impressos.

A pessoa que divulgar esses atos será punida com multa de natureza gravíssima multiplicada por dez, aplicável também a pessoa jurídica. O substitutivo aproveitou trecho do PL 3922/20, do deputado João Daniel (PT-SE), prevendo que não serão proibidas as publicações de terceiros que pretendem denunciar esses atos como forma de utilidade pública.

Entre as infrações classificadas como crime pelo Código de Trânsito Brasileiro que podem ser enquadradas no projeto estão a prática de rachas ou competições em vias públicas e a exibição de manobras.

Para a autora da proposta, o País vive um momento de tragédias no trânsito há muitos anos. “Com o avanço das redes sociais, essas pessoas acham estar fazendo uma coisa boa, mas estão fazendo uma coisa triste. Um só vídeo teve 9 milhões de visualizações, e o jovem youtuber que postou conseguiu obter cerca de R\$ 800 mil com isso, comprando um carro mais potente para novas exibições”, criticou.

### Plataformas

Quanto às empresas proprietárias do canal de divulgação ou de plataformas digitais que não retirarem o conteúdo em até 24 horas da notificação pela autoridade judicial, o texto prevê multa gravíssima multiplicada por 50.

Caso ocorra a retirada, essas empresas deverão comunicar a exclusão àquele que fez a postagem

por meio eletrônico, contendo a identificação da medida adotada, a motivação da decisão e as informações sobre procedimentos para contestação.

Se houver reincidência nesses crimes dentro de 12 meses, as penalidades serão aplicadas em dobro.

### Marco legal da internet

Além da multa incluída no Código de Trânsito, o substitutivo sujeita as empresas das plataformas às penas do marco legal da internet se não retirarem o conteúdo no prazo estipulado em ordem judicial específica e não adotarem medidas para evitar novas divulgações do mesmo conteúdo.

Essas penas são de advertência e multa de até 10% do faturamento do grupo econômico no Brasil no seu último exercício.

### Suspensão

Para quem divulgar imagens com esses conteúdos, a proposta prevê ainda a penalidade de suspensão por 12 meses da habilitação ou permissão de dirigir, aplicável também ao condutor de veículos que participar das infrações.

Essa penalidade ocorrerá mesmo que não tenha sido lavrado auto de infração, e o processo relativo à suspensão poderá começar em até 12 meses contados a partir da divulgação das imagens.

Se o infrator retirar o conteúdo, ainda assim poderá ser punido com a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

### Cassação

No caso de reincidência na divulgação das infrações dentro de dois anos, haverá a cassação da CNH, mas se o condutor não a possuir, será proibido de obtê-la pelo prazo da suspensão ou da cassação, conforme a penalidade aplicável ao caso.

### Situações gerais

Em outros artigos do Código de Trânsito referentes à comprovação de infrações de trânsito e ao prazo de sua notificação, o relator acrescenta dispositivos aplicáveis a qualquer infração.

Um deles permite à autoridade de trânsito lavar o auto de infração usando os vídeos publicados sobre as infrações. Quanto ao prazo para emitir a notificação sobre as penalidades de suspensão ou de cassação da CNH, ele passará a ser contado a partir da instauração do processo respectivo.

### Agravantes

Além dos agravantes já existentes no Código de Trânsito, o projeto prevê o aumento de 1/3 à metade das penalidades caso o agente tenha participado como condutor do veículo nas condutas divulgadas.

Todas as regras entrarão em vigor 180 dias depois de publicadas. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)



## Comissão aprova proposta que permite pagamento de débitos de veículo imediatamente

**Remoção do veículo só ocorrerá quando o pagamento puder ser feito na hora e não for realizado**

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que possibilita o pagamento pelo proprietário de veículo, no momento da abordagem fiscalizatória, de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais.

O objetivo é evitar a remoção do veículo, que só ocorrerá caso o pagamento não seja feito na hora, desde que disponibilizada a oportunidade para quitação imediata. Caso não seja implementada medida que viabilize o pagamento imediato, o veículo não será passível de remoção.

A proposição cria, no Código de Trânsito Brasileiro, uma infração específica para a falta de licenciamento em razão dos débitos listados.

