

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Mal Comportamento
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



José Gregori:
Um Incansável Defensor... ..

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



O Predador
do Asfalto

PÁGINA 7

Deputados da
Alerj usam
sirenes para
fugir do trânsito

PÁGINA 9

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - SETEMBRO DE 2023 - ANO 14 - Nº 165

FINALMENTE CONCLUÍDA A ABERTURA DO ÚLTIMO TÚNEL DO CONTORNO VIÁRIO



No dia 15 de setembro, a Arteris Litoral Sul registrou um importante marco na construção da obra do Contorno Viário da Grande Florianópolis: o fim da escavação subterrânea no último túnel da obra. O encontro das frentes de trabalho ocorreu na pista Norte do Túnel 2 - a pista Sul do dispositivo já havia registrado o marco em julho deste ano. (Página 8)

Áreas de escape da Arteris atingem marca de mais de mil vidas salvas

PÁGINA 7

IPVA:
inadimplência cresceu em 13% em todo o Brasil

PÁGINA 13

SEST SENAT
vai custear mudança de categoria da CNH

PÁGINA 15



USE O CINTO DE SEGURANÇA.



CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE BICICLETAS



PROIBIDO ESTACIONAR



PROIBIDO TRÂNSITO DE PEDESTRES

EDITORIAL

Triste realidade

Quanto tempo você gasta todos os dias no trânsito para ir e voltar do trabalho? Olha, se você passa mais de uma hora por dia nesse deslocamento, saiba que você não está sozinho no trânsito: mais de um terço (36%) dos brasileiros passam pela mesma situação.

É o que mostra uma pesquisa da Confederação Nacional da Indústria, lançada na semana passada, que aponta que pelo menos 8% da população gasta mais de três horas indo e vindo do trabalho ou dos estudos.

Em Brasília, por exemplo, profissionais do ramo do comércio chegam a gastar cerca de quatro horas diárias em deslocamento. Tempo semelhante gasto por diversos profissionais das cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e Belo Horizonte.

Segundo a pesquisa da CNI, o trânsito também afeta a produtividade. Mais da metade dos brasileiros consideram que têm piora na qualidade de vida por causa do tempo perdido no transporte e que, por isso, também produzem menos no trabalho. Já 60% dos entrevistados chegam estressados ao emprego. E um em cada quatro brasileiros já perderam uma reunião importante ou até um dia inteiro de trabalho, por causa do tempo gasto no trânsito.

Se o brasileiro pudesse, mudaria essa situação, claro. Ou seja, pelo menos 10% dos entrevistados disseram já ter trocado de emprego por causa do trânsito. Além disso, 2% tiveram que recusar propostas em razão das condições ruins de deslocamento, que não compensariam a mudança.

De acordo com os especialistas em gestão da mobilidade da empresa Kapsch TrafficCom, estas questões não são exclusivas do Brasil e há exemplos de cidades ao redor do mundo que tomaram medidas para combater o congestionamento.

Para mostrar o que pode ser feito nas grandes cidades para diminuir o congestionamento, trouxemos três cidades que são exemplos neste assunto: Melbourne, Gotemburgo e Sevilha.

A cidade australiana de Melbourne está usando inteligência artificial e tecnologia de veículos conectados não apenas para tornar o tráfego mais seguro, mas também para lidar com o crescente volume de tráfego, que traz níveis crescentes de poluição e congestionamento.

Por meio do “Australian Integrated Multimodal EcoSystem” (AIMES), o país conecta todos os veículos através de uma complexa teia de sensores ambientais e de tráfego.

Com isso, as autoridades de tráfego conseguem coletar, analisar e distribuir as informações rapidamente para ter uma descrição do trânsito atual. A tecnologia auxilia a tomar decisões sobre o fluxo e rotas alternativas para proporcionar maior eficiência e segurança nas estradas.

Na Espanha, a cidade modelo é Sevilha, que também está investindo em inteligência artificial para diminuir os congestionamentos, com a “Plataforma de Dados de Mobilidade”.

O sistema envia dados em tempo real para os gestores de tráfego, através de câmeras e informações gráficas, e com elas é possível controlar o tráfego para evitar congestionamentos.

Na cidade de Gotemburgo, na Suécia, um novo sistema de cobrança de congestionamento destinado a gerenciar os níveis de tráfego urbano está sendo executado.

O pedágio cobre uma área urbana atravessada por 150 milhões de veículos por ano, aproximadamente. Além de diminuir o tráfego, ele proporciona à cidade, em torno de 90 milhões de euros de receita tributária por ano.

Que em breve possamos ver iniciativas eficazes como estas em nosso Brasil.

NOTAS E FLAGRANTES

NOME SOCIAL

O Departamento de Trânsito do estado do Pará (Detran/PA) emitiu a primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com nome social no Pará. O usuário Kaio Gabriel da Silva, 27 anos, do município de Vigia, na região nordeste, é o primeiro motorista trans a obter o benefício. De acordo com o Detran/PA, no mês passado, o usuário compareceu ao Detran para pegar o documento oficial de habilitação com o novo nome.



25 ANOS

Lançada no mercado brasileiro em 1998, a linha Biz representa o segundo modelo mais emplacado pela Honda, com mais de 100 mil unidades apenas neste ano, atrás apenas da CG 160, moto mais vendida de todos os tempos no Brasil. A Honda Biz revolucionou o mercado e praticamente criou um segmento de motocicletas no Brasil: a CUB – Category Upper Basic, ou categoria básica superior. Atualmente, já são mais de 6 milhões de motocicletas CUB produzidas em solo nacional. E, neste ano, a Honda celebra 25 anos da Biz.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O Monatran

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

Sede Nacional:
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis
Santa Catarina – CEP 88020-000

Fones: (48) 99981-1015
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Alaor Francisco Tissot
Sergio Carlos Boabaid
Jorge Castro Reis Filho
Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

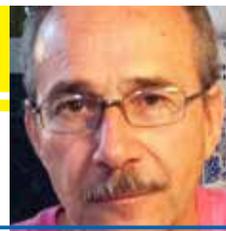
Redatora:

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.



Mal Comportamento

Questões comportamentais, que incluem a falta de manutenção dos veículos, estão entre as principais causas de mortes apontadas no relatório “Balanço da 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito no Brasil e perspectivas para a 2ª Década”, divulgado recentemente pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

No entanto, o Brasil não cumpriu as metas definidas na 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito durante a Assembleia-Geral das Nações Unidas, em 2010.

O relatório traz dados retraídos para um país que tinha se proposto a avançar nas ações para reduzir a violência no trânsito. Entre os resultados apresentados dos primeiros dez anos, as questões comportamentais aparecem entre os quatro principais fatores de sinistros de trânsito no período analisado, de 2010 a 2019:

falta de atenção – de motoristas e pedestres (36,6%); desobediência às regras (14,4%); excesso de velocidade (9,8%); e uso de álcool e drogas (5%). Somando todos, 65,8% dos acidentes acontecem por causas exclusivamente pelo comportamento do condutor.

A quinta causa de mortes, segundo o levantamento, diz respeito às condições dos veículos (4,5%). Para o diretor executivo da Federação Nacional da Inspeção Veicular (FENIVE),

Daniel Bassoli, esse também é um ponto que deve ser encarado como um fator comportamental, uma vez que a responsabilidade de manutenção veicular é do proprietário.

Além disso, se no Brasil houvesse um processo de investigação de sinistros de trânsito mais eficaz, identificando realmente as falhas mecânicas causadoras de acidentes, esse índice seria muito mais elevado, sobretudo considerando a idade média da frota de veículos no Brasil, de 10,9 anos, segundo informações do Sindipeças.

Uma forma de resolver esse problema seria a partir da inspeção veicular periódica, ponto previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no seu artigo 104. Todavia, a legislação está vigente há 25 anos, porém, esse é um item que até agora não foi implementado no país.

Certamente, promover a mudança de comportamento é o ponto mais desafiador para mudar a realidade do trânsito brasileiro, uma vez que depende de mudanças culturais profundas na sociedade. É um trabalho de longo prazo e resultados tímidos. É preciso investir na educação básica e em campanhas focadas na redução de sinistros. No entanto, é preciso realizar estudos que apontem as maiores causas destes comportamentos inadequados e a forma de atacá-los.

Em 2010, o Brasil ocupava o 5.º lugar no ranking de países com mais mortes de trânsito no mundo. O número total de mortes aumentou 13,5% em comparação com o período anterior – 2000 a 2009. Dessa forma, frustrando a meta estabelecida, de redução de 50% no total das mortes. Ainda assim, com a variação da população, a taxa de mortalidade, ou seja, o número de mortes/100 mil habitantes, apresentou uma pequena elevação (2,3%).

Uma das principais mudanças verificadas a partir de 2010 está no perfil das vítimas de trânsito. Houve um grande aumento das mortes de usuários de motocicleta, redução de atropelamentos e pouca variação nas mortes de usuários de automóveis.

Pessoas que usam a moto como meio de transporte representam 30% das vítimas fatais no período de 2010 a 2019, contra 17% na década anterior (2000 a 2009). Por outro lado, houve redução no número das mortes por atropelamento, que caíram de 28% para 19%.

