

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
SETEMBRO DE 2020
ANO 11 - Nº 129

ONU define período
de 2021 a 2030 como
Segunda Década de
Ação pela Segurança
no Trânsito

EDITORIAL - PÁGINA 2

NOVA LEI DE TRÂNSITO AGUARDA SANÇÃO DE BOLSONARO



Depois de mais de um ano tramitando na Câmara dos Deputados e dois meses no Senado Federal, foi aprovado no dia 22 de setembro o texto final do PL 3267/19, que altera o Código de Trânsito Brasileiro. A matéria não está valendo ainda, após a sanção presidencial ela terá 180 dias para entrar em vigor. Páginas 8 e 9

KOERICH
Gente Nossa



RESPEITAR O TRÂNSITO É RESPEITAR A VIDA.



EDITORIAL

Segunda Década

A poucos meses de finalizarmos o ano em que deveríamos estar comemorando a redução de mortes e lesões no trânsito em pelo menos 50% no Brasil e no mundo, lamentavelmente, vivemos uma realidade bem aquém do esperado, quando do lançamento da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, idealizada pela Organização das Nações Unidas (ONU), em 2009.

Segundo dados oficiais, a cada 12 minutos, em média, morre uma vítima de acidente de trânsito no país. Mas os números reais tendem a ser bem mais trágicos do que estes, visto que, muitas vezes, falecimentos após internação acabam não sendo computados nesta estatística. Isso sem falar nas centenas de milhares de sequelados permanentemente, a cada ano.

Vergonhosamente, a verdade é que o Brasil pouco fez para alcançar a referida meta e, pior... de acordo com estudo divulgado pelo Conselho Regional de Medicina (CRM), no ano passado, entre 2009 e 2018 houve um

crescimento de 33% na quantidade de internações por acidente de transporte em todo o país, causando um enorme impacto na saúde pública, que estima-se ter chegado a quase R\$ 3 bilhões em custos para o Sistema Único de Saúde (SUS).

Todavia, como não há como mudar o que passou, preferimos nos agarrar à esperança de um futuro melhor. E, assim, compartilhamos a proclamação de uma nova Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Uma segunda chance para o Brasil e tantos outros países que ainda não conseguiram realizar seus deveres de casa.

Conforme documento elaborado em Assembleia Geral da ONU, os anos de 2021 a 2030 foram declarados como uma segunda década para reduzir em 50% as mortes e lesões no trânsito no mundo inteiro.

Esperamos que as lições aprendidas com a primeira Década, inclusive pela omissão de nossos desgovernos, sirvam para evidenciar a necessidade de continuar promovendo uma

abordagem integrada para a segurança no trânsito.

“A grande maioria das mortes e ferimentos graves no trânsito são evitáveis e, apesar de algumas melhorias em muitos países, incluindo em países em desenvolvimento, eles permanecem um grande problema de saúde pública e desenvolvimento que tem amplas consequências sociais e econômicas”, afirma o documento.

A regulamentação de leis que garantam veículos mais seguros precisam continuar. Mas, acima de tudo, é necessário reforçar a importância de promover o conhecimento e a conscientização da população por meio de campanhas de educação, capacitação e divulgação, principalmente entre os jovens.

Com o assunto em voga, a ONU, em conjunto com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) e a Organização Mundial da Saúde (OMS), elaborou ainda 12 Metas Globais de Desempenho para a Segurança no Trânsito, que foram feitas a partir de um consenso entre os Estados-Membros.

Entre elas, estão: reduzir à metade a proporção de veículos trafegando acima do limite de velocidade e reduzir as lesões e mortes relacionadas à velocidade; aumentar a proporção de motociclistas que utilizam corretamente capacetes padronizados para cerca de 100%; aumentar a proporção de ocupantes de veículos utilizando cintos de segurança ou sistemas padrão de retenção para crianças para cerca de 100%;

reduzir pela metade o número de lesões e mortes no trânsito relacionados a condutores que consomem álcool e/ou reduzir os casos relacionados a outras substâncias psicoativas; todos os países devem ter leis nacionais para restringir ou proibir o uso de telefones celulares ao dirigir; entre outras. Metas audaciosas, mas sobretudo, plenamente possíveis de serem cumpridas.

Sendo assim, fazemos coro à declaração da ONU e continuaremos nossa luta em prol de um trânsito mais humano e seguro, cobrando ações do governo e órgãos competentes, além de mantermos nosso compromisso de auxiliar na conscientização da sociedade, pois só assim podemos sonhar com um futuro melhor!

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.



BOLO DE CNH

Linda homenagem publicada pela especialista Márcia Pontes em suas Redes Sociais. O bolo retrata a felicidade de uma aluna virtual, que comemorou dois anos de habilitada. “Já está dirigindo por tudo com os treinos passo a passo que ensino lá no meu canal no YouTube e fez um bolo de aniversário da CNH para comemorar”, explica Márcia. Parabéns para a aniversariante e para a profissional Márcia que tantos motoristas têm ajudado a vencer o medo de dirigir! Nosso reconhecimento e gratidão!

FLAGRANTE

Flagrante da irresponsabilidade na BR-101, em São José/SC.

Veículo de passeio totalmente em desacordo com o estabelecido no artigo 109 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Um absurdo passível de multa, cinco pontos na habilitação e retenção do veículo para o transbordo da carga.



ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



DIREITOS E DEVERES

Expresso na Constituição Federal Brasileira de 1988, o direito de ir e vir, mais uma vez, foi agredido por uma ação totalmente sem cabimento, protagonizada por motoboys “incomodados” pela abordagem da Polícia Rodoviária Federal (PRF), que tem intensificado as fiscalizações na Grande Florianópolis.

É isso mesmo que você leu, caro leitor. A atitude de representantes da categoria de motoboys, que mais parece birra de criança pequena, aconteceu no último dia 23 de setembro e complicou o trânsito (já complicado) da chamada Via Expressa, com o fechamento total da Ponte Pedro Ivo, que dá acesso à Ilha.

Os motoboys se reuniram em Palhoça onde a PRF fez um acordo com a categoria. Para dispersar os manifestantes, cinco representantes foram recebidos na sede da instituição em São José. Apesar do acordo, um grupo de motoboys decidiu seguir com o protesto pela via expressa.

Para evitar que motoristas inocentes se envolvessem, caso houvesse algum confronto, as próprias forças de segurança, incluindo Guarda Municipal, Polícia Militar e Polícia Rodoviária Federal (PRF), fecharam o acesso à ponte formando um cordão de isolamento, por volta

de 30 minutos.

Os manifestantes reclamavam que as abordagens da Polícia Rodoviária Federal (PRF) estariam cada vez mais ostensivas e que por conta disso o trabalho da categoria estaria sendo prejudicado.

No entanto, o que sabemos é que a PRF tem apenas cobrado o que está na lei, como equipamentos de segurança, além do licenciamento em dia e da habilitação dos condutores, com o objetivo de evitar acidentes graves, visto que cerca de 70% dos acidentes graves que ocorrem na região envolvem motocicletas, especialmente nos trechos da BR-101, entre Biguaçu e Palhoça e a Via Expressa (BR-282).

Para se ter uma ideia da importância destas ações contínuas de fiscalizações e ações educativas da PRF, realizadas desde março, o número de acidentes caiu 43% na Grande Florianópolis.

Assim, por mais que a abordagem policial gere algum desconforto para determinadas pessoas, a verdade é que todos nós temos direitos e deveres, que precisam ser observados.

No caso em questão, das 2.500 motocicletas fiscalizadas, cerca de 1.000 delas foram multadas e pelo menos 100 delas não tinham condições alguma de seguirem



trafegando. Números que por si só evidenciam a necessidade imperativa de se continuar realizando este tipo de ação.

Como diz o ditado popular, “quem não deve, não teme”. E não faz o menor sentido querer reclamar da ação policial, visto que eles estão ali para garantir a segurança de todos os cidadãos, inclusive dos motociclistas revoltados.

Obviamente que não apoiamos nenhum tipo de excesso por parte da autoridade policial, mas no caso daqueles que estão ali cumprindo para com a missão que lhes foi confiada, só nos resta aplaudir e esperar que os demais envolvidos aprendam a enxergar seus deveres para que possamos ter um trânsito mais humano e seguro.

ABRAMET

Parabenizamos a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), que enviou neste mês de setembro ofício à Associação Brasileira de Agências de Publicidade (Abap), à Associação Brasileira de Emissoras de Rádio e Televisão (Abert) e principais emissoras de TV do País, pedindo a emissão de um alerta às suas associadas. Nele, a Associação pede para que exibam, nos anúncios publicitários e programas televisionados, imagens de motoristas e passageiros fazendo o uso correto do cinto de segurança, especialmente no banco de trás dos veículos.



SÓ FALTA SAIR DO PAPEL

O projeto de mobilidade urbana da Grande Florianópolis, que pretende criar o sistema de transporte coletivo metropolitano integrando as linhas municipais e intermunicipais da Grande Florianópolis, venceu prêmio em um dos maiores eventos internacionais de infraestrutura no dia 17 de setembro. A premiação, intitulada Oracle Project of the Year Awards, fez parte do 13º Global Infrastructure Leadership Forum (GVIP), realizado em Washington, Estados Unidos.

Ele venceu na categoria “Jobs Creation”, que avalia o potencial de geração de empregos diretos e indiretos nas comunidades impactadas pelo projeto. Santa Catarina concorreu com o projeto de metrô na cidade de Ontário, no Canadá, e com o de mobilidade urbana, da Dinamarca. A notícia é muito boa! No entanto, só deveria poder concorrer na premiação, projetos que já tivessem saído do papel.

Contran aprova alterações nas regras para fiscalização de velocidade: O QUE MUDA E O QUE MELHORA?

Com o objetivo de promover a fiscalização ostensiva no trânsito, priorizando o cunho educativo e não unicamente punitivo, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) estabeleceu, neste mês de setembro, novas regras para o uso dos radares pelos órgãos de fiscalização.