O texto aprovado é um substitutivo apresentado pelo deputado Rodrigo Coelho (PSB-SC) ao Projeto de Lei 6488/19, que originalmente obriga os órgãos de fiscalização de trânsito a contar com aparelhos eletrônicos que permitam ao condutor pagar, no momento da abordagem, impostos, taxas, multas e outras despesas relacionadas ao veículo.

A proposta, do deputado Maurício Dziedricki (PTB-RS), tinha o objetivo de permitir a liberação imediata do veículo, evitando a remoção, que tem a finalidade justamente de forçar o pagamento dos débitos

existentes.

Apesar de concordar com a intenção, Rodrigo Coelho apontou obstáculos para sua implementação. “Nossa preocupação reside na dificuldade burocrática para assinatura dos contratos envolvendo diversos órgãos, por envolver questões relativas a impostos de diversos entes da Federação. O processo poderia demorar para ser implementado ou mesmo nem ser efetivado em algumas localidades”, explicou o relator.

A saída encontrada por Coelho foi limitar a medida à falta de licenciamento em razão de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais. Ele acredita que, assim, haverá maior preocupação dos órgãos de trânsito em agilizar a implementação do sistema de pagamento e licenciamento imediato.

Para a infração relacionada à falta de licenciamento por outros motivos que não os listados, e que poderiam estar relacionados à segurança do trânsito, o substitutivo mantém o que já está em vigor: penalidade gravíssima, multa e remoção do veículo.

### Tramitação

A proposta tramita em caráter conclusivo e ainda será analisada pelas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

# Conheça 10 infrações curiosas e difíceis de serem fiscalizadas

O maior capítulo do CTB diz respeito às infrações de trânsito. Veja algumas que são, no mínimo, infrações curiosas e difíceis de serem fiscalizadas.

No Brasil, as regras de trânsito são definidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que prevê infrações no mínimo curiosas e quase impossíveis de serem fiscalizadas.

O CTB é composto por 341 artigos, sendo do 161 até o 255 sobre infrações – o maior capítulo do Código. As normas citadas tratam basicamente do que não se deve fazer no trânsito e suas consequências ao condutor. É o que explica a advogada Flávia Vegh Bissoli, vice-presidente da Comissão Especial de Direito do Trânsito da OAB-SP (2019-2021), colaboradora da Rádio Justiça do Supremo Tribunal Federal (STF) e Observadora Certificada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária-ONSV.

As infrações, que serão comentadas a seguir, comprovam, de acordo com a especialista, estudos que afirmam que 90% dos acidentes são causados por falhas humanas.

## 1 – Jogar ponta de cigarro da janela do carro

Atirar a ponta (bituca) do cigarro pela janela, assim como papéis, latinhas, etc é considerada uma infração de trânsito e se enquadra no artigo 172 do CTB.

Art. 172. Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias:

Infração: média (4 pontos na CNH)

Penalidade: multa de R\$ 130,16

Competência da infração: municipal

## 2 - Passar por cima de poças d'água e molhar pedestres na rua

O condutor que molhar quem estiver passando na rua pode ser multado pelo artigo 171 do CTB.

Art. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos:

Infração: média (4 pontos na CNH)

Penalidade: multa de R\$ 130,16

Competência da infração: municipal

## 3. Buzinar sucessivamente sem motivo

O artigo 227 do CTB prevê como infração o uso inadequado da buzina, como por exemplo, a impaciência do condutor ou, ainda, comemorações e passeatas.

Art. 227. Usar buzina:

I – em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos;

II – prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;

III – entre as vinte e duas e as seis horas;

IV – em locais e horários proibidos pela sinalização;

V – em desacordo com os padrões e frequências estabelecidas pelo CONTRAN:

Infração: leve (3 pontos na CNH)

Penalidade: multa de R\$ 88,38

Competência da infração: municipal



## 4. Se maquiar ou comer apoiando o volante com o braço

Comer algum petisco enquanto dirige é uma atitude considerada comum. O que poucos sabem, porém, é que a atitude pode ser considerada infração de trânsito. Nesse sentido, a autuação pode ser feita com base no artigo 169 do CTB.

Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:

Infração: leve (3 pontos na CNH)

Penalidade: multa de R\$ 88,38

Competência da infração: estadual e municipal

## 5. Dirigir devagar (trafegar abaixo do limite permitido para a via)

Dirigir acima da velocidade máxima permitida além de ser um risco à segurança no trânsito pode gerar uma multa. Tanto quanto dirigir muito devagar. De acordo com o artigo 219 do CTB, é infração transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida na via. Em outras palavras, se a velocidade da via é 100 km/h o motorista não pode transitar a 40 km/h.

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração: média (4 pontos na CNH)

Penalidade: multa de R\$ 130,16

Competência da infração: municipal

## 6. Usar pisca-alerta à toa (trafegar com o pisca-alerta ligado)

De acordo com o artigo 251 do CTB, o uso do pisca-alerta, exceto em immobilizações ou situações de emergência, pode acarretar uma multa de trânsito.

Art. 251. Utilizar as luzes do veículo:

I – o pisca-alerta, exceto em immobilizações ou situações de emergência;

Infração: média (4 pontos na CNH)

Penalidade: multa de R\$ 130,16

Competência da infração: municipal

## 7. Transporte de pet entre braços e pernas do condutor

Outra das infrações curiosas que, geralmente, ocorre com os cachorros no veículo. Conforme o artigo 252 do CTB o transporte de animais (e de pessoas) à esquerda ou entre os braços e pernas do motorista é uma infração de trânsito. Por isso, é recomendável que os bichinhos sejam levados de maneira adequada nos veículos, seja por uma caixa de transporte, cadeirinha para pet ou cinto de segurança especial.

Art. 252. Dirigir o veículo:

II – transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

Infração: média (4 pontos na CNH)

Penalidade: multa de R\$ 130,16

Competência da infração: estadual

## 8. Dirigir de salto alto ou chinelos

A infração consta no artigo 252 do CTB. Conforme o inciso IV, dirigir usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais é uma infração de trânsito. Fique atento: não é infração de trânsito dirigir descalço.

Art. 252. Dirigir o veículo:

IV – usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

Infração: média (4 pontos na CNH)

Penalidade: multa de R\$ 130,16

Competência da infração: estadual

## 9. Fumar ao volante

Segundo especialistas, dirigir e fumar ao mesmo tempo pode desviar a atenção do condutor, assim como o uso do celular ao volante. A infração também está prevista no art. 252 do CTB.

Art. 252. Dirigir o veículo:

V – com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

Infração: média (4 pontos na CNH)

Penalidade: multa de R\$ 130,16

Competência da infração: estadual

## 10. Adesivar completamente o para-brisa traseiro

Temos que ter cuidado com os adesivos que possam comprometer a visão do motorista. Ao passo que, é permitida a aposição, pelo parágrafo único do artigo 111 do CTB, quando não colocar em risco a segurança do trânsito. Além disso, também é possível a utilização do adesivo perfurado.

Art. 230. Conduzir o veículo:

XV – com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no para-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código

Infração: grave (5 pontos na CNH)

Penalidade: multa de R\$ 195,23

Competência da infração: estadual

Medida administrativa: retenção do veículo para regularização.



## “O pedestre precisa ver e ser visto”, orienta especialista em trânsito

Quando se fala em trânsito e prevenção a acidentes, é comum associar essas responsabilidades a condutores e motociclistas. Mas além daqueles que utilizam um veículo automotor como meio de transporte, os pedestres também merecem atenção. Afinal, em muitos casos esse grupo acaba sendo a vítima.

O Portal do Trânsito conversou com o engenheiro civil especialista em trânsito, Antônio Monteiro, para entender o que o pedestre pode fazer para prevenir acidentes. Bem como, contribuir com um trânsito mais seguro.

### Atenção

O especialista destaca três principais atitudes do pedestre que colocam sua própria vida em risco:

- Atravessar sem atenção ou correndo pela via;
- Utilizar celular ao atravessar, desviando totalmente a atenção do trânsito;
- Usar roupas escuras à noite, o que dificulta ser visto.