Lamentavelmente, o crescimento dos sinistros com motocicletas têm crescido muito nos últimos anos. Se nada acontecer, a tendência é piorar. Além das mortes, esses sinistros deixam também um grande número de pessoas incapacitadas, de forma temporária ou permanente.

MASCOTE

O cãozinho Stevi, adotado pela Polícia Militar de São Francisco do Sul, tem se tornado o mascote dos moradores da praia no Litoral Norte de Santa Catarina. Em 2018, o animal apareceu no Batalhão da PM com ferimentos. Foi cuidado pelos policiais e, desde então, vive por lá. Quando possível, inclusive, vai junto em operações. “Adora uma viatura. É bem parceiro o Stevi”, brinca o capitão da PM, Vinícius Ribeiro de Andrade. A farda policial especialmente para ele foi feita por um agente.



INSTRUTORES DO ANO

O Departamento Estadual de Trânsito (Detran-MS) lançou neste mês de setembro o Projeto Instrutores do Ano, com a intenção de reconhecer o trabalho dos profissionais que desempenham suas funções com compromisso e ética, entregando bons resultados à sociedade sul-mato-grossense. Conforme a diretora de Educação de Trânsito do Detran-MS, Andrea Moringo, essa é uma oportunidade de reconhecer bons profissionais e estimular toda a categoria.

Contran define que condutor que dirige com a PPD vencida será autuado por dirigir sem habilitação



A Resolução 789/20 do Conselho Nacional de Trânsito, que estabelece as normas sobre o processo de formação de condutores, trouxe à época de sua publicação uma alteração na forma de autuar o condutor que dirige com a Permissão para Dirigir (PPD) vencida há mais de 30 dias. Conforme a norma do Contran, para efeito de fiscalização, dirigir veículo portando PPD vencida há mais de trinta dias constitui infração de trânsito prevista no inciso I do art. 162 do CTB, que é dirigir sem habilitação. A dúvida de muitos condutores é o que acontece com o condutor e com a PPD nesses casos. O Portal do Trânsito foi atrás da resposta.

De acordo com Eduardo Cadore, psicólogo e instrutor de trânsito, existe uma situação polêmica nesse caso. Isso porque o condutor fica num limbo da legislação, pois não é mais permissionário, uma

vez que já passou o período da PPD (lembrando que a PPD é válida por 12 meses), mas também não possui a CNH definitiva. “Sabemos, também, que o Código de Trânsito Brasileiro prevê que não se pode ter infrações de natureza grave ou gravíssima e nem ser reincidente em infrações médias no período da Permissão”, explica.

O especialista diz que respeita entendimentos diversos, mas defende – assim como boa parte da doutrina – que mesmo não tendo a CNH definitiva, o condutor já cumpriu o requisito de não ter as infrações durante a permissão.

“Nesse caso, se o condutor for flagrado dirigindo com a PPD vencida e autuado por dirigir sem habilitação, ele não teria nenhum tipo de consequência a não ser, claro, o pagamento da multa e o registro dos pontos no seu prontuário da CNH

da infração cometida”, diz.

Ele alerta, no entanto, que alguns Detrans possuem entendimento distinto. “Alguns órgãos executivos estaduais de trânsito consideram que enquanto o cidadão não solicitou a CNH definitiva, ele continua na condição de permissionário. Nós discordamos, pois entendemos que não se pode prorrogar a permissão para dirigir porque o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz o prazo de um ano de validade da PPD. Passado esse prazo não é mais permissão”, esclarece.

O especialista também dá um conselho aos condutores.

“O melhor caminho é dirigir sem cometer infrações e solicitar a habilitação definitiva assim que vencer os 12 meses”, conclui.

Ministério dos Transportes dialoga com emissário da ONU para melhorar o trânsito no País

No final de agosto, o Secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, se reuniu com o Secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, e o enviado especial para Segurança Viária da Organização das Nações Unidas (ONU), Jean Todt, para tratar de assuntos como os mais vulneráveis no trânsito, melhor controle de velocidade e campanhas para restringir o uso de celular e álcool ao volante.

Dentre os avanços já alcançados, o Ministério dos Transportes apresentou ao emissário da ONU, as discussões já em andamento com o setor privado. O objetivo é trazer inovações regulatórias e de infraestrutura que ajudem na redução de acidentes.

“Esperamos que, com as ações que estamos realizando, o senhor encontre na sua próxima missão um País melhor do que este que está vendo hoje”, destacou o secretário



-executivo.

Adrualdo Catão, secretário nacional de Trânsito, detalhou as deliberações adotadas pela pasta a fim de alcançar as metas do Pnatrans. Isso, com a identificação dos pontos urbanos mais críticos e das cidades que apresentam maior número de sinistros. “Buscamos coordenar

e cobrar ações dos participantes do plano. Além disso, queremos espalhar a mensagem para os mais de cinco mil municípios do Brasil, que apresentam realidades muito diferentes uns dos outros”, ressaltou. **Considerações do emissário da ONU**

Na ocasião, Jean Todt, salientou

que uma coordenação mais integrada entre os ministérios do Transporte e da Saúde, com participação de polícias rodoviárias assim como órgãos ligados ao trânsito, ajudaria na aquisição de dados estatísticos capazes de orientar políticas públicas com um melhor direcionamento.

Ele finalizou enfatizando a importância de oferecer uma maior proteção aos mais vulneráveis no trânsito, como motociclistas, ciclistas e pedestres, estabelecer um melhor controle de velocidade nas vias e realizar campanhas para restringir o uso de celular e álcool ao volante.

PNATRANS

O Plano Nacional tem o compromisso de reduzir em pelo menos 50% as mortes no trânsito brasileiro até 2028, preservando, dessa forma, aproximadamente 86 mil vidas neste período. Isso colabora estrategicamente com a saúde pública assim como com a previdência.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

José Gregori: Um Incansável Defensor dos Direitos Humanos e da Paz no Trânsito

José Gregori deixou uma marca indelével na história política do Brasil. Desempenhou um papel crucial como Secretário Nacional de Direitos Humanos durante a gestão do presidente Fernando Henrique Cardoso, mostrou-se um incansável defensor dos direitos fundamentais dos cidadãos brasileiros, um compromisso que ecoa de forma ainda mais profunda com a chegada do equinócio de primavera, um período simbólico de renovação e florescimento.

Sua atuação não se limitou à política partidária, pois também foi membro fundador da Comissão Arns, instituição que luta pela defesa dos direitos humanos e pela justiça social em nosso país.

José Gregori deixa um legado de dedicação à causa pública e uma vida de compromisso com os valores democráticos. Seu exemplo continuará a inspirar todos aqueles que buscam um Brasil mais justo.

Desempenhou um papel relevante na busca pela paz no trânsito em nosso país. Apoiou iniciativas e políticas públicas voltadas para a redução de acidentes de trânsito, a fiscalização rigorosa das leis de trânsito e a educação sobre direção responsável.

Seu compromisso em melhorar a segurança nas estradas e nas cidades brasileiras refletia seu desejo de proteger a vida e promover o bem-estar dos cidadãos.

Nesse sentido, apoiou e incentivou a implantação do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.602, de 21 de janeiro de 1998, bem como o Programa PARE de Redução de Acidentes nas Estradas, assim como todas as ações desenvolvidas pelo DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito, cujo trabalho é essencial para manter nossas vias seguras.

A busca pela paz no trânsito é uma causa vital, que José Gregori demonstrou sensibilidade e empenho em promover, enquanto servia ao país como Ministro da Justiça.

Seu legado inclui não apenas suas realizações políticas, mas também sua dedicação à preservação da vida no ambiente rodoviário, contribuindo para a construção de um Brasil mais seguro e consciente no trânsito.



José Gregori (Academia Paulista de Letras)

Seu trabalho nessa área também será lembrado com gratidão e respeito.

Por tais razões é que esta coluna do JORNAL DO MONATRAN homenageia a memória do Ex Ministro da Justiça, José Gregori.

Sempre discreto, era incapaz de correr para ribalta para mostrar seus feitos. Avesso à luz dos holofotes, nas entrelinhas, contribuía humildemente, para a construção de um país melhor.

Foi assim com o trânsito. Quando era ainda Secretário Nacional dos Direitos Humanos participava, apoiava e incentivava as manifestações públicas pela aprovação do Código de Trânsito Brasileiro, enquanto nos bastidores procurava convencer o Presidente Fernando Henrique Cardoso, a colocar na pauta dos principais problemas nacionais o combate a violência no trânsito através da aprovação de um novo Código.

Deixa-se aqui, o testemunho de quem contou com seu reconhecimento, incentivo apoio e consideração. Que o Grande Arquiteto do Universo conforte a todos os seus, e o Ilumine e Guarde em sua passagem para outro plano.

* *Jornalista, Mtb 0083569 / SP/BR*, Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, ex-Secretário-Executivo do GERAT da Casa Civil da Presidência da República, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

Novo Marco Legal do transporte público projeta 80% de satisfação dos passageiros até 2030

O setor de transporte público espera alcançar 80% da aprovação dos passageiros de ônibus urbanos, até o ano de 2030. A meta foi apresentada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) no seminário da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), realizado no Senado Federal, em Brasília, com base na melhoria da qualidade e do barateamento do serviço.