A partir de agora, os radares fixos só podem ser instalados em locais onde houver placas de sinalização indicando o limite máximo de velocidade da via. Nos locais em que houver redução do limite de velocidade, deverá haver placas indicando a gradual redução. De acordo com a norma, passa a ser proibida a instalação de radares em locais onde haja obstrução da visibilidade por placas, árvores, postes, passarelas, pontes etc.

“O propósito das mudanças aprovadas é fazer com que o condutor seja alertado sobre o limite de velocidade da via, perceba os riscos, reduza a velocidade do veículo e, assim, diminuir a chance de ocorrer acidentes. O que se pretende é fazer com que os limites de



velocidade sejam obedecidos em vez de simplesmente multar o condutor. A fiscalização ostensiva e educativa fortalece medidas preventivas e de segurança, evitando violações de normas”, explica o presidente do Contran e diretor-geral do Denatran, Frederico Carneiro.

Entre as modificações aprovadas, também estão a proibição do uso de equipamentos sem dispositivo registrador de imagem; a restrição do uso do radar do tipo fixo redutor em trechos críticos e de vulnerabilidade

de usuários da via, especialmente, pedestres, ciclistas e veículos não motorizados; e a publicação da relação dos trechos e locais aptos a serem fiscalizados nos sites da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

O QUE MUDA E O QUE MELHORA?

Neste sentido, André Garcia, consultor em Segurança no Trânsito, ressalta que o Brasil conta com legislação para fiscalização de velocidade desde a vigência do Código de Trânsito Brasileiro (CTB),

de 1997, que entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998.

De acordo com ele, houve um período em que era obrigatório informar que a via pública contava com fiscalização eletrônica. Este período durou de 22/11/2006 (Resolução 214/06) a 22/12/2011 (Resolução 396/11). No entanto, foi neste mesmo tempo que se criou a modalidade de frear para que o condutor não fosse multado.

Embora Garcia veja o ‘difícultar o excesso de velocidade na via pública por medo de ser multado’, como o principal benefício dos radares, ele não reconhece tais mudanças aplicadas pelo Contran como positivas para o trânsito.

“É redundante o Contran afirmar o que já é explícito no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, no que tange à sinalização da via pública. A fiscalização deve existir sem que o cidadão saiba onde ela ocorre para que as leis de trânsito sejam cumpridas. Por isso, tais mudanças não trazem efetivamente melhorias para o trânsito brasileiro”, afirma.

CARÁTER EDUCATIVO X PUNITIVO

Na opinião do especialista, para tornar a legislação de trânsito educativa, seria necessário estabelecer um novo Código de Trânsito Brasileiro. Para ele, o atual tem caráter punitivo. “No código vigente, não há um só artigo que permita ao agente de trânsito uma advertência verbal ou elucidar determinada ação do motorista. Isso ocorre porque quando se criou o CTB, o legislador entendeu que para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação é condição “sine qua non” o cidadão conhecer a legislação de trânsito. Isso não foi cumprido na esfera educacional para formação de condutores”, enfatiza.

Logo, a violência no trânsito e o descumprimento da legislação de trânsito estão diretamente relacionados à falta de educação do brasileiro, avalia.

“O que vejo no Brasil é uma total falta de cultura de segurança viária e no cumprimento de regras que proteja o coletivo”, conclui.

Denatran estuda ampliar validade do exame toxicológico devido à pandemia

A situação é a seguinte: condutores realizaram o exame toxicológico obrigatório e quando foram renovar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o Departamento Estadual de Trânsito (Detran) estava fechado. Na reabertura do órgão, os exames não foram aceitos, pois são válidos por 90 dias.

“Hoje, após cinco meses sem trabalhar, conseguimos fazer uma matrícula de mudança de categoria. O aluno foi até o Detran e lá disseram que o exame toxicológico está vencido. Isso vale em época de pandemia?”, questiona Miguel Roberto, que atua em um Centro de Formação de Condutores (CFC) em São Paulo.

De acordo com o Denatran, está em vigor a Resolução nº 691/17, do Conselho Nacional

de Trânsito (Contran), que estabelece que os exames toxicológicos têm prazo de validade de 90 dias. “Após esse prazo, é necessário realizar novamente”, diz o órgão.

Esse limite não foi alterado em razão da pandemia, mas o Denatran reconhece o problema.

“O órgão avalia a possibilidade de prorrogação desse prazo”, explica em nota.

“A negativa tecnicamente é legal, enquanto não for expedida qualquer regulamentação sobre o assunto. Assim como ocorreu com as Deliberações 185 e 186 do CONTRAN, que depois foram referendadas pela Res.782/20 do mesmo órgão”, explica. “Mas também existe a possibilidade de procurar a via judicial, nesses casos”, completa.

Prazo para concluir processo de obtenção da CNH é suspenso por tempo indeterminado

Uma boa notícia para quem está tirando a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Os processos que foram prejudicados, devido ao fechamento dos Detrans durante o período de pandemia causada pela Covid-19, não têm mais prazo para serem concluídos.

A Portaria 195, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), publicada no dia 22 de setembro no Diário Oficial, interrompe, por tempo indeterminado, o prazo que o processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

De acordo com a Portaria, a norma se aplica aos processos de habilitação que estão em trâmite junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal. Vale também para aqueles que serão instaurados.

Além disso, ficam reativados os processos de habilitação com prazo encerrado desde o dia 20 de setembro de 2020.

A norma já está em vigor.

ENTENDA



No meio da pandemia causada pelo Coronavírus, os Detrans, da maioria dos estados brasileiros, paralisaram seus atendimentos e suspenderam as aulas teóricas e práticas para tirar a CNH (Carteira Nacional de Habilitação). O candidato que estava com o processo em aberto, porém, teve o prazo ampliado para concluí-lo de 12 (doze) para 18 (dezoito) meses. A informação estava na Deliberação 185 do Contran e depois foi referendada pela Resolução 789/20 do mesmo órgão.

Agora, o prazo está suspenso por tempo indeterminado.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

DICAS DE OURO

Como se transportar em tempos de pandemia

Prezado leitor, permita-me continuar tratando da locomoção urbana em tempos pandêmicos, assunto que considero vital. Certamente, ao sair de casa para cumprir com suas obrigações diárias foi adicionada, nos últimos seis meses, uma nova preocupação existencial: como ir e voltar, minimizando os riscos de contaminação, uma vez que essa probabilidade é real.

Os meios de comunicação no afã de salvar vidas e também de vender notícia, afinal esse é o produto dessas empresas, muitas vezes criam um clima de insegurança entre seus consumidores. O destaque dado ao número de contagiados e mortos, sem na maioria das vezes, citar a expressiva soma de curados, resulta em medo.

Cria-se uma ansiedade irracional junto as pessoas, o que na prática inviabiliza a tomada de pequenas decisões de proteção pessoal. Ora, se a presença do vírus é tão inevitável quanto o trabalho e outras obrigações do cotidiano, o que cabe fazer é reduzir as probabilidades de contaminação sem subestimar a gravidade da doença.

Certamente, o ponto crucial é o transporte público, inevitável para a maioria das pessoas e um dos principais focos de transmissão do vírus.

Hoje, passado meio ano do início da pandemia, praticamente todos já sabem da importância do distanciamento social, do uso de máscaras, álcool gel e da lavagem das mãos. Isso, entretanto, não quer dizer que o fazem corretamente.

A quarentena indiscriminada por longo tempo, e não apenas o isolamento do chamado grupo de risco, criou um tipo de estafa social, que nos dias atuais se reflete no relaxamento das medidas de proteção pessoal.

Compreendendo tal fato, o usuário do transporte público pode reduzir seus riscos, primeiro tendo consciência que muitos passageiros não se cuidam o suficiente e que podem ser transmissores da molestia.

Importante salientar que o Covid-19 é uma doença predominantemente de transmissão respiratória, quanto mais pessoas respirarem, tossirem e falarem num espaço confinado, maior a chance de ser infectado. Isso reforça a importância de seguir os conselhos da saúde pública local e continuar mantendo as atitudes essenciais como usar máscara, álcool gel e manter a distância física nas estações e a bordo.

Segundo matéria do jornalista *Richard Fisher* para a *Future/BBC*, de setembro do corrente, existem medidas menos óbvias que podem ser praticadas para se locomover com mais segurança nos próximos meses. Entre estas, caminhar, pedalar e para os mais acomodados usar os patinetes elétricos, hoje comuns em

muitas cidades. Mas, as vezes essas soluções são impraticáveis.

Outra alternativa é o uso do automóvel particular, mas todos sabemos que o custo social é elevadíssimo. Aliás, como se observou no longo período em que tudo parou, foi até possível descortinar paisagens urbanas que haviam desaparecido no meio da fumaça.

Mas, se o que lhe resta é o transporte público, necessário se faz o uso de algumas estratégias de sobrevivência na *selva urbana*. A observação aguçada, típica do ser humano, é uma ferramenta essencial. Foi, desse jeito que os nossos ancestrais sobreviveram a momentos muito mais difíceis do que hoje se vive.

Ao tomar uma condução lembre-se que os tempos são outros, fique alerta, observe a ventilação, o fluxo de ar e os horários de pico. Evite se transportar nos momentos de maior movimento ou de usar conduções pouco ventiladas. É melhor perder alguns momentos e *pegar* o próximo ônibus, metro ou trem. Planeje com sua empresa um esquema mais flexível de horários.

Usando sua sabedoria ancestral, observe outros detalhes, como por exemplo, ficar distante de pessoas conversando. Lembre-se que em uma simples conversa, milhares de partículas virais podem ser expelidas. É o que afirma a matéria da *Future/BBC*, ou seja, que em *“ambientes barulhentos, onde as pessoas devem se inclinar e gritar para serem ouvidas, apresentam maior risco do que em espaços mais silenciosos. Acredita-se que seja uma das razões pelas quais boates, bares ou frigoríficos experimentaram altos níveis de contágio”*.