O uso do celular, que é um dos grandes riscos para condutores, é

mencionado por Antônio também como ponto crítico para os pedestres. “Muitos ainda insistem em atravessar a rua ou até mesmo andar pela calçada utilizando o aparelho”, explica.

### Pedestre ativo

Esse hábito tira a atenção. Além disso, desvia o cidadão de ser o que o especialista chama de “pedestre ativo”. Em outras palavras é aquele que se posiciona na faixa e com gestos de mão solicita e indica ao motorista sua intenção de atravessar a via.

“Sempre iremos defender a prevenção, a tomada de atitudes seguras. Então um dos fatores mais importantes é ver e ser visto. Somente adentrar a via se houver a segurança e a garantia de concluir a travessia de forma segura, sem precisar correr ou passar entre os carros. Outro ponto é atravessar em linha reta e não tirar a atenção com o uso do celular, por exemplo”, orienta.

Segundo ele, um dos grandes problemas das cidades é a falta de faixa de pedestres e sobretudo a falta de respeito a ela por parte dos



motoristas. “O caminho da solução é implantar mais faixas de formato e posicionamento adequados e campanhas para respeito e uso correto”, afirma.

### Cidade-exemplo

O engenheiro cita a cidade de Paris, na França, como um exemplo a ser seguido. No final de agosto desse ano, a cidade adotou uma medida para incentivar as caminhadas, o ciclismo e o uso do transporte público: o limite de velocidade de 30 km/h em toda a cidade.

Em pronunciamento a uma rádio local, o vice-prefeito David Belliard disse que esta não era “uma medida contra os automóveis”, e sim porque queriam limitar os veículos apenas para viagens essenciais. Algumas vias

principais, como a Champs-Élysées, estarão isentas, com o limite de velocidade permanecendo em 50 km/h.

No Brasil, o especialista elenca algumas alternativas para melhorar a segurança dos pedestres.

“Em primeiro lugar seria a melhoria das calçadas, problema generalizado das cidades brasileiras. Nesse sentido, o caminho é pensar as cidades para as pessoas, tornando e criando espaços caminháveis mais seguros. Outro ponto fundamental é a redução da velocidade em áreas urbanas, projeto encabeçado pela ONU e cidades como Paris já implantaram. Estudos mostram, por exemplo, que essa redução reduz em 90% a possibilidade de morte por atropelamento”, aponta Antônio.

## Pesquisa revela que muitos motociclistas conduzem sem habilitação

Uma pesquisa do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) mostra que em diversos estados brasileiros existem mais motocicletas do que condutores habilitados, ou seja, a probabilidade de que muitos pilotam sem habilitação é alta, o que torna as vias brasileiras ainda mais perigosas. Maranhão é o estado que mais chama atenção, onde para cada condutor habilitado existem 2,7 motocicletas na frota. Além disso, nos últimos três anos houve um aumento de registros de infrações graves cometidas por motociclistas em todo o país.

A pesquisa analisou o período de 2012 a 2019 e mostra que o número de mortes no trânsito apresentou redução de 28,7%, porém, as mortes de motociclistas reduziram



apenas 10,4%, o que faz com que a proporção das vítimas fatais entre esse grupo tenha aumentado 25,7%.

### IMPRUDÊNCIA QUE AFETA VIDAS

A imprudência também fez aumentar o número de infrações nos últimos três anos,

2019 a 2021, quando 43,7% dos motociclistas foram flagrados dirigindo sem possuir CNH; 73,4% estavam com a CNH de categoria diferente da do veículo ou suspensas; e mais que dobrou a quantidade de notificações aplicadas a pessoas que permitiram a posse ou condução do veículo a alguém não

habilitado (102,8%).

O diretor-presidente do ONSV, José Aurelio Ramalho, diz que houve um aumento de 244,7% de mortes de motociclistas de 2001 a 2019, e muito se deve à imprudência, como conduzir sem habilitação e capacete. “Já o índice de mortes por 100 mil habitantes, que é utilizado pela Organização Mundial da Saúde para classificar os países quanto à segurança no trânsito, subiu de 10 em 2001 para 35 em 2019. Em países considerados exemplo de segurança viária, o índice total de mortes por 100 mil habitantes varia entre 2 ou 3 mortes”, explica.