No entanto, para que o objetivo seja alcançado é preciso a aprovação de um novo marco legal para o setor, nos moldes do marco do saneamento básico, aprovado em meados de 2020.

De acordo com Francisco Christovam, presidente executivo da NTU, além de reorganizar o setor, oferecer mais transparência e nortear municípios e empresas operadoras, o novo marco legal pode criar as condições para o atendimento às demandas diárias dos passageiros. “Esse marco legal precisa ter como missão ‘garantir o direito social a um transporte público coletivo melhor e mais barato, com 80% de aprovação, até 2030’”, ressalta Christovam.

Ele acrescentou, ainda, que, atualmente, um dos principais gargalos indicados pelas empresas operadoras é que cada sistema municipal ou metropolitano funciona segundo seus próprios parâmetros.

“Sem um marco regulatório, nós não conseguimos estabelecer padrões de referência. É preciso ter uma base jurídica, com abrangência nacional, para orientar os municípios para um mínimo de qualidade necessária ao serviço, definindo parâmetros operacionais, entre outros aspectos”, considera.

PERSPECTIVAS

Atualmente, o PL nº 3278/2021 está em análise na Comissão de Infraestrutura do Senado. A expectativa é que se aprove o projeto de lei do marco legal ainda este ano.

Há também uma proposta paralela, em elaboração no âmbito da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, que se originou a partir de discussões em um fórum consultivo, em 2022, que recebeu quase 900 contribuições, por meio de consulta pública. A versão final do texto deve, agora, ser submetida a uma audiência pública, antes de ser encaminhada à Casa Civil e, posteriormente, ao Congresso Nacional.

PARCERIAS

O presidente executivo da NTU também questionou a fama de que o transporte público é um negócio. Assim como, que as operadoras são as únicas responsáveis por toda a operação. “A empresa privada é apenas uma extensão do poder concedente. Ele continua sendo o responsável pelo planejamento, pela programação, pela organização, pela contratação dos serviços, pela fiscalização, pelo acompanhamento e pela fixação de tarifas”, explica.

Na ocasião, Christovam, frisou que o serviço é um direito social, previsto na Constituição e que é preciso um esforço conjunto para atender bem à população.



Radars que flagram velocidade média dos veículos: condutores podem ser autuados?

A fiscalização eletrônica é, de acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), uma importante ferramenta de controle de velocidade nas cidades. E, ainda conforme a OMS, o controle de velocidade é essencial para a segurança no trânsito. Para contribuir com essa afirmativa, a tecnologia dos novos radares está cada vez mais precisa e eficaz monitorando outras infrações, além do excesso de velocidade, e aperfeiçoando medidas para coibir o famoso “jeitinho” para fugir das multas. Uma dessas medidas é a fiscalização pelo cálculo da velocidade média. Os novos radares implementados na maioria do país já possibilitam a fiscalização pela velocidade média, no entanto, os condutores ainda não podem ser autuados pois não existe regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para que isso ocorra.

Esse tipo de fiscalização, porém, pode estar perto de acontecer no Brasil.

Pelo menos é o que afirmou Fernando Oliveira, superintendente da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no Paraná, que participou da Live Portal Convida recentemente. Ele disse que há estudos que preveem a implementação e regulamentação desse tipo de fiscalização eletrônica no Brasil.

“Existe uma tendência de o motorista respeitar a sinalização somente quando sabe que está sendo fiscalizado, seja presencialmente por uma viatura policial ou pelo radar fixo. Quando esse motorista percebe que não há fiscalização, ou que ela é falha, os abusos costumam acontecer com maior frequência”, garante.

O superintendente explica porque é fundamental que seja aprovada no Brasil a fiscalização de velocidade por média. “Hoje o

motorista reduz a velocidade apenas quando passa num posto policial ou por uma viatura da PRF. Ou ainda, quando passa por um radar fixo. Acompanhamos muitos casos de acidentes que ocorrem um quilômetro após o radar, pois o motorista voltou a acelerar. Como é algo inviável colocar radar a cada quilômetro de rodovia, é fundamental termos uma regulação da fiscalização por média ao longo de um trecho. Assim, o motorista saberá que se ele passar muito rápido naquele trecho, independente do ponto exato onde ele acelerou mais do que devia, ele poderá ser autuado”, reforça.

Como calcular a velocidade média

Conforme Celso Mariano, especialista em trânsito, o cálculo é simples. Ao passar pelo ponto A, um radar identifica a placa do veículo e calcula o tempo que ele levou para percorrer até o radar do ponto B, que também identifica essa placa. Sabendo-se da distância em quilômetros entre esses dois pontos e o tempo que o veículo levou para percorrer esse trajeto, sabe-se, por consequência, a velocidade média de condução entre os pontos A e B.

Ainda de acordo com o especialista, já se utiliza essa tecnologia na França, por exemplo, desde 2017, conforme o site oficial do governo francês. (antai.gouv.fr).

PUBLICIDADE

“Lá essa tecnologia vem sendo utilizada com sucesso e, segundo a Agencia Nacional de Tratamento Automatizado de Velocidade da França, esses radares estão instalados em trechos de curvas perigosas, entradas e saídas de túnel, trechos com alto índice de acidentes e em trechos com muita entrada e saída de veículos”, conclui.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

O PREDADOR DO ASFALTO

“Está lá mais um corpo estendido no chão”.

É inacreditável que máquinas criadas para facilitar a mobilidade do homem, passem a ser utilizadas como arma de guerra, guerra no asfalto. São hoje os instrumentos principais para aumentar a morbimortalidade. Transforma-se um instrumento extremamente útil, em armamento pesado. Reduz-se a nossa produtividade com repercussão em todos os segmentos da sociedade. O homem como agente predador, ceifando vidas, produzindo sequelados e transformando o trânsito em verdadeira batalha. Aonde chegaremos?

Isso lembra o sentimento de Santos Dumont que jamais imaginaria que a máquina mais pesada que o ar, criada por ele, serviria para destruir o homem, uma comunidade, uma cidade. E o veículo mais pesado que o ar, transitando nas vias terrestres, matando mais que os sinistros aéreos, as guerras ideológicas, religiosas e territoriais como mostra dados estatísticos da ONU e OMS, 1.300.000 mortes a cada ano no trânsito.

O último dado estatístico da Seguradora Líder dos consórcios de seguro DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) realizado em 2020 serve para exemplificar o quão é violenta a mobilidade humana em nosso país.

Veja o quantitativo:

Mortes	35.530
Invalidez Permanente	210.042
Despesas Médicas	67.138

Consequentemente, em 2020, entre mortos e inválidos, perdemos 245.572 cidadãos, numa faixa etária entre 18 e 34 anos, que eram potencialmente produtivos. Pensar no prejuízo momentâneo produzido nos leva a contabilizar valores de resgate, internação, cirurgias, unidade de terapia intensiva, enfermaria, fisioterapia e outras tantas coisas.

Esse é um custo alto, altíssimo, sabemos que mais para frente vamos deparar com valores incalculáveis. São despesas do governo pagas com nossos impostos. Considerando que a idade média desses jovens é em torno de trinta anos e que o brasileiro tem capacidade produtiva até os sessenta e cinco anos, teremos para cada perda, trinta e cinco anos de ausência de produção. Significa dizer que perdemos 8.595.020 anos de trabalho. Observe que tudo isso é só em 2020. Com o passar dos anos estamos tendo aumento geométrico e ao final da “Década de Ações para Segurança Viária” (2030), milhões de outros jovens e dependentes serão amparados pelos cofres públicos por falta de atitudes drásticas por parte das autoridades.

Quanto custará isso ao Estado?

Difícil calcular, mas a cadeia de produção cai, o país desce degraus amargos, a população sofre. Reduzem-se verbas para ministérios. A saúde, educação, segurança serão certamente as mais comprometidas. Caminharemos para o caos ano a ano.

O IBGE já indica que cresce de maneira pre-

ocupante a população de idosos, enquanto a de jovens, naquela faixa etária, decresce acentuadamente.

Por tudo isso posso afirmar que vivemos momento de aflição e porque não afirmar que é de desespero porque sabemos que a tendência natural é a multiplicação desordenada dessas perdas. Mais óbitos, mais sequelados, mais dependentes da contribuição da sociedade brasileira.

O investimento em educação para melhor mobilidade é o que se pode fazer hoje para redução dessa sinistralidade. O custo do investimento será insignificante com relação ao custo do futuro que antevemos.

E como seria resolvido essa sinistralidade com tantas perdas, sofrimento que assistimos passivamente, investindo no homem e na sociedade como um todo.

Estamos diante de uma doença epidêmica negligenciada pelos governos em seus vários ministérios. Todos conhecem a vacina para erradicar esse mal. Precisamos de ações multidisciplinares e consolidadas para implantar com rigor a ordem e paz no trânsito.

* 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.