É absolutamente possível viver a vida ficando longe do alarmismo de uns e do negacionismo de outros. No meio de posições extremadas existe o bom senso e a recomendação bíblica de fazer aos outros o que queres que façam a ti. Ora, proteger-se é, também, um ato de amor ao próximo.

Dessa forma é possível usar o transporte público sem medo, basta seguir as recomendações dos serviços de saúde e observar o ambiente evitando riscos desnecessários

Parafraseando *Plutarco*, citado por *Fernando Pessoa* no *Livro do Desassossego*, *“transportar-se é preciso, infectar-se não é preciso”, afinal é vida que segue...*

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

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

PONTE HERCÍLIO LUZ volta a receber tráfego de carros de passeio depois de 38 anos

Após 38 anos, a Ponte Hercílio Luz, principal cartão-postal de Santa Catarina, volta a receber a circulação de veículos particulares. Em fase de teste, o tráfego liberado no dia 14 de setembro, vai contribuir para a mobilidade urbana de Florianópolis, ajudando a desafogar o trânsito nas pontes Pedro Ivo e Colombo Salles. Assim, a estrutura retorna ao cotidiano de catarinenses e visitantes, que poderão atravessar de carro a mais antiga ligação entre o continente e a Ilha.

Por volta das 11h do dia 14, quando o acesso foi liberado, os 821 metros da Ponte Hercílio Luz foram ocupados pelos veículos, cujos motoristas estavam ansiosos aguardando o momento para atravessar a estrutura. Um deles era o comerciante Rene Sell, que passou junto com a sua mãe, Vânia, de 92 anos. “Foi uma experiência muito emocionante passar de carro pela Ponte Hercílio Luz com a minha mãe”, disse.

O turista de Minas Gerais Bruno Hnerique também



aproveitou a oportunidade. “Já tinha passado pela ponte a pé, mas de carro foi muito divertido. Vale o passeio”, destacou.

Os veículos de passeio, carros com dois ou mais ocupantes, poderão passar pela ponte, de segunda a sexta-feira, das 11h às 19h. A velocidade permitida para trafegar na estrutura é de 40 km/h. Não será permitido o tráfego de veículos particulares com apenas um passageiro e nem

a passagem de motocicletas sobre a estrutura.

Das 19h às 11h o horário será exclusivo para o tráfego de ônibus, táxis, veículos oficiais e de emergência, que também seguem autorizados a circular nos demais horários.

AVALIAÇÃO DA FASE DE TESTES

A avaliação da fase de testes será feita pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), juntamente

com a Prefeitura de Florianópolis, Polícia Militar e Guarda Municipal da Capital.

O secretário da Infraestrutura, Thiago Vieira, destacou que é um momento histórico, uma data marcante para o Governo de Santa Catarina e para os catarinenses. “São 38 anos sem veículos particulares trafegando pela ponte. E agora, por um período de testes, vamos permitir que os carros transitem pela

velha senhora de 94 anos. Estaremos avaliando tanto os impactos de mobilidade para o acesso a ilha, bem como o trânsito que a liberação vai gerar nas cabeceiras da ponte. E por meio dos órgãos policiais poderemos fazer a intervenção prontamente e os ajustes necessários”, reforçou.

Nos finais de semana, a Ponte Hercílio Luz permanecerá fechada para o tráfego de carros. A Polícia Militar de Santa Catarina, por meio do 4º BPM e do 22º BPM, é responsável por fiscalizar o tráfego e a segurança na Ponte Hercílio Luz e seu entorno. A fiscalização também será realizada pela Guarda Municipal de Florianópolis.

LIBERAÇÃO GRADATIVA

A Ponte Hercílio Luz voltou a receber o tráfego de veículos oficiais, de emergência e de ônibus em janeiro de 2020. As linhas que circulam pela ponte foram liberadas gradativamente, conforme cronograma da Prefeitura de Florianópolis. Em março, foi autorizada a circulação de táxis.

Infraestrutura lança serviço digital que permite retificação em Boletins de Acidentes de Trânsito

Já está em operação o novo serviço digital para retificação dos Boletins de Acidentes de Trânsito (BOAT), emitidos pela Polícia Militar Rodoviária

(PMRV) nos acidentes em que não existe um crime envolvido. O sistema também permite corrigir Comunicações de Ocorrência Policial, registra-

das em acidentes em que existe crime.

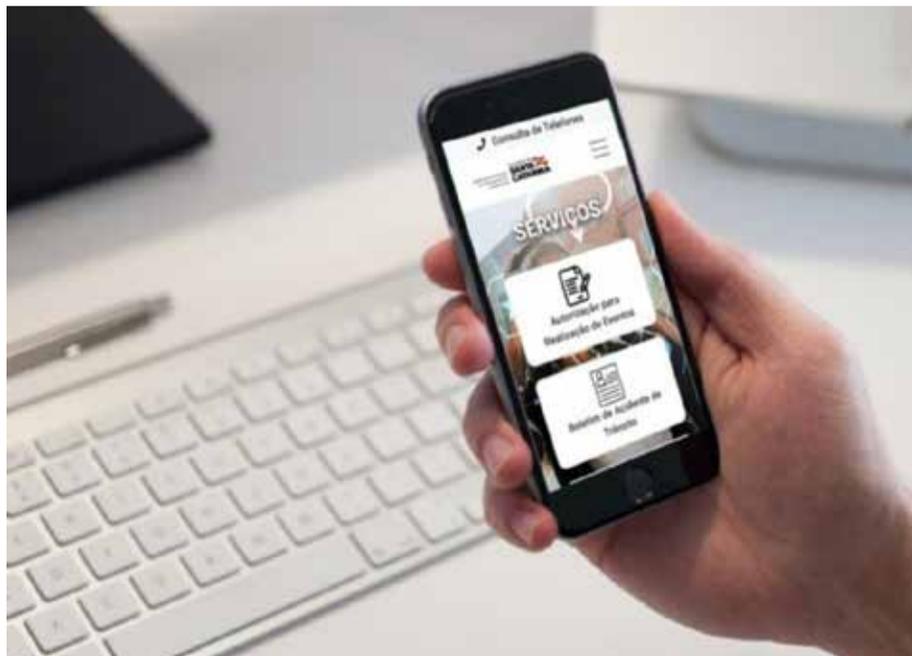
O serviço foi lançado pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), no início de setembro, e permite que o cidadão solicite a retificação de alguma informação registrada incorretamente na ocorrência. A funcionalidade foi criada pelo Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (CIASC), em parceria com a Secretaria de Estado da Administração (SEA) e a SIE.

De acordo com a gerente de Processos, Normatização e Padronização da SIE, Ana Emília Margotti, os serviços digitais são pensados para simplificar e facilitar o acesso da população catarinense aos serviços oferecidos pelo órgão e pelo Governo do Estado. “O usuário não precisa mais fazer a solicitação presencial. O principal objetivo é que o cidadão pode solicitar o serviço que desejar de qualquer lugar, preenchendo informações,

enviando documentos necessários e acompanhando suas solicitações de forma 100% digital”, destaca.

Para fazer a retificação, o usuário deverá acessar o link, clicar no ícone “Solicitar” e preencher o formulário. Os documentos necessários para o cadastro são: Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito ou Comunicação de Ocorrência Policial, documentação de identificação do envolvido no acidente, documentação que comprove a retificação solicitada. Em caso de empresa, é necessário o número do contrato social. Em caso de procuração, é preciso documentação de identificação do procurador e a procuração reconhecida em cartório.

O solicitante poderá acompanhar o andamento e o status do pedido no próprio portal em “Minhas solicitações”. O boletim retificado estará disponível para download no prazo de 30 dias.





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Pandemia compromete mobilidade humana

O Novo Corona Vírus é extremamente agressivo, prolifera no interior das células de vários sistemas e órgãos e tem como principal a atingir, o pulmão. E ali, dentro do tecido o inflama e impede a hematose. A má oxigenação do organismo passa a ocorrer. Essa má oxigenação reduz a vitalidade dos tecidos e compromete de imediato o cérebro, coração e em seguida os demais tecidos. A dificuldade para oxigenar o sangue leva o paciente ao sintoma falta de ar o que caracteriza a gravidade do COVID 19. Diante desse quadro é necessário buscar o hospital de urgência e quase sempre a UTI, intubação e ventilação são os meios para trazer melhora e dar vitalidade aos tecidos, além de tratamento medicamentoso.

É um vírus que de longa data vem sofrendo mutações e tornou-se hoje desconhecido da ciência e nosso organismo não tem defesas, daí a gravidade da doença e a fácil disseminação a ponto de comprometer todo o planeta. Sabemos que isso acontecerá periodicamente, pelas modificações que os vírus sofrem.

Precisamos proteção e sabendo que a transmissão do Novo Corona Vírus é por contato, a primeira medida é o distanciamento das pessoas, uso de máscara, higiene das mãos e superfícies, uso do álcool em gel, higienização de roupas e sapatos.

O habitáculo de um veículo sabemos que não é bem higienizado, é aspirado,

passado um pano úmido e sacudidos ou lavados tapetes. Para dentro dele carregamos milhões de micro-organismos que são depositados em todo seu interior. Para quem trabalha com o veículo, seja particular, taxi, aplicativo, caminhões, carretas é necessária atenção para uso de pano úmido para bancos de couro, spray de água e sabão neutro para bancos de tecido seguido de escovação e ao término ligar ar quente no máximo e trancar o veículo por cinco a dez minutos. Lembrar de manter limpas as canaletas e filtro do ar condicionado que não deve ser usado, os vidros é que deverão ser rebaixados, é necessária ventilação natural. Paineis e outras superfícies devem se aplicar pano umedecido com álcool 70° e no volante álcool em gel. Partes metálicas e vidros, álcool 70°.

Os banheiros públicos são fonte de micro-organismos. Os restaurantes, botecos, comidas de rua, tudo pode comprometer a saúde. Lembrar de higienizar tudo, água com sabão, álcool 70° e em gel.