Ainda em relação às infrações pertinentes à condução de motocicletas, todas apre-

sentaram aumento entre 2019 e 2021. Sendo que a infração por conduzir sem capacete aumentou 18,3%; transportar passageiro sem capacete, 45%; e, uma das mais graves, transportar crianças menores de 7 anos, mais que dobrou: 116%.

Segundo Luiz Gustavo Campos, diretor e especialista em trânsito da Perkons, para minimizar os danos decorrentes de um acidente de moto, o uso dos itens de segurança é essencial. Em especial o capacete. Além disso, é claro, do respeito às leis e regras do trânsito e à vida.

“Motociclistas estão mais expostos, são mais frágeis. Atenção e responsabilidade ao conduzir se tornam ainda mais vitais. Nesse sentido, é essencial todos terem consciência de seu papel no trânsito, para preservar sua própria integridade e a dos demais”, conclui.



## CARTAS

### SEMANA DA HIPOCRISIA

Concordo totalmente com o exposto no editorial da última edição do Jornal O Monatran. Lamentavelmente, a chamada Semana Nacional de Trânsito não passa de hipocrisia. A maioria parece se preocupar com os assuntos relacionados ao tema somente na referida semana, quando é sabido que centenas de pessoas morrem todos os dias no trânsito brasileiro.

**Bete Freitas – Campo Grande/MS**

### HOMENAGEM

A foto da homenagem feita em memória dessa mãe fatalmente atropelada por um motorista embriagado é de cortar o coração. O mais triste é saber que tantas famílias têm sofrido com essa mesma dor e muito pouco tem sido feito para reverter esta situação.

**Nazaré Ferreira – Porto Alegre/RS**

### ANTES TARDE...

Sem dúvida alguma o decreto do presidente Bolsonaro elevando o Denatran à categoria de Secretaria Nacional de Trânsito chegou como um presente extemporâneo para todos os brasileiros. Aproveito o espaço para agradecer por todo o esforço de organizações como o MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, que certamente contribuiu para esta decisão.

**Fernando Lopes – Brasília/DF**

### RECORDE

A matéria sobre o recorde de atendimento a vítimas do trânsito pelo SUS deveria servir de alerta a todos os governantes, legisladores e até mesmo para a imprensa. É um absurdo que toda essa catástrofe passe despercebida depois de tanta retórica dizendo que “toda a vida importa”. Mas parece que, no momento, é só quem morre de Covid e olhe lá.

**Jonathas Souza – São Paulo/SP**

### JANELA DO TREM

Parece até que consegui me teletransportar para o momento narrado pelo doutor José Roberto Dias. Aliás, custei a acreditar que aquela cena do ataque às Torres Gêmeas aconteceu há duas décadas. Parece que foi ontem. Fiquei imaginando como estaremos daqui a 20 anos e pensando o quanto ainda precisamos aprender com tudo isso que vivemos.

**Ellen Farias – Belo Horizonte/MG**

### DROGÔMETROS

Sou super a favor de qualquer exame que detecte substâncias psicoativas no sangue de motoristas das estradas de nosso país. É evidente que o uso de drogas, assim como do álcool, ao volante compromete a segurança do trânsito. E já que não há como contar com o bom senso de muitos maus motoristas, é imprescindível que haja fiscalização a fim de inibir tais práticas.

**Érica Marques – São José/SC**

### ESTRESSE

Muito interessante o artigo do Dr. Dirceu Rodrigues sobre a ação do estresse como fator de risco no trânsito, não só para os motoboys, motofretistas e mototáxis, como para todos os envolvidos nessa loucura chamada trânsito. Que possamos todos ter consciência das nossas limitações e colaborar por um ambiente mais tranquilo e harmônico.

**Arlete Ramos – Barra Velha/SC**

### ALZHEIMER

Impressionante a matéria sobre o estudo que relaciona a maneira de guiar um veículo com os estágios iniciais da doença de Alzheimer. Que informações como estas possam ser divulgadas ao máximo e muitas famílias possam ser beneficiadas com este conhecimento.