Áreas de escape da Arteris atingem marca de mais de mil vidas salvas

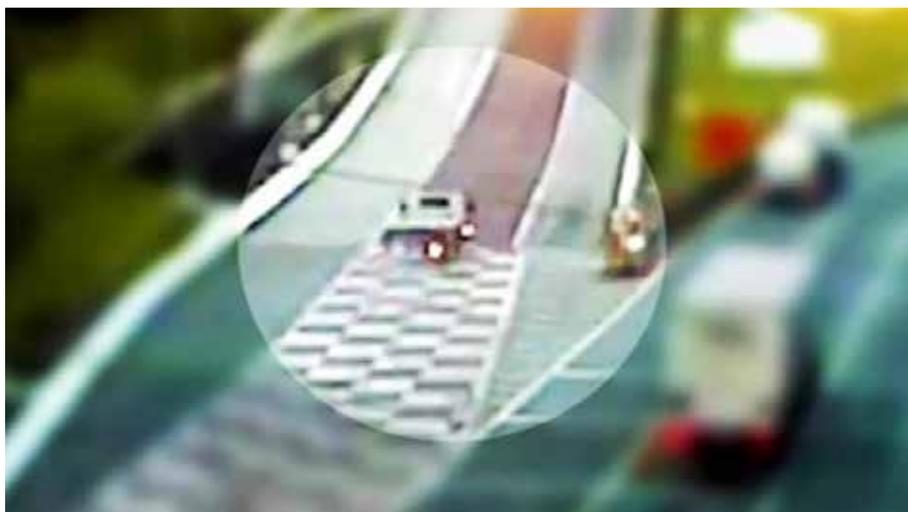
A Arteris, especialista em gestão de rodovias, atingiu, neste mês de setembro, a marca de mais de mil vidas salvas pelas suas três áreas de escape. Uma das ocorrências mais recentes aconteceu no km 667,3 da BR-376, em Guaratuba, no litoral do Paraná, sentido Santa Catarina, no último dia 16.

O condutor e o passageiro de um caminhão, carregado com seis toneladas de tinta, perceberam a falha no sistema de freios e entraram vinte metros no dispositivo, conseguindo frear com segurança o veículo (foto).

Ainda no mesmo dia, só que na rodovia Régis Bittencourt (BR-116), no km 353,1, em Miracatu, sentido Curitiba, outra ocorrência de uso de área de escape foi registrada. Desta vez, o motorista de um caminhão, carregado com dez toneladas de mamão, percebeu uma falha nos freios e adentrou cerca de

dez metros no dispositivo, que freou seguramente o veículo. Ninguém se feriu.

As áreas de escape da Arteris estão implantadas nos km 671,7 e no km 667,3 da BR-376, em Guaratuba/PR, e no km 353 da Rodovia Régis Bittencourt (BR-116), no interior de São Paulo. A primei-



ra foi instalada em 2011 e, a segunda, em 2018. A terceira, implantada em 2019, desde então gerou uma redução de 56% no número de acidentes. Juntas, as três áreas de escape já foram responsáveis por evitar um total de 593 acidentes (364 com caminhões, 214 com carretas e 15

com ônibus de passageiros).

As áreas de escape da Arteris utilizam o mesmo conceito das pistas de Fórmula 1. Com investimentos de R\$ 38 milhões, são pistas com profundidade de quase 1 metro preenchidas com argila expandida. Quando os motoristas percebem uma falha mecânica no veículo, principalmente nos freios, podem entrar na área de escape para ter uma frenagem emergencial segura.

Assim que um veículo entra na área de escape, monitorada por câmeras, os operadores do Centro de Controle e Segurança Operacional da concessionária acionam uma equipe multidisciplinar para o atendimento à ocorrência e a retirada do veículo. Esse time conta com profissionais de saúde e ambulância, operadores de guincho e também inspetores de tráfego, que auxiliam na sinalização da via para outros motoristas.

Contorno viário: concluída escavação do último túnel



No dia 15 de setembro, a Arteris Litoral Sul registrou um importante marco na construção da obra do Contorno Viário da Grande Florianópolis: o fim da escavação subterrânea no último túnel da obra. O encontro das frentes de trabalho ocorreu na pista Norte do Túnel 2 - a pista Sul do dispositivo já havia registrado o marco em julho deste ano.

A partir de agora, os trabalhos seguem para a fase de escavação do rebaixo e revestimento do túnel, que permitirão a pavimentação e a instalação dos sistemas de ventilação, sinalização e monitoramento.

O diretor superintendente da Arteris Regional Sul, Antônio Cesar Ribas Sass, foi o

responsável por acionar o dispositivo, que garantiu a última detonação de um túnel do Contorno, e reforça a importância desse marco. “A realização da última detonação no Contorno Viário de Florianópolis marca um momento verdadeiramente especial. Neste momento significativo, unimos forças com diretores, trabalhadores da Arteris e da construtora Aterpa, a empresa responsável pela construção. Expresso meu profundo agradecimento a todos que dedicaram seu esforço ao projeto. Foi uma experiência gratificante liderar o último disparo, pois pude reconhecer o valor incalculável desse empreendimento. Representei cada trabalhador envolvido, desde operários

que concretam até os engenheiros e técnicos. Foi uma honra”, celebrou.

As pistas Norte e Sul do Túnel 2 têm 907 metros de extensão, altura variada de 10 a 12 metros, 15 metros de largura e duas faixas de rolamento, acostamento e rotas de fuga para pedestres.

Nos demais túneis do Contorno Viário os trabalhos seguem avançando. O túnel 4, na divisa entre os municípios de Biguaçu e São José, já teve as obras civis concluídas e está em fase de instalação dos equipamentos de segurança. Já os túneis 1 e 3 estão em fase final de pavimentação, e em paralelo, recebem os serviços de instalação dos dispositivos de segurança.

FIESC sugere inclusão de rodovias no Estrada Boa e garantia de recursos para manutenção

O presidente da Federação das Indústrias (FIESC), Mario Cezar de Aguiar, entregou ofício ao secretário de Infraestrutura, Jerry Comper, em que propõe a inclusão de rodovias no Programa Estrada Boa, que prevê a aplicação de R\$ 2,165 bilhões para restaurar, implantar e revitalizar 1.504 km de estradas estaduais. Comper participou da reunião de vice-presidentes da Federação, no último dia 21 de setembro.

No ofício, Aguiar destacou que, após uma avaliação técnica, a entidade identificou que muitos segmentos rodoviários importantes não foram contemplados no programa. “Por essa razão apresentamos uma relação de trechos rodoviários que deveriam estar incorporados no Programa em questão. A relação é enriquecida com os dados socioeconômicos do entorno de cada uma das rodovias sugeridas”, disse.

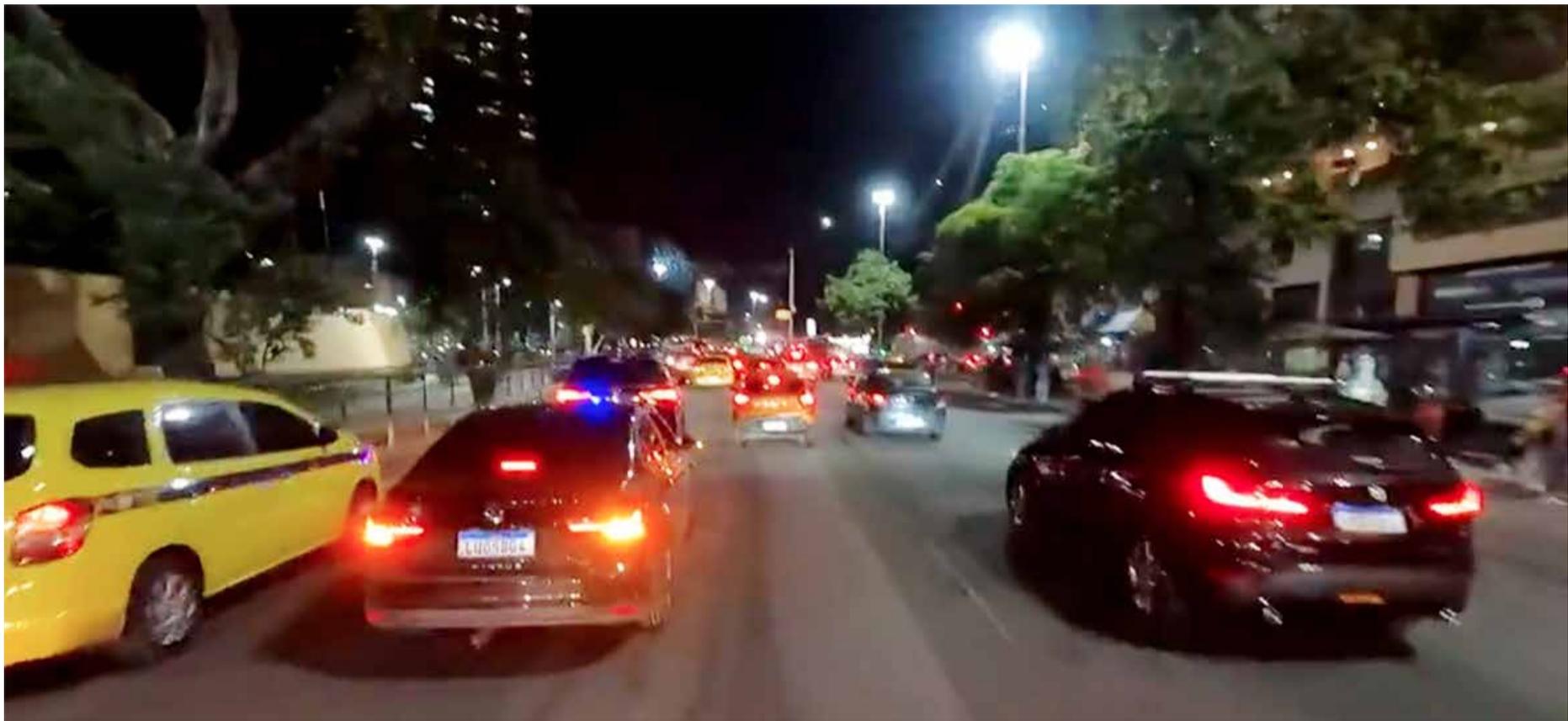
Aguiar destacou que o programa é essencial para o estado. “A precariedade da malha rodoviária estadual é um problema histórico e que exige medidas

