

O AEROPORTO ESTÁ PRONTO! E O ACESSO?



O que mais temíamos aconteceu. Santa Catarina protagoniza mais um vexame de proporções globais. A inauguração do novo Aeroporto Internacional Hercílio Luz se deu sem que o acesso rodoviário ao Sul da Ilha, na capital catarinense, e ao terminal de passageiros estivesse completamente pronto. As obras ainda estão em andamento aos trancos e barrancos, sem falarmos do projeto de iluminação, que ainda não foi elaborado. (Página 2 - Editorial)

EDITORIAL

Vergonha...



Agora é fato consumado! O que mais temíamos vai acontecer. Santa Catarina vai protagonizar mais um vexame de proporções globais. A inauguração do novo acesso ao Sul da Ilha, na capital catarinense, e ao terminal de passageiros do Aeroporto Hercílio Luz acontecerá pela metade, aos trancos e barrancos, e sem iluminação do trecho.

Embora a secretaria de Infraestrutura do Estado faça um jogo de palavras, dizendo que “a obra não será entregue no dia 1º de outubro e seguirá em andamento, pois nesta data, será apenas liberado o tráfego pela necessidade e acordo de ter uma ligação com o novo terminal aeroportuário com as devidas sinalizações”, a verdade é que a incompetência da gestão da obra que se arrasta desde 2014 ficará evidenciada,

com uma pitada extra de vergonha adicionada aos 45 do segundo tempo.

No projeto da secretaria (ex-Deinfra), não consta o “detalhe” da instalação da iluminação da via, somente a infraestrutura para realizá-la. Para completar, ainda não se sabe quem vai pagar a conta no futuro. Parece até piada de mau gosto. Mas é a mais pura realidade.

Aliás, por falar em conta, neste mês de setembro, completou 50 meses de impasse na iluminação da Ponte Anita Garibaldi, no Sul do Estado. Desde a sua inauguração, em julho de 2015, nenhum boleto foi pago, somando uma dívida de R\$ 369 mil com a Celesc, que não pode cortar o serviço por conta de uma decisão judicial. Enquanto isso, o Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (Dnit)

vai empurrando com a barriga, tentando responsabilizar a prefeitura de Laguna, que não reconhece a dívida e luta na Justiça em sua defesa.

Embora o Dnit não admita a responsabilidade por iluminar o trecho da ponte na BR-101, coube ao órgão os reparos ocorridos em alguns momentos onde houve corte de energia por problemas técnicos, como quedas de disjuntores e rompimentos de cabos. Todavia, há a expectativa na cidade de que a concessão do trecho (a BR-101 será licitada à gestão privada ainda neste semestre) possa dar fim ao problema.

Mas voltando à Florianópolis... estamos às vésperas da inauguração “café com leite” da obra que só será concluída em março de 2020 (e olhe lá!). O acesso viário a ser liberado terá dois trechos com apenas duas das quatro pistas previstas. Logo no começo do trajeto para quem sai do Centro sentido Sul da Ilha, a obra ainda está em andamento logo após o viaduto da Seta.

Além disso, após o novo elevado do Carianos, o trânsito estará em uma pista em cada sentido até março do ano que vem, quando o Estado promete entregar o projeto completo, previsto inicialmente para

ficar pronto em 2014.

Quanto a iluminação da via, uma reunião entre o governo do Estado e a prefeitura da capital definiu que o município fará o levantamento dos valores para a colocação do sistema, que teoricamente estará concluído no final de outubro. Depois vem a discussão sobre quem pagará o investimento estimado em R\$ 7,4 milhões.

Por fim, o município já demonstrou interesse em assumir o trecho do acesso ao Sul da Ilha. Mas a municipalização só poderá ocorrer com a entrega da obra completa, prevista para o ano que vem. E segue o jogo!

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O Monatran

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

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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



TODO CUIDADO É POUCO

Dizem que criança cega a gente. E quando se trata da combinação veículo alto e criança então, todo cuidado é pouco. Neste mês de setembro, em Indaial/SC - cidade localizada no Vale do Itajaí, uma tragédia em família chamou a atenção para esta questão. Um pai atropelou acidentalmente seu filho de 1 ano e 10 meses, quando dava ré com o veículo S10, em sua garagem.

Felizmente, o carro estava em baixa velocidade e a criança foi conduzida ao hospital com ferimentos médios para avaliação médica. Mas fica o alerta: ao assumir o volante de um veículo, todo cuidado é pouco!

FALHA HUMANA

Um estudo divulgado pelo Ministério dos Transportes aponta que mais de 50% dos acidentes no trânsito é provocado por falha humana. A falta de atenção e o excesso de velocidade seriam as maiores causas. Além dos conhecidos maus hábitos de falar no celular, se maquiar ou usar fone de ouvido ao volante, questões simples como alterações visuais também tem sua parcela de contribuição.

Segundo o oftalmologista do Instituto Penido Burnier, Leôncio Queiroz Neto, perito em medicina do trânsito e membro da ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego), no Brasil, um em cada dois motoristas precisa usar óculos de grau, e a maioria só atualiza a receita quando vai renovar a CNH (Carteira Nacional de Habilitação), quando o correto seria atualizar os óculos a cada 18 meses para garantirmos uma direção mais segura.



ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



LAMENTÁVEL

Neste mês de setembro, a atleta Susana Cristina da Silva, recém convocada para representar a Seleção Brasileira no Parapanamericano de Handebol em Cadeira de Roda, passou por um constrangimento ao solicitar uma corrida através de aplicativo em Balneário Camboriú.

O motorista de aplicativo se negou a transportar a atleta, alegando que a cadeira arranharia seu veículo.



ESTACIONE COM MODERAÇÃO

Dica publicada pela página Trânsito Ideal da Perkons lembra que civilidade é igual canja, não faz mal a ninguém.

Decisão Infeliz

Dias atrás, passei os olhos em uma notícia que me estragou o dia: O Ministério Público Federal (MPF) obteve decisão judicial que suspende, em todo o país, a aplicação de multas de trânsito com a utilização de equipamentos de videomonitoramento. “Não é possível!”, pensei.

Ainda cético, torcendo para que tivesse entendido errado, fui ler mais detalhes da matéria que completava dizendo que, ao julgar ação movida pelo MPF no Ceará, a Justiça Federal considerou que o uso de câmeras capazes de registrar imagens do interior de veículos viola o direito à intimidade e à privacidade assegurado pela Constituição Federal.

Como é que é? Direito à privacidade no meio do trânsito? E o pior: “intimidade” esta que pode custar a morte de alguém! Não dá para acreditar!

Parece brincadeira de mau gosto, mas é verdade! Em 2017, o MPF ingressou com ação na Justiça quando a Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania de Fortaleza (AMC) passou a utilizar câmeras de alta definição para fiscalizar o trânsito.

Não bastasse tal disparate, o juiz da 1ª Vara Federal, Luís Praxedes Vieira da Silva, determinou que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) edite, em até 60 dias (contados a partir do último 5 de setembro), resolução sobre o videomonitoramento com base na sua decisão. O que impactará as regras de trânsito das três esferas de governo – federal, estadual e municipal.

Que tristeza! Que retrocesso! Podendo utilizar a tecnologia em favor da vida no trânsito, voltamos a estar à mercê de motoristas imprudentes, com a mais esdrúxula das justificativas, evocando o artigo 5º da Constituição que “considera invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurando

inclusive direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de violações a essas garantias”.

Isso é um ultraje! Que me perdoem os juristas, mas para mim, direito à privacidade deveria ser garantido para quem está dentro de casa, no conforto do seu lar, não para quem está no meio da rua, falando no celular enquanto dirige ou cometendo outras infrações previstas em Lei, podendo provocar até a morte de terceiros.

Ainda perplexo, percebo que a decisão pode ser muito pior, pois além de suspender a aplicação de multas de trânsito com a utilização de equipamentos de videomonitoramento por conta da “privacidade” de quem está dentro do veículo, também determina que não poderão ser apuradas por videomonitoramento as infrações que tenham sistema próprio de apuração, como avanço de sinal, excesso de velocidade ou de carga, por exemplo. Além disso, ficam suspensas as aplicações de multas por infrações pela não utilização do farol baixo durante o dia em trechos de rodovias federais ou estaduais, nas zonas urbanas.

Para piorar o imbróglio, ainda existe a possibilidade de haver direito de ressarcimento de multas aplicadas anteriormente depende de confirmação da sentença pelo Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF5).

Que decepção! Quantos valores distorcidos! Mais lamentável ainda é ver o Ministério Público – merecedor tantas vezes de aplausos, se perder desta forma, sendo protagonista de sua própria desmoralização.

Ainda resta a esperança de que as instâncias superiores corrijam este equívoco lamentável, antes que mais vidas sejam ceifadas no trânsito, vítimas de motoristas criminosos que agora estão protegidos pela famigerada e deslocada privacidade.