**Sérgio Assis – Palhoça/SC**

### PREVENÇÃO

Excelente o texto sobre a importância da prevenção de acidentes no trânsito e seu impacto direto na economia. Já que a dor da morte parece não importar, que a dor do bolso faça as vezes do professor da vida. Em apenas dois anos, mais de R\$ 800 milhões foram gastos no SUS com internações por traumas no trânsito.

**Sidnei Cardoso – Chapecó/SC**

### JUSTIÇA

Achei sensacional o PL aprovado pela Comissão de Viação e Transportes, que prevê consequências para o condutor que cometer infrações de trânsito, como racha ou corrida de arrancada, e exibi-las na internet, individualmente ou com ajuda de terceiros. É um absurdo que esses desordeiros continuem passando impunes pelos seus erros.

**Mônica Valentim – Florianópolis/SC**

### DESCULPAS

O brasileiro é mesmo o rei das desculpas. Na maioria das vezes, esfarrapadas, é verdade. Mas que os órgãos competentes possam ser cada vez mais rígidos, a fim de coibir tal prática e nos proporcionar um trânsito mais humano e seguro.

**Lucas Lugo – Rio de Janeiro/RJ**

### VACINA

Muito bom o artigo publicado no Espaço Livre! De fato, a cidadania é uma verdadeira vacina no trânsito doente do nosso país. Sem dúvida alguma, o tratamento passa por educação e investimento, mas também por capacitação, sinalização e cidadania, acima de tudo. Que possamos continuar avançando com a consciência de que ainda há um longo e sinuoso caminho a percorrer até a cura.

**Félix Chagas – São Paulo/SP**

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



### CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

- Art 167.** Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:
- Infração - grave;
  - Penalidade - multa;
  - Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator



# Paraná é o primeiro estado a aderir ao PNATRANS

Ações e metas previstas no novo Pnatrans têm o potencial de preservar 86 mil vidas no período de 10 anos. Os gastos evitados com saúde pública e previdência chegariam a R\$ 290 bilhões.

O Paraná foi o primeiro estado a firmar compromisso com o novo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), do governo federal. O documento, que foi revisado, aprimorado e publicado no dia 17 de setembro, é um plano de metas focado em reduzir o índice de mortos no trânsito e conta com a inclusão de princípios e ações que alinhem o País à agenda global de segurança viária. Também reforça o compromisso de reduzir em pelo menos 50% as mortes no trânsito brasileiro dentro de um período de 10 anos.

O governador Carlos Massa Ratinho Junior formalizou o compromisso durante evento,

no mês passado, na abertura da Semana Nacional de Trânsito. A cerimônia contou com a presença do secretário Nacional de Trânsito, Frederico de Moura Carneiro.

“O Paraná faz a adesão ao Pnatrans porque é uma iniciativa importante para nossa meta de reduzir vítimas do trânsito, o que é a prioridade nesta área, e que consequentemente reduz custos com saúde pública”, disse Ratinho Junior.

“O Detran-PR é um dos mais modernos e inovadores do País e reforça constantemente ações de segurança e, principalmente, de educação no trânsito. Nesse sentido, seguimos sempre em busca de novas soluções para as cidades paranaenses e para aperfeiçoar o serviço que é entregue à população. E o Pnatrans é uma ferramenta essencial para isso”, afirmou o governador.

A Senatran, do Ministério



da Infraestrutura, é o órgão federal à frente do Plano. Conforme Frederico Carneiro, as ações e metas previstas no novo Pnatrans têm o potencial de preservar 86 mil vidas no período. Os gastos evitados com saúde pública e previdência, por exemplo, chegariam a R\$ 290 bilhões. Além da redução de mortes e lesões, o plano também busca aumentar em 20% a participação de modos ativos na mobilidade urbana do Brasil.

Seis pilares dão direção às ações do Pnatrans. São eles: gestão de segurança no trânsito, vias seguras, segurança veicular, educação para o trânsito, atendimento às vítimas e a normatização e fiscalização. “O Pnatrans conseguirá nos guiar para vias mais seguras e menos vítimas”, afirmou o secretário nacional.