emergenciais. O cenário atual impacta não somente na segurança dos usuários, como também nos custos logísticos de todos os setores da economia, com-

prometendo a competitividade catarinense, e, conseqüentemente, a geração de emprego e renda e circulação da economia”, destaca ele, no documento. Na manifestação, o presidente da FIESC também defendeu a necessidade de garantir investimentos anuais na manutenção preventiva e rotineira das rodovias como uma política de estado. “O montante estimado é de cerca de R\$ 200 milhões anuais. Nesse contexto, é importante ressaltar que, a cada real não investido na prevenção, se estima que são necessários, no mínimo, quatro vezes este valor para restauração”, salientou.

Aos industriais, o secretário apresentou os detalhes do programa e o andamento das licitações e das obras. Ele informou, ainda, que na próxima semana terá reunião com o ministro dos Transportes, Renan Filho, para levar demandas catarinenses na área.





Deputados da Alerj usam sirenes para fugir do trânsito, que deveriam ser restritas para ambulâncias e viaturas policiais

Deputados da Assembleia Legislativa do Estado do Rio estão usando sirenes para abrir caminho no trânsito do estado, apesar da prática não ser prevista em lei para eles.

Pela regulamentação do Contran, apenas carros de utilidade pública como ambulâncias e viaturas de polícia têm autorização para o uso do sinalizador de prioridade no trânsito.

Carros de deputados não se enquadram na definição. Entretanto, o RJ2 flagrou vários parlamentares do Rio usando o acessório.

Um deles é o deputado Val Ceasa, do Patriota. Dia 2 de agosto, por volta do meio-dia, ele chegou na Alerj pra trabalhar num carro de luxo blindado e com a sirene ligada.

Estava acompanhado do deputado Dr. Deodalto, do Partido Liberal, membro permanente da Comissão de Transportes.

Cinco horas depois de chegar na Alerj, Val Ceasa e Doutor Deodato entram no carro, pegam o túnel Marcelo Alencar e quando se aproximam do engarrafamento na Via Binário do Porto, saem da rua e passam andar sobre os trilhos do VLT. Sirene ligada, eles vão embora deixando pra trás os motoristas comuns.

Questionado pelo repórter Chico Regueira, inicialmente o parlamentar tentou negar que usou a sirene. “O parlamentar tem que ter mobilidade, porque o parlamentar tendo mobilidade ele trabalha mais para a população. O meu carro não tem sirene, tem um alerta para uma passagem perigosa que às vezes a gente tem mobilidade mais rápido e a gente pra não ter uma colisão, a gente se previne pra gente e pro motorista”.

Depois, confrontado com o fato de que a reportagem o viu, ele se justificou.

“Deixa eu te falar uma coisa, pode haver uma emergência e a gente tem um horário a cumprir, um horário parlamentar, e a gente vem e pra ter uma mobilidade, a sirene é pra proteger e a gente usa. Pode até não ser

legal, mas é uma coisa pra gente avisar, uma coisa mais rápida, mas não é constantemente que a gente usa”

Na rua primeiro de março, o RJ2 encontrou exemplos de mais dois carros oficiais da Alerj que andam com a sirene ligada. Quem usava os veículos - um branco, de membro de comissão, e um preto, da mesa diretora, é o deputado Valdecy da Saúde, do Partido Liberal (PL).

A reportagem flagrou o momento que, de sirene ligada, os carros do deputado não deram passagem para uma ambulância. Os veículos também foram filmados andando pela pista do VLT e, na entrada da Ponte Rio Niterói, usando a sirene para fugir do engarrafamento.

Valdecy afirma que pode entrar com um projeto de lei para que o uso da sirene pelos deputados seja legalizado.

“Eu não me atentei sobre a ambulância, pode ter acontecido, não tive o dolo, a maldade, de privar a ambulância de passar pelo VLT ou pelo BRT. Agora, enquanto parlamentar da Alerj, vou continuar usando sim a sirene, a placa. Se não é uma prerrogativa nossa, a gente vai fazer com que se cumpra aqui, que a gente crie um projeto de lei pra gente fazer de forma legal o usar a sirene, o giroflex e placa”

Questionado o motivo do uso, o deputado afirmou que usa a sirene para chegar nos horários:

“Eu uso a sirene porque eu tenho a necessidade de usar, porque se eu não fizer, eu não consigo chegar na Alerj nos horários para que eu cumpra meu dever de parlamentar”, disse ele.

A equipe do RJ2 questiona, então, por que o deputado não sai mais cedo, para não ter que usar a sirene de forma ilegal.

“Porque talvez, eu como parlamentar, assim como centenas de milhares de pessoas, possa não chegar no horário e os outros que não estão no mandato parlamentar podem ter uma justificativa para que não percam seus empregos. E eu não posso perder a

oportunidade de estar aqui toda terça, quarta e quinta no meu horário, às 15h, para poder votar meus projetos que vão de encontro a qualidade de vida das pessoas”, justificou.

OUTROS CASOS

Outro caso foi constatado no Túnel do Pasmado em direção a Copacabana. O carro do deputado Arthur Monteiro, do Podemos, foi filmado usando a sirene no local. Ele está acompanhado de uma equipe de segurança, no carro de trás.

A equipe também procurou o deputado Arthur Monteiro. O nome dele estava verde no painel, o que indica presença, mas ele não estava na sessão.

Outro caso de uso da sirene por deputados ocorreu no dia 24 de agosto, com o deputado Rodrigo Amorim, do PTB. Ele estava usando o acessório quando se envolveu em um bate boca com agentes da Secretaria de Ordem Pública no Aterro do Flamengo, Zona Sul da cidade. Ele estava acompanhado do deputado Alan Lopes, do PL.

Rodrigo e Alan usam carros sem placa, um item obrigatório. Rodrigo Amorim marcou presença na última sessão da Alerj, mas não pareceu no plenário pra trabalhar. Já Alan, disse que usa a placa, apesar da imagem do veículo sem:

“Eu não circulo em veículo sem placa. Temos aqui a placa preta, da comissão de educação, quando não estamos em horário da comissão, a gente troca a placa e usa a placa normal. Sem placa só quando o carro é zero, ai tem aquele período sem a placa. Meu carro não é sem placa, usamos a placa da comissão”.

O QUE DIZEM OS CITADOS

O deputado Rodrigo Amorim, do PTV, diz que usa as sirenes porque anda acompanhado por um esquema de segurança com policiais fortemente armados.

Os deputados Arthur Monteiro, do Podemos, e Dr. Deodalto, do PL, não responderam por que andam em carros equipados com sirenes.



JUDICIÁRIO

Justiça Federal extingue ação de deputado para suspender pedágio na BR 101 em SC

A Justiça Federal indeferiu o mandado de segurança impetrado pelo deputado estadual Sérgio da Rosa Guimarães para que não houvesse cobrança de pedágio na BR 101, entre Biguaçu e Palhoça, enquanto as obras do Contorno Viário da Grande Florianópolis não fossem totalmente concluídas. A 4ª Vara Federal da Capital entendeu que o instrumento processual não é juridicamente adequado para a defesa de um interesse coletivo.

“No caso, a [petição] inicial não vincula o pedido a qualquer situação individual do impetrante, apenas à coletividade – que, sabidamente, sofre com os sucessivos atrasos nas obras do

contorno viário da BR 101, no litoral de Santa Catarina”, afirmou o juiz Eduardo Kahler Ribeiro, em decisão proferida ontem (18/9). “Sem ingressar no mérito dos pedidos veiculados, é certo que a tutela desse interesse não pode ser feita pelo impetrante, individualmente, ainda que como deputado estadual”, observou.

“Para isso a Constituição Federal autoriza impetração de mandado de segurança coletivo, por partido político com representação no Congresso Nacional ou organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados”,



considerou Ribeiro. “Por tais razões, o impetrante carece de legitimidade ativa para a presente impetração, o que leva ao indeferimento da inicial”.

O deputado pretendia que fosse expedida uma liminar determinando a liberação das cancelas e, também, a comprovação de plano de execução final

das obras, com nova data de entrega, sob pena de multa diária de R\$ 100 mil. A ação foi proposta contra o diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a empresa Arteris Autopista Litoral Sul. Cabe recurso ao Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4), em Porto Alegre.