A barba, bigode acumulam resíduos, secreções da boca e nariz além de a todo momento ser levada a mão a essa barba. A higienização é precária, mais vale retirá-la.

Tosse, febre, coriza, perda do olfato e da gustação e diarreia são queixas apresentadas que serão tratadas com medicação caseira. Quando surge falta de ar é motivo para buscarmos o hospital de

urgência.

O comprometimento dos mais idosos atribuímos as comorbidades assim como os portadores de doenças pré-existentes e por queda da imunidade.

Para aqueles que trabalham mesmo isolados dentro do veículo precisam seguir orientações, aqueles que transportam pessoas precisam de cuidados intensos e temos que alertar para preferir transportar um único passageiro e colocá-lo no banco traseiro lado direito, com isso distanciando-o e impedindo que tosse, espirro caiam sobre si. Caso seja aceito oferecer máscara ao passageiro. Manipulando qualquer objeto, como cartão de crédito, mala ou outro higienizar as mãos, volante, pomo do câmbio com álcool em gel. Após término de o transportar fazer boa higienização do espaço ocupado pelo passageiro. Evitar passageiros em rodoviárias, portos, aeroportos.

Essa onda passa, por enquanto temos que surfar nela, mas em pouco tempo essa tempestade estará passando e o amanhecer de outro dia nos trará luz para recuperarmos aquilo que perdemos, com o mar nivelado, com vento favorável caminharemos para dias melhores.

* 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.

Carteira Digital de Trânsito agora permite pagamento de multas com até 40% de desconto

A partir de agora, a Carteira Digital de Trânsito (CDT) já permite o acompanhamento, recebimento e pagamento antecipado de multas com desconto de até 40%. A integração dos aplicativos CDT e Serviço de Notificação Eletrônica (SNE) foi anunciada nesta segunda-feira (21), durante o webinar “Denatran Digital – Inovações para o Cidadão”, que faz parte da programação da Semana Nacional de Trânsito.

“A transformação digital caminha lado a lado com a segurança e o intuito de facilitar a vida do cidadão. Temos outros nove serviços para agregar na CDT, sendo um deles o SNE. Com essa fusão, o cidadão poderá, dentro de um único aplicativo, resolver inúmeros ser-

viços burocráticos de trânsito”, afirmou o diretor-Geral o Denatran, Frederico Carneiro.

Migração

Por enquanto, pessoas jurídicas continuam usando o site do SNE para gerenciar as infrações dos veículos de suas frotas, mas as pessoas físicas já podem utilizar o sistema para gerenciar as multas pelo aplicativo da CDT.

Para passar a receber as multas em formato eletrônico, o condutor que ainda não tiver formalizado a adesão pelo site ou pelo aplicativo do SNE, conseguirá aderir pela CDT.

Passo a passo

Usuários já cadastrados no SNE e na CDT apenas precisarão atualizar o

aplicativo da carteira. As novas funcionalidades já estarão disponíveis no menu de opções, na aba preferências. Para novos usuários, o caminho será o mesmo, com a diferença de que a adesão será feita no momento que o condutor permitir no aplicativo.

Ao fazer isso, as notificações de multas chegarão a partir da CDT. Lembrando que, para obter o desconto de 40%, o condutor precisa desistir de interpor recurso contra a infração. O valor economizado com custos administrativos, de impressão e envio pelos correios, é repassado na forma do abatimento.

Sistema de Notificação Eletrônica
Disponível desde 2016, o SNE já gerou mais de R\$ 100 milhões de

desconto em multas de trânsito para motoristas de todo o país. No momento, as notificações eletrônicas abrangem as autuações de todos os órgãos de trânsito de fiscalização nacionais, além das emitidas por 15 Detrans e mais de 80 órgãos municipais.

Se o condutor cometer uma infração e o órgão responsável ainda não fizer parte do SNE, ele recebe a notificação e a multa pelos meios tradicionais, ou seja, não terá o desconto de 40% ao final.

Para saber mais: <https://campanhas.serpro.gov.br/cdt/fusao-cdt-sne/> (As informações são da Assessoria Especial de Comunicação do Ministério da Infraestrutura)

Mudança na lei de trânsito: PL que altera o CTB é aprovado e segue à sanção presidencial

Depois de mais de um ano tramitando na Câmara dos Deputados e dois meses no Senado Federal, foi aprovado no dia 22 de setembro o texto final do PL 3267/19, que altera o Código de Trânsito Brasileiro. A matéria segue à sanção presidencial.

A matéria não está valendo ainda, após a sanção presidencial ela terá 180 dias para entrar em vigor.

ENTENDA

No dia 24 de junho deste ano, o Plenário da Câmara dos Deputados aprovou o PL nº 3267/19, de autoria do Poder Executivo, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o CTB.

A matéria foi, então, encaminhada para apreciação do Senado Federal, onde foi aprovada, com emendas. Depois voltou à Câmara para aprovação ou rejeição dessas emendas.

Veja os principais pontos aprovados que sofrerão alteração no Código de Trânsito Brasileiro e entrarão em vigor depois de 180 dias de a lei ser oficialmente publicada.

Validade da CNH

O vencimento do exame de aptidão física e mental, que faz parte do processo de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), passa a ser de 10 (dez) anos para condutores de até 50 anos de idade. O prazo de cinco anos será mantido para os condutores de 50 a 70 anos. Acima de 70 anos, o prazo será de 3 anos.

Limite de pontos para suspensão do direito de dirigir

O texto aprovado aumenta o limite de pontos para fins de suspensão do direito de dirigir. Quando a lei entrar em vigor, o condutor terá a CNH suspensa quando atingir, no período de 12 meses:

- 20 (vinte) pontos, caso constem duas ou mais infrações gravíssimas.
- 30 (trinta) pontos, caso conste uma infração gravíssima.
- 40 (quarenta) pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima.

Já para o condutor que Exerce Atividade Remunerada, a penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta quando o infrator atingir 40 (quarenta) pontos, independente da gravidade das infrações.

Luz baixa durante o dia em rodovias

Quando a lei entrar em vigor, a obrigato-



riedade da utilização de luz baixa em rodovias valerá apenas naquelas de pista simples situadas fora dos perímetros urbanos, para aqueles veículos desprovidos de luzes de rodagem diurna. A infração continua sendo média, com multa de R\$ 130,16.

Motos no corredor

A mudança no CTB traz também a regulamentação do uso do corredor por motociclistas. O texto aprovado admite o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores pelo corredor, quando o trânsito estiver parado ou lento. As regras serão as seguintes: havendo mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda. Havendo faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada. Não será admitida a passagem entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente. A passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deve ocorrer em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos. Se a norma for desrespeitada, a infração será de natureza grave.

Exame toxicológico

Está mantida a obrigatoriedade do exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas das categorias C, D e E. Além disso, o condutor, com idade inferior a 70 anos, deverá realizar um novo exame com periodicidade de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, sucessivamente, independentemente da validade da CNH.

Também haverá uma infração específica

para o condutor que deixar de realizar o exame toxicológico em até trinta dias após o vencimento do prazo estabelecido. A infração será gravíssima, com multa agravada em cinco vezes e suspensão do direito de dirigir por três meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame.

Transporte de crianças

O texto aprovado introduz no CTB a obrigatoriedade do uso dos equipamentos de retenção por crianças. Além disso, estabelece que os dispositivos sejam obrigatórios para crianças de até 10 anos de idade ou que atinjam 1 metro e 45 centímetros de altura. A penalidade prevista no CTB para o descumprimento dessa obrigatoriedade é a multa correspondente à infração gravíssima, no valor de R\$ 293,47.

Crianças em motos

Assim que a lei entrar em vigor, a idade mínima para que criança seja transportada em motocicletas, motonetas ou ciclomotores passa para 10 anos (hoje crianças maiores de sete anos já podem ser transportadas). Nesse caso, a desobediência a essa norma terá como penalidade a suspensão do direito de dirigir, além de multa no valor de R\$ 293,47.

Substituição de penas

Proíbe a substituição das penas privativas de liberdade por penas restritivas de direitos nos crimes de homicídio culposo e de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, quando ficar provado que o condutor estava com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa.

Aulas noturnas no processo de habilitação

Será retirada a obrigatoriedade das aulas noturnas no processo de formação de condutores.

Reprovação em exames no processo de habilitação

De acordo com o texto, não haverá mais o prazo mínimo de espera de 15 dias no caso de reprovação no exame teórico ou prático na Primeira Habilitação.

Composição do Contran

A composição do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) passará a ser composto exclusivamente por ministros de estado (ou por substitutos revestidos de DAS-6, CNE, ou com patente de oficial-general).

Além disso, esse colegiado deixa de ser instância recursal de multas e as minutas de suas resoluções passam a ser submetidas à consulta pública prévia. A presidência de suas câmaras temáticas passa a ser exercida exclusivamente por representantes de algum dos ministérios com assento nesses órgãos.

Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC)

Será criado o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC).

Aplicação de multas

A norma dá aos órgãos e entidades com competência para aplicação de multas, das três esferas de governo, a função de aplicar também a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

Escolas Públicas de Trânsito

Serão criadas as Escolas Públicas de Trânsito, por parte dos órgãos executivos de trânsito estaduais e municipais, destinadas a promover a educação no trânsito para crianças e adolescentes.

Municipalização

A partir da entrada em vigor da norma, será facultada às Prefeituras atuar diretamente como órgão do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), sem constituírem órgão de trânsito específico para esta finalidade.

Fiscalização de Trânsito

Será permitido aos policiais legislativos da Câmara e do Senado atuarem na fiscalização de trânsito no entorno do Congresso.

AET

Será permitido que as Autorizações Especiais de Trânsito (AET) para cargas indivisíveis ou superdimensionadas sejam também emitidas por períodos de até 30 dias, e não mais só por viagem, como hoje.

Veículos blindados

Haverá a dispensa de documentos ou autorizações adicionais para a regularização de veículos blindados além dos já previstos no caput do art. 106 do CTB.