#### Novos conceitos

O Pnatrans também incorporou conceitos de Visão Zero

e sistemas seguros, abordagens que partem do princípio de que seres humanos cometem erros. Além disso, foco na responsabilidade por evitar feridos e mortos no trânsito é compartilhada entre quem utiliza, projeta, constrói e fiscaliza o espaço viário.

Para promover sistemas seguros, o governo, em todas as suas esferas, deve agir de forma integrada e proativa para evitar que erros cometidos no trânsito resultem em mortes ou ferimentos graves. Por exemplo, da infraestrutura ao socorro às vítimas, passando por fiscalização e educação. Além disso, gestão da mobilidade segura envolve múltiplos órgãos governamentais, além do setor privado e a sociedade civil organizada.

A revisão do Plano reuniu esses setores, trabalhando de forma coordenada. (As informações são da Agência Estadual de Notícias)

## ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza\*



## A (in)segurança pública e seus reflexos no transporte

**Rodrigo Vargas aborda caso ocorrido em Porto Alegre que chocou os usuários do transporte coletivo.**

**N**a parada de ônibus em frente ao BarraShopping, recém-saída da loja em que trabalhava – fazia seis meses; seu primeiro emprego –, Cristiane foi abordada por marginais, que exigiram o celular. Assustada, nervosa, a menina irritou um dos bandidos porque não conseguia encontrar o aparelho na bolsa e foi baleada no rosto, o que fez seu corpo sílfide desabar de costas sobre a calçada. Às 19h30, na avenida Chuí, bairro Cristal, morreu a jovem de 20 anos e, com ela, morreu mais do meu já pouco e antes tão ansioso desejo de voltar a esse lugar odioso chamado “lá fora”.

Nas palavras do jornalista e escritor gaúcho, Auber Lopes de Almeida, estão expressos sentimentos que assolam boa parte da sociedade: um misto de medo, indignação e impotência.

O transporte público coletivo ainda é a única opção de locomoção para a grande

maioria das pessoas, mesmo com a atual crise do sistema de transporte. Já não bastasse a enorme evasão de passageiros devido a fatores como altas tarifas, irregularidade no cumprimento de horários, superlotação e falta de conforto, os usuários ainda têm que lidar com a violência.

Esse ocorrido que chocou os usuários de ônibus de Porto Alegre, como eu, me remete a uma reflexão que eu costumava trazer em algumas das minhas palestras.

Discutíamos, certa feita, um grupo de colegas e eu, justamente sobre o fator insegurança no uso do transporte público.

Lembro de um deles mencionar uma reportagem que havia assistido em um canal de televisão local. Nela, a repórter entrevistava na rua um especialista em segurança que fora desafiado a apontar ao vivo situações de risco à segurança. Eis que o especialista aponta, explicando estar ali uma pessoa em situação de risco. Ao virar a câmera, o cinegrafista foca em uma pessoa exatamente em uma parada de ônibus.

É inegável que exista de fato um risco

de assaltos na utilização do transporte público. Mas será esse risco realmente maior que o risco de quem anda de transporte individual motorizado? Porque, da mesma forma, temos notícias de arrastões em engarrafamentos, assaltos em semáforos e sequestros-relâmpago a condutores.

A reflexão, diante disso, é:

A quem serve o sentimento de segurança? Seja ele real ou imaginário, quando se está atrás de um volante, num invólucro de metal, com vidros escuros completamente fechados? Quem se beneficia dessa insegurança sentida pelos usuários do transporte público?

Sou um defensor ferrenho da priorização do transporte público em detrimento ao individual, algo que procuro levar a cada palestra e curso que ministro. Entretanto, fatos como esse me colocam em um complicado dilema de tentar defender algo que está, a cada dia que passa, mais indefensável.

\* Formado em Psicologia pela Unisinos, atua desde 2009 como Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte na EPTC, órgão Gestor do trânsito na cidade de Porto Alegre

## Estudo afirma que exame toxicológico é o responsável por impedir que milhares de potenciais usuários de drogas conduzam veículos pesados



Desde que entrou em vigor, em março de 2016, a obrigatoriedade do exame toxicológico de larga janela de detecção para condutores habilitados nas categorias C, D e E (caminhão, ônibus e carretas) provocou uma redução de mais de 3,6 milhões de motoristas profissionais no mercado. Essa é a conclusão de um levantamento realizado pelo Programa SOS Estradas.