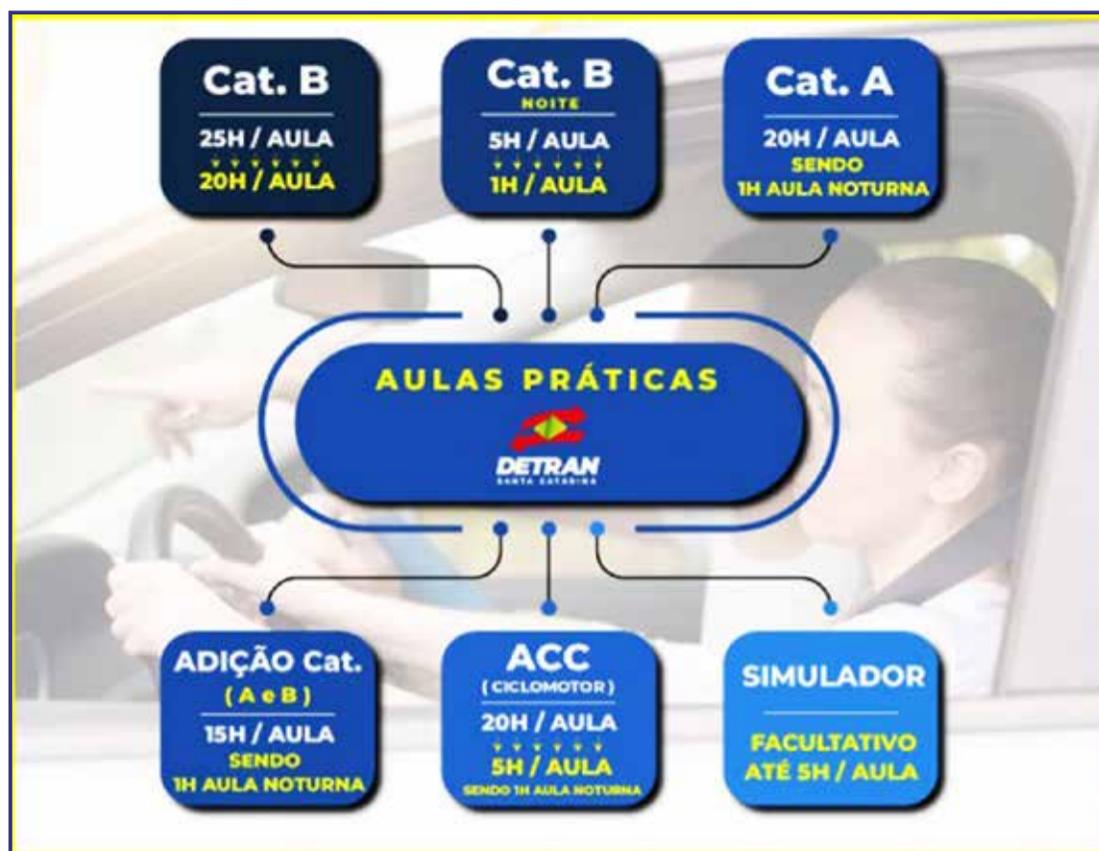
Novas regras para tirar carteira de habilitação começam a valer

As novas regras para quem pretende tirar a carteira de habilitação ou mudar de categoria passaram a valer desde o dia 16 de setembro. Dentre as principais mudanças estão a redução do número de aulas práticas, uso facultativo do simulador, inclusão de aula noturna para obtenção da CNH para motocicletas (categoria A) e condições especiais para conduzir ciclomotor. As alterações também englobam os alunos que já começaram o processo de formação.

As medidas constam na Resolução nº 778/2019 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). O gerente de Habilitação de

Condutores do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC), Cristiano Sousa, frisa que essa é uma determinação federal, cabendo ao órgão de trânsito estadual cumprir as determinações legais.

Para a categoria B, há uma redução de 25 horas/aula para 20 horas/aula, sendo pelo menos uma hora no período noturno - antes eram cinco horas no período noturno. Já na categoria A continuam as 20 horas/aula, mas passa a ter a obrigatoriedade de ao menos uma hora/aula no período noturno. Para a adição de categoria A ou B, a quantidade continua



sendo de 15 horas/aula, das quais pelo menos uma hora no período noturno.

Na categoria dos ciclomotores - veículos de até 50 cilindradas e que atingem até 50 km/h - a novidade ficou por conta

da não exigência de aulas teóricas e práticas nos 12 primeiros meses, sendo exigida a aprovação do candidato nos exames teórico e prático. Em caso de reprovação no exame prático, o candidato deve-

rá passar por cinco horas/aula, sendo ao menos uma no período noturno.

O uso do simulador de direção agora é facultativo. As aulas devem ser realizadas antes das práticas, limitadas a cinco horas/aula.

Por ordem judicial, processo de habilitação segue inalterado no RS.

Em cumprimento à ordem judicial referente a processo promovido pelo Sindicato dos Centros de Formação de Condutores do Estado do Rio Grande do Sul - SindiCFC - contra a União, o DetranRS informou que está suspensa em todo o estado do Rio Grande do Sul a Resolução Contran nº 778 de 2019. A norma que traz alterações no processo de habilitação, entre as quais, reduz a carga horária de aulas práticas e torna facultativo o uso do simulador de direção para a primeira habilitação na categoria B, entra em vigor no país nesta segunda-feira (16), mas o RS fica impedido de aplicá-la, até determinação em contrário.

O DetranRS foi oficiado pelo Departamento Nacional de Trânsito - Denatran - para o devido cumprimento da determinação judicial na noite de 12 de setembro. Sendo assim, todos os processos de habilitação do RS seguirão a carga horária e as etapas

obrigatórias atuais, o que inclui a realização de aulas em simulador de direção para a categoria B (carro).

O que prevê a Resolução Contran nº 778 de 2019 (suspensa no RS)

a) alteração da carga horária do curso prático para obtenção e adição de categoria B, que passa de 25 para

20, e de 20 para 15 horas/aula, respectivamente. No curso prático de obtenção de categoria "B" o candidato pode optar por realizar até 5 aulas em simulador de direção veicular;

b) redução da quantidade mínima de aulas noturnas obrigatórias nos cursos práticos (passando de 20% da

carga horária de cada curso, para uma aula por curso);

c) redução da carga horária de aulas práticas para obtenção de ACC, possibilitando até a retirada da exigência, pelo período de um ano, de realização de curso prático antes da realização da prova prática.

Sobre o processo judicial



O Sindicato dos Centros de Formação de Condutores do Estado do Rio Grande do Sul ajuizou ação no Poder Judiciário (processo nº 5040324-71.2019.4.04.7100) requerendo a suspensão da eficácia e dos efeitos da Resolução nº 778/2019 do Contran.

O Juízo de primeiro grau indeferiu o pedido e o SindiCFC recorreu da decisão ao Juízo de segundo grau. O Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4) acolheu a solicitação e deferiu a antecipação da tutela.

A princípio, o despacho do desembargador do TRF-4 não esclareceu se a decisão se aplicaria a todos os Centros de Formação de Condutores do RS, ou apenas àqueles filiados ao Sindicato. Então, o TRF-4 se manifestou novamente pacificando a questão, decidindo que abrange toda a categoria representada pelo SindiCFC no estado do RS, independentemente de filiação.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

CHAMANDO À ATENÇÃO DA PRIMEIRA DAMA

A Primeira Dama, Michele Bolsonaro, tem se notabilizado por sua atenção às pessoas com necessidades especiais, como a comunidade de surdos mudos que desde o início da atual gestão, pode acompanhar diferentes eventos através da Língua Brasileira de Sinais (Libras).

Por tal razão é que se toma a liberdade de chamar a sua atenção para um dos problemas gravíssimos de saúde pública que abala a família brasileira.

Os dados são alarmantes e foram divulgados no último 23 de Setembro pelo DPVAT, com o objetivo de marcar a *Semana Nacional do Trânsito*. As informações foram amplamente divulgadas pela mídia brasileira.

No panorama apresentado se destacam os acidentes com motos, que deixaram um saldo de aproximadamente 200 mil mortos e cerca de 2,5 milhões de motociclistas inválidos nos últimos 10 anos. Segundo a Folha, *esses números superam a população de Fortaleza. Entretanto, ao incluir-se os com sequelas menos*

graves chega-se a 3,3 milhões. Assustador!

A seguradora Líder, responsável pelo DPVAT - Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - informa que a cifra de acidentados com motos e ciclomotores cresceu 72%, mais do que o dobro dos outros veículos. No se refere apenas a invalidez permanente o crescimento foi de 142%, quando comparado aos demais meios de transporte.

O fator “força de trabalho” vem sendo atingido diretamente, uma vez que 52% dos que ficam com invalidez permanente se encontram entre os 18 e os 34 anos. Importante lembrar que essas pessoas necessitam de cuidados especiais para o resto de suas vidas o que significa, muitas vezes, que mais uma pessoa da família deixa o mercado de trabalho.

O relatório salienta, ainda, que o crescimento da frota de motocicletas e de ciclomotores foi de 82% enquanto o da frota geral de 69 por cento. A esses dados se deve salientar o uso crescente das motos nos serviços urbanos, como o de entregas rápidas de alimentos e de outras encomendas, principalmente na hora do almoço e no período noturno, aumentando, consideravelmente, o risco de acidentalidade.

Os jovens que fazem esse tipo de

serviço não são adequadamente preparados e trabalham estressados por pressão dos consumidores e pelo fato de ganharem por serviço executado, o que aumenta a pressa, a velocidade e a imprudência.

Abstraindo-se momentaneamente do significado social do acidente e, olhando-se para o outro lado da moeda, se observa que tais eventos causam ao Brasil um prejuízo da ordem de 23 bilhões de reais.