STF mantém norma do Contran sobre fabricação de placas de veículos

Por unanimidade, o Tribunal considerou válida a definição dos prestadores do serviço por meio de credenciamento.



O Supremo Tribunal Federal (STF) reconheceu a validade de norma do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que estabelece que os serviços de fabricação e estampagem de placas de identificação de veículos serão prestados por meio do credenciamento. A decisão unânime foi tomada na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6313, julgada na sessão virtual encerrada em 25/8.

A ADI foi apresentada pela Associação Nacional dos Fabricantes de Placas Veiculares (ANFAPV) contra um dispositivo da Resolução 780/2019, posteriormente substituída pela Resolução 969/2022. Entre outros pontos, a associação alegava que a atuação do Contran seria contrária à autonomia dos estados.

Estratégia

Em seu voto, o relator da ação, ministro Alexandre de Moraes explicou que há situações em que a administração pública pode adotar o sistema de credenciamento, que cria um universo de prestadores em potencial para a satisfação do

interesse público. Isso ocorre quando for patente a inviabilidade de competição.

O credenciamento, porém, tem de ser balizado pelos princípios constitucionais da impessoalidade, da publicidade, da moralidade e da eficiência e por requisitos a serem preenchidos pelos interessados. Para o relator, esse é o caso da prestação de serviços de fabricação e estampagem de placas. Conforme informações prestadas nos autos pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), trata-se de estratégia administrativa que universaliza o serviço e gera maior comodidade para os cidadãos.

Em relação à violação da autonomia dos estados, o relator salientou que a definição desses serviços está entre as competências do Contran, a quem cabe estabelecer normas sobre registro e licenciamento e sobre as placas veiculares. Por fim, destacou que a atuação do órgão está legitimada na competência da União para legislar sobre trânsito e transporte.

OLX não tem responsabilidade por anúncio de carro clonado que foi vendido fora da plataforma

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) eximiu o site OLX do dever de pagar indenização pela venda fraudulenta de um carro anunciado em sua plataforma. O colegiado entendeu que o serviço foi utilizado pelo vendedor apenas como espaço de anúncios classificados, pois nenhuma etapa da negociação ocorreu no ambiente virtual da OLX.

Os compradores encontraram no site o anúncio de venda de um carro no valor de R\$ 210 mil e entraram em contato com o vendedor por meio do telefone indicado. As partes concluíram a negociação por telefone e presencialmente, sendo feito o pagamento por meio de transferência bancária e pela entrega de outro veículo. Contudo, ao tentarem transferir a propriedade do carro no Departamento de Trânsito, os compradores descobriram que ele havia sido clonado.

Ao analisar a ação de indenização por danos materiais e morais ajuizada contra o site, o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) concluiu pela responsabilidade da OLX, por ter hospedado um anúncio falso.

Responsabilidade depende de como a plataforma foi usada no negócio

A relatora do caso no STJ, ministra Nancy Andrighi, afirmou que são diversas as modalidades de sites de comércio eletrônico, que podem ser qualificados como lojas virtuais, de compras coletivas, comparadores de preços, classificados e intermediadores.

Segundo a relatora, os classificados obtêm receita com os anúncios e não cobram comissão pelos negócios que são fechados. Ela mencionou precedente do tribunal segundo o qual, nesses casos, o site não tem a responsabilidade de fiscalizar previamente a origem dos produtos – por não se tratar de atividade intrínseca ao serviço prestado –, mas se exige que mantenha condições de identificar cada um de seus anunciantes.

Nessa situação, disse Nancy Andrighi, a página de classificados responderá apenas se deixar de fornecer elementos para a identificação do autor do anúncio, mas não terá responsabilidade por vícios ou defeitos do produto ou serviço.



Comissão aprova destinação de 10% das multas de trânsito para obras de acessibilidade

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que permite usar recursos das multas de trânsito em obras de acessibilidade nas cidades brasileiras. Atualmente, a receita arrecadada com multas é aplicada exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, policiamento e educação de trânsito.

De acordo com o texto aprovado, pelo menos 10% dos recursos serão destinados prioritariamente à implantação de projetos de acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, preferencialmente no transporte não motorizado.

“Ações como essa, além de oferecerem condições adequadas para a circulação das pessoas com mobilidade reduzida, podem incentivar também a migração das pessoas do transporte motorizado para o pedestrianismo”, destacou o deputado Vicentinho Júnior (PP-TO) (foto).

Ele relatou a proposta no colegiado e recomendou sua aprovação na forma



do substitutivo da Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência ao PL 4937/20. O deputado também apresentou uma emenda de redação para adequar o projeto a recentes mudanças na legislação do trânsito.

INFRAÇÃO

O texto aprovado também prevê multa para quem estacionar veículos onde houver acesso de pessoas com

deficiência ou mobilidade reduzida. A infração é considerada média e pode

levar à remoção do veículo.

Atualmente, são multados apenas os veículos estacionados onde houver faixa de pedestre ou guia de calçada rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos.

A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro. O texto original é oriundo do Senado e tramita em conjunto com outros três projetos.

TRAMITAÇÃO

O projeto será analisado agora pelas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ). Depois seguirá para o Plenário da Câmara. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Comissão aprova placa de trânsito com tradução para inglês e espanhol em fronteira turística

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou a obrigatoriedade da instalação de placas com legendas em português, inglês e espanhol em áreas de fronteira que sejam de interesse turístico.

Segundo o texto, as placas existentes que não atendam à exigência serão substituídas apenas quando desgastadas ou danificadas ou para acrescentar novas informações. O texto aprovado concede aos gestores públicos prazo de 360 dias para se adaptar às novas regras.

Relator da matéria, o deputado Zé Trovão (PL-SC) defendeu a alteração prevista no Projeto de Lei 5248/19, do deputado Bibó Nunes (PL-RS). Zé Trovão destacou que essa prática já vem sendo adotada em algumas cidades e em diversos prédios públicos no País.

“Trazer essa obrigatoriedade para o texto legal fará com que a boa prática seja proliferada, evidenciando o respeito do Estado brasileiro ao turista estrangeiro”, disse.



O relator rejeitou emenda proposta pelo próprio autor do projeto que incluía o mandarim entre as traduções. “Nenhuma cidade brasileira que já adota a tradução nas placas de sinalização dos atrativos turísticos utiliza o idioma mandarim.”

Tramitação

O projeto será ainda analisado em caráter conclusivo pelas comissões de Turismo; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)



No final do mês de agosto, a Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da Câmara dos Deputados aprovou projeto que confere a isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na compra de automóveis para mulheres vítimas de violência doméstica ou familiar com trânsito em julgado do processo judicial, que utilizem o veículo em seu trabalho e que sejam empresárias individuais formalizadas como Microempreendedora Individual (MEI).

O benefício, de acordo com o proposto, também será concedido às mulheres vítimas de violência que prestem serviços, de maneira não eventual, por período superior a um ano. Além disso, que recebam mensalmente, remuneração de até R\$ 6.750,00. Esse é o limite de renda do MEI, estabelecido pelo Estatuto da Micro e Pequena Empresa.

PL original - O PL 5355/19 concede a isenção para o veículo comprado por mulher vítima de violência doméstica que use o carro no trabalho e, além disso, seja MEI. O PL original é de autoria do ex-deputado Bosco Costa (SE).

Agora, a relatora, deputada Yandra Moura (União-SE), ressalta que a medida valerá apenas para as vítimas já com trânsito em julgado do processo judicial. Ela argumenta que o objetivo é evitar que denúncias ainda não provadas judicialmente possam gerar benefícios financeiros para a suposta vítima.

“Ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória”.

O projeto segue para análise em caráter conclusivo pelas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Perigo no carro: Descubra o risco de apoiar os pés no painel

Todo mundo conhece alguém que tem o péssimo hábito de colocar os pés no painel do carro quando estava no banco do passageiro, principalmente em viagens mais longas. É algo extremamente perigoso em caso de acidente, não só por causa da posição em que a pessoa fica, como também por causa do airbag entrando em ação, empurrando as pernas de forma perigosa. E este vídeo mostra muito bem o que acontece.

O Touring Club Suisse (TCS), clube de mobilidade da Suíça, resolveu mostrar os perigos de colocar

os pés no painel e fez um teste de colisão, posicionando o dummy no banco do passageiro na mesma posição “confortável” que muitos adoram. O crash-test foi feito com as mesmas regras do Global NCAP, colidindo a 64 km/h contra uma barreira fixa deformável.

O resultado é assustador. O TCS explica que “a posição elevada das pernas impede que o airbag proteja o passageiro. Ao invés disso, logo após o impacto, o airbag joga as pernas da pessoa direto contra o torso e a cabeça. No caso de um acidente, isto pode resultar em fe-

mentos graves ou fatais na região do tórax e da cabeça.” E mesmo sem o airbag, é uma posição perigosa, pois como o passageiro fica mais inclinado, o cinto de segurança é incapaz de manter a pessoa no lugar e ela pode passar por baixo da proteção. O clube fala sobre trauma facial, fraturas nas pernas e nas vértebras, danos à coluna e muito mais.