De acordo com o estudo, o número de CNHs nas categorias C, D e E apresentava desde 2011 um histórico de crescimento anual médio de 2,8%. O número total de motoristas habilitados em 2015 era de 13.156.723. A partir de março de 2016, pela primeira vez no Brasil, a curva mudou. Em outras palavras, começou a diminuir junto com o início da exigência do exame toxicológico. Em dezembro de 2019, seguindo a tendência de queda registrou-se 11.640.450 habilitados nas categorias C, D e E. O número já era inferior ao existente em dezembro de 2011.

### QUEDA NO NÚMERO DE HABILITADOS EM 2021

A tendência de queda nas habilita-

ções C, D e E permanece em 2021. Em julho deste ano, o total de habilitados na categoria caiu para 11.427.608. O número representa 85 mil a menos do que o registrado em dezembro de 2020. Além disso, 368 mil a menos que em 2011, um dado inédito na história do trânsito brasileiro.

Conforme o estudo, quando analisada a tendência de crescimento entre 2011 e 2015, e comparada com os cinco anos posteriores, fica ainda mais evidente o impacto do exame toxicológico. Mantida a mesma tendência de aumento de 2,8% nestas categorias entre 2016 e 2020, o país deveria ter aproximadamente 15.104.745 condutores C, D ou E no final do ano passado. Entretanto, o total, segundo os dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), foi de 11.512.003. Portanto, quase 3,6 milhões menos, caso se mantivesse a taxa de crescimento registrada entre 2011 e 2015.

A conclusão do estudo é que o país tem menos condutores habilitados nestas categorias, mas também menos condutores de veículos pesados usuários

regulares de drogas.

Segundo os organizadores do levantamento, é possível comprovar o fato por pesquisa realizada pelo Ministério Público do Trabalho, juntamente com o Tribunal Regional do Trabalho de Mato Grosso do Sul. O órgão testou para drogas motoristas das categorias C, D ou E, em 2015, antes da obrigatoriedade do exame, e repetiu a pesquisa em 2019. O resultado foi queda de 60% no uso de drogas por condutores profissionais. Dado que, segundo o SOS Estradas, comprova a eficácia desta política pública de prevenção ao uso de drogas.

### O QUE MUDOU NA LEGISLAÇÃO

A Lei 13.103/15, que entrou em vigor em março de 2016, previa a obrigatoriedade do exame toxicológico de larga janela na obtenção e renovação da CNH (Carteira Nacional de Habilitação) para motoristas das categorias C, D e E. Incluiu ainda a exigência na admissão e demissão de motoristas profissionais nas empresas.

Com a Lei 14.071/20, sancionada em outubro de 2020, foi incluída a multa de

R\$ 1467,35 e suspensão por no mínimo 90 dias do direito de dirigir para quem não cumprir o exame toxicológico periódico.

Esse exame é obrigatório para motoristas com CNHs nas categorias C, D e E, com idade inferior a 70 anos. Ele deve ser feito a cada 2 anos e 6 meses, a contar da data da emissão ou renovação da CNH.

Segundo o Coordenador do SOS Estradas, Rodolfo Rizzotto, há indícios de que haverá uma queda ainda maior a partir de agosto de 2021. Isso acontecerá devido a multa e demais penalidades introduzidas pela nova lei de trânsito.

“É evidente que a maioria desses condutores estão evitando o exame toxicológico de larga janela. Exatamente porque detecta comportamento ao identificar motoristas que usam drogas regularmente. Como dirigirem caminhões, vans e ônibus, colocam vidas em risco diariamente. Portanto, essa política pública do exame toxicológico tem papel de prevenção e profilaxia”, afirma Rizzotto.

### ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Desmistificando mais uma Fakenews**

PÁGINA 3

### JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Universidade Corporativa da Polícia Rodoviária Federal  
A vida como ela é . . .**

PÁGINA 5

### DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Nova década para o Trânsito  
(2021 – 2030)**

PÁGINA 7

### RODRIGO V. DE SOUZA



**A (in)segurança pública e seus reflexos no transporte**

PÁGINA 15