Muitas vezes torna-se necessário corrigir rumos, investir na formação de condutores, fomentar programas permanentes de redução de acidentes, controlar a velocidade no trânsito de forma transparente e combater o crime de beber e dirigir.

Senhora Michele Bolsonaro, por tudo isso é que se apela, com todo o respeito, à sua sensibilidade como mãe e Primeira Dama para que ouça as famílias das vítimas e estimule a implantação urgente de políticas públicas que contenham essa guerra fratricida, erroneamente chamada de acidente de trânsito.

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesusc, Two Flags Post - Publisher & Editor-in-Chief.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 231. Transitar com o veículo:

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Denatran realiza reunião para debater cursos na modalidade de EAD

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) promoveu, no dia 26 de agosto, reunião consultiva para receber contribuições da sociedade sobre cursos na modalidade de Ensino a Distância (EaD) para condutores habilitados. O objetivo do encontro, realizado no Ministério da Infraestrutura, foi ouvir, dos participantes, considerações sobre o tema que possam contribuir para a criação de procedimentos para a homologação de instituições que pretendam atuar na oferta desses cursos.

Francisco Brandão, coordenador-Geral de Educação para o Trânsito do Denatran, explicou que esse foi o primeiro encontro de uma série de reuniões consultivas que serão realizadas ao longo do processo para que sejam alinhados todos os entendimentos em volta dos cursos EaD.

“Nós pretendemos deixar as coisas mais transparentes possíveis para todos os envolvidos. A ideia é colher considerações da sociedade e de instituições particulares interessadas em oferecer os cursos e, a partir daí, construirmos um instrumento que possa de fato proporcionar essas capacitações”, explicou.

Brandão destacou ainda que um dos objetivos da reunião foi pro-



Divulgação Denatran.

mover o debate sobre a garantia da qualidade de ensino, da confiabilidade dos processos e da redução de custos, tanto para os empresários que irão oferecer o curso quanto para os interessados na capacitação. “Temos uma premissa básica: viabilizar a implementação de cursos de qualidade com um preço de produção adequado à realidade. Não abriremos mão da qualidade

geral dos cursos, seja de conteúdo, seja da confiabilidade dos processos e, principalmente, da garantia da identificação dos alunos que estão fazendo as capacitações”, destacou o coordenador.

De acordo com o diretor do Denatran, Jerry Dias, a ação visa dar “maior celeridade, menor burocracia, racionalidade e maior robustez ao processo para homologação

dos cursos”. Segundo Dias, o Denatran, após colher considerações da sociedade e de instituições particulares interessadas em oferecer os cursos, definirá as regras para a homologação das empresas.

Além de representantes de instituições interessadas em ofertar os cursos, também participaram da reunião servidores e colaboradores da Pasta.

Denatran cria Fórum Permanente dos Detrans



Divulgação AND.

Essas reuniões já acontecem eventualmente, mas agora foram regulamentadas oficialmente.

Foi publicada, no dia 21 de agosto de 2019, a Portaria 3677/19 do Denatran que regulamenta o Fórum Permanente dos DETRANs, um encontro que reunirá Autoridades de Trânsito ou seus substitutos eventuais, preferencialmente de forma presencial, e que deverá acontecer todo mês nas dependências da sede do Ministério da Infraestrutura (MINFRA).

Conforme a Portaria, o objetivo é reunir todos os Departamentos Estaduais de Trânsito para fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e estreitar a relação institucional entre

os órgãos e o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

A norma diz ainda que em caso de urgência e relevância do tema a ser tratado, poderá ser convocada reunião extraordinária.

As reuniões devem tratar temas comuns aos Detrans como regras de vistoria, documentação e emplacamento de veículos; o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, além de debates sobre a legislação e as normas de trânsito.

A Portaria é assinada pelo diretor do Denatran, Jerry Adriane Dias Rodrigues.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Trânsito e Transporte onerando SUS, Previdência Social e INSS.

O governo parece não perceber a conta a ser paga com os acidentes de trânsito pelo próprio governo, pela empresa, pelo trabalhador, pela sociedade como um todo, além da brutal queda da produção e arrecadação brasileira.

A cada uma hora cinco pessoas morrem no trânsito, outras lesionadas são incapacitadas temporária ou definitivamente para o trabalho. Não é possível que ainda haja gente que não tenha consciência desse fato, ele é notório, está presente nos jornais, telejornais, na mídia, é comentado por todos, mas só sensibiliza a família do acidentado.

Precisamos acordar para o fato, as fatalidades e os sequelados no nosso trânsito, por completo abandono da classe política, causam prejuízos incomensuráveis.

Revedo dados da Previdência Social vejo que um terço dos acidentes de trânsito foi caracterizado como acidente de trabalho.

Mas é coisa lógica, quem está na rua está trabalhando ou indo e vindo do trabalho. Precisamos entender que acidente de trabalho não é só aquele que ocorre dentro da empresa, mas também aquele que ocorre no deslocamento do trabalhador da porta de sua residência ao local de trabalho, assim como no retorno. Isso é chamado de acidente de trajeto e como

tal, é também um acidente de trabalho. Além disso, aqueles que são profissionais do volante e do guidão da motocicleta, quando no exercício da atividade sofrendo acidente será caracterizado como acidente de trabalho.

Com tudo isso, 252 mil cidadãos que estiveram envolvidos em acidentes de trânsito no ano de 2017 no nosso país, 94.789 receberam o Comunicado de Acidente de Trabalho (CAT), que foram registrados na Previdência Social. Uns receberam auxílio-acidente de trabalho, outros auxílio-doença e muitas famílias passaram a viver de pensão coberta pelo Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS).

O prejuízo causado à empresa e ao Estado é inestimável.

Quantos incapacitados definitivamente serão sustentados pela sociedade? E no decorrer de tantos anos, milhares morreram ou se tornaram incapacitados definitivamente e que dependeram de todos nós para sua manutenção. Quantos já se encontram nessa situação?

Esse é outro lado do custo dos nossos acidentes.

O governo não está ao lado do povo, mas sim ao lado dos infratores, propondo tudo que contraria o que os especialistas recomendam para a redução das mortes no trânsito.

A prevenção é a arma a ser usada, atuando na educação desde tenra idade até a fase adulta conseguindo dessa forma mudança radical da cultura com relação à mobilidade. Cursos de formação de condutores condizentes, com treinamentos e experimentos em pistas próprias. Isso é o básico necessário que não tenho dúvida reduzirá de maneira substancial os graves acidentes urbanos e rodoviários que são estampados diariamente nos jornais. O custeio do acidente, do tratamento, das pensões, dos auxílios acidente de trabalho, auxílios doença, da queda da produção e tudo mais terá um decréscimo acentuado.

O governo sabe o que fazer, não entendemos por que não faz.

A parceria de Ministérios, uma força política, a colaboração e participação efetiva da sociedade levará esse país a sair do quinto lugar no ranking mundial de óbitos no trânsito. Vale lembrar que ocupa esse lugar contabilizando apenas os óbitos, mas se fossemos comparar com a frota, o Brasil estaria em primeiro lugar desse fatídico ranking.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

O que significa uma Ciclorrota?



A sinalização da imagem é nova em Florianópolis, porém, existente mundialmente. Às vezes encontramos essas sinalizações na cor vermelha, noutras na cor branca. Tudo vai depender do país, região... na Grande Florianópolis, elas estão em vermelho. Mas o que importa é: o que significa uma CICLORROTA?

Está no código de trânsito que os ciclistas têm preferência no trânsito. Sim, a bicicleta é um meio de transporte e precisa ser respeitado como os automóveis.

Então quando encontramos essa SINALIZAÇÃO de CICLORROTA, e se estamos

motorista, é um DEVER respeitar as condições de uma ultrapassagem segura como a distância de 1,5M. O retângulo vermelho mostra uma distância segura para que o veículo possa ultrapassar o ciclista quando não houver carro no sentido contrário. Já quando não se encontra espaço, os motoristas devem aguardar com respeito mantendo a velocidade menor que a do ciclista.

PRATIQUE e APOIE esta iniciativa da Prefeitura de Florianópolis por meio da Secretaria de Mobilidade.

Todos estamos juntos na humanização do trânsito.



Indenizações por morte no trânsito ultrapassa o número de vítimas da Guerra na Síria

Na Semana Nacional do Trânsito, a Seguradora Líder, responsável pelo DPVAT, divulgou um balanço com dados de mortalidade no trânsito brasileiro nos últimos 10 anos.

No acumulado deste período, foram pagas 485,1 mil indenizações por morte no trânsito, o que não representa o número real de óbitos, visto que o

DPVAT considera apenas os casos em que houve abertura de processo para pagamento de indenização após o acidente.

Ainda assim, a própria Seguradora Líder comparou esse índice com o número de vítimas da Guerra na Síria, que matou cerca de 360 mil pessoas desde 2011.

Um levantamento Confederação Nacional do Transporte (CNT), divulgado no último dia 19 de setembro mostra que houve 68,2 mil acidentes em rodovias federais no país em 2018. Destes, 5,2 mil resultaram em mortes. O número revela uma média de 14 vidas perdidas a cada dia só nas estradas federais do país.

ANÁLISE POR ESTADOS

Aprofundando os dados do DPVAT para os estados, 10 deles registraram aumento no número de indenizações pagas, enquanto 16 tiveram queda – apenas Rondônia manteve o índice.

O estado que mais reduziu o número de indenizações foi o Acre, com uma impressionante queda de 95%, passando de 1.931 reembolsos em 2009 para 101 no ano passado.

Na outra ponta, no Maranhão, houve 46% mais indenizações pagas em 2018, na comparação com 2009 – o número saltou de 1.135 para 1.653.

Em números absolutos, o estado com o maior número de pagamentos foi São Paulo, com 5.462 reembolsos. Ainda assim, o número é 51% menor do que 10 anos atrás, quando foram pagas 11.040 indenizações.

Vale lembrar que o estado é dono da maior frota de veículos do país, bem como é a unidade da federação mais populosa.

Além de São Paulo e Acre, o Rio Grande do Sul também reduziu o número de indenizações em mais de 50%, passando de

3.713 em 2009 para 1.774 em 2018, valor 52% menor.

Considerando o número de indenizações pagas pelo número de habitantes dos estados, o pior índice é o de Tocantins, com 38 indenizações para cada 100 mil habitantes. Em seguida, aparecem Piauí (34), Mato Grosso (33), Rondônia (29) e Roraima (25).

Na ponta oposta, figuram Amazonas (10), Distrito Federal (11), Acre, São Paulo e Amapá (12).

Comparando com os mesmos índices de 2009, é curioso observar que o Acre era o estado com mais indenizações pagas pelo total de habitantes, com 279 reembolsos para cada 100 mil habitantes.

De 10 anos para cá, o perfil das vítimas também mudou. Se, em 2009, as indenizações eram praticamente iguais entre motoristas (39%) e pedestres (40%), agora, há uma clara divisão.

Em 2018, 55% das indenizações foram pagas pela morte de motoristas, contra 28% de pedestres e 17% de passageiros.

HOMENS MORREM MAIS

O DPVAT também filtrou o número de indenizações por sexo, idade, horário dos acidentes e tipo de veículo.

Os homens são os que mais morrem no trânsito brasileiro, com 82% das indenizações pagas pelo DPVAT. Quando o enfoque são os motoristas, a porcentagem sobe para 94% das vítimas.

Enquanto isso, o horário mais comum dos acidentes que deixam mortos é o anoitecer, entre 17h e 19h59, com 22%. A quantia é um pouco mais alta do que durante a noite, entre 20h e 23h59. Essa faixa representa 20% das indenizações pagas.

Por outro lado, o amanhecer, entre 6h e 8h59, é o horário com menor incidência de acidentes fatais, com apenas 10% dos reembolsos.

Santa Catarina lidera número de colisões em BRs, mas registra menos acidentes graves.

Um levantamento divulgado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) reforça algo que já presenciamos constantemente nas estradas de Santa Catarina. O Estado é o campeão entre os que registram mais vítimas após colisões. Porém, está na última posição na relação entre número de mortes a cada 100 acidentes.

Os dados, revelados no dia 19 de setembro dentro do Painel CNT de Consultas

Dinâmicas dos Acidentes Rodoviários, são de 2018. No total, foram 8.494 acidentes nas BRs catarinenses, 6.731 com vítimas – ou seja, em cada dez acidentes, oito tiveram pelo menos uma pessoa ferida ou morta.

Nas ocorrências com vítimas, Santa Catarina está em 2º lugar – atrás somente de Minas Gerais, que possui a maior malha rodoviária federal do país. Só que, contando apenas aqueles ocasionados por colisão, SC

vai para a ponta do ranking, com 4.684 (14,5% do total no país e quase 70% do total de acidentes no estado).

Só para se ter uma ideia, a quantidade de acidentes a cada 100 km de estradas sob jurisdição federal em SC é 3,5 vezes maior do que a média nacional (188 contra 82). Ainda assim, o total de acidentes no estado foi o menor dos últimos 12 anos (2007-2018) e cerca de 2 mil a menos em comparação a 2017.

Santa Catarina ocupa a 4ª posição entre os estados

com mais mortes em estradas federais. Ano passado, 386 pessoas perderam a vida nas BRs. Isso representa algo em torno de seis mortes (5,7) a cada 100 acidentes – neste aspecto, SC fica em último lugar, com o menor índice de ocorrências graves.

Já entre 2007 e 2018, a pesquisa indicou 6.168 óbitos no estado após acidentes nessas rodovias.

Líder em acidentes com motos

No balanço divulgado

pela CNT, Santa Catarina aparece no topo da lista em acidentes com motociclistas nas rodovias federais, com 3.302 (13,7% do total no Brasil). Porém, em relação a quantidade de mortes, o estado cai para a 5ª posição, com 105 registros.

Os óbitos por atropelamento chegaram a 50, e oito ciclistas perderam a vida em acidentes nas rodovias federais localizadas em território catarinense ano passado.

R\$ 1 bilhão com acidentes nas BRs em um ano é o que gasta Santa Catarina

No Brasil, o total estimado chega próximo dos R\$ 10 bilhões

Um dos dados preocupantes no levantamento divulgado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) no dia 19 de setembro é que Santa Catarina está na 2ª posição entre os estados que gastam mais com acidentes em BRs. O valor estimado, com custos, incluindo perdas de vidas e materiais, é de R\$ 1.051.710.366,17 em 2018.

O resultado catarinense representa 10,8% do total brasileiro, que chegaram a R\$ 9,73 bilhões. Minas Gerais ocupa a primeira posição no ranking, com cerca de R\$ 1,3 bi.

A região Sul do país lidera a lista referente a mais acidentes a cada 100 km de rodovias federais (135,6 contra 82,3 da média nacional), além de ficar em primeiro lugar com maior número de colisões em BRs, com 31,9% do total brasileiro.

Entretanto, sobre a relação de mortes a cada 100 acidentes, o Sul fica

com uma média de 7,4, a menor entre as regiões do país. Ao todo, somando as ocorrências nos três estados, foram 1.193 mortes em 16.160 acidentes com vítimas nas estradas sob jurisdição federal somente no ano passado.

Santa Catarina lidera número de colisões em BRs

Os dados da CNT mostram ainda que, ao longo do ano passado, foram registrados 8.494 acidentes nas BRs catarinenses, sendo que desse total 6.731 tiveram vítimas (sem feridos ou óbitos). A pesquisa revela que a cada dez acidentes, oito tiveram pelo menos uma pessoa ferida ou morta. Nesse estudo, Santa Catarina aparece como o Estado líder no registro de colisões.

Para o especialista em trânsito, Fábio Campos, os acidentes de trânsito possuem consequências gravíssimas, ainda mais quando há o envolvimen-



to de vítimas. Atualmente trabalhando na formação de motoristas profissionais, Campos pondera que uma das preocupações de hoje é a capacidade e habilidade dos motoristas em lidar com veículos cada vez mais tecnológicos.

“Me preocupa se esses motoristas estão em condições ou com habilidade suficiente para trabalhar, se estão capacitados para manusear esse equipamento embarcado que é sempre tão perigoso, porque é muito pesado. A gente percebe quando pega as estradas,

a BR-101, por exemplo, veículos grandes em alta velocidade e, inclusive, alguns ainda usam telefone celular. A gente percebe que muitos motoristas vão além da confiança”, explica.

BR-101 e BR-282 campeãs em acidentes

Em relação aos números nacionais, o Brasil registra 14 mortes e 190 acidentes nas rodovias federais a cada dia. Somente em 2018, foram 69.206 acidentes, com 5.269 mortes. Nos 12 anos analisados pela CNT, o Brasil teve 1,7

milhão de acidentes e 88,7 mil mortes nas BRs.

As rodovias federais campeãs em número de acidentes ano passado foram a BR-101 (8.896) e a BR-116 (7.524) – as duas possuem trechos que passam por Santa Catarina. A ordem das duas primeiras posições se inverte no que se refere à quantidade de mortes (BR-116 com 649, e BR-101 com 615).

O veículo mais envolvido em acidentes com vítimas é o automóvel (64,6%), seguido de motos (44,4%) e de caminhões (23,4%).



Motorista de aplicativo é trabalhador autônomo, e ação contra empresa compete à Justiça comum.

A Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em conflito de competência, determinou que cabe ao Juizado Especial Cível de Poços de Caldas (MG) julgar o processo de um motorista de aplicativo que teve sua conta suspensa pela empresa. O colegiado entendeu que não há relação de emprego no caso.

Na origem, o motorista propôs ação perante o juízo estadual solicitando a reativação da sua conta no aplicativo e o ressarcimento de danos materiais e morais. Segundo ele, a suspensão da conta – decidida pela empresa Uber sob alegação de comportamento irregular e mau uso do aplicativo – impediu-o de exercer sua profissão e gerou prejuízos materiais, pois havia alugado um carro para fazer as corridas.

Ao analisar o processo, o juízo estadual entendeu que não era competente para julgar o caso por se tratar de relação trabalhista, e remeteu os autos para a Justiça do Trabalho, a qual também se declarou impedida de julgar a matéria e suscitou o conflito de competência no STJ, sob a alegação de que não ficou caracterizado o vínculo empregatício.

Trabalho autônomo

Em seu voto, o relator do conflito, ministro Moura Ribeiro, destacou que a competência *ratione materiae* (em razão da matéria), em regra, é questão anterior a qualquer juízo sobre outras espécies de competência e, sendo determinada em função da natureza jurídica da pretensão, decorre diretamente do pedido e da causa de pedir deduzidos em juízo.

Moura Ribeiro ressaltou que os fundamentos de fato e de direito da causa analisada não dizem respeito a eventual relação de emprego havida en-

tre as partes, e sim a contrato firmado com empresa detentora de aplicativo de celular, de cunho eminentemente civil.

“A relação de emprego exige os pressupostos da pessoalidade, habitualidade, subordinação e onerosidade. Inexistente algum desses pressupostos, o trabalho caracteriza-se como autônomo ou eventual”, lembrou o magistrado.

Sem hierarquia

O relator acrescentou que a empresa de transporte que atua no mercado por meio de aplicativo de celular é responsável por fazer a aproximação entre os motoristas parceiros e seus clientes, os passageiros, não havendo relação hierárquica entre as pessoas dessa relação.

“Os motoristas de aplicativo não mantêm relação hierárquica com a empresa Uber porque seus serviços são prestados de forma eventual, sem horários pré-estabelecidos, e não recebem salário fixo, o que descaracteriza o vínculo empregatício entre as partes.”

Por fim, o magistrado salientou que as ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (*sharing economy*), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia.

“O sistema de transporte privado individual, a partir de provedores de rede de compartilhamento, detém natureza de cunho civil. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma”, afirmou.

CNH vencida vale como identificação pessoal

A Primeira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) reafirmou, em decisão unânime, que o prazo de validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) diz respeito apenas à licença para dirigir, o que não impede o uso do documento para identificação pessoal.

Dessa forma, segundo o colegiado, o candidato que apresente CNH vencida para identificação não pode ser impedido de fazer prova de concurso público, ainda que o edital expressamente vede o uso de documentos com prazo de validade expirado.

“Revela-se ilegal impedir candidato de realizar prova de concurso, sob o argumento de que o edital exigia documento de identificação dentro do prazo de validade, uma vez que não foi observado o regime legal afeto ao documento utilizado”, frisou o relator do recurso, ministro Napoleão Nunes Maia Filho.

Vedação no edital

O caso envolveu uma candidata que foi impedida de fazer a prova para o cargo de cirurgiã dentista no concurso da Secretaria de Saúde do Distrito Federal porque a CNH apresentada ao fiscal



Ministro Napoleão N. Maia Filho

estava vencida.

Com o objetivo de garantir o direito à realização de nova prova, a candidata impetrou mandado de segurança ao Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT), o qual negou o pedido sob o fundamento de que o edital era expresso quanto aos documentos que poderiam ser usados para identificação, além de esclarecer que outros documentos ou aqueles fora do prazo de validade não seriam aceitos.

Para o tribunal, o edital é o instrumento regulador do concurso, ou seja, se qualifica como lei entre as partes, devendo seus preceitos serem rigorosamente cumpridos, salvo se houver flagrante ilegalidade – e isso não teria sido constatado na hipótese.

Única razão

Ao analisar o recurso no STJ, o ministro Napoleão Nu-

nes Maia Filho lembrou que recentemente, no julgamento do REsp 1.805.381, sob a relatoria do ministro Gurgel de Faria, a Primeira Turma já havia firmado o entendimento de que o prazo de validade da CNH “deve ser considerado estritamente para se determinar o período de tempo de vigência da licença para dirigir, até mesmo em razão de o artigo 159, parágrafo 10, do Código de Trânsito Brasileiro condicionar essa validade ao prazo de vigência dos exames de aptidão física e mental”.

Naquele julgamento, o colegiado afirmou que “não se vislumbra qualquer outra razão para essa limitação temporal constante da CNH, que não a simples transitoriedade dos atestados de aptidão física e mental que pressupõem o exercício legal do direito de dirigir”.

Para Napoleão Nunes Maia Filho, no caso do concurso público, “não há violação ao princípio da vinculação ao instrumento convocatório, mas tão somente a utilização dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade para se afastar a restrição temporal no uso da CNH para fins de identificação pessoal”.

Homem que atropelou 18 pessoas em Copacabana é condenado por ter mentido ao renovar sua CNH

O administrador de empresas Antônio de Almeida Anaquim, de 42 anos, que em 18 de janeiro de 2018 atropelou 18 pessoas no calçadão de Copacabana (zona sul do Rio), causando a morte de duas delas, foi condenado em primeira instância a um ano de prisão e multa por falsidade ideológica, por ter mentido ao renovar a carteira nacional de habilitação (CNH), em 2015, afirmando que não tomava remédios nem fazia tratamento ou sentia tonturas.

À polícia, ele admitiu ter sido diagnosticado com epilepsia aos 12 anos de idade. A pena prisional foi transformada em prestação de serviços à comunidade, e mesmo essa

pode ser alterada caso seja impetrado recurso. A decisão foi do juiz Marcel Duque Estrada, da 36ª Vara Criminal do Rio de Janeiro.

Anaquim ainda responde por dois homicídios culposos (não intencionais) e 16 lesões corporais também culposas. A reportagem não conseguiu localizar o administrador de empresas ou algum representante dele para se pronunciar sobre a condenação.

CARRO INVADIU CICLOVIA E CALÇADÃO

Na noite de 18 de janeiro de 2018, Anaquim dirigia um carro Hyundai HB20 quando invadiu a ciclovia e o calçadão de Copacabana e só parou sobre a areia, à margem da Avenida

Atlântica, na altura da Rua Figueiredo de Magalhães. Dezoito pessoas se feriram. Maria Louize Araújo de Azevedo, de 8 meses, levada pela mãe para passear pelo calçadão, morreu logo em seguida.

O australiano Christopher John Gott, de 63 anos, morreu em 31 de maio de 2018, após passar mais de quatro meses em coma, internado no Hospital Municipal Miguel Couto, na Gávea (zona sul). Condenado por abuso sexual na Austrália, ele estava foragido havia mais de 20 anos e vivia no Brasil com nome falso. Na ocasião, Anaquim afirmou que sofre de epilepsia e alegou ter tido uma crise que causou o acidente.



Luis Macedo/Câmara dos Deputados



Deputado Gilson Marques

CCJ rejeita projeto que proíbe uso de aplicativo para alertar blitz no trânsito

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara rejeitou o Projeto de Lei 5596/13, que proíbe o uso de aplicativos e de redes sociais na internet para alertar sobre blitz de trânsito. O texto foi apresentado pelo ex-deputado Major Fábio.

O relator, deputado Gilson Marques (NOVO-SC), pediu a rejeição da proposta e dos apensados, considerados inconstitucionais. Os textos devem ser arquivados pela Câmara dos Deputados, a menos que haja recurso para análise do Plenário.

“A Constituição de 1988 consagra de maneira inequívoca a tutela da vida privada dos brasileiros contra a divulgação de fatos pessoais que lhe são íntimos”, explicou o relator. “Esse direito de personalidade inclui, em particular, o direito ao segredo, que protege o indivíduo de intrusões indevidas do poder estatal.”

Comissão aprova padronização da sinalização de vagas para idosos

A Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa da Câmara dos Deputados aprovou no dia 11 de setembro proposta que obriga o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a elaborar e aprovar um novo modelo de sinalização indicativa de vaga de estacionamento para idosos no País (Projeto de Lei 205/19). O texto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

“Não se pode admitir que existam sinalizações caricatas ou depreciativas de pessoas com mais de 60 anos de idade em instrumentos do Estado. Isso revela descaso da administração pública com um direito assegurado a essa parcela da população pelo Estatuto do Idoso”, afirmou a relatora da proposta, deputada Rejane Dias (PT-PI),

que apresentou parecer pela aprovação do projeto de autoria do deputado Roberto de Lucena (PODE-SP).

Tramitação

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

Will Shutter/Câmara dos Deputados



Deputada Rejane Dias

Viação aprova punição para quem entregar direção a pessoa embriagada

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que pune a simples entrega da direção de veículo a pessoa não habilitada ou com restrições ao direito de dirigir ou ainda embriagada ou com incapacidade física ou mental. A punição de 6 meses a 1 ano de detenção, ou multa, poderá ser aplicada independentemente de haver lesão corporal ou perigo de

dano concreto na condução do veículo.

A medida está prevista no Projeto de Lei 1684/19, do deputado Luiz Flávio Gomes (PSB-SP). O texto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), que hoje prevê o crime, mas não traz nenhum detalhamento sobre haver lesão ou dano na condução.

Hoje, a conduta só é considerada crime se o perigo de

causar dano for real, concreto, não simplesmente presumido.

O relator na comissão, deputado Cezinha de Madureira (PSD-SP), argumentou que a jurisprudência vigente já considera crime a simples entrega do veículo para condutores nessas condições, mesmo sem dano real.

“Não são todas as pessoas que estão a par de jurisprudências. Portanto, ao colocar esse entendimento no texto da lei, é facilitado seu alcance. Com isso, diminuirá o número de pessoas que confiam ou entregam a direção de seu veículo a pessoa que, por qualquer razão, não tenha condições legais ou de segurança para conduzir”, afirmou Madureira.

TRAMITAÇÃO

O projeto ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, antes de ser votado pelo Plenário.



Aprovado comunicação imediata a dono de veículo que for guinchado

A Comissão de Viação e Transportes aprovou no dia 18 de setembro proposta da deputada Edna Henrique (PSDB-PB) que obriga o órgão de trânsito a disponibilizar de imediato, ao proprietário, a informação de que o veículo foi removido para depósito.

O Projeto de Lei 3539/19 altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) e recebeu parecer favorável do relator na comissão, deputado Bosco Costa.

Atualmente, o código prevê apenas a comunicação ao proprietário no prazo de 10 dias úteis, período que o relator considerou excessivo. “Para a simples disponibilização da informação de que o veículo foi removido o prazo é injustificável”, disse Costa.

Segundo o projeto, a comunicação imediata será regulamentada pelo Con-

selho Nacional de Trânsito (Contran). Costa afirmou que órgão poderá, por exemplo, prever a comunicação pela internet ou por mensagem de telefone celular.

O Código de Trânsito enumera diversas situações em que o veículo pode ser removido pelo Detran, como disputar racha nas ruas, fazer

exibição de manobras perigosas, estacionar longe do meio fio ou em local proibido que dificulte o deslocamento de pedestres.

Tramitação

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado agora pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

Cleia Viana/Câmara dos Deputados



Deputado Bosco Costa

Qual a diferença entre Suspensão do Direito de Dirigir e Cassação da CNH?

Essa é uma dúvida muito comum entre os condutores e muitos confundem quando se aplica uma ou outra penalidade. Tanto a suspensão do direito de dirigir como a cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) são sanções impostas aos infratores, aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa. As duas são aplicadas em situações diferentes que estão detalhados no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), isso quer dizer que uma é distinta da outra.

Para facilitar a compreensão, o Portal do Trânsito resumiu nessa reportagem quando ocorre a suspensão do direito de dirigir e quando é a cassação da CNH que deve ser aplicada.

Suspensão do direito de dirigir

O condutor poderá ter o seu direito de dirigir suspenso quando atingir 20 pontos ou mais no prontuário da CNH no período de 12 meses ou quando cometer qualquer infração que determine a suspensão direta, independente do número de pontos acumulados (veja aqui quais são essas infrações).

Sempre que tiver seu direito de dirigir suspenso, o condutor terá que entregar a CNH, cumprir o prazo de suspensão e fazer o curso de reciclagem.

Quem atingir 20 pontos ou mais na CNH, no período de 12 meses, terá seu direito de dirigir suspenso por 6 meses a 1 ano e, se reincidir no período de um ano, a suspensão será de 8 meses a 2 anos. No caso de infrações que levam à suspensão direta do direito de dirigir, o prazo será 2 a 8 meses e, em caso de reincidência, a suspensão será de 8 a 18 meses.

Cassação da CNH

O Art. 263 do CTB determina que o documento de habilitação seja cassado se o condutor for flagrado conduzindo qualquer veículo que exija habilitação, estando com o direito de dirigir suspenso.

Outra situação que pode levar a cassação da CNH é se o condutor for condenado judicialmente por delito de trânsito ou se, a qualquer

tempo, for comprovada irregularidade na expedição de sua habilitação. Além disso, poderá ter a CNH cassada o condutor que reincidir, no prazo de 12 meses, nas seguintes infrações:

- Dirigir com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo (inciso III – Art.162 CTB);
- Entregar a direção do veículo à pessoa que não tenha Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor, ou ainda com Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor cassada ou com suspensão do direito de dirigir ou também para pessoa com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo (Art.163 CTB);
- Permitir que pessoa nas condições referidas no item acima tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via (Art.164 CTB);
- Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (Art.165 CTB);
- Disputar corrida (Art. 173 CTB);
- Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via (Art.174 CTB);
- Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus (Art.175 CTB).

Decorridos dois anos da cassação da CNH, o infrator poderá requerer sua reabilitação, após ser aprovado em Curso de Reciclagem e nos exames necessários à obtenção da categoria que possuía, ou de categoria inferior, preservada a data da primeira habilitação.

Posição correta ao dirigir



Detran-SP dá dicas sobre postura para dirigir

Dores na coluna são comuns em pessoas que trabalham muito tempo sentadas. Motoristas de ônibus, caminhão, táxi e aplicativos compõem esse grupo e precisam se cuidar para que a postura errada enquanto dirigem não se transforme em um problema de saúde.

O médico Alexandre Fogaça Cristante, especialista em coluna do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (FMUSP), participou da série educativa #PerguntaProDetran e deu dicas valiosas para os motoristas prevenirem as dores e os desgastes do sistema locomotor.

A série é realizada pelo Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran.SP) e transmitida por meio de #lives no Facebook.

Segundo o médico convidado, entre os fatores que predispõem os motoristas a terem problemas na coluna estão o fato de ficarem muito tempo no trânsito e o impacto da trepidação.

CONFIRA ORIENTAÇÕES PARA EVITAR AS DORES NA COLUNA:

Realizar atividades físicas para fortalecer a musculatura abdominal e a paravertebral e, assim, dar suporte à coluna

- Manter o peso saudável
- Fazer intervalos de duas em duas horas para alongar o corpo

- Sentar com as costas apoiadas, o quadril dobrado em quase 90 graus e o joelho dobrado em 60 graus
- Ajeitar a altura para que o olhar no horizonte fique reto
- Regular a altura do volante na altura dos ombros.

No início, as dores no sistema locomotor costumam ser de natureza muscular e aparecem na cervical, na região dorsal, na lombar, eventualmente irradiada para os braços e pernas. Nesses casos, a simples mudança de hábitos pode resolver.

“Se a dor aparecer acompanhada de dormência, formigamento, perda de força nos braços e nas pernas e se tiver dor à noite, em repouso, é preciso procurar um médico”, afirma Fogaça.

Para ver dicas de alongamento, assista aqui o vídeo divulgado pelo Detran.SP.

Segundo o médico, cronicamente o problema deixa de ser muscular e a pessoa passa a ter desgaste nos discos, que são como amortecedores entre as vértebras. Ou problemas na junta das vértebras, que é a artrose.

Nesses casos, é necessário procurar atendimento médico, fazer uma avaliação e eventualmente exames para o diagnóstico. O tratamento, na maioria das vezes, é a reabilitação: fisioterapia, depois introdução a uma prática esportiva, de preferência sem muito impacto.



Verdades e *fakes* sobre mudanças no trânsito em setembro

Nunca se falou tanto sobre a legislação de trânsito no Brasil. Por um lado isso é bom, pois incentiva as pessoas a estudarem mais o assunto, por outro lado, muitas informações equivocadas acabam atrapalhando e criando muita confusão.

O exemplo mais recente, e que está criando muita polêmica, é sobre as mudanças que aconteceram a partir de 16 de setembro de 2019 e que impactaram diretamente para quem quer tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Essas mudanças aconteceram porque entrou em vigor a Res.778/19 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que altera o processo de formação de condutores.

Junto com as informações verdadeiras, muitas notícias falsas estão criando confusão, misturando assuntos e contribuindo com o cenário de incertezas que está virando o trânsito brasileiro. Por esse motivo, o Portal do Trânsito esclarece o que mudou e o que continua como estava.

SIMULADOR DEIXA DE SER OBRIGATÓRIO

VERDADE De acordo com a nova norma o uso do simulador para obtenção da categoria B não será mais obrigatório. Conforme a Resolução, o candidato poderá optar por realizar até 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, desde que disponível no CFC, que deverão ser feitas previamente às aulas práticas em via pública.

A Resolução diz, ainda, que o

Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) deverá implementar procedimento de acompanhamento do uso de simulador no país, a fim de avaliar sua eficácia no processo de formação de condutores.

REDUÇÃO DE CARGA

HORÁRIA DA AULA NOTURNA

VERDADE A exigência de aulas noturnas cairá para 1 hora/aula prática tanto para a categoria “A” (moto) quanto categoria “B” (carro). Antes era de 20% sobre o total da carga horária.

MUDANÇAS PARA TIRAR A

ACC (Autorização para Conduzir Ciclomotores)

VERDADE A habilitação para conduzir ciclomotor – veículo cuja cilindrada não excede 50cm³ e a velocidade não passa de 50km/h – também teve a carga horária obrigatória reduzida. Para obtenção ou adição da ACC (Autorização para Conduzir Ciclomotores) serão exigidas, no mínimo, 5 (cinco) horas/aula práticas.

Outra mudança é que nas aulas práticas para obtenção da ACC, o CFC poderá utilizar veículo próprio ou permitir que o candidato, voluntariamente, apresente veículo para realizá-las.

A Resolução ainda traz uma medida adicional para facilitar a obtenção da ACC nos 12 meses posteriores à publicação dessa norma (entre setembro de 2019 e setembro de 2020). Nesse período, os candidatos poderão realizar somente os exames, ou seja, poderão optar por não realizar as au-

las. Em caso de reprovação na prova prática, o candidato deverá submeter-se às aulas práticas.

MUDANÇA NA CARGA

HORÁRIA DO CURSO PRÁTICO

VERDADE Com o uso facultativo do simulador, a carga horária prática para obtenção da categoria “B” volta a ser de, no mínimo, 20 horas/aula. Já para adição da categoria “B”, a carga horária do curso prático volta a ser de, no mínimo, 15 (quinze) horas/aula.

VALIDADE DA CNH VAI

AUMENTAR PARA 10 ANOS

FAKE Nada mudará em relação à validade da CNH. O tempo de renovação permanece a cada três anos para as pessoas com idade superior a 65 anos e cinco anos para pessoas com idade igual ou inferior a 65 anos. Existe um Projeto de Lei proposto pelo Governo Federal, que pretende alterar essa validade, mas ele ainda não foi votado e não há prazo e, também, nenhuma certeza ainda que entrará em vigor.

NÃO VAI TER MAIS MULTA PARA QUEM TRANSPORTAR CRIANÇA SEM CADEIRINHA

FAKE É obrigatório transportar crianças de até sete anos e meio em sistemas de retenção adequados para idade do passageiro. Quem não respeita essa regra está cometendo uma infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47 e acréscimo de 7 (sete) pontos na CNH. O texto do mesmo PL citado acima, proposto pelo Governo, traz para o CTB a previsão do transporte de crianças por dispositi-

vos de retenção adaptados ao peso e a idade da criança. Hoje essa previsão está em Resolução. A triste novidade é a punição. De acordo com o texto do PL a inobservância a essas regras seria punida apenas com advertência por escrito.

Então a multa continua valendo, pois como citado acima, o PL ainda não foi votado e não há prazo e, também, nenhuma certeza que entrará em vigor.

AUMENTOU O LIMITE DE PONTOS NA CNH

FAKE Outra falsa informação que está circulando. Nada muda em setembro em relação a pontuação da CNH. Atualmente, o condutor poderá ter o seu direito de dirigir suspenso quando atingir 20 pontos ou mais no prontuário da CNH no período de 12 meses. O mesmo PL do Governo pretende aumentar esse limite para 40 pontos, mas como nos itens citados acima, a medida não tem prazo para entrar em vigor, pois deve tramitar no Congresso Nacional.

Para Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal, o importante é ter claro que, o trânsito não pode ser tratado como uma questão de gostos ou preferências.

“Este é um tema que exige análise e decisões técnicas. Informe-se! Evite as fake news e os debates superficiais. Projeto de Lei não é Lei, ou seja, não vale até que seja devidamente aprovado e sancionado. O momento pede atenção e presença cidadã”, conclui.

Dormir ao volante está entre as principais causas de mortes no trânsito

Cerca de 42% dos acidentes de trânsito estão relacionados à sonolência. Essa é ainda uma das principais causas de mortes nas rodovias. Os dados são da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), com o alerta de que a falta de descanso compromete a direção em nível semelhante ao provocado pela ingestão de bebida alcoólica.

Pesquisa realizada pela Academia Brasileira de Neurologia, em conjunto com o Conselho Regional de Medicina e a ABRAMET, para a campanha “Não dê carona ao sono”, entrevistou quase 500 motoristas e concluiu

que mais de 20% deles costumam dirigir com sono. Além disso, segundo o diretor de comunicação da ABRAMET, Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior, 18% dos acidentes são ocasionados pela fadiga dos motoristas.

Juntos, sono e cansaço representam alarmantes 60% dos acidentes de trânsito do país.

Segundo a diretora científica da ABRAMET, Regina Margis, uma das consequências do sono de má qualidade é o acidente de trânsito.

“São mais de duas décadas de estudos que mostram a relação entre o sono e os acidentes de trânsito. Em



2006, numa revisão sistemática, foi divulgado um estudo que mostrou, por exemplo, o quanto os indivíduos com apneia do sono apresentavam maior risco de se envolverem em acidentes de tráfego, e o tratamento adequado mostrou que eles voltaram a apresentar melhor resultado no desempe-

nho de direção de veículos”, explica.

Na opinião de Luiz Gustavo Campos, especialista em trânsito e diretor da Perkons, estar alerta ao volante é essencial e pode salvar vidas, principalmente, tendo em vista que o tempo de frenagem, diante de uma situação em que ela é necessária, au-

menta substancialmente com a desatenção.

“A cada dez leitos hospitalares ocupados no país, seis são para vítimas de trânsito. Assim, é preciso dizer o que parece óbvio: não pegue a estrada cansado ou sonolento. Descanse e siga viagem disposto e em segurança”, enfatiza.



CARTAS

FÊNIX

É rir para não chorar. O consórcio que engloba as empresas do transporte coletivo, que teoricamente deveriam ter sido afastadas, se chama Fênix. Não é nem um tapa na cara da sociedade, é um soco bem dado. As empresas mandaram na cidade por tantos anos e quando pensávamos que teríamos mudanças, elas criam esse consórcio. Depois de cinco anos ainda não tinha me tocado disso.

Pedro Roberto – Florianópolis/SC

EMBRIAGADO

Que tristeza o ser humano chegar nesse ponto. O homem é parado por embriaguez e de maneira louca começa a quebrar o próprio carro. Sem noção. Mas isso comprova o que sempre falo. Álcool é uma droga. Uma pessoa normal não faria isso. Essa droga atua no organismo de maneira que entorpe a consciência e deixa a pessoa vulnerável a decisões impensadas.

Josiane Fraga – São José/SC

PONTO CEGO

Interessante a imagem compartilhada na edição anterior do jornal do Monatran sobre o ponto cego dos caminhões. Colocar motocicletas nos pontos cegos dá um melhor entendimento sobre como dirigir. Já passei diversas vezes nos locais sem me tocar que não estava sendo visto. Acho que isso deveria ser uma campanha nacional e encabeçada pelas autoridades.

Lenilton Silva – Campo Grande/MS

ADITIVO

A ponte Hercílio Luz receberá mais um aditivo. R\$ 14 milhões desta vez. É um poço sem fundo essa sangria dos cofres públicos. Gente uma coisa é errar um pouco o cálculo, outra é errar milhões e mais milhões de reais que vem dos nossos impostos. Não é possível ninguém ver nada e o Tribunal de Contas não fazer nada. Algo tem que ser feito. Pelo menos em dezembro acaba essa vergonha.

Afrânio Nascimento – Florianópolis/SC

100% DIGITAL

A CNH 100% digital será um grande passo para desburocratizar o sistema de emissão deste documento. Mas me preocupa as pessoas que não tem acesso fácil ou mesmo não sabem usar o sistema digital. Entretanto parabéns ao governo estadual por aceitar esse desafio de sermos o Estado pioneiro neste documento. Desburocratizar é fundamental para termos uma melhor estrutura.

Juliana Gouveia – Joinville/SC

VOLTAR ATRÁS

Muito bom o artigo do doutor José Roberto Dias na edição de setembro do jornal do Monatran. Gostei muito na frieza na análise. E também da demonstração de fé em nosso presidente. A portaria do dia 15 de agosto é um erro e vamos ver se o nosso presidente reconhece isso. Temos um presidente que já voltou atrás muitas vezes e essa é a hora. A suspensão dos radares nas vias federais é um perigo!

Barbára Lemos – São Paulo/SP

CALOR

O artigo publicado pelo doutor Dirceu Rodrigues Alves Junior é importante para nós motociclistas que trabalhamos no dia a dia na estrada. Muitas vezes já senti tontura e parei para descansar, por exemplo, mas não me toquei que era falta de água devido ao calor excessivo. Devemos cuidar e fazer da hidratação um hábito, incluindo paradas constante para tomar água.

Alberto Menezes – Brasília/DF

CFCS

Olha, eu sei que o presidente Jair Bolsonaro tem boas intenções com relação ao fim da obrigatoriedade das pessoas em passarem pelos Cursos de Formação de Condutores. Muitas dessas empresas são omissas e sem qualidade, mas é importante salientar que ainda assim é importante a pessoa passar por esses cursos. Temos boas empresas que fazem um trabalho para o presente e para o futuro.

Márcia Hecken – Curitiba/PR

DESAPROPRIAÇÃO

O acesso ao novo terminal do Aeroporto Hercílio Luz em Florianópolis (SC) é uma novela. Importante salientar que uma decisão judicial determinou o valor de R\$ 550,02 por metro quadrado. Agora cabe aos proprietários acatarem a definição da justiça e venderem o terreno, dando continuidade ao desenvolvimento da cidade.

Juliano Gomes – Florianópolis/SC
Adelson Cabral – Vitória/ES



Oito praças de pedágio poderão ser criadas na BR-101 entre Porto Alegre e Florianópolis

Com a concessão da BR-101 Sul, em Santa Catarina, que está prevista para 2020, e o trecho do Rio Grande do Sul já concedido à iniciativa privada, o motorista vai ter que abrir bem o bolso para circular entre Porto Alegre e Florianópolis.

Em sua coluna no Jornal Diário Catarinense, o jornalista Anderson Silva explica que o trecho catarinense serão cinco pedágios (um já existente), enquanto no lado gaúcho serão mais três praças (uma delas começa a operar em 2020).

Além disso, observa que o preço dos pedágios do Rio Grande do Sul são diferentes:

Um custa R\$ 8,60, no sentido POA-Floripa (com a volta livre), enquanto o outro é R\$ 4,30, assim como será a praça aberta em 2020.

O preço máximo para os pedágios de Santa Catarina deve ser de R\$ 4,42.

O menor preço vence o leilão. “Em uma hipótese na qual os

valores fossem equivalentes nos dois lados, somado os R\$ 2,70 da praça de Paulo Lopes, o custo total

da viagem para quem sai do lado gaúcho pode chegar perto de R\$ 40”, conclui.



(Guto Kuerten / BD)

Confira as cidades onde vão ficar os pedágios entre Florianópolis e Porto Alegre:

- SC: Paulo Lopes/Palhoça (já existente)
- SC: Laguna (Leilão em 2020)
- SC: Tubarão (Leilão em 2020)
- SC: Araranguá (Leilão em 2020)
- SC: São João do Sul (Leilão em 2020)
- RS: Três Cachoeiras (BR-101, em 2020)
- RS: Gravataí (BR-290)
- RS: Santo Antônio da Patrulha (BR-290)

Contrato da reforma da SC-401, em Florianópolis, é paralisado antes mesmo de a obra começar.

Assinada em 26 de agosto, inclusive com a presença do governador Carlos Moisés da Silva, a ordem de serviço para a reforma da SC-401, no Norte da Ilha, em Florianópolis, previa o começo das obras em 30 dias. Ou seja, no dia 26 de setembro seria a data limite. Entretanto, a secretaria de Infraestrutura paralisou o contrato com a empresa EPC antes mesmo do início dos trabalhos. O motivo: a falta de uma licença ambiental.

É bom lembrar, neste contexto, que a construtora foi escolhida para fazer a obra há três anos. No entanto, a liberação dos recursos somente ocorreu no último 10 de junho.

A secretaria de Infraestrutura do Estado diz que “está sendo solucionada uma situação de licenciamento ambiental para instalação da usina de asfalto da empresa para que os serviços nas pistas sejam efetivamente iniciados”.

Além disso, a pasta ainda está contratando a empresa que fará a fiscalização dos serviços. A justificativa é que a licitação da obra é de 2016 e não havia sido licitada a supervisão.

ESPAÇO LIVRE

Anna Maria Garcia Prediger*



Nova febre do momento no trânsito

Há meses tenho visto algo que virou moda – filmar e postar nos stories das redes sociais enquanto está conduzindo um veículo. Eu já tentei, mas não consigo entender o motivo disso. Fico indignada quando vejo isso (nem poderia ser diferente né). Me parece que querem colocar para filmar para compartilharem a música que estão ouvindo, ou somente para sabermos que está dirigindo.

Embora isso seja algo sem sentido algum e não importando muito o motivo que essa ação tenha, o mais importante para todos é esclarecer sobre o perigo dessa atitude.

Embora muitos não se importem com isso, todos sabemos (ou não, pelo que parece) dos perigos que é manusear esse aparelho tão inocente quando conduzimos. Muitos dizem que não há perigo pois o celular está preso no suporte, mas venho com esse artigo fa-

lar algumas verdades para refletirmos e tentar fazer com que alguns possam se conscientizar dessa atitude.

Para colocar o celular no suporte, se já não estiver, a pessoa irá perder ao menos 7 segundos, com o veículo em movimento a apenas 30 km/h se anda quase 60 metros, sem atenção, sem ver de verdade o que se passa à sua frente, se o semáforo estiver fechado, você pode no mínimo não ver ele abrir, atrapalhando o trânsito, pode ser assaltado, ou pode ser autuado, e a multa é gravíssima nessa situação, uma pessoa recém habilitada, irá perder sua PPD que foi tão difícil conseguir (pois é, tenho visto permissionários fazendo isso, e pior, foram meus alunos, o que eleva muito a minha indignação).

Ok, colocado para filmar e dirigindo o veículo, não vejo a mínima possibilidade de esse condutor conseguir dirigir sem olhar diversas vezes para

a tela do celular, por simples e pura curiosidade, algo natural do ser humano, e novamente, isso faz com que esse condutor perca a atenção do que pode ser importante.

Quer colocar uma câmera? Acho ótimo e ainda incentivo, mas em local que não tire nada da atenção e concentração necessária para algo que tira tantas vidas (média de 120 por dia) e invalida mais ainda (média de 800 por dia), sem contar as batidinhas que nos dão muita dor de cabeça desnecessária.

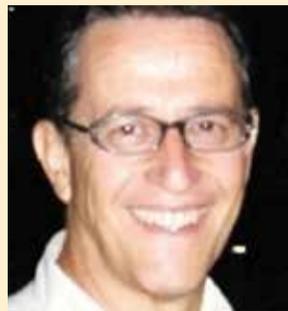
Vamos evitar isso e dirigir com segurança.

E faço um desafio, ao entrar no carro, desligue o celular, esqueça tudo, e somente dirija, isso vai evitar muitos problemas para toda a sociedade.

* Instrutora de CFC (Centro de Formação de Condutores)

ROBERTO A. BENTES DE SÁ

**Palavra do Presidente:
Decisão Infeliz**
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS

**Chamando à atenção
da Primeira Dama**
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR

**Trânsito e Transporte onerando
SUS, Previdência Social e INSS**
PÁGINA 7

ANNA MARIA G. PREDIGER

**Nova febre do momento
no trânsito**
PÁGINA 15

Nos últimos dez anos, cerca de 200 mil pessoas morreram em acidentes envolvendo motos.

O número é assustador. A realidade, mais ainda. No período analisado, entre 2009 e 2018, o Seguro DPVAT pagou 3,2 milhões de indenizações às vítimas de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas e ciclomotores.

Deste total, quase 200 mil pessoas morreram nas ocorrências indenizadas. Outros 2,5 milhões de benefícios foram para vítimas que ficaram com algum tipo de invalidez permanente. As informações são da Seguradora Líder e constam no Boletim Especial Relatório Motocicletas e Ciclomotores Dez anos.

Ao comparar 2009 com o ano de 2018, os pagamentos feitos pelo Seguro DPVAT cresceram 28%. Mas, quando observadas apenas as ocorrências com motocicletas e ciclomotores, o aumento no mesmo período foi maior, saindo de cerca de 145 mil indenizações em 2009 para mais de 250 mil em 2018. Os casos de invalidez permanente são os que mais chamam atenção: cresceram 142% (2009 x 2018), de cerca de 76 mil indenizações pagas para mais de 185 mil.

MAPA

Atualmente, o Nordeste é a região que mais conta com vítimas indenizadas pelo Seguro DPVAT. Por outro lado, o estado de São Paulo lidera o ranking de acidentes com motos. Em dez anos, 344.134 indenizações foram pagas a vítimas de ocorrências com o veículo no estado, sendo 27.918 por morte.

PERFIL DAS VÍTIMAS

Conforme o Boletim, nos últimos dez anos, mais de 2,3 milhões de vítimas foram indenizadas na condição de motoristas da motocicleta. Em 2018, eles representaram 68% de todas as indenizações pagas por ocorrências envolvendo motocicletas e as “cinquentinhas”. O percentual equivale a 170.123 sinistros. A maioria dos condutores (70%) ficou com algum tipo de invalidez permanente após o acidente, concentrando mais de 119 mil pagamentos. Em relação a 2009, houve um aumento de 125%.

Os pedestres são o segundo tipo de vítima que mais corre risco nos acidentes com veículos de duas rodas. De todas as indenizações pagas no ano passado por estas ocorrências, eles concentraram 53.120 (21%). Após ser atingida por

uma moto, a maioria também ficou com algum tipo de seqüela definitiva. Foram 46.058 sinistros pagos a pedestres vítimas de invalidez permanente. Quando comparado a 2009, o aumento foi de 254%.

As estatísticas por faixa etária seguem o mesmo comportamento quando são comparados os números de 2009 com 2018. Há dez anos, os jovens de 18 a 34 anos já eram a maioria atingida, com mais de 92 mil benefícios pagos. Só no ano passado, foram 130.365 indenizações pagas para essa faixa etária.

CAUSAS

É comprovado que os motociclistas são bem mais vulneráveis que condutores de quaisquer outros veículos que trafegam nas ruas das cidades e nas rodovias. Muitos são os fatores que contribuem para aumentar as situações de risco,

podendo comprometer a segurança. Além da imprudência, as condições de tempo, das vias danificadas e sinalização inadequada são condições que expõe esse usuário a graves acidentes.

De acordo com Eliane Pies-tak, especialista em trânsito e consultora do Portal, outra causa de acidente com motos é o excesso de velocidade.

“Além de ser uma exigência da lei, respeitar os limites das vias e sinalizar qualquer tipo de manobra com antecedência são condutas fundamentais para qualquer usuário do trânsito, ainda mais para os motociclistas, que estão muito expostos”, explica.

Outro comportamento comum à maioria absoluta dos motociclistas é trafegar nos corredores entre veículos, o que ainda é uma questão polêmica. Embora a prática

tenha sido inicialmente proibida pelo artigo 56 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o trecho foi vetado.

Para Julyver Modesto de Araújo, mestre em Direito do Estado e comentarista do CTB Digital, esse veto, justifica a permissão do tráfego nos corredores.

“Como ele PROIBIRIA a condução de motocicletas nos corredores formados entre veículos, a falta de proibição equivale à permissão deste tipo de comportamento (o que é reforçado, inclusive, pelas razões de veto, em que se citou a agilidade da motocicleta como um de seus principais “benefícios”); explicou Araújo em entrevista ao Portal.

Julyver acredita também que não é ONDE se conduz a moto o problema, mas COMO se conduz.

“Existem diversos fatores que levam ao alto número de ocorrências de trânsito envolvendo motociclistas, principalmente pelo equilíbrio dinâmico, que exige que este veículo permaneça em movimento para se manter equilibrado. O problema é, principalmente, como se interagem os diversos atores do trânsito. Na minha opinião, mudanças repentinas de faixa, falta de sinalização de sua intenção, altas velocidades e falta de distância de segurança são fatores muito mais preponderantes do que a “utilização do corredor”, o que envolve também a condução de automóveis na via pública”, argumenta.