Gravame

Os Detrans terão a obrigação de gerir o registro de gravames dos veículos.

Recall

O texto aprovado prevê que o veículo somente será licenciado mediante comprovação do atendimento às campanhas de chamamento de consumidores (recall) para substituição ou reparo de veículos.

Compra e venda de veículos

Aumentará de 30 para 60 dias o prazo para transferir a propriedade do veículo, além de passar a infração de grave para leve.

Exigências para condutores de cursos especializados

O texto muda um dos requisitos para ser condutor de veículos de transporte coletivo, de escolares, de emergência e de produtos perigosos: no caso de multas, somente as infrações gravíssimas serão excludentes.

Peritos examinadores

O CTB passará a exigir titulação específica dos peritos examinadores, ao mesmo tempo em que aumenta o rigor e a fiscalização sobre eles.

Mensagem dos Detrans

A nova regra determina que os Detrans enviem mensagem eletrônica aos condutores, com 30 dias de antecedência, para avisar sobre o vencimento das habilitações.

Ciclistas

Será criada uma infração específica para a parada sobre ciclovia ou ciclofaixa, e aumentará a pena da infração por não redução da velocidade ao ultrapassar ciclistas.

Suspensão imediata do direito de dirigir

Substitui “a suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação” por “suspensão do direito de dirigir”, caso o condutor seja flagrado conduzindo em velocidade superior à máxima em mais de 50%.

Condutor infrator

Aumenta para 30 dias o prazo para se apontar o verdadeiro condutor em caso de infração e também para se protocolar defesa prévia, que é tornada mais simples e com opção de ser eletrônica, a critério do condutor.

Infrações leves e médias

As multas por infrações leves e médias serão punidas apenas com advertência, caso o condutor não tenha cometido nenhuma infração nos últimos 12 meses.

Avaliação psicológica

Determina avaliação psicológica compulsória para os infratores que tenham contribuído para a ocorrência de acidente grave.

Prazo máximo de penalidade

Determina prazo máximo de 180 dias para a aplicação da penalidade e expedição de notificação ao infrator. Em caso de apresentação de defesa prévia, esse período passa a 360 dias. Se o poder público perder tais prazos, fica impedido de aplicar a penalidade.

Jipe

Permite que os veículos classificados como jipe alterem o diâmetro externo do conjunto formado por roda e pneu. Observadas as restrições impostas pelo fabricante e exigências fixadas pelo Contran.

Placas

Altera texto do CTB para dispensar a necessidade de selar as placas, o que já não é mais feito no novo formato Mercosul.

Conversão à direita

Explicita a possibilidade de conversões livres à direita, sob sinal vermelho, onde houver sinalização que as permita.

Agora, o PL segue para sanção presidencial e, em breve, será a 39ª Lei de alteração do Código de Trânsito Brasileiro.



Lei do RJ que proíbe utilização de pontos na renovação da CNH é inconstitucional

O Supremo Tribunal Federal (STF) declarou inconstitucional a Lei estadual 7.003/2015, do Rio de Janeiro, que impede o Departamento de Trânsito (Detran/RJ) de suspender ou cassar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) em razão de pontos perdidos por infrações de trânsito na data de sua renovação. A decisão unânime, nos termos do voto do relator, ministro Celso de Mello, foi tomada no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5482, concluído no dia 21/8 em sessão virtual do Plenário.

A ação foi ajuizada pelo então governador do RJ

Luiz Fernando Pezão contra a norma aprovada pela Assembleia Legislativa (Alerj). Segundo a lei questionada, o Detran/RJ não poderá suspender ou cassar o direito de dirigir com base na soma de pontos perdidos por infrações cometidas em data anterior à renovação da carteira de habilitação. O governador sustentava na ação que a medida fere a reserva privativa da União para legislar sobre trânsito (o artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal).

No julgamento, o ministro Celso de Mello citou precedentes da Corte no sentido de haver uma discriminação constitucional



de atribuições privativas da União inacessíveis aos demais entes estatais. Esse entendimento ressalva, apenas, a hipótese de autorização excepcional para que os estados legislem sobre pontos específicos, desde que haja delegação formal por meio de lei complementar federal.

Em relação a trânsito e transporte, o relator lembrou que o Plenário vem

reconhecendo a inconstitucionalidade de normas estaduais que versavam sobre a matéria. Destacou, como exemplo, o julgamento da ADI 2137, contra lei do RJ que anistiou multas de trânsito por infrações cometidas em rodovias estaduais, e de ações contra leis que tratavam de inspeção veicular, instalação de cinto de segurança em

transporte coletivo, proibição de crianças menores de 10 anos de idade no banco dianteiro de automóveis e autorização para maiores de 16 anos conduzirem veículos automotores, entre outros. Nessa linha, o decano concluiu que não há como reconhecer competência ao Estado do Rio de Janeiro para legislar em tema de trânsito.

Terceira Seção examinará competência para desclassificar homicídio doloso imputado a motorista

A Terceira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) afetou para julgamento sob o rito dos recursos repetitivos um recurso especial no qual se discute se a competência para desclassificar o crime de homicídio doloso imputado a motorista embriagado é exclusiva do tribunal do júri.

Cadastrada como Tema 1.063, a controvérsia tem relatoria da ministra Laurita Vaz. A questão submetida a julgamento é a seguinte: “Examinar se é competência do tribunal do júri a desclassificação da modalidade dolosa para a culposa do crime de homicídio praticado na direção de veículo automotor, quando comprovados a embriaguez e o desrespeito às regras de trânsito”.

O acórdão de afetação não suspendeu os processos pendentes. Segundo a relatora, a medida não é necessária, pois o repetitivo será julgado em data próxima.



Homicídio culposo

O recurso representativo da controvérsia foi interposto pelo Ministério Público de Goiás (MPGO) após o Tribunal de Justiça desclassificar o

crime de homicídio doloso para culposo no caso de um homem acusado pelo atropelamento de duas pessoas.

Para o MP, a decisão da corte estadual usurpou a competência do tri-

bunal do júri, que seria o responsável por decidir sobre a desclassificação do crime. Segundo a ministra Laurita Vaz, o recurso preenche os requisitos legais para a afetação, sendo recomendável a definição da tese jurídica sob o rito dos recursos repetitivos.

Recursos repetitivos

O Código de Processo Civil de 2015 regula, nos artigos 1.036 e seguintes, o julgamento por amostragem, mediante a seleção de recursos especiais que tenham controvérsias idênticas. Ao afetar um processo – ou seja, encaminhá-lo para julgamento sob o rito dos repetitivos –, os ministros facilitam a solução de demandas que se repetem nos tribunais brasileiros.

A possibilidade de aplicar o mesmo entendimento jurídico a diversos processos gera economia de tempo e segurança jurídica.



Projeto autoriza prisão de motorista embriagado que causa acidente com morte

O Projeto de Lei 4151/20 autoriza a prisão preventiva de motorista embriagado que causa acidente com morte. A proposta, que tramita na Câmara dos Deputados, inclui esta hipótese no Código de Processo Penal (CPP).

A prisão preventiva pode ser decretada de ofício pelo juiz se houver indício de autoria e provas do crime, além da necessidade de garantir a instrução penal ou a ordem pública. Hoje o CPP restringe a medida aos casos de crimes dolosos (cometidos com intenção) com pena acima de 4 anos; condenação prévia; ou violência doméstica.

O autor da proposta, deputado **Dagoberto Nogueira** (PDT-MS), argumenta que, por se tratar de crime culposo, decorrente de imprudência, as mortes provocadas por motoristas sob influência de álcool ou drogas não permitem prisão preventiva.

Para ele, o aumento da



violência no trânsito exige mais rigor da lei contra quem assume o risco de matar ao assumir o volante após o consumo de álcool ou drogas.

“É necessária e urgente a adoção de medidas processuais compatíveis com a gravidade do crime em questão. Os dados acerca da violência no trânsito são incontestáveis e a indignação da sociedade diante dessa violência faz com que a população cobre do legislativo uma resposta”, justifica. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Projeto obriga casas noturnas a disporem de bafômetro

O Projeto de Lei 4257/20 obriga casas noturnas, boates, casas de shows e estabelecimentos semelhantes que servem bebida alcoólica a disporem de etilômetro – o conhecido bafômetro – para uso espontâneo dos clientes. O objetivo é controlar o consumo excessivo de bebidas alcoólicas e seus efeitos nocivos, principalmente no trânsito.

O deputado **Hercílio Coelho Diniz** (MDB-MG) é autor da proposta, que tramita na Câmara dos Deputados. Ele lembra que os testes de alcoolemia já são previstos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para serem aplicados em condutores, mas defende a disponibilização de etilômetros nas casas noturnas como incentivo ao controle da embriaguez.

“A disponibilidade de um aparelho de ar alveolar (etilômetro), como um equipamento obrigatório dos estabelecimentos para uso opcional dos clientes, carrega grande poder de persuasão. Por trás



dele, há toda a sociedade cobrando maior responsabilidade dos consumidores de bebidas alcoólicas. Por outro lado, ficará explícito que também o estabelecimento que serve a bebida estará se empenhando em contribuir para controlar os excessos de ingestão de álcool”, acredita Diniz.

O projeto remete para as legislações estaduais e municipais a regulamentação do uso do aparelho.

Ainda conforme a proposta, o estado de embriaguez será acusado pela concentração de álcool igual ou superior a 0,3 mg por litro

de ar expelido dos pulmões. Cada teste terá seu resultado impresso juntamente com a razão social e o CNPJ do estabelecimento, o nome e o número de identidade do cliente, a data e a hora em que foi realizado e ainda o nome e a identidade do operador do bafômetro.

Atualmente, conforme o Código de Trânsito Brasileiro, qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor a penalidades, levando-se em consideração a margem de erro do teste. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Projeto prevê pensão vitalícia a famílias de vítimas do trânsito

O Projeto de Lei 4127/20 concede pensão vitalícia às vítimas de crimes de trânsito ou às suas famílias, em caso de morte, a ser paga pelo autor do crime. A proposta é da deputada Flávia Arruda (PL-DF) e tramita na Câmara dos Deputados.

“Estamos propondo que o causador do dano, além das penas já previstas no Código de Trânsito Brasileiro, indenize as famílias do ofendido, com o pagamento de pensão vitalícia. O pensionamento em questão será arbitrado no valor compatível com os rendimentos recebidos pela vítima à época do evento, com duração até a idade provável de sobrevivência do ofendido”, explica **Flávia Arruda**.



O texto altera o Código Civil, que hoje já prevê o pagamento de pensão nos casos de “ofensa” que resultem em defeito que impeça ou reduza a capacidade do “ofendido” de trabalhar. Atualmente, a legislação prevê indenização, além das despesas do tratamento, com pensão correspondente à importância do trabalho para o qual se inabilitou, podendo ser paga de uma única vez.

Atropelamento e morte

A motivação de Flávia Arruda para apresentar o projeto foi o atropelamento e a morte de dois garis no Distrito Federal, em agosto de 2020, por um motorista alcoolizado. Segundo a deputada, sua ideia não é aumentar penalidades, mas dar às famílias das vítimas um sustento e “mexer no bolso” do autor do crime.

“As penas de reclusão, estabelecidas no nosso arcabouço legal, não têm sido capazes de inculcar no inconsciente coletivo a ideia de ser incompatível dirigir alcoolizado”, avalia a parlamentar. “Duas famílias em luto. Dois humildes garis que levantavam todas as madrugadas e começavam o dia limpando as ruas da cidade são mortos por um motorista irresponsável.” (Fonte: Agência Câmara de Notícias)



Projeto isenta idoso de taxa para renovar carteira de motorista

O Projeto de Lei 4036/20 estabelece a gratuidade do exame psicotécnico do condutor com mais de 65 anos de idade que renovar a carteira de habilitação. A proposta, do deputado **Léo Moraes** (Pode-RO), tramita na Câmara.

O texto insere a previsão de gratuidade no Código de Trânsito Brasileiro, que hoje exige exame psicotécnico do condutor maior de 65 anos a cada três anos.

Léo Moraes lembra que

os motoristas mais jovens só precisam renovar a carteira de cinco em cinco anos. A cobrança de taxas iguais para renovação do documento em tempo menor, segundo o deputado, onera os idosos.

O projeto é, na verdade, a reapresentação do PL 5383/09, do ex-deputado Arnaldo Faria de Sá, arquivado ao término da legislatura passada. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

PRF traz orientações para o trânsito seguro de bicicletas em vias federais

Aproveitando o fim da Semana Nacional de Trânsito, e considerando o grande aumento do fluxo de bicicletas transitando nas rodovias e estradas federais, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) esclarece, abaixo, pontos vitais para garantir a segurança dos ciclistas.

Acostamento

A circulação de bicicletas deverá ocorrer no acostamento. Mas quando não houver, o trânsito deverá ocorrer nos bordos da pista de rolamento, em fila, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via.

Para os motoristas

Deixar de guardar a distância lateral de 1,5 m ao passar ou ultrapassar bicicleta caracteriza uma infração média, com pena-



lidade de multa.

Atenção especial para os grupos de ciclistas

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, ne-

nhum evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será

iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Ou seja, sempre que

houver a intenção de transitar com grupos em vias federais, entre em contato com a PRF para a devida anuência. Se for o caso, será preparada operação de segurança viária.

Importante!

São equipamentos obrigatórios para as bicicletas, com aro superior a 20: a campainha, sinalização noturna dianteira (nas cores branca ou amarela), traseira (na cor vermelha), lateral e nos pedais, em qualquer cor, e espelho retrovisor do lado esquerdo (acoplado ao guidom e sem haste de sustentação).

Embora não sejam obrigatórios, são recomendáveis: capacete, óculos de proteção, luvas, bem como roupas claras e chamativas. (As informações são da Agência PRF).

Saiba o que fazer se for multado por dirigir com a CNH vencida na pandemia

CNHs vencidas depois de 19/02/20 continuam válidas, de acordo com o Contran. Na prática, porém, existem vários relatos de condutores que foram multados nessa situação.

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) determinou, através da Deliberação 185/20 referendada pela

Res.782/20, que Carteira Nacional de Habilitação (CNH) vencida depois de 19/02/20 continua válida para fins de fiscalização de trânsito. A norma foi uma das medidas do órgão em decorrência da pandemia causada pelo novo Coronavírus (Covid-19).

Relatos

Na prática, porém, existem vários

relatos de condutores que foram multados por dirigirem com a CNH vencida, mesmo estando dentro do prazo estipulado pelo Contran. Foi o caso de Marcelo Duarte.

“Fui parado e minha carteira venceu em junho de 2020. Mesmo assim, fui multado e minha CNH vencida recolhida. O que devo fazer?”, questiona o cidadão.

Denis Portugal também relatou, à reportagem do Portal do Trânsito, uma situação parecida. “Tomei (sic) multa mesmo na pandemia. Minha carteira venceu em março de 2020, fui multado e o carro só não foi apreendido porque consegui chamar minha sogra habilitada para levar o veículo”, contou.

O que fazer

Entramos em contato com o advogado Márcio Dias, que atua na área de legislação de trânsito, para saber o que o condutor pode fazer nesses casos. De acordo com o especialista, esse desconhecimento do agente não o impede de atuar.

“Não adianta no momento da abordagem, o cidadão contestar para

não ser multado, ele deverá recorrer conforme os processos legais disponibilizados pelos órgãos de trânsito”, explica.

Outra forma de conduta, nesse caso, é procurar a mídia local e o Ministério Público. “O cidadão deve fazer a denúncia ao MP explicando que a Resolução não está tendo cumprimento pelo órgão autuador”, orienta.

O advogado explica que o órgão até pode não concordar com a norma, mas o cidadão não pode ser prejudicado por isso.

“Eu entendo que a Deliberação que foi criada pelo Contran é inconstitucional, ela não poderia sobrepor a lei que é o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O Governo deveria ter feito isso por Medida Provisória. Agora, o órgão de trânsito está ali para cumprir a regra, se não concordar, eles devem tomar alguma medida judicial. O cidadão não tem culpa disso”, alerta.

O Portal do Trânsito entrou em contato com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), mas não obteve resposta até o fechamento dessa matéria.



Com mais de 74 milhões de condutores habilitados, Brasil ainda sofre com acidentes de trânsito

Registros no Ministério da Saúde mostram que de 2009 a 2019 foram mais de um milhão e meio de vítimas graves. E, a cada uma hora, pelo menos cinco pessoas morrem vítimas de acidente de trânsito no país.

Dados do Ministério da Infraestrutura/Denatran mostram que o Brasil conta com, aproximadamente, 74 milhões de condutores habilitados. Um número bastante expressivo de pessoas que compartilham diariamente as vias e estradas do país, enfrentando os mesmos desafios e com a mesma responsabilidade: promover um ambiente no trânsito mais seguro para todos. A Semana Nacional de Trânsito, que ocorre anualmente de 18 a 25 de setembro, trouxe em 2020 o tema “Perceba o risco, proteja a vida”, reforçando o caráter coletivo do trânsito e a necessidade cuidar de si e do outro nesse espaço.

A conscientização é essencial, tendo em vista que, mesmo com isolamento social devido à pandemia da covid-19, acidentes de trânsito continuaram a ocorrer em grande número em todo o país. Segundo a Seguradora Líder, que administra o seguro DPVAT, no primeiro semestre deste ano, só as vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, foram pagas 125.395 indenizações. O número representa 79% do total de benefícios concedidos no período.

O Conselho Regional de Medicina (CRM) divulgou um manifesto há um ano, concordando que o número de vítimas de trânsito no país é alar-



mante, e mostrando que o trânsito continua sendo a segunda causa de morte não natural no Brasil, onde oito estados “despontam numa trágica liderança”. A entidade já apontava na oportunidade que mais de um milhão e meio (1.636.878) de vítimas graves do tráfego constavam nos registros de mortalidade no Ministério da Saúde entre 2009 e 2019. Desse total, 60% eram pessoas com idades entre 15 e 39 anos e quase 80% do sexo masculino.

Questão de saúde pública

Em 2019 o CRM também divulgou uma pesquisa mostrando os impactos

dos acidentes de trânsito para o Sistema Único de Saúde (SUS). Para o 1º vice-presidente da entidade, Carlos Vital, “os números mostram que os acidentes de trânsito constituem um grave problema de saúde pública e um fato se impõe: apesar dos avanços da legislação ao longo dos anos e também do aumento na fiscalização, especialmente após a Lei Seca, há necessidade de aperfeiçoamento das estratégias para tornar o trânsito brasileiro mais seguro”, pontuou.

E a preocupação da comunidade médica é grande.

No Brasil, a cada 60 minutos, em média, pelo menos cinco pessoas morrem vítimas de acidente de trânsito; nos últimos dez anos as vítimas de trânsito causaram enorme impacto na saúde pública, chegando a quase R\$ 3 bilhões em custos para o Sistema Único de Saúde (SUS).

O levantamento mostra ainda que entre 2009 e 2018 houve um crescimento de 33% na quantidade de internações por acidente de transporte em todo o país. Conforme o CRM, o pior cenário, proporcionalmente, foi identificado no estado de Tocantins, que saiu das 60 internações em 2009 para 1.348 no ano passado (aumento de 2.147%). Na sequência aparece Pernambuco, onde o salto foi de 725% na última década. Apenas cinco estados registraram queda dessas internações: Maranhão (redução de 40%), Rio Grande do Sul (22%), Paraíba (20%), Distrito Federal (16%) e Rio de Janeiro (2%).

“Não podemos diminuir nossos esforços na conscientização e educação da sociedade para um trânsito mais seguro. Cada indivíduo precisa refletir sobre seu comportamento e seus deveres quanto usuário das ruas e vias, e também lutar por seus direitos, como usufruir de estradas seguras e bem sinalizadas. O mote ‘Perceba o risco, proteja a vida’ mostra que todos têm papel determinante para minimizar as ocorrências e, conseqüentemente, reduzir o número de vítimas no trânsito”, diz o especialista em trânsito e diretor da Perkons, Luiz Gustavo Campos. (Fonte: Perkons)

Dirigir alcoolizado aumenta mais de três vezes a chance de morte

O número de mortes causadas por acidentes de trânsito em que há suspeita de embriaguez chegou a 551 no estado de São Paulo, no período de janeiro de 2019 a julho de 2020. O número de óbitos ocorreu em 10% dos 5.150 acidentes registrados em que há, pelo menos, um motorista suspeito de dirigir bêbado.

A taxa geral de mortalidade em acidentes de trânsito no estado é de 3%, ou seja, dirigir sob efeito de álcool aumenta em mais de três vezes a chance de morte. Os dados, divulgados ontem (24), são do programa Respeito à Vida, da Secretaria de Governo do Estado de São Paulo.

Levantamento

O levantamento abrange os acidentes de trânsito registrados pela Polícia

Militar com infrações aos artigos 306 e 307 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Estes referem-se a dirigir sob a influência de álcool e recusar-se a fazer o teste do bafômetro.

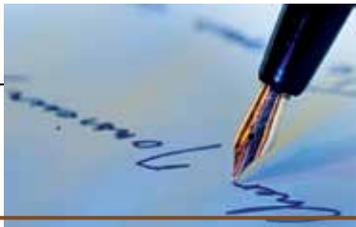
“A embriaguez no volante é um problema sério, que triplica os riscos e coloca muitas vidas em jogo. Ampliaremos nossos esforços no sentido de levar ainda mais informação e conscientização para a população. Só a mudança efetiva de comportamento pode mudar esse cenário”, afirma o diretor-presidente do Detran de São Paulo, Ernesto Mascellani Neto.

O levantamento mostra ainda que, de janeiro de 2019 a julho de 2020, houve mais registros de mortes causadas por acidentes de trânsito nas vias municipais



(275) do que nas rodovias (267). A maioria das vítimas fatais são os jovens de 18 a 24 anos (55%),

seguidos pelo público entre 50 e 59 anos (19%). (As informações são da Agência Brasil)



CARTAS

NOVELA SEM FIM

Essa história dessa ponte Hercílio Luz é realmente uma novela. Aliás, como a maioria das questões que envolvem o poder público. Agora, ainda teve o roubo dos fios de iluminação da ponte. Tudo isso é muito lamentável. E, como sempre, quem paga o preço é a população.

Jonas Ribeiro – Florianópolis/SC

QUE TRISTEZA!

Muito triste esta tragédia ocorrida com a estudante de direito, de apenas 21 anos, em Goiânia, que morreu após se desequilibrar de bicicleta no quebra-molas sem sinalização. Fora o atestado de incompetência do Estado que, como de costume no país, inaugurou a obra, sem ter concluído a sinalização.

Andréia Marques – Campo Grande/MS

SERÁ?

Faço coro às indagações do presidente do MONATRAN, sr. Roberto Bentes, na última edição. De fato, gostaria muito de saber se as coisas vão mudar após passada a pandemia, especialmente, com relação à epidemia de mortes no trânsito, que se arrasta há tantos anos no nosso país e a maioria parece não dar a mínima importância.

Jhonatas Mendes – Brasília/DF

ABSURDO

Quase passei mal ao ver as cenas da briga no trânsito, que resultou no espancamento da jovem por um valentão sem a menor consci-

ência. É desumano pensar que alguém inicia uma briga com tamanha violência por conta de uma “seta” que não foi dada. Que o agressor seja punido com os rigores da Lei e que sirva de exemplo para inibir atitudes deste nível.

Mônica Tostes – São Paulo/SP

TRANSPORTE PÚBLICO

Estava pensando justamente nas questões apontadas pelo Dr. José Roberto Dias no seu artigo. É triste como a imprensa do nosso país tem agido com relação à pandemia. O transporte público tem sido duramente atacado e quem paga o pato é a população que mais precisa dele. Neste mês, completamos meio ano de “quarentena” e não é possível continuarmos a viver nesse ritmo de terrorismo que tentam nos impor. Que o transporte deve melhorar suas condições de higiene não há dúvidas. Mas não é justo querer culpá-lo pela disseminação da pandemia.

Meire Passos – São José/SC

TRANSFORMAÇÃO

Também gosto de pensar, assim como escrito pelo Dr. Dirceu Rodrigues, nos pontos “positivos” da pandemia. Tenho certeza de que, com toda essa mudança, viveremos com melhor qualidade de vida. A verdade é que o que tínhamos antes - perda de horas no trânsito, alimentação apressada na rua, pouco convívio com nossos filhos e companheiros - era muito mais cruel do que a própria pandemia e tudo o que ela ocasionou. Que tenhamos aprendido a viver valorizando o que realmente importa e alcance-

mos, por fim, bem-estar físico, mental e social.

Arlete Schmidt – Blumenau/SC

SEGURO DPVAT

Muito esclarecedora a matéria sobre o aplicativo do Seguro DPVAT. Infelizmente, hoje o que não falta é espertinho querendo dar o golpe e tomar vantagem das famílias já fragilizadas que tanto necessitam dos recursos deste seguro.

Evandro Nunes – Rio de Janeiro/RJ

MORTES NO TRÂNSITO

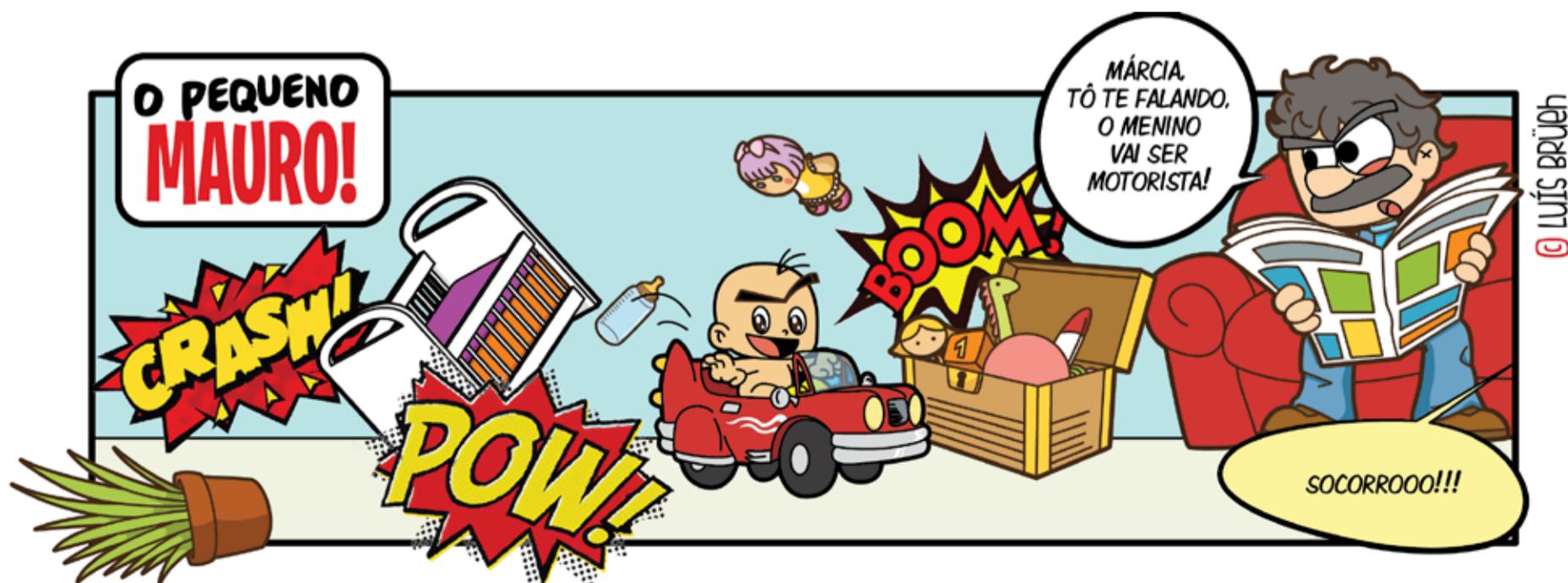
Sinceramente não acredito nesta diminuição de mortes no trânsito, que os órgãos oficiais insistem em nos convencer. Pra mim é muito mais maquiagem do que realidade. Basta ler os jornais e ver que o trânsito brasileiro continua o mesmo violento de sempre e que, lamentavelmente, não existe consciência por parte da maioria dos motoristas e pedestres.

Flávia Volpato – Palhoça/SC

DIA DO CICLISTA

Não sei nem porque criam esses dias especiais do ciclista, motorista, e tantos outros. A verdade é que o poder público está pouco ligando para o bem estar da população. Com os ciclistas então, a indiferença é ainda mais aparente. Lamentavelmente, a história se repete na maioria das cidades brasileiras e o des-caso é visto nas ruas com pouca ou nenhuma infraestrutura para nos receber.

Almiro Fernandes – Porto Alegre/RS



Dia do Caminhoneiro: desafios da profissão em tempos de pandemia

A Lei 11.927/09 instituiu o dia 16 de setembro como o Dia Nacional do Caminhoneiro. Esse é o profissional responsável pelo transporte dos mais variados bens e mercadorias pelas rodovias do País e, muitas vezes, de fora dele.

O motorista enfrenta, diariamente, vários desafios como estradas ruins, muito comuns em várias partes do Brasil, o risco de roubos de carga, de acidentes e a solidão, já que ele passa muito tempo sozinho. E agora, além de tudo isso, o profissional também tem que encarar as dificuldades trazidas pela pandemia: o risco à saúde e à economia, em relação a todo o setor de transporte de cargas.