Em entrevista à Agência Brasil, o médico ortopedista José Antônio Veiga Sanhudo, explica que, ao apoiar o pé no painel do carro, o quadril fica em uma posição de

flexão e, no momento do impacto, o osso da coxa pode acabar desencaixando da articulação, o que é uma lesão muito grave. “Para piorar a situação, o nervo ciático transita exatamente nesse local e, frequentemente, é lesado seriamente, comprometendo os movimentos da perna, muitas vezes de forma definitiva.”

Danos permanentes são comuns, como foi o caso da norte-americana Audra Tatum, que foi parar nas principais redes de notícias nos EUA após um acidente. Tatum estava com os pés no painel e o carro se envolveu em uma batida leve em baixa velocidade. Porém, o airbag foi acionado. “O airbag jogou meu pé para cima, quebrando meu nariz. Eu estava olhando diretamente para a sola do meu pé. Praticamente todo o meu lado direito estava quebrado”, disse Tatum, que quebrou o tornozelo, fêmur e braço direito.

A ex-enfermeira teve que passar por uma série de cirurgias e levou mais de um ano para conseguir voltar a andar. Ainda assim, sofre com as sequelas que a levaram a parar de trabalhar. “Não consigo mais trabalhar como enfermeira. Não posso erguer os pacientes nem ficar de pé por mais de 4 horas”, explicou Tatum em entrevista à CBS na época.





inadimplência cresceu em 13% em todo o Brasil

Um estudo realizado pela Zapay – empresa credenciada junto à Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), especializada no parcelamento de débitos veiculares em todo território nacional, identificou um crescimento de 13% no número de inadimplentes em comparação ao mesmo período do ano anterior, quando o assunto é o pagamento do Imposto sobre a propriedade de veículos automotores – IPVA 2023.

De acordo com o levantamento, apesar da alta, a maioria dos motoristas ainda paga o imposto em dia. A questão está no parcelamento do valor. O estudo levou em consideração o número de pagantes e detalhou a situação de cada estado considerando

o percentual de inadimplentes e quitados.

Ranking por estados

Entre os estados brasileiros, São Paulo, que possui a maior frota do País, com mais de 32 milhões de veículos, segundo dados do IBGE, ocupa a primeira posição com índice de 32%. Lá, 68% dos contribuintes estão em dia com o imposto.

Minas Gerais vem em segundo lugar. Este é o único estado em que os 64% do índice de inadimplência supera o número de pagamentos em dia (36%).

Em terceiro lugar está o Rio de Janeiro com um índice de inadimplência de 31% e 69% dos contribuintes com pagamento em dia.

Períodos de maior inadimplência

No que diz respeito aos meses com maior incidência de inadimplência do IPVA 2023, o estudo trouxe destaque para o mês de março, com um share de 47%. Já abril, teve 37%. Por outro lado, os meses de janeiro e fevereiro apresentaram a menor incidência de inadimplência em 2023, com um share de 13% e 23%, respectivamente.

De acordo com Rafael Rodrigues, gerente de Produtos Digitais da Zapay, a possibilidade de parcelar em até 12 vezes os débitos veiculares pode ser uma opção.

Vale ressaltar que o IPVA em dia é importante, uma vez que o atraso no pagamento pode acarretar em juros e multas.

Tema da Semana Nacional de Trânsito em 2024 será “Paz no trânsito começa por você”

Pela primeira vez na história do Governo Federal, o tema da Semana Nacional de Trânsito foi decidido por meio da participação popular via internet. Em meados de setembro, após reunião do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que chancelou a mensagem para o ano de 2024, o ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou o resultado pela rede social X (ex-Twitter). A frase escolhida estará em todo o material educativo e de divulgação oficial a ser veiculado pelos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

“Paz no trânsito começa por você! Esta será a mensagem das campanhas educativas de trânsito 2024, que o Contran acabou de aprovar. Pela 1ª vez, a Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito) envolve a população na escolha da frase”, anunciou Renan Filho, pelas redes sociais.

Conforme o ministro, a frase escolhida “destaca a importância da responsabilidade compartilhada para um trânsito mais seguro”.

MAIORIA DOS VOTOS

No total, 4.135 brasileiros participaram da enquete conduzida pela Senatran durante uma semana, podendo optar entre três mensagens: “Paz no trânsito começa por você”; “A vida pede calma no trânsito” e “No trânsito, gentileza faz a diferença”. A votação terminou em 6 de setembro e a frase vencedora obteve 1.689 votos, 40,86% do total. Nesta quinta, houve a validação da decisão do público durante a 191ª reunião do Contran.

Conforme o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, mensagem escolhida tem como objetivo conscientizar os brasileiros sobre



a necessidade coletiva de tornar o trânsito um ambiente de paz. “Estamos felizes com a participação do público. Foi a primeira vez que a população teve a oportunidade de escolher diretamente a frase que a se trabalhar nas campanhas de 2024. Todos aqueles que participam do trânsito têm o compromisso de manter a paz, diminuir o número de sinistro assim como tornar as estradas mais seguras”, destacou.

SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO

O anúncio fez parte da Semana Nacional de Trânsito de 2023. Esta é uma mobilização anual que teve sua abertura oficial em 18 de setembro e encerrou no dia 25. Ou seja, a intenção foi promover, por meio da conscientização de condutores, ciclistas e pedestres, um trânsito mais seguro para toda a população. O tema da campanha desse ano é “No trânsito, escolha a vida”.

CARTAS



INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Existe um grande “Oba, oba” em torno da chamada “inteligência artificial”. Mas, independentemente das teorias da conspiração, a verdade é que ela está entre nós há muito tempo! Meu relógio me manda caminhar quando estou há muito tempo sentado e me lembra de tomar água. Essa questão da segurança nas estradas com alertas aos motoristas é sensacional e necessário! O futuro já começou!

Nicolas Gonçalves – São Paulo/SP

ELAS NA DIREÇÃO

Muito legal esse projeto da a ONG Plano de Menina em parceria com a Chevrolet, que ajuda mulheres a tirarem sua primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Promover a igualdade de gênero é uma questão fundamental, especialmente levando em conta que as mulheres são muito mais responsáveis ao volante.

Luciana Flores – Campo Grande/MS

TRAGÉDIA ANUNCIADA

Uma tragédia anunciada esse acidente ocorrido durante o exame prático de direção do Detran, no interior de Goiás. Infelizmente, a maioria dos Detrans das localidades mais remotas desse nosso Brasil não tem condições mínimas de atender os candidatos com segurança. Além disso, faço coro aos familiares da vítima fatal questionando sobre a responsabilidade do examinador que tinha o pedal do freio à disposição e não usou.

Felipe Freitas – Goiânia/GO

CARRO POR ASSINATURA

Achei muito interessante a ideia do chamado carro por assinatura. Confesso que nunca tinha ouvido falar. Nessa vida de home office e que é difícil contar com os motoristas de aplicativo, um carro por assinatura poderia ajudar. O negócio é colocar na ponta do lápis e confirmar se vale mesmo a pena.

Catarina Ramos – Rio de Janeiro/RJ

MOTO

Me enche de angústia ver crianças pequenas sendo transportadas na garupa de uma moto. Muitas vezes, elas nem alcançam o apoio dos pés e ficam completamente soltas na moto, tendo que se segurar apenas com a força de suas pequenas mãozinhas. Se adultos quando caem de uma moto já se machucam tanto, imagina uma criança!

Mônica Teixeira – Cuiabá/MT

TECNOLOGIA

Impressionante o artigo do Dr. José Roberto dias sobre os desafios dos carros autônomos em regimes autoritários. Parece enredo de filme, mas, de fato, esses governos podem usar a nova tecnologia para reprimir a dissidência política, acompanhar o movimento espacial de ativistas, oponentes políticos e controlar ou impedir manifestações públicas pacíficas.

Simone Coelho – São José/SC

VELOCIDADE MÉDIA

Não vejo a hora desses radares que calcula velocidade média entrem em operação. Fico indignada com esses motoristas que só respeitam a velocidade na frente do radar, enquanto expõe sua vida e a de outros aos perigos nos demais pontos da viagem. Certamente, este recurso será uma importante ferramenta de redução de acidentes causados por excesso de velocidade nas vias.

Carlos Frias – Curitiba/PR

TRANSPORTE DE DOENÇAS

Em tempos pós-pandemia é imperativo debater a questão do transporte de doenças muito bem argumentada pelo Dr. Dirceu Rodrigues em seu artigo. Cada vez mais, a grande mobilidade do ser humano no planeta terra, utilizando os mais variados tipos de veículos, concorre para a disseminação de doenças e para a rápida transferência de um foco de infecção de um hemisfério para outro.

Karine Rocha – Belo Horizonte/MG

GASOLINA

Muito importante esse esclarecimento do Jornal O Monatran sobre a chamada “gasolina formulada”. Recebi tantas mensagens com esse assunto que cheguei a ficar em dúvida sobre a veracidade dos fatos. Todavia, me senti aliviado ao saber que todo o debate não passava de mais uma fake News e que todas as gasolinas produzidas no Brasil, como em todo o mundo, são formuladas, pois são misturas de hidrocarbonetos.