O PROFISSIONAL DAS ESTRADAS

Um dos problemas enfrentados pelo motorista de caminhão é a extensa jornada de trabalho. Até pouco tempo, muitos profissionais

passavam até 26 horas ao volante, uma imprudência que pode causar acidentes e resultar em mortes. Para tentar reverter um pouco este quadro, foi promulgada em 2012, a Lei 12.619, mais conhecida como Lei do Descanso.

A norma determina que o caminhoneiro faça paradas de 30 minutos a cada quatro horas ao volante. Além disso, o motorista profissional deve parar por uma hora durante essa jornada para a refeição. Outra regra vigente é o intervalo diário de 11 horas entre uma viagem e outra.

“A Lei tem o intuito de diminuir o número de acidentes de trânsito nas rodovias do Brasil envolvendo motoristas de veículos de carga, além de garantir os direitos desses profissionais”, alerta Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

Segundo as estatísticas da Seguradora Líder, responsável pelo DP-VAT, no ano passado, foram pagas 13.633 indenizações em relação a acidentes envolvendo caminhões. Destas, 4.591 referem-se a mortes e 6.347 a invalidez permanente.

OS CAMINHONEIROS E A PANDEMIA

O setor do transporte de cargas foi duramente afetado, como muitos pelo País, devido à pandemia no novo coronavírus. Além das perdas econômicas e demissões, há também a questão de infectados no setor.

O Painel de Testagem no Transporte Rodoviário, realizado pelo SEST SENAT, mostra um retrato do impacto da pandemia da Covid-19 sobre a saúde de trabalhadores do setor de transporte. De acordo com o documento, em junho 7,4% dos profissionais testaram positivo para

a Covid-19.

Entre os profissionais testados que possuíam algum sintoma da Covid-19, a taxa de infecção é de 19,6%; entre aqueles que não possuíam qualquer sintoma, a taxa é de 6%. Os testes rápidos aplicados pelo SEST SENAT levam em consideração a quantidade de anticorpos (IgM e IgG) produzidos pelo corpo humano contra o vírus SARS-COV-2, que provoca a Covid-19.

“Esses são dados estratégicos para direcionar ações das empresas do transporte e do poder público durante a pandemia. Além disso, são produto de uma ação setorial inédita, com o propósito de aprimorar e ampliar a prestação de serviços do SEST SENAT para as empresas do setor e para toda a sociedade”, conclui o presidente da CNT e dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT, Vander Costa.

ESPAÇO LIVRE

J. Pedro Corrêa *



Precisamos da Semana Nacional de Trânsito?

A Semana Nacional do Trânsito se comemora no Brasil de 18 a 25 de setembro, todos os anos. Precisamos dela? De verdade, precisaríamos dela 52 semanas por ano e durante muitos e muitos anos.

Somos pobres de cultura de trânsito, nossa educação para o trânsito é pobre, o número de acidentes é absurdamente alto, nossa infraestrutura continua muito aquém da necessária, nosso comportamento é detestável e nosso governo ataca na contramão. São razões suficientes para explicar porque precisamos muitas e muitas semanas de trânsito.

Pelo visto vamos bater o recorde de eventos durante este período falando de trânsito. Com a descoberta de que não precisamos mais nos deslocar para assistir ou palestrar nestes encontros, já que as lives têm dado conta desta tarefa, é de se supor que esta semana do trânsito deixe um saldo positivo junto à sociedade. Só eu, devo participar de 10 eventos nestes 7 dias. Uma agenda e tanto.

A contribuição efetiva que vejo nestas semanas do trânsito é que elas trazem à tona o tema da segurança, a necessidade de baixar a acidentalidade e sempre tem uma ideia nova para ficar na lembrança do usuário do trânsito, isto é, todos nós. É bem verdade que boa parte destes eventos não têm o devido planejamento, são organizados às pressas e por isso acabam não acrescentando muito ao conhecimento geral. Ainda assim, têm o lado positivo. Aumentam o tamanho da onda e sempre arregimentam mais um bocadinho de gente para fazer parte do time que se interessa pelo trânsito e isto ajuda.

Novo normal

Muitos me perguntam como será o novo normal do trânsito, se depois da pandemia vamos ter um trânsito melhor já que andamos falando muito dos benefícios que o Covid 19 trouxe às nossas cidades: mais paz nos centros urbanos, menos movimento, menos poluição, mais incentivo às bicicletas e aos modais ativos (não motorizados), etc.

Tenho dito que não há porque esperar um novo normal se não fizemos nada de novo para mudar a estrutura que tínhamos e criar condições para um sistema de trânsito melhor, onde as modificações pretendidas na infraestrutura das cidades tenham sido iniciadas ou pelo menos projetadas. Assim, se não fizemos a lição de casa, a não ser falar dela, não podemos pretender uma boa nota. Não vejo no horizonte brasileiro nada que justifique uma esperança imediata de um trânsito melhor.

Ao contrário: agora mesmo, estamos vendo a parte final da tramitação de um Projeto de Lei que passou pela Câmara dos Deputados, sofreu mudanças no Senado e está voltando à Câmara para ser aprovado... afrouxando o Código de Trânsito! É inimaginável que pessoas de nível no Congresso Nacional consigam ver que “flexibilizando” nossa Lei maior de trânsito, iremos ajudar o País a diminuir o número de infrações e de violência no trânsito. Promessas de campanha!

Lição

Esta, talvez, seja uma boa, clara e final lição da pandemia a todos nós: se quisermos melhorar o trânsito, temos de identificar os pontos onde pretendemos

as melhorias e realizar ações concretas para que elas ocorram. Mas isto já sabíamos há muito tempo. Não precisávamos de uma pandemia que já se alastra há mais de meio ano e sabe-se lá quando vai terminar.

Os caminhos para chegar a um trânsito decente e que possa nos dar um certo orgulho estão sendo mostrados pelos países avançados ao longo das últimas décadas. São eles: muito trabalho de correção, organização, endurecimento das leis, fiscalização rigorosa, educação, comunicação, parceria estreita com a sociedade e, claro, recursos.

Nada impossível e nem que esteja fora do nosso alcance em qualquer área.

Se aproveitarmos o embalo da II Década Mundial de Segurança no Trânsito, que vai de 2021 a 2030, e nos dedicarmos com seriedade a esta tarefa, a próxima geração de brasileiros vai se beneficiar de um trânsito melhor. Caso contrário, estaremos estimulando a prática do grande esporte nacional que é falar mal do trânsito, meter o pau no governo, na própria inapetência da sociedade, repetindo que “acidente de trânsito é vontade de Deus, coisa do destino”. Quando ouço que “trânsito é isto mesmo, o que se há de fazer!”, respondo sempre: tem, sim, o que fazer.

Basta ter vontade!

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

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Palavra do Presidente
Direitos e deveres**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Como se transportar em
tempos de pandemia**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Pandemia compromete
mobilidade humana**

PÁGINA 7

J. PEDRO CORRÊA



**Precisamos da Semana
Nacional de Trânsito?**

PÁGINA 15

Estacionamento na calçada: INFRAÇÃO E DESRESPEITO

O estacionamento na calçada diz muito sobre o comportamento do condutor. A atitude representa não apenas uma infração de trânsito, mas desrespeito ao pedestre.

Durante a pandemia, causada pela Covid-19, muitos cidadãos estão optando por andar mais a pé para evitar aglomerações do transporte público. Porém, ao minimizar um risco, o cidadão assume outro: a difícil tarefa de ser pedestre no Brasil.

Segundo estudo realizado, em 2019, pela organização Mobilize Brasil, nenhuma das 27 capitais brasileiras oferece condições “civilizadas” para a circulação de pedestres e cadeirantes em suas calçadas, ruas e faixas de travessia. Ainda conforme a publicação, quem insiste em caminhar encontra calçadas estreitas, buracos, degraus, postes, faixas de travessia apagadas, semáforos ausentes ou deficientes, ambientes agressivos e poluídos e nenhum local para descanso em dias de calor ou chuva.

ESTACIONAMENTO NA CALÇADA

Além de todos esses problemas de infraestrutura, não é difícil o pedestre se deparar com um carro estacionado na calçada. Muitas denúncias enviadas ao Portal do Trânsito relatam esse tipo de irregularidade nas grandes cidades.

“Teoricamente, a calçada é o lugar onde o pedestre deveria ter mais segurança, mas sabemos que nem sempre é isso que ocorre”, argumenta Eliane Pietsak, especialista em trânsito.

O pedestre, segundo a especialista, já é o elemento mais frágil do trânsito,

por esse motivo, a calçada deve estar disponível totalmente para ele e em condições seguras. “A calçada deve estar livres de obstáculos, como entulhos, caçambas, postes de luz, placas de trânsito, comerciantes e veículos estacionados”, explica Pietsak.

ESTATÍSTICAS

No Brasil, de acordo com dados do DPVAT, os pedestres perdem apenas para os motociclistas tanto em indenizações por morte quanto por invalidez permanente. Em 2019 foram pagas, pelo DPVAT, 11.919 indenizações por morte de pedestres no trânsito. Esse número representa 29% do total

de indenizações pagas por morte no trânsito de janeiro a dezembro de 2019, que foi de 40.721. O número de indenizações por invalidez permanente, resultante de atropelamentos, também assusta: 81.959 de um total de 235.456, ou seja 35%.

Para a especialista, a atitude de estacionar na calçada diz muito do condutor em relação ao seu papel cidadão.

“O comportamento revela muito da personalidade do motorista. Ao desrespeitar regras e colocar o outro em risco, fica claro que o infrator está pensando no seu bem próprio em detrimento dos outros”, conclui.

DETERMINAÇÃO LEGAL

O inciso V do Artigo 29 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz que “o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento”; no entanto, não é o que pode ser observado no trânsito da maioria das cidades brasileiras.

A calçada, área destinada aos pedestres, é muitas vezes utilizada de maneira não respeitosa – e inclusive ilegal – pelos condutores de veículos. Segundo o CTB estacionar nas calçadas é infração grave, com multa de R\$ 195,23.