Daniel de Souza – Florianópolis/SC

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 194. Transitar em marcha à ré, salvo na distância necessária a pequenas manobras e de forma a não causar riscos à segurança:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

SEST SENAT vai custear mudança de categoria da CNH e capacitar pessoas para atuarem no setor de transporte

A escassez de mão de obra com as competências técnicas e operacionais necessárias às demandas do setor tem se mantido presente no transporte brasileiro. Dados da Confederação Nacional do Transporte – CNT, mostram que mais de 40% de empresas de transporte rodoviário de cargas e de transporte rodoviário urbano de passageiros têm dificuldades para encontrar profissionais com todas as capacidades exigidas, principalmente motoristas.

Dentre os motivos, está o elevado nível dos requisitos exigidos para exercer as atividades do setor. Quem quer trabalhar, hoje, como motorista de ônibus ou de transporte de produtos perigosos, por exemplo, precisa ter mais de 21 anos e carteira de habilitação nas categorias D ou E e realizar cursos de formação especializada.

Diante dessa realidade, o SEST SENAT lançou, neste ano, o projeto Mais Motoristas. O objetivo é aumentar o número de motoristas profissionais por meio do custeio da mudança gratuita de categoria da CNH. Assim como através da oferta de curso de formação.

O SEST SENAT custeará o projeto, no entanto, quem prestará o serviço serão os Centros de Formação de Condutores credenciados que participarão de concorrência para participar do projeto.

Em sua primeira edição, a iniciativa do SEST SENAT recebeu aproximadamente 55 mil inscritos. Desses, mais de 8,5 mil provenientes do estado de São Paulo e 7,3 mil do Mato Grosso do Sul.

A instituição disponibilizou, inicialmente, 2.793 vagas, em 86 unidades operacionais, em todas as regiões do país. No último dia 28 de agosto, foi divulgada a lista dos convocados para a primeira chamada da iniciativa. Ao longo dos próximos meses, serão realizadas novas chamadas.

Mercado de trabalho

De acordo com Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT, o programa entregará ao mercado de trabalho milhares de profissionais prontos para iniciarem a atuação no setor de transporte.



“Nós unimos, nessa iniciativa, as exigências de legislação e de capacitação para facilitar a vida do trabalhador e da empresa. O SEST SENAT vai custear os serviços necessários à mudança de categoria de CNH de todos os candidatos selecionados, o que custa de R\$ 3 mil a R\$ 4 mil, dependendo da região do país. Também capacitamos os profissionais em cursos que aliam teoria e prática em veículos com tecnologia embarcada”, evidencia.

Na prática o projeto possibilita a mudança de categoria de CNH pode ser de AB, B, AC ou C para D ou E; e de D para E. Após a conclusão do processo da troca de categoria, o aluno realizará um dos cursos da Escola de Motoristas. São eles: Transporte de Produtos Perigosos; Cargas Indivisíveis; e Transporte Coletivo de Passageiros.

ESPAÇO LIVRE

Michelle Sá*

Por que toleramos os abusos no trânsito?

A imprudência ao volante não é algo restrito a alguns países. Ela ultrapassa fronteiras e se espalha mais rapidamente em lugares onde as populações exibem com “mais desenvoltura” suas falhas de caráter desrespeitando as normas de trânsito, assim como outras regras de conduta. Temos leis que deveria servir de exemplo.

Nossos legisladores, entretanto, no afã de fazer bonito, deixaram tantas brechas quanto são os buracos de nossas rodovias que o que deveria servir para punir os infratores, na verdade, pune muito mais as vítimas. O artigo 165 de nossa Legislação de Trânsito alerta que dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência implica em infração gravíssima, com multa e suspensão do direito de dirigir por 12 meses.

Para falar a verdade é “mais fácil encontrar uma agulha no palheiro” do que presenciar a obediência a este artigo. Para engendrar ainda mais o enredo, cientistas canadenses descobriram que fumar maconha três horas antes de dirigir mais do que dobra as chances de um condutor se envolver em um grave acidente. O estudo analisou dados

coletados de 49.111 vítimas que sofreram sérias lesões ou faleceram em decorrência de acidentes automobilísticos.

O grupo se ateve especificamente aos casos em que foi encontrado no sangue dos envolvidos o tetrahydrocannabinol (THC) - composto ativo da maconha -, e em que estavam ausentes outras drogas e álcool. Também foram avaliados os casos nos quais os motoristas admitiram ter fumado maconha três horas antes dos acidentes.

Os resultados ilustraram perfeitamente que, enquanto os que dirigiram alcoolizados estavam mais do que propensos a se envolverem em uma colisão, aqueles que fizeram uso da maconha tiveram seriamente reduzida sua capacidade de operar um automóvel com segurança. Embora não tenham sido avaliadas as quantidades de tetrahydrocannabinol presentes nos casos analisados, as autoridades locais já começaram a se mobilizar para avaliar, durante as blitzes, se os motoristas fumaram ou não maconha antes de dirigir.

Diferente do que acontece no teste do bafômetro, que acusa o nível de álcool, o THC é mais difícil de detectar. No Canadá as autoridades

adotaram a política de tolerância zero. No Brasil o que se observa são os descasos com as leis e a frequência repetitiva da impunidade. Grande parte de nossos legisladores sequer sabe o que está votando e qual a real finalidade da lei em questão; nosso sistema judicial é moroso e a população vai às ruas reivindicar a liberação de uma droga ilícita.

Usar ou não drogas é uma escolha que compete a cada um. O problema é quando o uso extrapola o direito dos demais cidadãos de ir e vir em segurança. Exigir mudanças rápidas, eficazes e concretas - como fazem outros cidadãos espalhados pelo mundo - ainda não faz parte da rotina dos brasileiros. Somos acomodados. Levamos a “paulada” e, ainda por cima, nos reprimimos na hora de exigir intervenções sobre assuntos demasiadamente importantes. É mais fácil acompanhar a luta dos poucos corajosos como meros expectadores, e ainda criticá-los por sua coragem. Enquanto isso, o tempo corre e as mortes continuam...

* Editora do Motor 1.com



Excesso de velocidade e ultrapassagens proibidas somam metade das infrações registradas no Brasil

Organizada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), a Semana Nacional de Trânsito 2023 (SNT) tem o objetivo de conscientizar os motoristas de todo o Brasil sobre o respeito às normas de circulação e a importância dos condutores para a segurança no tráfego em vias urbanas e rurais.

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) participou da campanha que teve como tema “No trânsito, escolha a vida”, e, neste ano, promoveu uma reflexão a respeito da forma como nos deslocamos nas cidades e os enormes problemas que o uso excessivo dos veículos pode causar ao meio ambiente e ao bem-estar da sociedade.

COMPORTAMENTO IMPRUDENTE X INFRAÇÕES DE TRÂNSITO NO BRASIL

Os números apontam que o comportamento de muitos motoristas ainda é imprudente. De janeiro a agosto de 2023, a PRF registrou quase 3 milhões e 500 mil infrações no Brasil. O índice corresponde a 84% do total de multas aplicadas em todo o ano passado.

O excesso de velocidade e as ultrapassagens proibidas, juntos, representam quase metade das infrações registradas pela PRF de janeiro a agosto deste ano. Ao todo, foram 1.693.324 de autuações.

Infrações - janeiro a agosto de 2023

Transitar em velocidade superior à máxima permitida em até 20%..... 1.286.673
 Transitar em velocidade superior à máxima permitida em mais de 20% até 50%....248.288
 Ultrapassar pela contramão linha de divisão de fluxos opostos, contínua amarela...158.363
 Além do alto índice de multas, os números chamam a atenção para o comportamento dos condutores. Trafegar acima da velocidade permitida assim como ultrapassar em locais proibidos são escolhas que provocam riscos a todos os usuários das vias e podem resultar em acidentes, mortes e feridos.

As duas condutas, inapropriadas para o trânsito seguro, foram a causa principal de 3834 do total de 44108 acidentes de janeiro a agosto de 2023. Além disso, as ocorrências resultaram em 542 pessoas mortas e 4941 feridas

MUDANÇA DE COMPORTAMENTO

Para reduzir as infrações e os acidentes, por exemplo, a PRF mantém fiscalização e ações educativas constantes nas rodovias. No entanto, a participação da sociedade é indispensável para reduzir as estatísticas negativas e promover o

trânsito seguro. Simples atitudes bem como o respeito às leis de trânsito podem mudar a realidade. Entre elas:

- Planejar a viagem com antecedência;
- Respeitar a sinalização de velocidade das vias;
- Ultrapassar em local permitido;
- Manter distância segura do veículo à frente.
- Redução da violência no trânsito

Com o trabalho dos órgãos de trânsito assim como a participação da sociedade, o Brasil pretende diminuir o número de mortes no trânsito pela metade. Estabeleceu-se a meta do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – Pnatrans – em 2018, quando o país registrou 53 mortes por milhão de veículos. O objetivo do Brasil é diminuir pela metade – 26 mortes por milhão de veículos – o número de mortes no trânsito até 2028.

Em 2021, houve a revisão das diretrizes do Pnatrans. Ou seja, a expectativa é que as ações desenvolvidas em todo o país consigam preservar 86 mil vidas até o fim do prazo definido quando o plano foi implementado e atender ao planejamento da Nova Década de Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU).